**22 МАЯ 2017**

**Вернуться в оглавление**

|  |
| --- |
| **Публикации** |

### ТАСС; 2017.05.19; ДВА МОСТА ВОЗВЕДУТ ПРИ СТРОИТЕЛЬСТВЕ ТРАНСПОРТНОГО ОБХОДА ГОРОДА АКСАЯ НА ТРАССЕ «ДОН»

Мосты через реки Дон и Аксай возведут при строительстве транспортного обхода города Аксай на трассе М-4 «Дон» в Ростовской области, сообщил **министр транспорта** России Максим **Соколов** журналистам в пятницу.

«Выведем за пределы жилой застройки те транспортные потоки, которые идут по трассе М-4 «Дон». В этом сезоне уже начнем подготовительные работы. Проект (строительства обхода – прим. ТАСС) очень масштабный, на принципах частно– государственного партнерства. Предполагается привлечение внебюджетных средств, строительство новых мостовых переходов через реки Дон и Аксай», – сказал **Соколов**.

Он добавил, что после завершения этой стройки по всей Ростовской области будет проходить скоростная автострада. «Будет (дорога) одной из основных транспортных артерий нашей страны», – сказал министр.

Как сообщалось ранее, в 4-м квартале 2017 года будет объявлен конкурс для потенциальных подрядчиков на выполнение работ по подготовке территории под строительство автодороги. В перечне работ – снос и демонтаж существующих строений, компенсационные затраты, археологические работы и переустройство коммуникаций. Стоимость работ составит 7,9 млрд рублей.

Следующим этапом станет непосредственно строительство дороги. Ориентировочная стоимость работ – 77,4 млрд рублей. Проект новой дороги еще не прошел государственную экспертизу.

Восточный обход Аксая пройдет по территории трех районов области – Октябрьского, Аксайского и Азовского – и двух городов – Новочеркасска и Батайска. Протяженность участка составит 35,5 км. Также было объявлено, что участок трассы станет платным.

### ИНТЕРФАКС; 2017.05.19; РФ И ЕГИПЕТ ЕЩЕ НЕ ДОГОВОРИЛИСЬ О ДАТЕ ПОДПИСАНИЯ ПРОТОКОЛА ПО АВИАБЕЗОПАСНОСТИ

– Россия и Египет еще не договорились о дате подписания протокола по безопасности авиасообщения.

«Я неоднократно комментировал вопрос. Пока новостей нет», – заявил глава **Минтранса** РФ Максим **Соколов**, отвечая на соответствующий вопрос журналистов в пятницу.

Как сообщалось, в феврале правительство РФ одобрило проект протокола о сотрудничестве с Египтом по обеспечению безопасности гражданской авиации. Согласно документу, контролировать безопасность в аэропортах Египта, из которых выполняются рейсы в/из РФ, будут «специалисты российского юридического лица», уполномоченные **Росавиаци**ей. Для этого ведомство объявило отбор среди сотрудников профильных организаций. В марте глава М.**Соколов** заявлял, что РФ и Египет согласовали проект протокола, осталось лишь определить дату и место его подписания.

Но в середине мая осведомленный источник «Интерфакса» заявил, что египетская сторона «более не демонстрирует готовности к поиску компромисса в части присутствия в местных аэропортах российских специалистов «, что противоречит подготовленному ранее проекту. Также, по данным источника, российская сторона так и не получила от египетских коллег очередного приглашения на проведение инспекции в местных аэропортах.

Разработка протокола началась после закрытия авиасообщения между Россией и Египтом в ноябре 2015 года, которое было инициировано РФ в связи с крушением над Синаем самолета российской авиакомпании «Когалымавиа». На борту лайнера, летевшего из Шарм-эль-Шейха в Санкт-Петербург, находились 217 пассажиров и семь членов экипажа, все они погибли. ФСБ впоследствии признала случившееся терактом.

### ИНТЕРФАКС; 2017.05.19; МИНТРАНС РФ И ICAO ОБСУДЯТ НА ПМЭФ ПРОШЛОГОДНИЕ РАКЕТНЫЕ СТРЕЛЬБЫ УКРАИНЫ ВБЛИЗИ КРЫМА

**Минтранса** РФ и Международной организации гражданской авиации (ICAO) продолжат обсуждение прошлогодних ракетных стрельб Украины вблизи Крыма на Петербургском международном экономическом форуме.

