**24 АПРЕЛЯ 2017**

**Вернуться в оглавление**

|  |
| --- |
| **Публикации** |

### РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; ТАТЬЯНА ЗАМАХИНА; 2017.04.21; ДОРОГА ВО ЛЬДАХ

Дмитрий Медведев обсудил развитие российского Севера

Премьер-министр РФ Дмитрий Медведев вновь вернулся в северные широты после поездки с президентом на Землю Франца-Иосифа. В этот раз глава правительства посетил Мурманск – побывал на ледоколе «Новороссийск» и с борта катера осмотрел акваторию Мурманского транспортного узла.

Россия не должна отдавать перевалку морских грузов иностранным портам, заявил Медведев позже на совещании. А для этого будут развиваться наши порты.

Новейший российский ледокол «Новороссийск» вернулся в Мурманск из первого арктического рейса. Как рассказали Медведеву, корабль доставил на остров Земля Александры свыше 160 тонн грузов и провел к острову сквозь льды пассажирский теплоход с двумя сотнями пассажиров. Премьер поднялся на капитанский мостик, где капитан «Новороссийска» Ярослав Вержбицкий показал ему пульт управления ледоколом. Главу правительства порадовал тот факт, что программное обеспечение для управления разработала именно российская компания.

«Удовлетворены ли в настоящее время потребности страны в ледоколах?» – поинтересовался Медведев у сопровождавшего его **министра транспорта** Максима **Соколов**а. Тот ответил утвердительно. Экипажу же гость пожелал «легкого льда и семи футов под килем».

С борта катера командующего Северным флотом Медведев осмотрел акваторию Мурманского транспортного узла. Вид понравился настолько, что глава правительства решил запечатлеть его при помощи фотоаппарата.

Бросив взгляд на пришвартованные суда, премьер заметил, что все они – под российским флагом. Моряки посетовали: уже несколько лет откладывается принятие поправок о том, что все углеводороды, добываемые РФ в Арктике, должны перевозиться именно под нашим «триколором». Таких изменений ждет Кодекс торгового мореплавания.

«Давайте законопроект подтолкнем», – обратился Медведев к **Соколов**у. И поручил министру «доложить отдельно» ситуацию с принятием документа.

Вернувшись на берег, глава правительства подписал документ, как раз посвященный Арктике – соглашение, которое облегчит проведение международных научных исследований в этом важнейшем регионе. Документ упросит обмен результатами таких исследований, а заодно и процесс пересечения границы. Также он позволит совместно с другими странами совместно пользоваться научной инфраструктурой. Соглашение касается стран Арктического совета – кроме России это Канада, Дания, Финляндия, Исландия, Норвегия, Швеция и США.

На последовавшем совещании Дмитрий Медведев назвал критически важной задачу развития транспортной инфраструктуры в российской Арктике. Он призвал к финансированию этого процесса наряду с федеральным центром подключаться также бизнес и регионы.

«Автомобильные и железные дороги, морские порты, аэропорты имеют для труднодоступных северных территорий, арктической зоны критическое, жизненно важное значение. Это – та инфраструктура, без которой жизни просто не будет», – сказал он.

Чтобы развивать так называемый «северный завоз», повышать мобильность местного населения в суровых климатических условиях, правительство задумало ряд масштабных строек. Речь, в частности, о создании нового порта Сабетта в рамках проекта «Ямал-СПГ» и одноименного аэропорта. Кроме того, планируется соединить Северную и Свердловские железные дороги – длина нового пути составит 700 км. «Углеводородное сырье и газоконденсаты, нефть будут вывозить в европейскую часть страны и на экспорт в Европу и Северную Америку, обрисовал масштаб глава кабмина.

Комплексное развитие мурманского транспортного узла на базе морского порта, конечно, тоже входит в планы правительства. К 2020 году грузооборот мурманского порта должен превысить 80 млн тонн, сказал Медведев.

Развитие мурманского порта поможет «переориентировать» грузы, перевалка которых осуществляется в портах стран Прибалтики, а также Украины, подсказал Максим **Соколов**. «Было бы абсолютно логично, чтобы грузы уходили на экспорт из портов РФ», – добавил глава **Минтранса**.

«У нас нет никакого резона отдавать грузы заграничным портам – не важно, каким – украинским или еще каким-то, – согласился глава правительства. – Мы должны прежде всего соблюдать наши национальные интересы, чтобы зарабатывала именно наша экономика».

В высоких широтах нашей страны также будут развивать сеть автодорог, отремонтируют аэропорты… В результате транспортная инфраструктура на севере даст тысячи рабочих мест и станет залогом экономического развития, заявил Медведев.

Без круглогодичного автосообщения действительно не обойтись, подтвердил глава **Минтранса**. Сейчас северные дороги в основном «автозимники» – трассы, которые реально использовать только при минусовой температуре. «Вместе с тем, по информации и МЧС, и ряда экспертов, в ближайший 25-30 лет зона вечной мерзлоты в России уменьшится на 10-15%, а по некоторым прогнозам, к середине 21-го века – даже на 30%», – предупредил он. Поэтому и предстоит сделать упор на «постоянные» дороги.

### КОММЕРСАНТ; ЛИДИЯ ГОРБОРУКОВА;2017.04.24; ГУБЕРНАТОР ПЕТЕРБУРГА ДУЕТ НА ВОДУ

Губернатор Петербурга Георгий Полтавченко просит **министра транспорта** РФ Максима **Соколов**а скорректировать проект приказа по запрету курсирования и стоянки маломерных, прогулочных и спортивных парусных судов в акватории Петербурга на период проведения Кубка Конфедераций 2017 года. Глава города уверен, что ограничения с 1 июня по 4 июля приведут к имиджевым потерям для Петербурга и ухудшению положения судоходных и туристических компаний. Губернатор просит уменьшить срок действия приказа, определить конкретные даты ограничений и составить точный список участков водных путей, которые перекроют.

Губернатор Петербурга Георгий Полтавченко обратился к министру транспорта РФ Максиму **Соколов**у в связи с тем, что в начале прошлой недели ведомство опубликовало на своем сайте приказ, запрещающий с 1 июня по 4 июля курсирование и стоянку в акватории Невы маломерных, прогулочных и спортивных парусных судов. Как ранее писал «Ъ» (см. «Ъ» от 19.04.2017), ограничения связаны с усилением мер безопасности на период проведения Кубка Конфедераций FIFA-2017. Согласно проекту приказа, запретными районами для плавания также будут являться акватории порта в Сочи, Большого порта Санкт-Петербург и пассажирского порта Санкт-Петербурга («Морской фасад»). Из документа следует, что исключения для передвижения будут сделаны только для портового флота (лоцманские суда, буксиры, мусоровозы), спасательных служб, а также водного транспорта, который будет привлекать оргкомитет для участия в спортивных мероприятиях.

Георгий Полтавченко в своем обращении в **Минтранс** подчеркивает, что экскурсионные маршруты водного транспорта являются неотъемлемым элементом туристического продукта Петербурга. «С учетом короткого периода навигации в летние месяцы данный вид транспорта востребован гостями и жителями города. Длительный и масштабный запрет на использование акватории приведет к имиджевым потерям для Петербурга, существенному ухудшению положения судоходных и туристических компаний», – говорится в письме. Ранее председатель комитета по туризму Андрей Мушкарев предполагал, что если приказ Минтраса будет принят в нынешнем виде, то с рынка города могут уйти до 50% небольших судоходных компаний, а финансовые потери от закрытия водных путей Петербурга ориентировочно могут составить до 10 млрд рублей.

Георгий Полтавченко просит уменьшить срок действия приказа, а также определить конкретные даты, время вводимых ограничений и точные запретные для плавания районы, а не вводить запрет на всю акваторию морских портов и участки внутренних водных путей РФ, которые входят в границы города. В этой связи губернатор предлагает за аналог взять Олимпиаду в Сочи, когда были определены точные водные локации для ограничений. Кроме этого, губернатор Петербурга просит рассмотреть возможность ограничения движения маломерных судов, но не запрещать их стоянку. Господин Полтавченко отмечает, что полный запрет поставит под угрозу проведение водной части праздника «Алые паруса», который состоится 23 июня.

В проекте приказа **Министерства транспорта** РФ речь идет о водных федеральных путях города. Таковыми являются река Нева и ее рукава (Малая Нева, Большая Невка, Средняя Невка и Малая Невка). А мелкие реки (например, Фонтанка, Мойка) и все городские каналы закрыты не будут, так как они не являются федеральными водными путями. Но, с другой стороны, практически все популярные туристические водные маршруты Петербурга предполагают выход в Неву, а некоторые предусматривают и заход в акваторию Финского залива.

В связи с этим директор СПб ГКУ «Агентство внешнего транспорта» (АВТ) Александра Бахмутская в рамках пресс-конференции отмечала, что окончательный список водных маршрутов в навигацию 2017 года будет зависеть от того, в каком виде будет подписан итоговый приказ **Минтранса**. По ее словам, те проекты регулярных городских маршрутов, которые перевозчики уже подали в АВТ, предполагают выход на внутренние водные пути РФ. Если они будут закрыты на время проведения Кубка Конфедераций, то вполне возможно, что судовладельцы вынуждены будут корректировать свои планы, поясняла она.

При этом ранее в **Федеральном агентстве морского и речного транспорта** отмечали, что полной остановки движения судов в Петербурге, скорее всего, не произойдет, а к моменту появления итогового варианта приказа (к началу мая) будет составлен более точный список участков водных путей, которые перекроют.

### ИНТЕРФАКС; 2017.04.21; MERCURIA В ИЮНЕ МОЖЕТ ПОДПИСАТЬ КОНТРАКТ TAKE-OR-PAY ПОД ПРОЕКТ УГОЛЬНОГО ТЕРМИНАЛА В КОЛЬСКОМ ЗАЛИВЕ

Mercuria в июне может подписать контракт take-or-pay под проект нового угольного терминала в Кольском заливе, заявил **министр транспорта РФ** Максим **Соколов** в ходе совещания у премьера о крупных проектах развития транспортной инфраструктуры севера России.

«Что касается развития Мурманского транспортного узла, строительства нового порта на западном берегу Кольского залива <...>, то в соответствии с федеральной целевой программой срок окончания проекта – 2020 год», – напомнил министр.

По его словам, в рамках бюджетных ограничений имеется дефицит бюджетных ресурсов, хотя строительство началось в 2014 году и на сегодняшний день уже пройдена почти треть всего пути – 30%.

Строительство развернуто на всех участках подходной железной дороги протяженностью 46 км. «И для того, чтобы завершить и строительство железнодорожных подходов к порту в срок, и, соответственно, построить терминал, подходы к этому терминалу и необходимые устройства в акватории Кольского залива, мы предлагаем использовать механизм государственно-частного партнёрства (ГЧП) как на объекте портовой инфраструктуры, так и на завершении строительства железнодорожной инфраструктуры – с тем, чтобы скоординировать по времени строительства и запуска эти два объекта», – заявил М.**Соколов**.

«Здесь мы предлагаем двигаться по пути принципа платежей за доступность, когда частный инвестор привлекает средства на строительство объектов федеральной собственности, но при этом уже за рамками горизонта бюджетного планирования, федеральной целевой программы, то есть 2020 года, получает от государства гарантированное возмещение своих вложений», – продолжил министр.

Таким образом, по его словам, финансово-экономическая модель этого проекта в целом начинает работать, поскольку объём вложений в портовую инфраструктуру оценивается в пределах 24-25 миллиардов рублей и примерно столько же – чуть меньше – составляет дефицит средств по строительству железнодорожных подходов.

«Мы уже работаем над экономической и финансовой моделью этого проекта, и сегодня ГТЛК является бенефициаром, то есть компанией, которая консолидирует так называемую проектную компанию, которая бы могла найти инвестора, найти финансы, внебюджетные источники для реализации этого проекта», – подчеркнул М.**Соколов**

В этой связи он попросил поручения премьера на формулирование и финансово-экономической модели этого проекта, и утверждение его параметров уже в ближайшем будущем.

«Соглашение по так называемому принципу take-or-pay, которое обеспечит доходность этого проекта, с компанией-трейдером по углю Mercuria может быть уже подписано в рамках Петербургского экономического форума», – заключил М.**Соколов**.

«Ну и о модели ГЧП – сейчас мы еще обсудим эту тему, но в целом хотел бы высказаться в положительном плане», – ответил на предложение премьер-министр Дмитрий Медведев.

«Поработайте вместе с Минфином, вместе с Минэкономразвития. Но в общем я другого варианта развития по таким направлениям пока не вижу. И это нужно обязательно сделать, обкатать этот проект и привлечь финансирование со стороны инвесторов», – заключил глава кабинета министров.

### ТАСС; 2017.04.21; ПРЕДУПРЕЖДЕНИЕ О ВОЗМОЖНОЙ ПРИОСТАНОВКЕ ЧАРТЕРОВ В ТУРЦИЮ НЕ ОГРАНИЧЕНО ПО СРОКАМ

Телеграмма **Росавиаци**и, предупреждающая о возможной приостановке чартеров в Турцию, имеет неограниченный срок действия. Об этом журналистам сообщил **министр транспорта РФ** Максим **Соколов**.

«Там (в телеграмме **Росавиаци**и – прим. ТАСС) срок никакой не указан. Поэтому да (бессрочное – прим. ТАСС ), надо его иметь ввиду, – сказал министр, отвечая на вопрос, имеет ли телеграмма срок действия.

«**Росавиаци**я это уведомление не отменила», – сказал **Соколов**.

В начале апреля **Росавиаци**я разослала авиакомпаниям телеграмму с предупреждением о возможной приостановке чартерных полетов в Турцию по политическим причинам.

В конце октября 2015 года Россия уже закрывала чартерное авиасообщение с Турцией в ответ на атаку турецких ВВС на российский бомбардировщик, осуществлявший задание в рамках антитеррористической операции в небе над Сирией. Чартерное авиасообщение было восстановлено в августе 2016 года.

### ИНТЕРФАКС;2017.04.21; ИНДИЙСКАЯ TATA ИЗУЧАЕТ ВОЗМОЖНОСТЬ СТРОИТЕЛЬСТВА УГОЛЬНОГО ТЕРМИНАЛА НА КАМЧАТКЕ – СОКОЛОВ

Проект индийской компании Tata по строительству терминала по перевалке угля на Камчатке находится в стадии принятия инвестиционного решения, заявил **министр транспорта РФ** Максим **Соколов** в ходе совещания о крупных проектах развития транспортной инфраструктуры севера России, которое провел премьер Дмитрий Медведев.

«Инвестировать в развитие портовой инфраструктуры севера заинтересованы и иностранные партнеры: это и индийская компания Tata, которая прорабатывает возможность строительства терминала по перевалке угля в Камчатском крае мощностью 10 млн тонн – проект находится уже в стадии принятия инвестиционного решения и может в принципе стать визитной карточкой нашего международного сотрудничества», – сказал он.

«И здесь, в Мурманской области, иностранные инвесторы тоже – в том числе и наши китайские партнёры – активно интересуются проектами, где могли бы поучаствовать», – добавил глава транспортного ведомства.

### РИА НОВОСТИ; 2017.04.21; АТОР НАДЕЕТСЯ, ЧТО РЕЧНЫЕ КРУИЗЫ НЕ ОГРАНИЧАТ НА ВРЕМЯ ЧМ-2018

Ассоциация туроператоров России (АТОР) надеется, что власти РФ не будут ограничивать речные круизы в городах проведения Кубка конфедераций 2017 года и чемпионата мира по футболу 2018 года, заявила исполнительный директор АТОР Майя Ломидзе, выступая на Красноярском экономическом форуме.

**Минтранс** РФ разработал проект приказа об ограничениях на движение маломерных, прогулочных и спортивных парусных судов в морских акваториях и на участках внутренних водных путей, прилегающих к городам или находящихся в границах городов, в которых пройдут матчи Кубка конфедераций по футболу.

Губернатор Санкт-Петербурга Георгий Полтавченко направил министру транспорта РФ Максиму **Соколов**у письмо с просьбой смягчить вводимые ограничения, в частности, не закрывать всю акваторию Санкт-Петербурга. Также губернатор просит **Минтранс** «подтвердить отсутствие запрета на стоянку и перемещение круизных, туристических, экскурсионных, скоростных судов, осуществляющих перевозку пассажиров и багажа в коммерческих целях, в пределах внутренних водных путей Санкт-Петербурга», говорится в сообщении на сайте петербургской администрации.

В ходе обсуждения вопросов туризма на Красноярском форуме руководитель отдела внешних связей, маркетинга и рекламы «Рэдиссон Ройал» Ольга Ткачева отметила, что подобные ограничения могут привести к тому, что речных круизов в городах проведения Кубка конфедераций и ЧМ-2018 во время соревнований не будет. Ткачева предложила подумать над ограничением навигации только около стадионов, например, в Москве в районе Лужников и Спартак-арены.

«Ассоциация туроператоров уже направляла письмо на эту тему курирующему вице-премьеру Виталию Леонтьевичу Мутко. И этой проблемой озабочены не только вы как компания, оказывающая прогулочную услугу по реке, но и речные круизы. И ограничения эти… на все время проведения соревнований и практически по всем городам. Если мы говорим про FIFA, то это 11 городов и период – 60 дней. Достаточно серьезные ограничения получаются в том случае, если этот приказ будет подписан в том виде, в котором он сейчас обнародован», – сказала Ломидзе.

«Но насколько я знаю, есть распоряжение Виталия Леонтьевича, в том числе **Минтрансу**, провести отдельные консультации на эту тему. Есть надежда, что будут внесены корректировки», – добавила она.

Кубок конфедераций пройдет с 17 июня по 2 июля 2017 года в Казани, Сочи, Санкт-Петербурге и Москве. Первый в истории чемпионат мира по футболу на территории России пройдет с 14 июня по 15 июля 2018 года. Матчи турнира будут сыграны в Москве, Калининграде, Санкт-Петербурге, Волгограде, Казани, Нижнем Новгороде, Самаре, Саранске, Ростове-на-Дону, Сочи и Екатеринбурге.

### PORTNEWS; 2017.04.22; МИНТРАНС РФ РАССЧИТЫВАЕТ ПРИВЛЕКАТЬ ДО 8 МЛРД РУБ. В ГОД ЗА СЧЕТ ИНВЕСТСБОРА С СУДОВ ЗАГРАНПЛАВАНИЯ

Министрество транспорта России рассчитывает привлекать от 4 до 8 млрд руб. в год за счет инвестсбора с судов загранплавания. Об этом в ходе совещания по развитию северной инфраструктуры под председательством главы правительства России Дмитрия Медведева заявил **министр транспорта** Максим **Соколов**, следует из стенограммы заседания. По его словам, размер сбора будет «незначительным».

Соответствующая поправка к готовящемуся к рассмотрению в Государственной Думе во втором чтении законопроекту подготовлена и поддержана на заседании комиссии по законопроектной деятельности.

Средства от сбора предполагается направлять на строительство и реконструкцию объектов морских портов.

### REGNUM; 2017.04.22; СЕВЕРНЫЕ ПОРТЫ ПЕРЕВАЛИЛИ БОЛЕЕ 50 МЛН ТОНН ГРУЗОВ ПО ИТОГАМ 2016 ГОДА

Северные порты России по итогам 2016 года перевалили более 50 миллионов тонн грузов. Об этом, как передаёт корреспондент ИА REGNUM, в рамках совещания в Мурманске, посвящённого реализации крупных проектов по развитию транспортной инфраструктуры на севере России, заявил **министр транспорта** России Максим **Соколов**.

 «Основу транспортных связей на севере представляют собой морские перевозки, – напомнил **Соколов**. – К морским портам северных территорий страны относят 16 портов, а также порт Петропавловска-Камчатского. Они обеспечивают 7% от общего грузооборота российских морских портов, по итогам 16-го года – более 50 млн тонн».

Как пояснил **Соколов**, основу грузооборота составляют нефть, нефтепродукты, уголь, газ, генеральные грузы.

«Главной артерией здесь является Северный морской путь, – отметил министр. – В 15-ом году был утверждён комплексный проект развития Северного морского пути до 2030 года и мы планомерно занимаемся его развитием».

**Соколов** напомнил, что крупнейшим портом севера является порт в Мурманске.

 «Объём перевалки составил по итогам прошлого года более 38 млн тонн и порт показал существенный, 40%-й рост», – заявил министр.

Дальнейшее развитие портовой инфраструктуры Арктической зоны, как сообщил **Соколов**, в первую очередь, связано с освоением углеводородных месторождений Крайнего севера. Ключевым проектом в этом направлении является возведение порта Сабетта, который уже сегодня, по словам министра, функционирует в штатном режиме и готов обслуживать перевалку грузов и приём газовозов ледового класса. Крупнейший из них – танкер-газовоз «Кристоф де Маржери», как сообщало ИА REGNUM впервые пришёл в Сабетту в конце марта 2017 года.

 «С учётом строительства и запуска соответствующего завода он обеспечит оборот порядка 18 млн тонн ежегодно, аналогичных проектов сегодня в мире нет», – отметил министр.

### PORTNEWS; 2017.04.22; ПЕРВЫЕ ОТГРУЗКИ С ТЕРМИНАЛА «БЕРИНГТРАНСУГОЛЬ» В ПОРТУ БЕРИНГОВСКИЙ НАЧНУТСЯ В 2017 ГОДУ – МАКСИМ СОКОЛОВ

Первые отгрузки с терминала «Берингтрансуголь» в порту Беринговский начнутся в 2017 году. Об этом в ходе совещания по развитию северной инфраструктуры под председательством главы правительства России Дмитрия Медведева заявил **министр транспорта** Максим **Соколов**, следует из стенограммы заседания. По его словам, терминал будет иметь мощность в 10 млн тонн в год и предназначен для освоения Амаамского угольного месторождения.

Среди перспективных арктических проектов министр также назвал терминал «Арктик СПГ-2» для освоения Салмановского газоконденсатного месторождения. Сегодня уже завершены строительство и ввод в эксплуатацию причальных сооружений для приёма строительных грузов.

Кромет того, в районе порта Дудинка проектируется наливной терминал на мысе Таналау мощностью 5 млн тонн в год.

В рамках освоения угольного месторождения в районе реки Лемберова Арктическая горная компания осуществляет проектирование терминала мощностью 10 млн тонн в порту Диксон.

### ИЗВЕСТИЯ; ЕВГЕНИЙ ДЕВЯТЬЯРОВ; 2017.04.24; В РОССИИ СОЗДАЕТСЯ СЕРВИС АРЕНДЫ САМОЛЕТОВ С ЭКИПАЖЕМ

Интервью

Глава ГТЛК Сергей Храмагин – об интересе иностранных авиакомпаний к «Суперджетам», перспективах модернизированной версии Ил-114 и развитии вертолетного направления

Государственная транспортная лизинговая компания (ГТЛК) увеличила в 2016 году объем лизингового портфеля на 71 млрд рублей. Одним из основных драйверов рекордного для компании роста стал авиационный сегмент.

Генеральный директор ГТЛК Сергей Храмагин рассказал «Известиям» о спросе на аренду самолетов «Сухой Суперджет 100» (SSJ-100), перспективах проекта Ил-114, назвал первых получателей вертолетов для санитарной авиации и впервые объявил о работе по созданию инструмента «мокрого лизинга».

– С какими результатами ГТЛК закончила 2016 год и на чем вы намерены сосредоточить свои усилия в этом году?

– В 2016 году мы сконцентрировали внимание на капиталоемких сегментах лизингового бизнеса: авиационной промышленности, железнодорожном и водном транспорте. Это позволило нам стать лидерами отечественного лизингового рынка по объему нового бизнеса. Суммарный лизинговый портфель ГТЛК на начало года составил 337 млрд рублей, а объем нового бизнеса за 2016 год превысил 122 млрд рублей.

На недавней встрече с президентом **министр транспорта** Максим **Соколов** отметил, что общий объем инвестиций ГТЛК в развитие транспортного комплекса превысил уже 300 млрд рублей, при этом мультипликатор по отношению к бюджетным инвестициям – один к четырем.

На 2017 год в наших планах поставка 16 самолетов SSJ-100, передача в аренду пяти самолетов локализованного производства Л-410, поставка 29 вертолетов производства казанского и улан-удэнского заводов для обеспечения санитарной авиации в труднодоступных регионах России.

– Какие у вас ожидания на этот год в отношении новых контрактов на поставку «Суперджетов»?

– Все самолеты, планируемые к поставке по договорам с «Гражданскими самолетами Сухого», заключенным в 2015 и 2016 годах, уже закреплены за эксплуатантами. Количество заявок интересантов на SSJ-100 превышает наши текущие возможности по поставкам. Спрос исходит и от региональных компаний внутри страны, и от авиакомпаний стран СНГ, и от иностранных компаний. У нас есть опцион на покупку еще 28 самолетов, из которого мы на данный момент реализовали только четыре единицы. Вопрос о реализации опциона и продлении программы остается в стадии рассмотрения. Мы планируем, что программа будет расширена на международные рынки, и в этом помогут серьезные компетенции ГТЛК по техническому обслуживанию и постпродажам SSJ-100. К тому же у ГТЛК есть европейская лизинговая «дочка» – GTLK Europe, которая позволяет нам организовывать финансирование международных лизинговых сделок.

– Что вы думаете о новых проектах отечественного авиапрома – МС-21, Ил-96-400М и Ил-114? Планируете заниматься их продвижением на рынке?

– Нам как компании, развивающей все направления авиации – магистральные и региональные самолеты, вертолеты и малую авиацию, – интересны все отечественные разработки: и Ил-96-400М, и Ил-114, и МС-21.

Но на сегодня наибольшую перспективу мы видим в проекте Ил-114. Это коммерческий самолет, который будет востребован на рынке. Как основной участник кампании по продвижению этой машины мы глубоко интегрированы с Минпромторгом и будущими эксплуатантами в части формирования технического облика самолета.