«Мы взаимодействуем с нашей международной организацией (IСАО – ИФ) и в рамках Петербургского экономического форума исполнительный директор ICАО, госпожа Фан Лю, будет принимать участие, и мы с ней продолжим переговоры, в том числе по этому вопросу», – заявил глава **Минтранса** РФ Максим **Соколов**, отвечая на соответствующий вопрос журналистов в пятницу.

В ноябре прошлого года **Росавиаци**я сообщила об одностороннем решении Киева провести 1 и 2 декабря ракетные стрельбы, зона ограничения по которым затрагивала суверенное воздушное пространство России в районе Крыма. Позднее начальник Генштаба ВС Украины Виктор Муженко заявил, что операция успешно завершена.

Позднее **Минтранс** РФ предлагал рассмотреть ситуацию со стрельбами Украины на совете IСАО. Но в начале года М.**Соколов** заявил, что **Минтранс** не устроила официальная позиция ICAO, полученная в ответ на запрос российского ведомства.

### ТАСС; 2017.05.19; РЖД НЕ БУДУТ СНИЖАТЬ СКИДКИ НА ГРУЗОПЕРЕВОЗКИ В ПЕРИОД ЛЕТНЕЙ НАВИГАЦИИ

ОАО «Российские железные дороги» (РЖД) не будет уменьшать размер скидок в рамках тарифного коридора на период летней навигации, заявил журналистам первый вице-президент компании Анатолий Краснощек.

«Это осталось идеей. Зачем снижать скидки? Мы рассчитали, и клиент вправе выбирать – везти нами или водой», – сказал он.

Ранее **министр транспорта РФ** Максим **Соколов** в интервью ТАСС заявлял, что тарифный коридор РЖД мог бы включать сезонный фактор с целью переориентации грузов на водный транспорт в сезон навигации. Министр подчеркивал, что для переориентации грузопотоков на реку нужны «взаимосвязанные решения конкурирующих транспортных систем».

**Минтранс** также заявлял о целесообразности сезонного изменения железнодорожных тарифов и тарифов в системе «Платон» для перехода грузов на реку во время навигации.

ОАО «РЖД» с 2013 года имеет право оперативно вводить надбавку или предоставлять скидку к базовым тарифам, если в результате этих действий экономический эффект для перевозчика будет увеличиваться.

В текущем году Федеральная антимонопольная служба (ФАС) России снизила максимальный уровень надбавки к грузовым тарифам РЖД с 13,4% до 10%. Таким образом, теперь в рамках тарифного коридора РЖД могут вводить надбавку к тарифу на перевозки грузов в размере до 10% или скидку до 50%.

### ГОСНОВОСТИ; 2017.05.20; МИНИСТР ТРАНСПОРТА РОССИИ ПОДДЕРЖАЛ ПРЕДЛОЖЕНИЕ ГУБЕРНАТОРА ЧУКОТКИ, О НЕОБХОДИМОСТИ РЕМОНТА ФЕДЕРАЛЬНОЙ ДОРОГИ

Встреча Губернатора Чукотского автономного округа и **Министра транспорта** Российской Федерации состоялась в российской столице. Роман Копин и Максим **Соколов** обсудили ряд вопросов, в частности, содержание и ремонт федеральной дороги. На территории Чукотского автономного округа расположена единственная автомобильная дорога федерального значения. Она обеспечивает транспортную связь международного аэропорта «Анадырь (Угольный)» с окружной столицей – городом Анадырь, а также c населенными пунктами Анадырского муниципального района.

Роман Копин отметил, что на трассе наблюдаются проседание некоторых участков протяженностью 766 м. Ремонт отдельных отрезков дороги ситуацию существенно не изменит, поэтому необходимо комплексное обследование и ремонт трассы. В последний раз цементобетонное покрытие общей протяженностью 9,264 км было выполнено в период 2002-2004 годов.

**Министр транспорта** Российской Федерации поддержал предложение Губернатора Чукотки. Ожидается, что капитальный ремонт дороги начнётся уже в этом году.

Кроме того, на встрече с Министром обсуждались вопросы наличия льготных авиабилетов в кассах, и необходимость ремонта аэровокзальных комплексов ФКП «Аэропорты Чукотки».