Важно, что в программе продвижения на рынок самолета Ил-114 уже сейчас заложены и поддержка лизинга, позволяющая предложить льготную ставку на продукт, и расходы на организацию системы постпродажного обслуживания, которые, кстати, сопоставимы с затратами на разработку машины. То есть мы видим комплексный подход к программе.

– Как продвигается проект локализации самолетов Л-410?

– На текущий момент наша компания обладает самым большим лизинговым парком Л-410 в России. Мы очень хорошо понимаем потребителя этих самолетов и особенности их эксплуатации. В конце прошлого года в рамках очередного этапа докапитализации мы заказали пять самолетов Л-410 с поставкой в 2017 году, которые будут произведены уже на территории РФ – заводе УЗГА в Екатеринбурге. Мы видим спрос на эти машины, первый самолет планируем передать в сентябре этого года «Хабаровским авиалиниям».

– Какие задачи стоят в части лизинга вертолетов – нового для компании направления?

– В 2017 году мы приступили к активному развитию бизнеса в вертолетном сегменте. И в общем-то видим очень большой интерес на рынке к обновлению парка, где средний возраст составляет порядка 30–40 лет.

В первую очередь стоит сказать про приоритетный проект развития санитарной авиации.

В конце прошлого года ГТЛК получила из бюджета 3,8 млрд рублей на закупку 29 вертолетов – шести «Ансатов» и 23 Ми-8. Оставшиеся деньги – порядка 5 млрд рублей – планируем привлечь до конца года за счет кредитов крупнейших российских банков. По программе SSJ-100 наш основной партнер – Газпромбанк, открывший под проект кредитную линию на 30 млрд рублей. Сейчас мы выбираем партнера для реализации вертолетной программы.

Первый этап приоритетного проекта по развитию санитарной авиации в труднодоступных регионах предусматривает, что в этом году все 29 вертолетов, оснащенных медицинскими модулями, будут переданы в финансовый лизинг эксплуатантам на срок 10 лет. Первый «Ансат» будет передан «Русским вертолетным системам» для выполнения полетов санитарной авиации в Волгоградской области уже в апреле.

Отмечу, что только в рамках этой программы мы фиксируем дефицит вертолетов на рынке.

– Вы не рассматриваете возможность предложить российским и зарубежным авиакомпаниям широко используемый по всему миру инструмент «мокрого лизинга» – аренду самолетов вместе с экипажами?

– Сегодня российские авиакомпании редко используют «мокрый лизинг»: крупным игрокам рынка зачастую достаточно своего парка, а небольших перевозчиков пугает отсутствие устоявшейся практики. Вместе с тем мы видим, что интерес к продукту растет. Потенциальные эксплуатанты новой техники, стремясь минимизировать риски волатильности стоимости обслуживания самолета, подбора и обучения персонала, с большим интересом относятся к «мокрому лизингу».

Возможность предложить такой продукт завязана на серьезную интеграцию с обслуживающими самолет организациями и авиакомпаниями, предоставляющими экипаж. Сейчас ГТЛК работает в направлении создания инструмента «мокрого лизинга».

– Уделяется ли внимание лизинговой компанией развитию системы сервисной поддержки эксплуатантов авиационной техники?

– Конечно. Эксплуатантов очень беспокоит то, какой уровень обслуживания будет у самолетов, есть ли запчасти, как быстро они могут быть поставлены. Поэтому мы стараемся максимально удовлетворить потребности наших клиентов.

Сейчас достаточно большое количество продуктов связано с постпродажным обслуживанием воздушных судов. Начиная от простого договора на поставку, аренду и ремонт запчастей и заканчивая комплексными продуктами. Например, таким как Power-by-hour (PBH), который предусматривает, что эксплуатант платит ставку за летный час и при этом получает гарантию, что машина будет находиться в летной годности.

Свою работу мы выстраиваем исходя из потребностей наших клиентов. Анализируем, какие продукты востребованы на рынке, и на основе этого конструируем новые привл

### ИНТЕРФАКС; 2017.04.21; ПРАВИТЕЛЬСТВО ПРАКТИЧЕСКИ ПОЛНОСТЬЮ ОБНОВИТ СОВЕТ ДИРЕКТОРОВ АО «ГЛОНАСС»

Правительство РФ решило практически полностью обновить состав совета директоров АО «ГЛОНАСС», оператора системы экстренного реагирования при авариях на дорогах «ЭРА-ГЛОНАСС».

Список кандидатов в новый состав совета премьер-министр Дмитрий Медведев утвердил распоряжением от 20 апреля, оно опубликовано на сайте правительства. В нем 13 человек (в действующем совете 15 мест), при этом только трое входят в нынешний состав.

В частности, в списке нет **министра транспорта** Максима **Соколов**а, который сейчас возглавляет совет. Как сообщал ранее «Коммерсантъ», его на этом посту заменит вице-премьер Дмитрий Рогозин, который будет курировать интеграцию «ЭРА-ГЛОНАСС» с системой «Платон».

Помимо Д.Рогозина, совет пополнится еще двумя высокопоставленными чиновниками (министр экономического развития Максим Орешкин, глава Минкомсвязи Николай Никифоров). Также в нем появится представитель ФСБ – Андрей Ивашко. Будет в совете директоров АО «ГЛОНАСС» и независимый директор – владелец стивидорной группы «ДелоПортс» Сергей Шишкарев.

Среди выбывающих из совета – Андрей Недосеков, недавно покинувший пост гендиректора АО и перешедший на работу в «Россети». Временный гендиректор компании Андрей Жерегеля в список кандидатов в совет директоров не включен.

### АГЕНТСТВО МОСКВА; 2017.04.21; «ЕР» ПРОСИТ МВД И МИНТРАНС РФ ОБОРУДОВАТЬ КАМЕРАМИ ВКЛЮЧЕННЫЕ В МАРШРУТ ШКОЛЬНЫХ АВТОБУСОВ Ж/Д ПЕРЕЕЗДЫ

«Единая Россия» обратилась в министерство внутренних дел (МВД) и **министерство транспорта** (**Минтранс**) России с просьбой установить оборудование фото и видеофиксации на железнодорожных переездах по пути следования школьных автобусов. Об этом сообщает пресс-служба партии.

«Мною были направлены обращения на имя министра внутренних дел РФ Владимира Колокольцева и на имя **министра транспорта** РФ Максима **Соколов**а с просьбой рассмотреть возможность обеспечить современными оборудованием фото и видеофиксации, в первую очередь, те железнодорожные переезды, которые находятся на маршрутах следования школьных автобусов в регионах. Трагический случай, который произошел в Омской области, безусловно, не снимает ответственности с водителя автобуса. Тем не менее, считаю, данные меры позволят избежать подобных происшествий и обеспечат безопасность наших детей. Водитель, зная, что будет крупно оштрафован, трижды задумается перед тем, как нарушать правила дорожного движения», – приводит пресс-служба слова члена комитета Госдумы по транспорту и строительству Сергея Тена.

По словам парламентария, подобный проект был реализован в Иркутской области, в рамках которого на аварийных железнодорожных переездах установили средства фото и видеофиксации. «Статистика показала положительный результат – нарушения на этих переездах прекратились», – добавили в пресс-службе.

Ранее СМИ сообщили, что 14 апреля в Нововаршавском районе Омской области на автомобильной дороге Красный Яр-Победа при пересечении железнодорожного переезда произошло ДТП: грузовой поезд сбил школьный автобус, который выехал на переезд на запрещающий сигнал. В автобусе находились 10 детей, сопровождающий и водитель автобуса, последние двое впоследствии скончались.

### РИА НОВОСТИ; 2017.04.21; ИВАНОВ: СЛИЯНИЕ «ПЛАТОНА» И ГЛОНАСС ПОМОЖЕТ В БОРЬБЕ С НЕЗАКОННЫМИ СВАЛКАМИ

Объединение системы взимания платы с грузовиков массой выше 12 тонн «Платон» и навигационной системы ГЛОНАСС поможет бороться с несанкционированными свалками, полагает спецпредставитель президента РФ по вопросам природоохранной деятельности, экологии и транспорта Сергей **Иванов**.

«Платон» и ГЛОНАСС, конечно, нужно объединять. Я исхожу из очень простого принципа: зачем в грузовик ставить два датчика, когда можно поставить один, который работает и как «Платон», если нагрузка на ось выше 12 тонн и как чисто навигационная (система – ред.), чтобы оператор мог видеть, куда едет мусоровоз, в ближайший лес или на сертифицированную свалку», – сказал **Иванов** на сессии по экологии в рамках Ялтинского международного экономического форума.

«Правительство Москвы все мусоровозы оборудовало ГЛОНАСС. Теперь нет такого безобразия как раньше», – добавил он.

По его словам, стоимость ликвидации незаконных свалок довольно высокая. **Иванов** привел пример: потребовалось 1,4 миллиарда рублей для того, чтобы убрать свалку, которая мешала строительству третьей взлетно-посадочной полосы в аэропорту «Шереметьево».

Ранее глава **Минтранса** Максим **Соколов** заявил журналистам, что министерство обсуждает объединение сервисов «Платона» и ГЛОНАСС. Позднее **Минтранс** сообщил, что начал разработку проекта документа для контроля за перевозкой твердых коммунальных отходов с помощью «Платон».

Система «Платон» была введена в строй 15 ноября 2015 года. Деньги идут в федеральный дорожный фонд в виде компенсации за разрушение трасс грузовиками массой более 12 тонн. ГЛОНАСС – российская спутниковая система навигации, предназначена для оперативного навигационно-временного обеспечения неограниченного числа пользователей наземного, морского, воздушного и космического базирования. Основой системы ГЛОНАСС являются 24 космических аппарата, которые движутся в трёх орбитальных плоскостях. Развитием проекта ГЛОНАСС занимается «Роскосмос» и министерства и ведомства РФ.

### ДОРИНФО; 2017.04.21; НОВЫЙ МОСТ ЧЕРЕЗ ИНСАР В САРАНСКЕ МОГУТ ДОСТРОИТЬ УЖЕ В ЭТОМ ГОДУ

Мост через реку Инсар в Саранске (Мордовия) могут достроить уже в этом году. Сроки строительства зависят от поступления федерального финансирования. Об этом стало известно в ходе встречи **министра транспорта** РФ Максима **Соколов**а с врио главы Мордовии Владимиром Волковым, сообщает пресс-служба **Росавтодор**а.

Напомним, 200-метровый мост через Инсар строится в составе новой дороги по улице Строительная (от улицы Победы до улицы Гожувская). Также в составе объекте будет путепровод длиной 1200 метров. Проект реализуется в рамках подготовки Саранска к ЧМ-2018. Строительство моста через Инсар стартовало в 2016 году. На сегодняшний день готовы несколько мостовых опор и пролетных строений. При своевременном поступлении средств из федерального бюджета мост планируется построить до конца этого года, сообщает **Росавтодор**. Общая стоимость проекта, как ранее стало известно, составляет 8,2 млрд рублей.

На встрече также рассматривалось выделение дополнительных средств на окончание реконструкции трассы Саранск – Сурское – Ульяновск от села Дубенки до границы Ульяновской области и строительство Восточного обхода Саранска. Его планируют ввести в следующем году.

### ДОРИНФО; 2017.04.21; 85% ФЕДЕРАЛЬНЫХ ТРАСС В УДМУРТИИ СООТВЕТСТВУЮТ НОРМАТИВАМ

85% всех проходящих по территории Удмуртской Республики федеральных трасс отвечают нормативным требованиям. Об этом на встрече **министра транспорта** РФ Максима **Соколов**а с врио губернатора Удмуртии Александром Бречаловым 20 апреля рассказал руководитель **Росавтодор**а **Роман Старовойт**.

По словам **Старовойт**а сейчас удмуртские дорожники продолжают получать господдержку. Так, например, в прошлом году объем трансфертов, перечисленных в дорфонд региона из федеральной казны, достиг 1,8 млрд рублей. В текущем году он превышает миллиард. На сегодняшний день уже выделены средства (625 млн рублей) для проведения работ в Ижевской агломерации в рамках проекта «Безопасные и качественные дороги», сообщает пресс-служба **Росавтодор**а.

### КОММЕРСАНТ; АНАСТАСИЯ ВЕДЕНЕЕВА; 2017.04.24; КЕРЧЕНСКИЙ МОСТ ВСТРАИВАЮТ В ЭЛЕКТРОСХЕМУ

Как стало известно «Ъ», сегодня на совещании в **Минтрансе** будет поднят вопрос энергообеспечения Керченского моста. По графику проекта постоянную схему на базе «Кубаньэнерго» нужно запустить до конца 2018 года, однако, по данным «Ъ», недавние изменения в ней привели к сдвижению сроков. Но временная схема энергоснабжения через «Таманьнефтегаз» проработает только до конца 2019 года. Чиновники называют ситуацию стандартным рабочим процессом и обещают снять разногласия, иначе к моменту запуска автомобильного движения в 2018 году мост может не иметь постоянного энергоснабжения, а в начале 2020 года вообще остаться без света.

Как рассказал «Ъ» источник, близкий к **Минтрансу**, сегодня там должно пройти совещание по вопросу подключения железнодорожных подходов к Керченскому мосту к «Кубаньэнерго» не позднее четвертого квартала 2018 года.

В ФКУ «Упрдор Тамань», которое выступает госзаказчиком проектирования и строительства моста, «Ъ» пояснили, что сейчас энергоснабжение проекта полностью автономно и осуществляется от мобильных дизельных установок. К лету, когда планируется выход на пиковую нагрузку, должно быть организовано подключение к существующей подстанции «Волна» (принадлежит ЗАО «Таманьнефтегаз», которое входит в группу ОТЭКО). Предполагается, что она обеспечит стройку электричеством до декабря 2019 года. Все оборудование для запуска схемы готово, завершается юридическое оформление перераспределения части мощности (необходимые для стройки 10 МВт).

По оценкам ФКУ, потребность энергоснабжения моста на время эксплуатации составляет 6 МВт, еще около 4 МВт – нагрузка, связанная с обеспечением транспортной и общественной безопасности. По проекту постоянная схема энергоснабжения выглядит так: мост должен быть присоединен к сетям «Кубаньэнерго» через подстанцию 220 кВ «Порт» к подстанции моста 35 кВ «Мост-1».

Тарифы уже утверждены, затраты включены в смету строительства моста, подчеркнули в ФКУ, уточнив, что плановый срок постоянного подключения – осень 2018 года.

Проект реализуется в рамках программы развития энергосистемы Таманского полуострова, стартовавшей осенью 2014 года. Инфраструктуру строит «Кубаньэнерго» в рамках своей инвестпрограммы. Основные объекты – обеспечение энергоснабжением железнодорожных подходов к Керченскому мосту (93,5 МВт), а также сухогрузного района порта в Тамани (92,29 МВт). Возврат инвестиций запланирован за счет стоимости техприсоединения пользователей.

Энергоснабжение Керченского моста запроектировано через подстанцию «Порт» на 220 кВ, которую должно построить «Кубаньэнерго». По данным источника «Ъ», близкого к проекту, схема согласована осенью 2015 года и прошла Главгосэкспертизу. Затраты по ней – 539,9 млн руб., плановый срок подключения – октябрь 2018 года. В феврале, пояснил собеседник «Ъ», «Кубаньэнерго» и мостостроители завершали работы по оформлению договора на техприсоединения. Но в начале марта **Минтранс** решил изменить схему (см. «Ъ» от 20 марта). В рамках первого этапа теперь планируется обеспечить электроэнергией железнодорожные подходы к Керченскому мосту, а затем за счет частных инвесторов – сухогрузный порт Тамань и мост (см. «Ъ» от 6 апреля). Источник «Ъ» уточнил, что второй этап намечен только на 2020 год.

Однако изменение схемы вызвало вопросы у «Таманьнефтегаза»: компания приостановила работу по временному подключению моста, потребовав гарантий отключения проекта от своей подстанции 31 декабря 2019 года, рассказывает собеседник «Ъ». В то же время, добавляет другой источник «Ъ», «Кубаньэнерго» уже заявило о необходимости корректировки комплексного проекта, что может увеличить срок подключения электроснабжения даже для железнодорожных подходов на девять месяцев, то есть до октября 2019 года. Кроме того, по словам собеседника, теперь предполагается строить подстанцию «Порт» в усеченном варианте с расчетом только на нагрузки железных дорог.

В ОТЭКО, «Кубаньэнерго» и его материнских «Россетях» отказались от комментариев. В Минэнерго подтвердили «Ъ», что в рамках «оптимизации схемы и снижения затрат по договорам техприсоединения» разработан вариант, позволяющий на первом этапе обеспечить электроснабжение железнодорожных подходов, затем – порта Тамань путем «реализации проектной схемы в два этапа». В **Минтрансе** заверили, что «строительство моста обеспечено электроснабжением в полном объеме». Сроки ввода объекта в эксплуатацию неизменны: начало движения автомобилей запланировано на декабрь 2018 года, поездов – декабрь 2019 года. В министерстве добавили, что «участники инфраструктурных проектов на Таманском полуострове, в том числе «Кубаньэнерго», ведут уточнение и взаимоувязку проектных решений в постоянном режиме с 2014 года, что является стандартным рабочим процессом». Подтвердить или опровергнуть факт проведения совещания вчера вечером в **Минтрансе** не смогли.

В то же время источник «Ъ», близкий к **Росавтодор**у, утверждает, что отсутствие постоянного энергоснабжения не позволит запустить движение автомобилей по мосту в 2018 году. Во-первых, может быть нарушена работа эксплуатационных и автоматизированных систем управления дорожным движением и транспортной безопасности, во-вторых, пересмотр инвестпрограммы «Кубаньэнерго» и заключение новых договоров потребует времени. По словам собеседника «Ъ», мостостроители рассматривали вариант подключения к подстанции «Таманьнефтегаза» на постоянной основе, но эта схема может быть реализована не ранее 2022 года с удорожанием сметы минимум на 1,7 млрд руб.

Владимир Скляр из «Ренессанс Капитала» отмечает, что юг России считается энергодефицитным, при этом большой объем мощностей уже забирает на себя энергомост в Крым. Однако 10 МВт – ничтожная величина даже в масштабах региона, уточняет эксперт. Временным решением, по его мнению, может быть использование мобильных ГТЭС, которые принадлежат «Россетям», а в долгосрочной перспективе необходимо расширять сети.

### ТАСС; 2017.04.22; РЕКОНСТРУКЦИЯ ПУНКТА ПРОПУСКА НА ГРАНИЦЕ С МОНГОЛИЕЙ В ТУВЕ НАЧНЕТСЯ В 2017 ГОДУ

Реконструкция пункта пропуска Хандагайты на российско-монгольской границе в Туве начнется в 2017 году. Об этом в субботу сообщил ТАСС глава республики Шолбан-Кара-оол на Красноярском экономическом форуме (КЭФ).

«Наше решение совместное с Росгранстроем, мы с ними в апреле провели совещание, что с этого года начинаем реконструкцию. Ведем переговоры о том, чтобы не дожидаться вложений денег, и уже с сегодняшнего дня с имеющейся инфраструктурой начинать работу, чтобы таможенный пункт работал на многостороннем направлении», – сказал Кара-оол.

Как сообщалось ранее, стоимость реконструкции оценивается в 350 млн рублей. Финансирование рассчитано на строительство мобильного терминала с тремя полосами движения: отдельно для легковых машин, автобусов и грузовиков. Монголия со своей стороны намерена реконструировать в 2018 году Боршо.

Монголия получила кредит от китайского банка на обустройство приграничной инфраструктуры, часть которого пойдет на реконструкцию Боршо. Во время визита в Туву монгольская делегация предложила организовать на Хандагайты – Боршо пять полос для движения с отдельными полосами под перевозку ГСМ и специализированных грузов.

Кара-оол считает интересной идею монгольской стороны расширить пропускной пункт. С 1 января этого года на Хандагайты была перенаправлена федеральная трасса М-54, ранее выходившая к монгольской границе в необустроенном месте.

Как сообщил ранее ТАСС глава Тувы, на Хандагайты приходится основная часть внешнеторгового оборота республики. Реконструкция пункта пропуска будет способствовать приданию ему многостороннего статуса.

Красноярский экономический форум открылся 20 апреля и завершится в субботу. Его главная тема – «Российская экономика: повестка 2017-2025». ТАСС является стратегическим информационным партнером форум.

### РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; ТАТЬЯНА ШАДРИНА; 2017.04.23; ВМЕСТЕ С ПЛАТОНОМ?

**Минтранс** пересмотрит систему весогабаритного контроля для дорог

Как будет работать новая система весогабаритного контроля для грузовиков в России, станет ясно к концу года. **Минтранс** обещает представить ее концепцию к IV кварталу. Сама система должна заработать не раньше конца 2020 года. Пока еще обсуждение не закончено, отметил первый замглавы **минтранса** Евгений **Дитрих**.

Есть предложения об интеграции ее с системой «Платон». Но пока вопрос еще не решен. Однако оператор системы «Платон» заявляет о том, что ее можно использовать в еще более глобальном формате, для построения единой интеллектуальной транспортной системы, которая будет отслеживать не только движения грузовиков по дорожной сети России, но и междугородних автобусов. Особенно это важно при борьбе с серыми компаниями, которые сейчас перевозят пассажиров под видом заказных туристических маршрутов. Они не вкладывают деньги в безопасность, техническое обслуживание и позволяют себе демпинговать на рынке пассажирских перевозок.

Похожая ситуация была в отрасли грузовых перевозок до запуска системы «Платон». И здесь многие ранее пытались работать ниже реальной себестоимости перевозок, демпинговали, экономили на всем, включая уплату налогов и безопасность перевозок. Усиление контроля за этим рынком со стороны государства привело к тому, что эта бесперспективная модель бизнеса в конечном итоге проиграла здоровой конкуренции на рынке, считают в **минтрансе**.

Сейчас же государственные ведомства и отраслевые ассоциации на федеральном и региональном уровнях пытаются помочь таким предпринимателям выстроить нормальные бизнес-процессы. При этом российские грузоперевозчики, зарегистрированные в системе «Платон», уже фактически были освобождены от уплаты транспортного налога, получили возможность «отложенных платежей» или постоплаты в дорожный фонд государства и другие экономические преференции.

Идет обсуждение системы скидок в рамках системы «Платон», отметил **Дитрих**. Они могут быть увязаны с пробегом транспортных средств, то есть чем больше пробег по федеральным трассам, тем больше скидка с тарифа.

Скидки в рамках «Платона» хотят увязать с пробегом транспортных средств по федеральным трассам

Новое обсуждение актуальных для участников рынка вопросов состоится в **Минтрансе** России 26 апреля в рамках внеочередного расширенного заседания Координационного Совета автомобильного и городского пассажирского транспорта.

Там как раз обещают рассмотреть предложения грузоперевозчиков на недавней встрече с премьер-министром страны: внедрение электронной товаро-транспортной накладной для контроля за движением грузов, организация системы саморегулирования в сфере грузовых автомобильных перевозок, повышение качества подготовки профессиональных водителей, а также совершенствование системы лизинга и государственной поддержки обновления подвижного состава.

### ТАСС; 2017.04.21; ПЕРЕВОЗЧИКИ: ПРОБЕГ ДЛЯ ВОЗМОЖНОГО ПОЛУЧЕНИЯ СКИДКИ В «ПЛАТОНЕ» МОЖНО НАЕЗДИТЬ ЗА ПОЛГОДА

Пробег для возможного получения скидки в системе «Платон» может быть достигнут за полгода. Такое мнение высказали опрошенные ТАСС представители автоперевозчиков.

Ранее первый зам**министра транспорта** Евгений **Дитрих** заявил, что минимальный пробег для получения скидки в системе «Платон» может составить 60-95 тыс. км в год. **Дитрих** уточнил, что эти предложения окончательно не согласованы и не утверждены.

Однако перевозчики с оптимизмом отнеслись к предложению ведомства и уже оценили приблизительные сроки достижения пробега для возможного получения скидки.

Представитель логистической компании «ПЭК» Игорь Алексашов считает, что заявленный пробег можно достичь уже за полгода.

«Конечно, мы поддержим возможное введение данной скидочной системы. В среднем фура проезжает в год 100-120 тыс. км. При очень спокойном режиме работы грузовик проходит 16-18 тыс. км в месяц, то есть 60-95 тыс. км машина проедет уже за шесть месяцев», – пояснил он.

Представитель холдинга «AsstrA» Олег Гребенько сообщил, что ни в одной стране не применяется система скидок от величины пробега, но так как у перевозчиков очень жесткая экономия, любые послабления будут позитивно восприняты.

«Мы осуществляем внутрироссийские и международные грузоперевозки, а также платим дорожные сборы в других странах. Могу сказать, что ни в одной стране не применяется система скидок от величины пробега. Используется дифференцированная оплата, которая зависит от экологичности транспортного средства, и понятно почему. На данный момент принцип получения скидки от пробега мне не совсем понятен. Но скидки никогда и никому не помешают. У перевозчиков очень жесткая экономия, поэтому любые послабления будут позитивными и востребованными», – отметил он.

По его словам, пробег грузового автомобиля по внутригородским перевозкам будет отличаться в 2-3 раза от пробега транспортного средства, выполняющего междугородние перевозки. Исходя из этого, большегруз по внутрироссийским перевозкам достигнет пробега 60-95 тыс. км за 5-9 месяцев.

В конце марта глава правительства РФ Дмитрий Медведев поручил **Минтрансу**, Минэкономразвития и Минфину проработать вопрос о введении скидок в системе «Платон» в зависимости от пробега.