### ГОСНОВОСТИ; 2017.05.20; ГУБЕРНАТОР ЧУКОТКИ НА ВСТРЕЧЕ С МИНИСТРОМ ТРАНСПОРТА РОССИИ ВЫРАЗИЛ ОБЕСПОКОЕННОСТЬ ОТСУТСТВИЕМ В КАССАХ ЛЬГОТНЫХ АВИАБИЛЕТОВ

Роман Копин на встрече с Максимом **Соколов**ым выразил обеспокоенность отсутствием в кассах льготных билетов на маршрутах Певек-Москва и Анадырь-Хабаровск в отпускной сезон. Авиационные услуги на этих направлениях оказывает авиакомпания «Якутия». Министр в свою очередь, сообщил о намерении оказать поддержку в этом вопросе.

Напомним, в соответствие с Постановлением Правительства Российской Федерации «Об утверждении Правил предоставления субсидий организациям воздушного транспорта в целях обеспечения доступности воздушных перевозок пассажиров с Дальнего Востока в европейскую часть страны и в обратном направлении» по маршруту Певек – Москва – Певек установлен специальный тариф в размере 9000 рублей с 1 апреля по 31 октября текущего года. Воспользоваться льготным тарифом могут, в том числе, молодёжь до 23 лет, женщины старше 55 лет и мужчины старше 60 лет.

21 марта 2017 года АО «Авиакомпании «Якутия» направила в **Росавиаци**ю заявку о готовности осуществлять воздушную перевозку пассажиров по маршруту Певек – Москва – Певек по специальному тарифу. По данным авиакомпании, заявка о предоставлении субсидии по-прежнему находится на рассмотрении в **Росавиаци**и.

Кроме того, в летний период 2017 года ожидается снижение тарифов по маршруту Анадырь – Хабаровск – Анадырь до 6500 рублей для такой же категории пассажиров. В настоящее время на рассмотрении в Правительстве Российской Федерации находится проект постановления о внесении изменений в Правила предоставления субсидий, утверждённых постановлением Правительства Российской Федерации от 29 декабря 2009 г. № 1095.

Также на встрече с Министром Губернатор Чукотки заявил о необходимости ремонта аэровокзальных комплексов ФКП «Аэропорты Чукотки» и единственной автомобильной дороги федерального значения на территории Чукотского автономного округа.

### ГОСНОВОСТИ; 2017.05.20; АЭРОПОРТЫ ГОРОДСКОГО ОКРУГА ЭГВЕКИНОТ И ПОСЁЛКА БЕРИНГОВСКИЙ НА ЧУКОТКЕ БУДУТ ОТРЕМОНТИРОВАНЫ

Губернатор Чукотки обратился с таким предложением к Министру транспорта России. На встрече с Максимом **Соколов**ым Роман Копин отметил, что почти все аэровокзальные комплексы ФКП «Аэропорты Чукотки» требуют капитального ремонта или реконструкции. Однако, учитывая ограниченность средств, Глава региона предложил привести в надлежащий вид комплексы с участием Государственно-частного партнерства, то есть с привлечением частных инвесторов и выделением финансирования из федерального бюджета.

В качестве пилотных проектов планируется провести ремонт аэропортов городского округа Эгвекинот и посёлка Беринговский.

Кроме того, на встрече с Максимом **Соколов**ым Роман Копин выразил обеспокоенность, отсутствием в кассах льготных билетов на маршрутах Певек-Москва и Анадырь-Хабаровск в отпускной сезон, и заявил о необходимости ремонта единственной автомобильной дороги федерального значения на территории Чукотского автономного округа.

### ИНТЕРФАКС; 2017.05.19; СТИВИДОРЫ И ЧИНОВНИКИ СОГЛАСНЫ С ПЕРЕХОДОМ К РУБЛЕВЫМ СТАВКАМ, НО С УЧЕТОМ ОБЯЗАТЕЛЬСТВ КОМПАНИЙ – МИНТРАНС

Участники стивидорного рынка и чиновники согласились, что во исполнение поручения президента РФ Владимира Путина нужно постепенно переводить ставки перевалки из валюты в рубли, но с учетом конкретных обязательств компаний, сообщил журналистам замглавы **министерства транспорта** РФ Виктор **Олерский**.

Договорились, что, так или иначе, надо «двигаться к рублям», но делать это осознанно и где это нужно, с отлагательным периодом. «Дело в том, что ситуации у всех разные – у кого-то валютный долг, например. Как справедливо сказал один участник (совещания – ИФ) – все заходили в этот бизнес как в валютный, основные доходы от которого и расчеты ведутся в иностранной валюте»,– сказал он журналистам, отвечая на вопрос об итогах обсуждения вопроса в правительстве.

«Своеобразие ситуации в том, что все – как порты, так и их клиенты, живут в валютном формате, пересчитывая в доллары или евро даже рублевую часть, когда она имеется. Но есть поручение президента РФ, которое никто не отменял, и его надо выполнять»,– добавил В.**Олерский**.

«На самом деле, можно сделать по-умному: скажем, не нравится привязка к курсу, условным единицам – можно привязываться к чему-то другому, например, к цене продукции, а она, как правило, отражает (валютный – ИФ) курс в той или иной степени», – считает чиновник. При этом, по мнению В.**Олерск**ого, участникам рынка нужно дать возможность локально выбирать – как и в чем переходить на рубли. «Но проблема в том, что сам по себе переход в рубли – это не панацея в условиях существующей нестабильности обменного курса. В этой связи участники рынка всегда будут подстраховываться – либо один, либо другой, особенно экспортеры», – сказал он.

Что касается в целом государственного регулирования ставок, на совещании в правительстве было предложено без излишних эмоций продолжать доработку и согласование нормативной части вопроса – правил недискриминационного доступа, добавил В.**Олерский**. «То есть, процедура исполнения предписаний ФАС о нарушении антимонопольного законодательства и судебное производство по искам компаний, оспаривающих законность предъявления им штрафов, пока могут идти параллельно в рамках действующего законодательства. Мы же, причастные государственные ведомства, должны договариваться о системных вещах – надо ли регулировать, что именно регулировать, в какой степени», – отметил замглавы **Минтранса**.

«Если кому-то кажется, что сегодня ценовое регулирование приостановлено, то это не так. Де-юре из 293-го постановления правительства о госрегулировании цен на услуги субъектов естественных монополий не исключены услуги, оказываемые морскими портами.

А то, что сегодня де-факто в отдельных портах тарифы дерегулированы, это сделано на уровне приказов по каждому отдельному объекту»,– подчеркнул чиновник, добавив, что работа по развязке этих сложных вопросов еще предстоит большая. «Однако не будет преувеличением сказать, что в результате уже состоявшихся циклов диалога портовая отрасль и ФАС сделали шаг в направлении взаимоприемлемого компромисса»,– заключил замглавы **Минтранса**.

### РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; ТАТЬЯНА ШАДРИНА; 2017.05.21; СБОРЫ В ДОРОГУ

На М-4 «Дон» еще один участок хотят сделать платным

После реконструкции на федеральной трассе М-4 «Дон» открыли движение с 1091 по 1119 километр. Затруднения для автомобилистов пока еще сохраняются в районе Ростова-на-Дону, так как на других участках этой трассы все еще идут ремонтные работы.

Дорожники просят автомобилистов отнестись с пониманием к сложностям. Напомним, были предложения от пользователей дорог перенести ремонт на зиму, когда мало кто едет отдыхать на юг. Но зимой можно проводить только аварийный ремонт полотна, а никак не полноценную реконструкцию, объясняли специалисты.

По их словам, реконструкция необходима для того, чтобы увеличить пропускную способность трассы. После окончания работ и ремонта на участках в Ростовской области, а именно эти задачи будут в большей части завершены в 2017 году, по трассе можно будет ехать со скоростью в 110 километров в час.

Увеличение скорости потока будет достигнуто за счет новых транспортных развязок.

Например, открытый в пятницу, 19 мая, участок в 27,88 километра теперь не имеет пересечений потоков машин на одном уровне, что дает возможность не тормозить автомобили на всех четырех полосах движения. Даже ночью ехать по этому участку можно с комфортом, так как на всем протяжении отрезка установлено освещение. В дальнейшем планируется ввести плату за проезд, отмечают в «Автодоре». Но пока ни стоимость проезда, ни сроки введения платы в госкомпании не уточняют.

Кстати говоря, всего на М-4 «Дон» уже девять платных участков. Это самое большое количество из всех федеральных дорог.

И на отрезке одного из них (42,8-81,4 километры в Московской области), учитывая большую скорость движения и интенсивность потока, «Автодор» совместно с Московским автомобильно-дорожным университетом (МАДИ) проводит аудит безопасности с учетом психофизиологических особенностей участников дорожного движения.