«Платон» – государственная система взимания платы в счет возмещения вреда, причиняемого автомобильным дорогам общего пользования федерального значения транспортными средствами, имеющими разрешенную максимальную массу свыше 12 т, введена на территории России с 15 ноября 2015 года. Тариф «Платона» с 15 апреля составляет 1,9 руб./км.

### РИА НОВОСТИ; 2017.04.21; МИНТРАНС ПРЕДЛОЖИЛ УДВОИТЬ ШТРАФ ЗА ПЕРВИЧНУЮ НЕОПЛАТУ ПРОЕЗДА В ПЛАТОНЕ

**Минтранс** РФ предлагает вдвое увеличить первый штраф за неоплату проезда большегруза в рамках системы «Платон» – до 10 тысяч рублей, сообщил РИА Новости первый замглавы **Минтранса** Евгений **Дитрих**.

«Законопроект на сегодняшний день на согласовании, вполне возможно, что кто-либо из согласователей предложит какие-то варианты. Пока – это 10 тысяч (рублей – ред.) и за первое нарушение, и за второе», – сказал **Дитрих**.

Сегодня штраф за неоплату проезда по федеральной дороге составляет 5 тысяч рублей (10 тысяч рублей при повторном нарушении в течение года).

Система «Платон» была введена в строй 15 ноября 2015 года. Деньги идут в федеральный дорожный фонд в виде компенсации за разрушение трасс грузовиками массой более 12 тонн.

Вице-премьер Аркадий **Дворкович** в марте по итогам встречи премьера Дмитрия Медведева с представителями малого и среднего бизнеса в сфере автоперевозок говорил, что правительство в ближайшее время рассмотрит предложение о повышении штрафов в системе «Платон».

### ТАСС; 2017.04.21; ТУВА РАССЧИТЫВАЕТ ПОЛУЧИТЬ 200 МЛН РУБ. НА ВТОРОЙ МОСТ ЧЕРЕЗ ЕНИСЕЙ В КЫЗЫЛЕ

Власти Тувы рассчитывают получить 200 млн рублей из федерального бюджета в 2017 году на строительство второго моста через Енисей в столице республике Кызыле. Об этом сообщил ТАСС глава республики Шолбан Кара-оол в ходе Красноярского экономического форума (КЭФ).

«Без моста, без доступности, без дороги, само собой, говорить о развитии не приходится. Мое обращение в адрес председателя правительства РФ (Дмитрия Медведева, о выделении средств на строительство моста – прим. ТАСС), вроде бы, имеет положительное решение. Необходимо 200 млн рублей», – сказал Кара-оол.

Сейчас в Кызыле существует один мост через Енисей – Коммунальный, который находится в аварийном состоянии. «После землетрясения 2013 года мост получил от МЧС России и проектного института Санкт-Петербурга довольно жесткое отрицательное заключение о состоянии», – уточнил Кара-оол. Однако динамичное освоение правого берега, где построен военный городок 55-й мотострелковой бригады, отмечают власти, требует строительства новой переправы.

Ранее сообщалось, что компания «Тува ИЗИС» уже ведет геологические исследования дна Енисея на предполагаемом месте строительства нового моста. Стоимость работ по возведению переправы оценивается в 1,09 млрд рублей.

Красноярский экономический форум открылся вчера и завершится 22 апреля. Его главная тема – «Российская экономика: повестка 2017-2025». ТАСС является стратегическим информационным партнером форума.

### RNS; 2017.04.21; ПРАВИТЕЛЬСТВО МОЖЕТ ОТКАЗАТЬСЯ ОТ ЗАПРЕТА НА ПЕРЕВОЗКУ ДЕТЕЙ В АВТОБУСАХ СТАРШЕ 10 ЛЕТ

Правительство может отказаться от запрета на перевозку детей в автобусах старше десяти лет, который должен был вступить в силу с 1 июля 2017 года. Соответствующие изменения в постановление правительства и правила перевозки детей разработал **Минтранс**. Проект постановления правительства опубликован на федеральном портале нормативных правовых актов.

Введение этой нормы неоднократно откладывалось. Сначала она должна была вводиться с 1 июля 2015 года, затем срок был перенесен на 1 января 2017 года, затем – на 1 июля 2017 года.

Проект постановления разработан на основе поручения правительства от 7 апреля, говорится в пояснительной записке.

Против возрастного ограничения выступал Российский союз туриндустрии, мотивируя это тем, что норма существенно ударит по перевозчикам детских туристических групп.

### RNS; 2017.04.22; ПУСК 3 И 4 УЧАСТКОВ ЦКАД ПЕРЕНЕСЕН НА ДЕКАБРЬ 2019 ГОДА

Третий и четвертый пусковые комплексы Центральной кольцевой автодороги будут введены в эксплуатацию в декабре 2019 года, сообщил RNS глава госкомпании «Автодор» Сергей Кельбах в кулуарах Красноярского экономического форума.

«Третий и четвертый участки ЦКАД – декабрь 2019 года», – сказал Кельбах.

Ранее о переносе срока ввода этих участков в эксплуатацию в соответствии с решением президента России Владимира Путина на 2019 год сообщила Счетная палата, не уточнив конкретную дату.

Строительство Центральной кольцевой автомобильной дороги Московской области началось осенью 2015 года. Протяженность трассы составит 521 км, она разделяется на пять пусковых комплексов, из которых четыре должны были быть построены в конце 2018 года. Стоимость всего строительства – 300 млрд руб., из которых половина – средства Фонда национального благосостояния. Третий и четвертый пусковые комплексы должны строиться в рамках концессии, соглашение по четвертому участку пока не заключено.

«Само концессионное соглашение будет подписано до 30 июня... Это будет та же «Юго-Восточная магистраль». Там просто меняется состав акционеров внутри самой компании», – пояснил Кельбах. Из консорциума выходит УК «Лидер».

### КОММЕРСАНТ; НАТАЛЬЯ СКОРЛЫГИНА; 2017.04.24; ДОХОДЫ РЖД РАЗМЫЛО ГРУЗОПОТОКОМ

Несмотря на индексацию тарифа с 1 января на 6% и рост грузооборота на 7%, доходность грузоперевозок ОАО РЖД за первый квартал почти не увеличилась. По мнению менеджмента компании, проблема в ухудшении структуры грузопотока: растущие объемы низкодоходного угля вытесняют высокодоходные нефть и металл. Аналитики отмечают, что тенденция уже приобрела «необратимый характер», а привлечь новые грузы будет все сложнее.

Рост доходной ставки ОАО РЖД в части грузоперевозок за первый квартал «близок к нулю», заявил в пятницу старший вице-президент монополии Вадим Михайлов. «Погрузка у нас идет выше плана, грузооборот выше плана, но, к сожалению, первый квартал по-прежнему показывает неположительную для нас динамику структуры перевозимых грузов,– сказал он.– Мы опять стали везти больше низкодоходных грузов по сравнению с высокодоходными». В частности, происходит увеличение отгрузки угля при сокращении перевозки нефтяных грузов.

По словам господина Михайлова, глава ОАО РЖД Олег Белозеров уже провел ряд встреч с крупными грузоотправителями (на 28 из них приходится 55% доходов ОАО РЖД), обсуждались меры по возврату грузов на железную дорогу. «Мы надеемся, что падение доходной ставки остановится и структура грузов стабилизируется»,– пояснил топ-менеджер. Он напомнил, что на конец 2016 года монополия недополучила 91,8 млрд руб. доходов из-за изменения структуры грузов, но не стал прогнозировать результаты 2017 года. В 2016 году при индексации тарифа на 9% (рост эффективной ставки на 7,5%) доходная ставка ОАО РЖД по грузовым перевозкам выросла на 2,7%.

С 1 января тарифы ОАО РЖД были проиндексированы на 6%, объем перевозок также вырос. По данным ОАО РЖД, погрузка за январь–март увеличилась на 3,8%, до 305 млн тонн. Погрузка каменного угля при этом выросла на 9,3% (до 91,1 млн тонн), но нефти и нефтепродуктов сократилась на 0,2% (до 61,2 млн тонн). Грузооборот вырос на 7,3%, до 607,6 т км (без учета порожнего пробега). Таким образом, нулевой рост предполагает фактическое ухудшение доходности.

Глава Института исследования проблем железнодорожного транспорта Павел Иванкин поясняет: доходная ставка представляет собой доход, разделенный на грузооборот в тонно-километрах, и на нее влияют два фактора – наименование груза и дальность. По его мнению, нулевой прирост доходной ставки при опережающих темпах роста грузооборота и индексации тарифа говорит о том, что ОАО РЖД ошиблось в расчете необходимой индексации тарифа на 2017 год. К моменту определения уровня индексации у компании была возможность все четко подсчитать, полагает эксперт, напоминая, что государство удовлетворило требования ОАО РЖД, предоставив и надбавку к тарифу, и изменения в прейскурант. Ухудшение структуры погрузки проявилось в середине 2015 года, в 2016 году установился тренд, который в 2017 году не изменился. И если раньше, отмечает Павел Иванкин, ситуацию можно было объяснять объективными факторами, например налоговым маневром в нефтяной отрасли, то сейчас эти факторы уже отыграны, результат – в чистом виде ошибка прогнозирования.

Действительно, доходная ставка ОАО РЖД в пересчете на тонну груза по итогам квартала почти не изменилась (рост менее 0,5%), а в пересчете на единицу грузооборота выросла примерно на 1%, говорит глава «Infoline-Аналитики» Михаил Бурмистров. Это связано с продолжающимся ростом доли низкодоходного угля в структуре перевозок, а также со снижением грузооборота нефтеналивных, хлебных грузов и руды на фоне сокращения средней дальности. «В 2017 году процесс ухудшения структуры грузовой базы продолжается и с учетом перераспределения перевозок светлых нефтепродуктов принял необратимый характер – например, в четвертом квартале начнется заполнение дизтопливом нефтепродуктопровода Тихорецк–Новороссийск»,– говорит эксперт, добавляя, что при этом возможности ОАО РЖД по привлечению других грузов сильно ограничены.

### ИНТЕРФАКС; 2017.04.21; ЧИНОВНИКИ ИЩУТ В CAPEX РЖД 5 МЛРД РУБ. В 2017 Г. НА ПОДХОДЫ К ПОРТАМ ЮГА РФ

Чиновники пытаются изыскать в инвестиционной программе ОАО «Российские железные дороги» средства, необходимые для завершения проекта по развитию ж/д походов к портам Азово-Черноморского бассейна и создания обхода краснодарского транспортного узла – с условием их возврата компании государством в будущем.

«Общий лимит федеральных расходов на «обход Краснодара» составляет порядка 88,2 млрд руб. Эта цифра находится в федеральной целевой программе и остается стабильной. Но, исходя из лимитов, которые дает министерство финансов РФ, исходя из ассигнований, которые предусматривает закон о федеральном бюджете, нам до 2019 г. не хватает 22,6 млрд руб.», – заявил журналистам замглавы **министерства транспорта** РФ Алан **Лушников** в кулуарах Красноярского экономического форума в пятницу.

«Есть объективные потребности в развороте работ. Вот, в этом году нужно дополнительно профинансировать проект, чтобы успеть ввести «обход» к концу 2018 г. – как это было запланировано – нужно профинансировать в этом году не менее 5 млрд руб. Мы сейчас совместно с РЖД ищем эти деньги у них в инвестиционной программе, потому что в федеральном бюджете денег нет. Сейчас идет речь о том, чтобы оперативно профинансировать 5 млрд руб., найти их внутри инвестпрограммы (РЖД – ИФ), а потом мы, государство, вернем их в будущем, в 2020 г., может быть – когда будут деньги», – уточнил он. Это позволило бы «временно заместить» государственные средства корпоративными, добавил замминистра, отметив, что сами РЖД эти средства могли бы «найти на рынке» или в других источниках, в том числе исходя из сроков реализации других проектов с государственной поддержкой. Сколько средств нужно будет дополнительно, «исходя из разворота работ в следующем году», будет понятно в 2017 г., отметил А.**Лушников**. «В этом году надо добавить 5 млрд руб., в следующем – скорее всего, тоже надо будет что-то добавить. Сколько – будет понятно в течение ближайших месяцев», – отметил он, подчеркнув, что говорит именно про развитие дальних подходов к портам Азово-Черноморского бассейна», а не только про линию к Керченскому мосту.

Чиновник уточнил, что этот проект финансируют РЖД, частично финансирование идет из федерального бюджета путем взноса в уставный капитал, «они их тратят вместе со своими» и «могут управлять этим денежным потоком».

### RNS; 2017.04.22; МИНТРАНС НЕ ПОДДЕРЖИТ ОГРАНИЧЕНИЕ ПРОДАЖ БИЛЕТОВ НА ПОЕЗДА ДЛЯ КУРИЛЬЩИКОВ-НАРУШИТЕЛЕЙ

**Минтранс** России не поддержит инициативу по ограничению продаж билетов на поезда дальнего следования лицам, ранее привлеченным к административной ответственности за курение в поездах, сказал RNS первый заместитель **министра транспорта** России Евгений **Дитрих** в кулуарах Красноярского экорномического форума. Ранее с таким предложением в **Минтранс** обратился Союз транспортников России.