Специалисты проверяют не качество полотна и правильность установки дорожных знаков, а уровень внимания к техническим средствам организации дорожного движения водителей-респондентов. Для этого водителям, участвующем в аудите, выдают очки, специально разработанные для регистрации естественных поведенческих факторов в реальном времени. Учитывается при этом состояние транспортного потока, погодно-климатических условий, а также время суток и возраст автомобилистов.

Маршрут движения во время такой проверки включает в себя ряд участков, где чаще всего происходят дорожно-транспортные происшествия, а также места проведения ремонтных работ и пункт взимания платы за проезд, который расположен на 71 км трассы М-4 «Дон».

Что входит в подобную проверку?

Аудит безопасности дорожного движения учитывает целый ряд параметров. Например, анализ программ по улучшению безопасности дорожного движения прошлых лет и анализ мест концентрации ДТП. Учитываются и результаты мер, принятых по их ликвидации.

Кроме того, изучается состояние технических средств организации движения и инженерного обустройства эксплуатируемой автомобильной дороги. Аудит подразумевает соблюдение техническим персоналом дорожно-эксплуатационных организаций установленных требований и их актуальность, состояние мест организации дорожных работ и отвода транспортного потока, отметили в «Автодоре».

По результатам исследования ученые дадут рекомендации, связанные с повышением безопасности дорожного движения на этом участке М-4 «Дон». Возможно даже будут предложения по корректировке в нормативно-техническую базу.

В случае успешного проведения эксперимента в границах пилотного участка исследования планируется распространить на всю сеть дорог, которые находятся в ведении «Автодора».

Всего на федеральных трассах в России насчитывается тринадцать платных участков, основная часть из них находится на трассе М-4 «Дон». Общая их протяженность более шестисот километров, а проезд по ним обойдется в восемьсот сорок рублей на легковом автомобиле (без учета скидок, которые предоставляются владельцам транспондеров). Практически на всех участках стоимость проездов устанавливается постановлением правительства.

Но на трассе М-1 (Беларусь) участок «Обход Одинцово» и на трассе М-11 «Москва – Санкт-Петербург» головной участок с 15-го по 58-й километр находится в управлении концессионера. Они сами устанавливают стоимость проезда. И цена выше, чем на остальных платных участках. Обход Вышнего Волочка (на трассе М-11) находится в ведении «Автодора». Там стоимость проезда составляет двести тридцать рублей для легкового автомобиля в дневное время суток.

На трассе М-3 «Украина» проезд по платному участку в Калужской области составит девяносто рублей.

### НЕЗАВИСИМАЯ ГАЗЕТА; 2017.05.22; ДАЛЬНОБОЙЩИКИ НАНИМАЮТ АДВОКАТОВ

Протестная активность среди дальнобойщиков не снижается, но трансформируется – они готовят иск в Верховный суд (ВС). Сегодня, по информации «НГ», у перевозчиков была запланирована встреча с представителями **Минтранса**. Однако чиновники ее отменили, пояснив, что конфликт и без того исчерпан, ведь дальнобойщики прекратили бастовать.

Дальнобойщики прекратили забастовку, которая продолжалась с 27 марта. Единственным ее достижением, говорят они, стало согласие властей временно не повышать тариф по системе «Платон». Хотя сами перевозчики не считают это победой, отмечая, что «нам сделали скидку, одолжение». Как выяснила «НГ», прекратить стачку и выйти на работу их вынудила нехватка денег. Но, подзаработав, они обещают начать новую акцию.

Пока же водители будут решать свои проблемы по-другому: скинувшись на адвокатов, они направят иск в ВС с требованием полной отмены «Платона».

Как рассказал «НГ» член президентского Совета по правам человека (СПЧ) Илья Шаблинский, на сегодня была запланирована встреча дальнобойщиков с властями, которую инициировал совет. Несколько раз она переносилась по разным причинам, «чиновники просто тянули время», утверждает он. В итоге же, по его словам, в СПЧ сообщили, что в совещании нет смысла: раз забастовщики разошлись – значит, согласие достигнуто.

По словам председателя Объединения перевозчиков России (ОПР) Андрея Бажутина, часть машин была выпущена в рейсы, «чтобы поддержать коллег финансово», однако некоторые протестные лагеря остались. Бажутин утверждает, что настрой владельцев большегрузов не изменился: не платили и не собираются платить сборы в «Платон». «Если на федеральном уровне не рассмотрят эффективность «Платона», будет третья волна протестов, но она накроет гораздо мощнее», – грозят перевозчики.