«Тема чувствительная. Люди любят вредить своему здоровью несмотря на то, что правительство предпринимает все усилия для того, чтобы этот вред здоровью самим курильщикам и окружающим был бы минимизирован. Мы слышали о таких предложениях Союза транспортников России и сейчас их прорабатываем. Есть ощущения, что их нужно взвесить с точки зрения общего подхода, который мы сегодня применяем по мерам, направленным на ограничения курения табака в общественных местах. Поскольку в данном случае исключить обстоятельства, связанные с вредом для здоровья окружающих невозможно, думаю, что эту инициативу мы не поддержим», – сказал он.

Он отметил, что кроме Союза транспортников России с такой инициативой больше никто не обращался.

Ранее в Федеральной пассажирской компании, 100-процентная дочерней структуре РЖД, сообщили RNS, что в 2017 году компания планирует обратиться в **Минтранс** и предложить отказывать в перевозке пассажирам, привлеченным к административной ответственности за курение в поездах дальнего следования. В ФПК отмечали, что планируют предложить ограничить продажу билетов в отдельные классы вагонов на отдельных участках с альтернативой передвижения.

Отмечалось, что сведения о пассажире, совершившем правонарушение, сохраняются в базе данных перевозчика. В ФПК тогда сказали, что готовятся и иные законодательные инициативы, направленные на защиту комфортного проезда и здоровья некурящих пассажиров и противодействие нарушителям законодательства.

### ИНТЕРФАКС; 2017.04.21; РЖД ИЩЕТ РАЗРАБОТЧИКОВ ТЕХНОЛОГИИ УПРАВЛЕНИЯ ДВИЖЕНИЕМ ПОЕЗДОВ БЕЗ МАШИНИСТА ЗА 318 МЛН РУБЛЕЙ

ОАО «Российские железные дороги» привлечет разработчиков технологии движения поездов без машинистов на Московской и Октябрьской железных дорогах.

Соответствующая информация о закупках у единственного поставщика опубликована на сайте госзакупок в пятницу. Начальная (максимальная) цена контрактов суммарно составляет 318 млн рублей (с НДС). Сроки выполнения работ определены до конца 2019 г.

Подрядчикам предстоит выполнить работы по разработке системы управления движения поездов без машиниста на Московском центральном кольце (МЦК), Московской железной дороге, а также по разработке и внедрению технологии управления локомотивом без машиниста для маневровой работы на станции Лужская Октябрьской железной дороги.

Как сообщалось ранее, в РФ «безлюдная технология» в 2015 г. реализована в сортировке станции Лужская (порт Усть-Луга, Ленинградская обл.), где внедрена система роспуска вагонов с автоматическим управлением горочным локомотивом. Отрабатывается схема управления маневровым тепловозом по радиоканалу с удаленного рабочего места оператора-машиниста. Это позволит одному человеку управлять сразу несколькими локомотивами.

Осенью старший вице-президент РЖД Валентин Гапанович говорил, что «внедрение digital-форматов в операционную деятельность компании – один из важнейших приоритетов программы инновационного развития перевозчика в 2016 по 2020 гг.» – на пути к созданию «умной» железной дороги. Отмечалось также, что в рамках проекта «Цифровая железная дорога» особое внимание уделяется опции автоматического управления, обеспечивающей ведение поезда без участия машиниста. В среднесрочной перспективе она, помимо прочего, позволит решить кадровые проблемы, снизит напряженность труда, хотя от работников и потребуется повышение квалификации, чтобы эффективно действовать в нестандартных ситуациях, когда необходимо брать управление на себя.

### ТАСС; 2017.04.21; ТАРИФЫ НА ПЕРЕВОЗКИ СМОГУТ ОКУПИТЬ ДО 60% СТОИМОСТИ СТРОИТЕЛЬСТВА «БЕЛКОМУРА»

Платежи по тарифам на перевозки смогут окупить до 60% строительства железнодорожной магистрали «Белкомур». Об этом сообщил ТАСС на Красноярском экономическом форуме временно исполняющий обязанности губернатора Пермского края Максим Решетников.

«Если брать за основу действующий тариф на перевозки, то от 40% до 60% от стоимости «Белкомура» можно будет окупить», – сказал Решетников. Он добавил, что остальную часть расходов можно покрыть с помощью капитального гранта или через механизм «тифов», то есть за счет будущих налогов (TIF, Tax Increment Financing – возмещение инвестору затрат на строительство объекта из налоговых поступлений, полученных от реализации проекта – прим. ТАСС).

«Но при этом важно не увеличить нагрузку за счет тарифов на перевозку грузов на действующих производителей», – отметил Решетников.

В конце февраля Архангельская область и Пермский край заключили соглашение о сотрудничестве, в том числе в вопросах строительства «Белкомура». Потенциальный инвестор строительства – китайская корпорация Poly International. Ориентировочная стоимость – 350 млрд рублей.

Проект строительства железнодорожной магистрали «Белкомур» предполагает сокращение плеча доставки грузов с Урала и из Сибири до 850 километров. Новая магистраль имеет стратегическое значение для России, поскольку свяжет Урал, Республику Коми напрямую с незамерзающими портами Архангельска, Мурманска и Северной Европы. В перспективе новая дорога обеспечит кратчайший путь в Северную Европу и регионы Сибири, Казахстана и Средней Азии, создавая хорошие условия для транзита грузов через Россию.

Красноярский экономический форум проходит с 20 по 22 апреля. Его главная тема – «Российская экономика: повестка 2017-2025». ТАСС является стратегическим информационным партнером форума.

### РИА НОВОСТИ; 2017.04.21; НА ОБЕСПЕЧЕНИЕ БЕЗОПАСНОСТИ В ПЕТЕРБУРГСКОМ МЕТРО ВЫДЕЛЯТ 190 МЛН РУБЛЕЙ

РИА Новости. На обеспечение безопасности на объектах Петербургского метрополитена в 2017 году планируется выделить из городского бюджета около 190 миллионов рублей; также метрополитен, где в апреле произошел теракт, могут дооснастить системами интеллектуального видеонаблюдения, следует из ответа губернатора Петербурга Георгия Полтавченко на запрос группы депутатов городского парламента.

«В 2016-2017 годах финансирование из федерального бюджета на реализацию мероприятий по обеспечению транспортной безопасности на объектах Петербургского метрополитена до настоящего времени не выделялось. В 2016 году из бюджета Санкт-Петербурга выделено 11,43 миллиона рублей, в 2017 году средства бюджета Санкт-Петербурга… выделяются в виде субсидии на увеличение уставного капитала ГУП «Петербургский метрополитен». На цели по обеспечению транспортной безопасности планируется использовать 191,38 миллиона рублей, в настоящее время осуществляется подготовка конкурсной документации», – говорится в ответе губернатора в адрес парламентариев, опубликованном депутатом Борисом Вишневским на странице в Facebook.

Как отмечается в этом документе, в настоящее время городские власти также направили в **Минтранс** РФ и **Федеральное агентство железнодорожного транспорта** обращение о включении мероприятий по дооснащению метрополитена Петербурга системой интеллектуального видеонаблюдения в соответствующую федеральную программу с выделением бюджетного финансирования.

Также, как сообщил Полтавченко, до конца 2017 года планируется более чем на 500 человек увеличить численность сотрудников службы контроля на метрополитене. «До конца 2017 года планируется дополнительно привлечь 513 человек», – уточняется в письме.

Как констатирует Полтавченко, в 2016 году с использованием технических средств обеспечения безопасности в метрополитене Петербурга было досмотрено более 10 миллионов человек, выявлено около 29 тысяч предметов и веществ, которые запрещено проносить в метро или их транспортировка ограничена.

Днем 3 апреля на перегоне между станциями «Сенная площадь» и «Технологический институт-2» петербургского метро произошел взрыв. Еще один взрыв, на станции «Площадь Восстания», удалось предотвратить благодаря своевременному обнаружению самодельного взрывного устройства.

Следственный комитет России возбудил уголовное дело о теракте. По данным СК, исполнителем теракта был уроженец Киргизии Джалилов 1995 года рождения, именно он сначала оставил замаскированную бомбу на станции «Площадь Восстания», а потом взорвал себя в вагоне поезда. По последним данным, общее количество жертв достигло 16 человек, включая самого террориста-смертника.

### РИА НОВОСТИ; 2017.04.21; РОСТРАНСНАДЗОР ВЫЯВИЛ НАРУШЕНИЯ МЕР БЕЗОПАСНОСТИ В ПЕТЕРБУРГСКОМ МЕТРО

Проверка Санкт-Петербургского метрополитена выявила многочисленные нарушения в части безопасности, сообщил РИА Новости глава **Ространснадзор**а Виктор Басаргин.

«Мы буквально через неделю-через две, когда там все следственные вещи закончатся, все это представим. Там есть нарушения, да – связанные с мерами безопасности, техническими средствами, людьми, которые стоят на пропуске. Мы комплексно все это покажем», – сказал Басаргин, отвечая на вопрос, выявлены ли нарушения при проверке метро в Петербурге.

«Мы не считаем с точки зрения количества (нарушений), мы считаем с точки зрения серьезности, значимости всех нарушений. Комиссия, штаб работает», – добавил он, отметив, что множественные нарушения обнаружены именно с точки зрения безопасности.

Ранее Басаргин говорил, что внеплановая проверка метрополитена Петербурга была начата 3 апреля и продлевается до начала мая из-за ее синхронизации со следственными действиями.

Днем 3 апреля на перегоне между станциями «Сенная площадь» и «Технологический институт-2» петербургского метро произошел взрыв. Еще один взрыв, на станции «Площадь Восстания», удалось предотвратить благодаря своевременному обнаружению самодельного взрывного устройства. Общее количество жертв, по последним данным, составляет 16, включая террориста-смертника Акбаржона Джалилова.

Следственный комитет России возбудил уголовное дело о теракте. По данным СК, исполнителем теракта был уроженец Киргизии Джалилов 1995 года рождения, именно он сначала оставил замаскированную бомбу на станции «Площадь Восстания», а потом взорвал себя в вагоне поезда.

### ПРАВДА СЕВЕРА; 2017.04.23; ИНВАЛИДЫ АРХАНГЕЛЬСКОЙ ОБЛАСТИ ОБРАТИЛИСЬ К ГУБЕРНАТОРУ И ГЛАВЕ РЖД

Члены Союза общественных объединений инвалидов Архангельской области направили открытое письмо Игорю Орлову и президенту ОАО «РЖД», в котором подняли проблему транспортной доступности в сфере пригородных железнодорожных перевозок для инвалидов. Об этом сообщил председатель Союза инвалидов Николай Мякшин.

«В связи с тем, что вагоны пригородных поездов не соответствуют в настоящее время тем требованиям доступности, которые установлены российским законодательством, – пишут авторы письма, – необходимо обеспечить меры разумного приспособления таких транспортных средств с учетом потребностей маломобильных граждан, в том числе граждан, использующих кресла-коляски. Принятие таких мер необходимо и, по нашему мнению, возможно.

В частности, активисты Устьянской и Ленской районных организации Всероссийского общества инвалидов на круглых столах «Вопросы реализации прав людей с инвалидностью в Ленском районе Архангельской области», в марте 2017 года заявили о сложностях, с которыми они сталкиваются в последнее время при проезде на пригородных поездах «Кизема – Кулой» и «Урдома – Котлас».

Пригородные поезда формируются из вагонов с сидячими местами «самолетного типа», в которых невозможен проезд людей с инвалидностью на колясках или с использованием носилок.

Для жителей населенных пунктов Архангельской области – Кизема, Лойга, Илеза, Урдома, Сойга, Кивер, Виледь, Низовка, Сольвычегодск и др. железнодорожный транспорт – единственный и безальтернативный. Без него жители указанных поселений не могут попасть в п. Октябрьский или в г. Котлас для получения медицинской помощи и других предусмотренных законодательством государственных и муниципальных услуг».

Авторы письма напомнили губернатору и главе РЖД, что, согласно статье 15 Федерального закона «О социальной защите инвалидов в РФ» органы власти и местного самоуправления, а также организации всех форм собственности обязаны обеспечить условия для беспрепятственного пользования железнодорожным транспортом в пригородном и междугородном сообщении, посадки в транспортное средство и высадки из него, в том числе с использованием кресла-коляски, а также оказание работниками организаций, предоставляющих услуги населению, помощи инвалидам в преодолении барьеров, мешающих получению ими услуг, наравне с другими лицами.

Согласно п. 5.2 приказа **Минтранса** РФ от 06.11.2015 № 329 перевозчик обязан обеспечить безопасные условия для жизни или здоровья пассажира из числа инвалидов в период перевозки пассажира, при этом перевозка пассажира включает в себя период, в течение которого пассажир находится в поезде, период посадки пассажира в пассажирский вагон и период высадки пассажира из пассажирского вагона.