В последнее время, отмечают они, их активно поддерживали обычные люди, которые «привозят провизию и просят стоять, пока не добьются своего». При этом во время забастовки на «стачку» не приехал ни один представитель власти, зато пристальный интерес проявили сотрудники правоохранительных органов.

Между тем в Сети появилось видео, где дальнобойщики подводят некоторые итоги. К примеру, по словам учредителя Ассоциации грузоперевозчиков в Тюмени Владимира Ардашова, депутаты Госдумы от Дагестана пообещали местным старейшинам, что поднимут вопрос о существовании «Платона» и скорее всего добьются его отмены. Он напомнил, что и в Совете Федерации обещали проанализировать обоснованность и эффективность «Платона».

Если же начнут приходить штрафы за перегруз – по 300–400 тыс. руб., говорится в ролике, то водители договорились между собой их игнорировать: «У некоторых ребят старенькие «КамАЗы» стоят 300 тыс., откуда взяты такие штрафы? Водители не получают по полмиллиона, как наши чиновники».

Между тем на днях в **Минтрансе** объявили, что изменений в тарифной сетке «Платон» в ближайшее время не будет. Ведомство готовит систему скидок, которые, по признанию самих чиновников, будут незначительными. При этом планируется повысить в два раза штраф за первичную не оплату проезда большегруза – с 5 тыс. до 10 тыс. руб.

Напомним, что в «Опоре России» уже подсчитали: сборы в «Платон» не оплачиваются примерно за 60% грузоперевозок. Эксперты объяснили это плохо работающей системой наказаний: штрафные квитанции доходят только до 3–5% нарушителей. Повышение тарифа, по их словам, могло спровоцировать уход в тень дополнительного количества перевозчиков.

### РБК НОВОСИБИРСК; 2017.05.21; ВОПРОС НЕДЕЛИ: А ВЫ ГОТОВЫ ПЛАТИТЬ ЗА ПРОЕЗД ПО ЧЕТВЕРТОМУ МОСТУ?

Известно, что проезд по четвертому мосту предполагается сделать платным – год назад озвучивалась сумма в 150 рублей за проезд легковой машины в одну сторону

Новосибирск ждет решения федерального центра по проекту четвертого моста в Новосибирске. Городецкий сообщал, что проект четвертого моста с коэффициентом 0,86 лидирует в рейтинге **Росавтодор**а среди претендентов на федеральную поддержку. Экс-**министр транспорта** и дорожного хозяйства региона Сергей Титов в июне прошлого года называл предполагаемую стоимость проезда по четвертому новосибирскому мосту – 150 рублей для легкового автомобиля в одну сторону.

РБК Новосибирск поинтересовался у лидеров мнений Новосибирска: «А вы готовы платить за проезд по четвертому мосту?»

Анатолий Кубанов, депутат Заксобрания («Справедливая Россия»):

– Я бы не стал ездить – у меня нет такой необходимости. Зачем мне по нему ездить, если есть Коммунальный мост. Но речь тут, конечно, не только обо мне, а обо всех новосибирцах. И в таком контексте могу сказать, что цена высокая, ведь платить нужно в одну сторону и обратно. Расстояние не такое уж большое для такой цены.

Евгений Митрофанов, член общественной палаты Новосибирской области:

– Не готов. Считаю сумму необоснованно высокой.

Антон Тиунов, управляющий партнер TV Consulting (коттеджный поселок «Клевер»):

– Лично я против строительства 4 моста. Для меня более насущно строительство восточного обхода, но если мост построят, то я готов платить за проезд по мосту, если это сэкономит мне время. Ведь время – это деньги.

Ирина Демчук, старший вице-президент – Управляющий Новосибирским филиалом Финансовая корпорация «Открытие»:

– Я готова оплачивать услуги, если данный мост будет целесообразен и позволит улучшить логистику передвижения по городу. Плата необходима, прежде всего, для содержания обьекта, а если он будет построен на частные инвестиции, то мост должен иметь окупаемость проекта и средства на поддержание моста в работоспособном состоянии. Четвертый мост – это сооружение для будущих поколений и развития города.

Юрий Зозуля, депутат Заксобрания («Единая Россия»), член комиссии по рассмотрению концессионного соглашения

– По моим данным проезд по мосту на данный момент оценивается даже меньше, чем в 100 рублей. Лично я может и буду ездить. Особенно если буду опаздывать на самолет или еще куда-либо. Но это не значит, что все новосибирцы будут там ездить.