В соответствии со статьей 15 ФЗ «О социальной защите инвалидов» в случаях, если существующие объекты транспортной инфраструктуры невозможно полностью приспособить с учетом потребностей инвалидов, собственники этих объектов до их реконструкции или капитального ремонта должны принимать согласованные с одним из общественных объединений инвалидов (осуществляющих свою деятельность на территории поселения, муниципального района, городского округа) меры для обеспечения доступа инвалидов к месту предоставления услуги.

Представители общественных организаций инвалидов области в своём открытом письме предложили предусмотреть в вагонах пригородных поездов, по согласованию с Архангельской областной организацией Всероссийского общества инвалидов, меры разумного приспособления для людей с инвалидностью вагонов пригородных поездов.

В том числе, предложено путем разбора части сидячих мест создать специально выделенные места для пассажиров пригородных поездов, использующих для передвижения носилки и кресла-коляски.

### REGNUM; 2017.04.22; МЕТРОПОЛИТЕН В ЕКАТЕРИНБУРГЕ: УВИДЯТ ЛИ ВНУКИ ВТОРУЮ ВЕТКУ МЕТРО

В Екатеринбурге строительство второй ветки метро пока упирается в финансирование. Денег нет даже на проектирование линии, сообщает корреспондент ИА REGNUM.

На этой неделе вопрос о строительстве второй ветки метро вновь оказался в центре внимания. Депутат Госдумы Андрей Альшевских выложил в широкий доступ ответы чиновников мэрии на его запрос. Выяснилось, что возведение новых станций метро, начиная с жилого района ВИЗ («Металлургическая») и заканчивая районом ЖБИ, где должна появиться станция «Каменные палатки», обойдётся примерно в 90 млрд рублей. Это почти три годовых бюджета города (бюджетные доходы на 2017 год запланированы в размере 33 млрд рублей, а расходы – 34 млрд.

В связи с этим понятно, что без областной и федеральной поддержки не обойтись. Чиновники надеялись привлечь деньги на вторую ветку в рамках подготовки к Чемпионату мира по футболу 2018 года, матчи которого примет и Екатеринбург. Но их ожидал большой облом. Кроме того, в 2015 году мэрия писала в **Минтранс** и Минстрой России с просьбой помочь с финансированием. Эти попытки также завершились неудачей.

Есть и ещё один нюанс. Оказывается, проект второй линии метро до сих пор не разработан. На него, по предварительным данным, необходимо порядка 1 млрд рублей. Само проектирование планируется начать не раньше, чем в 2020 году. А без проекта денег никто не даст.

Добавим, метро в Екатеринбурге начали строить в 1980 году. Изначальный проект предусматривал на первой линии 11 станций: «Проспект Космонавтов», «Уралмаш», «Машиностроителей», «Уральская», «Динамо», «Площадь 1905 года», «Геологическая», «Бажовская», «Чкаловская», «Ботаническая» и «Уктусские горы». К 2012-му удалось сдать лишь девять. «Бажовскую» построили, но до конца так и не довели, а до «Уктусских гор» просто не добрались. Чиновники решили ограничиться «Ботанической» станцией.

На сегодняшний день протяжённость линии метро составляет 12,7 тыс. метров. Ежедневно им пользуются порядка 150 тыс. человек.

Вторая линия метро предусматривает девять станций. При этом, как шутят сами свердловчане, её увидят лишь их дети и внуки. Кроме того, среди вероятных в схеме метрополитена значится и третья линия, от станции «Волгоградская» до «Калиновской». Но о ней пока даже не говорят. Сроки завершения проектирования второй линии пока непонятны. В тумане и ответ на вопрос о начале строительства этой ветки. Здесь всё будет зависеть от финансирования.

### ИНТЕРФАКС; 2017.04.21; ДВОРКОВИЧ НЕ СЧИТАЕТ РЖД В ЧИСТОМ ВИДЕ МОНОПОЛИЕЙ: В ГРУЗОПЕРЕВОЗКАХ ЕСТЬ КОНКУРЕНЦИЯ

Вице-премьер РФ Аркадий **Дворкович** не считает ОАО «Российские железные дороги» в чистом виде монополией: в сфере грузовых перевозок компания находится в жесткой конкуренции с другими видами транспорта.

«Являются ли РЖД монополией? С одной стороны, конечно, являются – кроме (них – ИФ) магистральными железными дорогами никто не управляет, не владеет. Являются ли РЖД монополией по перевозке конкретного вида грузов – нет, конечно. Они конкурируют с автомобильным транспортном, иногда с водным, иногда – с другими. Сегодня с железной дороги уходят одни грузы – переходят на другие виды транспорта, а другие – наоборот, приходят. То есть жесткая конкуренция», – отметил чиновник, возглавляющий совет директоров компании, на панельной дискуссии Красноярского экономического форума в пятницу.

«На самом деле, естественные монополии часто не находятся в полностью закрытой монопольной среде. Они фактически являются конкурентами другим компаниям. Другое дело, что иногда конкуренция искусственно ограничивается тем же самым государством или самой монополией, принимающей агрессивные решения, и тогда в дело вступает (глава Федеральной антимонопольной службы РФ – ИФ) Игорь Юрьевич Артемьев со своим арсеналом средств и методов, а также другие институты государственного надзора», – добавил он.

Также в этой связи А.**Дворкович** отметил, что 40% российского газового рынка сейчас «уже обслуживается не «Газпромом», а другими компаниями», и в этой сфере «тоже довольно жесткая конкуренция».

### ТАСС; 2017.04.21; МАРШРУТ КЕРЧЕНСКОЙ ПЕРЕПРАВЫ МОЖЕТ БЫТЬ ИЗМЕНЕН НА ВРЕМЯ СТРОИТЕЛЬСТВА МОСТА

Маршрут Керченской переправы может измениться в связи с активной фазой строительства моста через одноименный пролив. Об этом сообщил ТАСС на Международном экономическом форуме в Ялте (ЯМЭФ) член президиума генсовета «Деловой России», председатель совета ПАО «Совфрахт» Дмитрий Пурим.

«Возможно, будет принято решение разграничить грузопотоки: пассажиры и автобусы будут следовать по маршруту Крым – Порт Кавказ, то есть по короткому пути, грузовые суда могут идти через порт Камыш-Бурум в районе Керчи», – отметил он. В настоящее все паромы на крымской стороне принимает Керчь.

Пурим уточнил, что причиной возможных изменений стало усложнившееся движение транспорта в связи со строительством моста. «Поэтому не исключено, что в ближайшее время **Минтранс** РФ и **Министерство транспорта** Крыма согласуют новый порядок движения судов», – сказал он.

Керченская переправа, соединяющая Краснодарский край и Крым, является единственной автотранспортной артерией между Крымом и остальной территорией России. По прогнозу «Единой транспортной дирекции», занимающейся перевозкой пассажиров, в этом году здесь ожидается пассажиропоток в объеме 6,4 млн человек.

Компания «Совфрахт» осуществляет морские перевозки грузов и пассажиров через Керченский пролив.

III ЯМЭФ проходит 20-22 апреля, в нем принимают участие около 1,5 тыс. человек из 46 стран мира. В 2016 году на форуме было подписано 12 инвестиционных соглашений на общую сумму более 70 млрд рублей, а также был разработан механизм защиты иностранных инвесторов, желающих работать в Крыму, от западных санкций.

### РИА НОВОСТИ; 2017.04.21; ИТАЛЬЯНСКАЯ ЛИГУРИЯ ХОЧЕТ НАЛАДИТЬ МОРСКОЕ СООБЩЕНИЕ С КРЫМОМ

Итальянская область Лигурия планирует заключить соглашение с Крымом о морском сообщении в обход санкций. Об этом в эфире выездной студии радио «Спутник в Крыму» на Ялтинском международном экономическом форуме сообщил член правительства Лигурии Эдоардо Рикси. Член правительства Лигурии Эдоардо Рикси

«Я уже говорил с руководством Крыма, мы договорились подготовить соглашение между крымскими и лигурийскими портами. Мы хотим создать новые линии перевозок через Черное море в Средиземное море для того, чтобы обходить те линии, которые подверглись влиянию санкций Украины и Польши», – сказал он.

По словам Эдоардо Рикси, Крым, в частности, может поставлять на экспорт свою аграрную продукцию. Итальянцы готовы поделиться своими технологиями в сфере альтернативной энергетики, разведения рыбы и устриц, производства оливкового масла.

Член правительства Лигурии также подчеркнул, что санкции сильно вредят экономическим связям Европы и России. «Преодоление санкций, признание Крыма – это необходимость не только для России, но и для всей Европы. Мы считаем, что крайне важно восстановить нормальные экономические отношения, потому что эти санкции стоили нашим (лигурийским – ред.) предприятиям 130 млн евро за прошедший год», – заявил он.

Говоря о реакции Украины на ЯМЭФ, Эдоардо Рикси сказал, что глупо бояться угроз, когда на карту поставлены интересы народа.

«Я родом из того города, который в 1260 году получил право для своих кораблей приходить в Черное море, торговать здесь. Жители моего города способствовали развитию торговли и основанию многих городов на черноморском побережье. Тогда это тоже было очень сложно, было много препятствий, в том числе и физических угроз со стороны тех, кто контролировал пролив Босфор. Поэтому я считаю, что если мы представляем большое сообщество, являемся наследниками глубоких культурных связей то пугаться каких-то угроз просто глупо. Народы не должны этого страшиться», – подчеркнул политик.

Ялтинский международный экономический форум – ежегодное деловое мероприятие. ЯМЭФ-2017 проходит с 20 по 22 апреля. Для участия в форуме в Крым прибыло более 220 участников из 46 стран.

В 2017 году генеральным информационным партнером ЯМЭФ выступило Международное информационное агентство «Россия сегодня». Ресурсы МИА, представленные на полуострове, – радио «Спутник в Крыму» и сайт РИА Новости (Крым) – а также экономическое агентство «Прайм» стали официальными партнерами мероприятия.

При этом радио «Спутник в Крыму» ведет с форума прямые трансляции. Гостями выездной студии на площадке ЯМЭФ становятся руководители Республики Крым, федеральных министерств и ведомств, зарубежные инвесторы. Современное оборудование позволяет транслировать интервью непосредственно с площадки.

### ИНТЕРФАКС; 2017.04.22; НИЖЕГОРОДСКИЙ АЭРОПОРТ ПЕРЕВЕЛ ОБСЛУЖИВАНИЕ МЕЖДУНАРОДНЫХ РЕЙСОВ В НОВЫЙ ПАССАЖИРСКИЙ ТЕРМИНАЛ

ПАО «Международный аэропорт Нижний Новгород» (МАНН, «Стригино», входит в холдинг «Аэропорты регионов» группы «Ренова») в субботу перевело обслуживание международных рейсов в новый пассажирский терминал, передает корреспондент агентства «Интерфакс-Поволжье» с торжественной церемонии, посвященной этому событию.

Первыми пассажирами международных линий, которых встретил новый терминал, стали вернувшиеся из Анталии туристы. С этого момента все международные рейсы будут обслуживаться здесь, старый терминал выведен из эксплуатации для реконструкции, которую планируется завершить к чемпионату мира по футболу.

Исполнительный директор МАНН Денис Букин сообщил журналистам, что старый терминал планируется использовать наряду с новым во время ЧМ-2018 для пропуска как пассажиров внутренних, так и международных рейсов.

Предполагается, что к этому моменту будет проведена реконструкция в старом терминале и добавлены кабины пассажирского контроля. Позднее старый терминал будет снесен и построена вторая очередь.

Д.Букин сообщил, что в текущем году в аэропорту «Стригино» запланированы регулярные международные рейсы в Минск и Стамбул, чартерные перелеты в Турцию, Испанию, Грецию, Тунис и Болгарию.

Представитель МИД России в Нижнем Новгороде Сергей Малов сообщил в свою очередь, что в субботу в новом пассажирском терминале открылся консульский пункт, что позволит оперативно оформлять или продлять визу при пересечении границы, вносить технические изменения и корректировки.

Ранее консульские пункты работали только в московских аэропортах и аэропорту «Пулково» Санкт-Петербурга.

Согласно данным, опубликованным в пресс-релизе нижегородского аэропорта, в новом терминале установлено 37 кабин паспортного контроля (19 – на прилет, 18 – на вылет), пропускная способность пункта – 740 пассажиров в час в двух направлениях, что вдвое превышает возможности старого аэровокзального комплекса. Время обслуживания одного пассажира по нормативу – 3 минуты. Пункт пропуска оборудован современными системами контроля документов и проверки багажа, а также системой оформления домашних животных.

Как сообщалось ранее, «Аэропорты Регионов» в 2011 году стали победителем в открытом конкурсе по определению потенциального инвестора нижегородского аэропорта. Холдинг реализует комплексную программу поэтапной реконструкции и развития аэропортового комплекса, рассчитанную на 10 лет. Строительство нового пассажирского терминала пропускной способностью более 1,5 млн пассажиров в год в аэропорту Нижнего Новгорода началось в июне 2014 года. Холдинг «Аэропорты регионов» инвестировал в проект 4,6 млрд рублей. Первый тестовый рейс терминал обслужил 30 декабря 2015 г., в марте 2016 г. обслуживание внутрироссийских рейсов было полностью переведено в новый пассажирский терминал. Для перевода в новый терминал международных рейсов необходимо было оборудовать пункт пропуска на госгранице.