Валерий Науменко, депутат Горсовета (КПРФ), член комиссий по муниципальной собственности и по градостроительству:

– Вопрос не только в цене. Если эти деньги будет получать бесстыжий коррупционер, я против не то, чтобы 150 руб. платить, я против даже 1 руб. ему дать.

Алексей Носов, ответственный секретарь новосибирского отделения межрегиональной Авто-Мото ассоциации:

– Я принципиально за него платить не готов, даже, если это будет 1 руб. Мост в том месте, в котором его хотят построить и за те деньги, за которые его хотят построить, кажется мне нецелесообразным. А если он еще и платным будет, то – преступным. Более того, я не готов туда ехать, если мне будут за это платить.

Вадим Бадмаев, руководитель юридической компании «Финправ»:

– Стоимость проезда по мосту чрезмерно завышена, во всяком случае при условии, что рядом есть еще три бесплатных моста на относительно небольшом расстоянии друг от друга. В Новосибирске не было платных дорог, у населения еще нет массовой привычки платить где-либо за проезд, а тем более лишь за какой-то короткий участок дороги. Поэтому сразу вводить большую стоимость проезда было бы неправильным. Если и вводить оплату, то считаю адекватным небольшую сумму до 30 руб. за проезд. Возможно в последующем, когда автомобилисты привыкнут к оплате проезда и выстроят новые привычные для них маршруты по четвертому посту, можно будет экспериментировать с повышением тарифа, оценивая изменение трафика в зависимости от стоимости проезда.

Максим Марков, полномочный представитель Российской гильдии управляющих и девелоперов по Новосибирску и Новосибирской области

– Буду ли я платить? Конечно, нет. Я бы не сказал, что какая-то перегрузка идет на существующих мостах. Вот если деньги направить на развитие транспортной инфраструктуры города, чтобы она пробки разгружала, чтобы быстро доехать с шестого микрорайона до центра, на мой взгляд, люди бы заплатили. Я думаю, что люди будут готовы платить за какие-то дороги, когда губернатор или мэр разошьют «бутылочные горлышки», которые у нас существуют в городской транспортной инфраструктуре.

Владимир Мартыненков, член совета директоров ООО «АКВА СИТИ»:

– Считаю ошибочным строить сегодня четвёртый мост. Экономическая несостоятельность Новосибирской области продлится ещё долго. Уповать на платность проезда безосновательно, так как есть бесплатный Димитровский мост, который соединяет эти же точки: Южную площадь и площадь Энергетиков на бесплатной основе. Значит после строительства этого моста бюджет будет возмещать концессионеру необходимые ему ежегодные суммы по концессии!

Сегодняшних 3-х мостов в черте города, северного объезда и переправы по дамбе Обского водохранилища достаточно для транспортной инфраструктуры Новосибирска. То, чем реально нужно заниматься городу и области, это улучшением качества жизни горожан на обоих берегах реки, чтобы максимально уменьшить маятниковые потоки автомобилистов. Плюс к этому заняться улучшением работы (развитием) общественного транспорта. Это во много раз дешевле и не загонит в очередную кабалу бюджет города и области, а рассчитываться за это придётся уже нашим детям (исходя из срока концессии).

### ВОЛГА НЬЮС;2017.05.19; НИКОЛАЙ МЕРКУШКИН ОСМОТРЕЛ ЗНАКОВЫЕ ОБЪЕКТЫ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ К ЧМ-2018

В пятницу, 19 мая, губернатор Самарской области Николай Меркушкин принял участие в заседании межведомственной комиссии под председательством первого заместителя министра строительства и жилищно-коммунального хозяйства РФ Леонида Ставицкого, посвященном ходу подготовки региона к чемпионату мира по футболу.

Затем глава региона в сопровождении руководства областного **минтранса** и минстроя, сотрудников подрядных организаций ознакомился с ходом работ на знаковых объектах транспортной инфраструктуры по подготовке к чемпионату мира по футболу – ул. Дальней и ул. Арена-2018, развязок на пересечении Московского Шоссе с ул. Кирова, ул. Ташкентской и ул. Демократической, трамвайной линии до стадиона «Самара-Арена».