ПАО «Международный аэропорт «Нижний Новгород» (МАНН, «Стригино») контролируется группой «Ренова», сформировавшей аэропортовый холдинг «Аэропорты регионов», в состав которого входят ПАО «Аэропорт Кольцово» (MOEX: AKLC) (Екатеринбург), ПАО «Международный аэропорт Курумоч» (Самара), ПАО «Международный аэропорт Нижний Новгород» («Стригино») и АО «Аэропорт Ростов-на-Дону». Управляющая компания реализует проекты строительства новых аэропортов «Южный» (Ростов-на-Дону) и «Центральный» (Саратов). Международный аэропорт Нижнего Новгорода является основным запасным аэродромом московского авиаузла.

### РИА НОВОСТИ; 2017.04.21; В АЛАНЬЕ СЕЛ ПЕРВЫЙ САМОЛЕТ, ОСУЩЕСТВЛЯЮЩИЙ РЕГУЛЯРНЫЙ РЕЙС ИЗ РОССИИ

Первый самолет, выполняющий регулярный рейс из России, совершил посадку в аэропорту «Газипаша» турецкого курорта Аланья, сообщает в пятницу агентство Anadolu.

Boeing 737-800 авиакомпании «Победа» со 188 россиянами на борту вылетел из московского аэропорта «Внуково». По случаю прибытия первого регулярного рейса из России в аэропорту Аланьи была организована торжественная встреча. Самолет проехал через водяную арку, а туристов в аэропорту встречали цветами и подарками. Также пассажирам раздали ознакомительные брошюры.

Глава муниципалитета Аланьи Адем Мурат Юджел отметил важное значение реализации авиарейсов из России, в том числе для развития туризма.

Российская авиакомпания «Победа» будет летать в аэропорт «Газипаша» три раза в неделю – по вторникам, пятницам и воскресеньям.

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

В свою очередь, представитель Главного управления гражданской авиации Турции заявил, что российская сторона не сообщала турецким авиавластям о возможности приостановки чартерных рейсов между двумя странами.

Лоукостер «Победа» входит в группу «Аэрофлот», базируется в московском аэропорту «Внуково». Чистая прибыль авиакомпании по итогам 2016 года превысила 3 миллиарда рублей. «Победа» в прошлом году перевезла 4,3 миллиона пассажиров, заняв по этому показателю шестое место в гражданской авиации РФ.

### РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; ОЛЬГА КОСТРОМИНА;2017.04.23; СТЮАРДЕССА, КАК ПРИНЦЕССА

«Аэрофлот» защитили от обвинений в дискриминации

В прошлую пятницу Пресненский районный суд Москвы отказался признавать дискриминационными требования, выдвигаемые ведущей российской авиакомпанией – «Аэрофлотом» – к внешнему виду своих стюардесс. Таким образом, иски, поданные ранее к перевозчику от имени его сотрудников, не получили судебной перспективы уже во втором столичном суде.

Евгения Магурина, работающая бортпроводницей в «Аэрофлоте», сочла дискриминацией решение авиакомпании понизить ей надбавки к служебному окладу. В своем заявлении в суд она пожаловалась на снижение доходов и регулярные назначения ее на внутренние рейсы, а не на иностранные. По мнению стюардессы, причиной такого развития событий стало увеличение размера ее одежды до 52-го. Ввиду этого Магурина потребовала у «Аэрофлота» компенсировать ей потерянные надбавки и выплатить еще полмиллиона рублей в качестве компенсации морального ущерба.

Однако суд принял сторону ответчика и счел достаточными предоставленные «Аэрофлотом» объяснения. Представитель авиакомпании, в частности, мотивировал требования к внешнему виду и индексу массы тела сотрудниц соображениями безопасности и комфорта пассажиров.

«Повышенные габариты могут создать толчею при чрезвычайных ситуациях, излишний вес может создать проблемы при использовании плавсредств, а сотрудник не сможет воспользоваться ими самостоятельно или помочь другим пассажирам», – пояснил юрист «Аэрофлота». В итоге после всех судебных процедур Пресненский суд отказал стюардессе в выполнении ее требований.

«Я не ожидал ничего другого, потому что я как член Общественного совета «Аэрофлота» знаю, что «Аэрофлот», как и другие крупнейшие компании, зачастую перестраховывается в соблюдении законодательства. Из-за этого они получают очень много нареканий со стороны тех, кто с ними работает, будь то закупки или какие-то услуги, оказываемые сторонними организациями. Но сегодняшнее заседание показало, что это правильный путь, что лучше перестраховаться, особенно когда мы имеем дело с такой тонкой материей, как трудовые отношения, чем сделать все тяп-ляп, как это зачастую бывает в других российских компаниях», – прокомментировал решение суда известный экономист, доктор наук, профессор Никита Кричевский.

Стоит напомнить, что это уже второе судебное заседание и второе оправдательное решение, вынесенное по поводу обвинений «Аэрофлота» в дискриминации. 18 апреля 2017 года в Тушинском районном суде слушалось дело по иску к авиакомпании стюардессы Ирины Иерусалимской, считающей дискриминирующими требования к внешнему виду стюардесс. Там суд также счел обвинения безосновательными.

Клиенты «Аэрофлота», судя по данным соцопросов, тоже хотят видеть стюардессами скорее стройных молодых девушек. Так, мартовское исследование холдинга «Ромир» показало, что большинство пассажиров предъявляют высокие требования к внешнему виду и физической форме членов экипажа воздушных судов, предпочитая среди них людей с привлекательными внешними данными и в хорошей физической форме.

Международная практика авиаперевозок подтверждает правоту занимаемой «Аэрофлотом» позиции. Многие крупные зарубежные авиакомпании нанимают на работу стюардессами предпочтительно стройных и миловидных сотрудниц. В дополнение к удобству работы в ограниченном пространстве салона для них самих речь идет и о существенной экономии – по подсчетам специалистов «Аэрофлота», один лишний килограмм веса стюардессы оборачивается дополнительным расходом топлива на сумму в 800 рублей. Ну и, конечно, нельзя забывать о том, что стюардессы ведущего национального перевозчика являются настоящей визитной карточкой страны. Именно они первыми встречают зарубежных туристов, и по их форме и внешнему виду судят о всей России.

«У меня вызывает дополнительное удовлетворение философская подоплека событий, – резюмировал Никита Кричевский. – Мы действительно движемся в направлении к правовому государству, в котором все возникающие вопросы решаются не через личные связи или акции протеста, но через судебные разбирательства. И это, кстати, придает позитив имиджу «Аэрофлота», потому что «Аэрофлот» показал себя компанией, соблюдающей юридические тонкости работы в своей собственной стране, и компанией, которая умеет за себя постоять в судебных инстанциях. За рубежом суд – обычная история, и мне очень радостно оттого, что мы движемся в сторону цивилизованности в отношениях, когда возникает трудовой спор между работодателем и работником».

### ИНТЕРФАКС-ЮГ; 2017.04.22; НОВЫЙ АЭРОПОРТ ПОЗВОЛИТ РОСТОВЧАНАМ РЕЖЕ ЛЕТАТЬ ЧЕРЕЗ МОСКВУ – СПЕЦПРЕДСТАВИТЕЛЬ ПРЕЗИДЕНТА ИВАНОВ

Пассажиропоток в ростовском аэропорте «Платов» в первой очереди составит около 5 млн человек, сообщил спецпредставитель президента России по вопросам природоохранной деятельности, экологии и транспорта Сергей **Иванов**.

«Я думаю, что с учетом дополнительного пассажиропотока из Донецка и Луганска этот показатель в ростовском аэропорте возрастет. Главный плюс для ростовчан и жителей близлежащих регионов в том, что им гораздо реже надо будет летать через Москву, рейсы будут совершаться напрямую», – сказал С.**Иванов** в субботу в Ростове-на-Дону.

Строительство аэропорта «Платов» было начато в 2014 году по поручению правительства РФ: он должен обеспечить прием гостей чемпионата мира по футболу 2018 года и заменить существующий аэропорт Ростова-на-Дону, который будет закрыт и в перспективе интегрирован в городскую застройку.

Общая площадь нового комплекса составит более 86 тыс. кв. м, из них 50 тыс. займет пассажирский терминал. Расчетная пропускная способность аэропорта – 5 млн пассажиров в год.

«Платов» станет первым в РФ аэропортовым проектом, который «с нуля» строит частный инвестор. Объем внебюджетных инвестиций превысит 18,3 млрд рублей (собственные средства «Реновы», а также привлеченные у Газпромбанка (MOEX: GZPR). Еще 18 млрд рублей выделяются из федерального бюджета, 907 млн рублей – из регионального.

### ИНТЕРФАКС-ЮГ; 2017.04.22; РОСТОВСКИЙ АЭРОПОРТ «ПЛАТОВ» БУДЕТ ЭКОЛОГИЧЕСКИ БЕЗОПАСНЫМ – ДОНСКОЙ

Строящийся в Ростовской области аэропорт «Платов» будет оборудован современной системой утилизации отходов, сообщил министр природных ресурсов и экологии РФ Сергей Донской.

«Во многих аэропортах была такая проблема: антиобледенительная жидкость сбрасывалась на грунт и никак не утилизировалась. У Роспотребнадзора вопрос о ее утилизации – один из основных к аэропортам. Сейчас мы посмотрели новый аэропорт, и видим, что предусмотрены все необходимые системы для утилизации отходов. Кроме того, тут поставлены новые очистные системы», – сказал С.Донской в субботу при посещении Ростова-на-Дону.

Он отметил, что заложенные при строительстве аэропорта системы должны привести к тому, что он станет экологически безопасным.

Губернатор Ростовской области Василий Голубев заявил журналистам в субботу, что транспортное сообщение с аэропортом «Платов» предусмотрено через подъезды от трассы М-4 «Дон» и Северного обхода Ростова-на-дону, обе дороги будут готовы к ноябрю 2017 года.

«Отставаний в строительстве дорог нет, и они будут готовы вовремя. Сейчас рассматриваются несколько вариантов доставки пассажиров в аэропорт и из него», – констатировал В.Голубев.

Он отметил, что рассматривается вопрос организации отдельной структуры, которая организует доставку пассажиров в аэропорт из нескольких точек Ростова-на-Дону. Действующий пассажирский транспорт будет также обеспечивать перевозку.

Строительство аэропорта «Платов» было начато в 2014 году по поручению правительства РФ: он должен обеспечить прием гостей чемпионата мира по футболу 2018 года и заменить существующий аэропорт Ростова-на-Дону, который будет закрыт и в перспективе интегрирован в городскую застройку.

Общая площадь нового комплекса составит более 86 тыс. кв. м, из них 50 тыс. займет пассажирский терминал. Расчетная пропускная способность аэропорта – 5 млн пассажиров в год.

«Платов» станет первым в РФ аэропортовым проектом, который «с нуля» строит частный инвестор. Объем внебюджетных инвестиций превысит 18,3 млрд рублей (собственные средства «Реновы», а также привлеченные у Газпромбанка (MOEX: GZPR). Еще 18 млрд рублей выделяются из федерального бюджета, 907 млн рублей – из регионального.

### РИА НОВОСТИ; 2017.04.24; САМОЛЕТЫ ИЗ ЖУКОВСКОГО В ТЕЛЬ-АВИВ НАЧНУТ ЛЕТАТЬ ЧЕТЫРЕ РАЗА В НЕДЕЛЮ

Российская авиакомпания «Уральские авиалинии» начнет со среды, 26 апреля, полеты в Израиль из подмосковного аэропорта Жуковский с частотой четыре рейса в неделю, сообщила пресс-служба израильского **министерства транспорта**.

Согласование полетов затянулось из-за того, что авиационные власти еврейского государства поначалу отказывались признавать за Жуковским региональный статус и относили его к столичным аэропортам, для которых квота в отношении Израиля уже исчерпана.

«Компания Ural Airlines («Уральские авиалинии») начинает выполнять четыре авиарейса в неделю из аэропорта Жуковский (около 40 км от Москвы) в аэропорт имени Бен-Гуриона в Израиле. Первый рейс в этом направлении запланирован на 26 апреля», – сказано в сообщении министерства.

По его данным, полеты в Израиль будут выполнять самолеты Airbus 320 и Airbus 321, рассчитанные, соответственно, на 160 и 220 мест.

**Минтранс** сообщил, что в первом квартале пассажиропоток на маршруте Россия-Израиль вырос на 25% к аналогичному периоду предыдущего года.

«За первые три месяца 2017 года прямыми рейсами между двумя странами воспользовалось более 234 тысяч человек – 6,64% от общего числа пассажиров аэропорта имени Бен-Гуриона. На аналогичный период 2016 года эта цифра составила более 187 тысяч – 6,22% от общего числа пассажиров», – говорится в пресс-релизе.