Планируется, что реконструкция Московского шоссе завершится в декабре 2017 года. Количество полос будет расширено до 10, на боковых проездах будут устроены выделенные полосы для общественного транспорта. В настоящее время ведутся работы по строительству развязок тоннельного типа на пересечении с пр. Кирова и Ракитовским шоссе, двухуровневой развязки на пересечении ул. Ташкентской и ул. Демократической.

Напомним, в настоящее время во всех населенных пунктах региона идет масштабная реконструкция дорожной сети, всего за последние пять лет на дороги области выделено около 100 млрд руб. из бюджетов всех уровней, отремонтировано более 1,7 тыс. км автодорог федерального, областного и муниципального значения, впервые за несколько десятилетий началось строительство новых улиц и мостовых переходов.

Только в этом году на финансирование дорожных работ в областном центре направлено 14 млрд руб., к примеру, в 2012 г. этот показатель составлял 0,45 млрд рублей.

### РИА НОВОСТИ; 2017.05.19; НА ЯМАЛЕ В 2017 ГОДУ ОТРЕМОНТИРУЮТ БОЛЕЕ 50 КМ РЕГИОНАЛЬНЫХ ТРАСС

Дорожники в Ямало-Ненецком автономном округе (ЯНАО) в этом году планируют отремонтировать более 50 километров региональных трасс, сообщило в пятницу правительство региона.

«В этом году текущий ремонт предстоит на 27 километрах автодорог регионального значения. Кроме того, капитальный ремонт ждёт участки общей протяжённостью 25 километров», – говорится в сообщении.

Ремонт проведут на отрезке «Граница ЯНАО – Губкинский», где устранят просадки в дорожном полотне и отремонтируют обочины. Замена железобетонных плит планируется на участках «Пурпе – Пуровск» и «Пуровск – Коротчаево». Устранение просадок, замену барьерного ограждения и укрепление обочин выполнят на дорогах «Коротчаево – Новый Уренгой» и «ж.д. ст. Ныда – Пангоды». Ремонт ждёт и участки «Подъезд к п. Ханымей», «Правохеттинский – Старый Надым», «Старый Надым – Надым», «Подъезд к г. Ноябрьск», «Ноябрьск – Вынгапуровский». Планируется также начало ремонта трёх мостовых переходов: один на участке «Граница ЯНАО – Губкинский» и два на участке «Подъезд к п. Ханымей».

Власти уточняют, что ямочный ремонт и устранение просадок проведут на площади более 160 тысяч квадратных метров. Участки для проведения ремонта определятся осенью. В ходе обследования составляется план работ на следующий год. Весеннее обследование автодорог выявляет участки, требующие дополнительного ямочного ремонта.

«С этого года планируется ежегодно проводить полную диагностику всей сети автодорог с привлечением сторонних организаций. Это необходимо для долгосрочного планирования дорожных работ», – приводятся в сообщении слова первого заместителя директора Дирекции дорожного хозяйства ЯНАО Игоря Маношкина. Работа начнётся в летний период, организация-подрядчик определится путём конкурсного отбора, добавляет правительство региона.

### ТАСС; 2017.05.19; БОЛЕЕ 10 ТЫС. ЧЕЛОВЕК ОТПРАВИЛИСЬ НА РАБОТУ НА ВЕЛОСИПЕДЕ В МОСКВЕ 19 МАЯ

Количество участников столичной акции «На работу на велосипеде» 19 мая – в основной день мероприятия – превысило 10 тыс. человек. Как сообщили в пресс-службе департамента транспорта и развития дорожно-транспортной инфраструктуры Москвы, акция продлится до 2 июня.

«Более 10 тысяч человек и 100 компаний приняли участие в акции «На работу на велосипеде» 19 мая», – сообщили в пресс-службе.

«Такое большое количество участников говорит о том, что велосипед для Москвы – полноценный вид транспорта, как во многих европейских мегаполисах. Столица становится комфортным дружелюбным городом для велосипедистов», – отметил заммэра Москвы по вопросам транспорта Максим Ликсутов. Городское правительство будет продолжать развивать велоинфраструктуру, которая стала частью экономической, экологической, социальной и здравоохранительной политики, добавил он.

Для участников акции были организованы 10 «энергетических точек», где велосипедистам бесплатно раздавали сувениры, напитки и другие угощения. Более 100 московских кафе, ресторанов, веломастерских и даже салоны красоты предоставляли своим посетителям на велосипедах скидки. Кроме того, 19 мая столичный велопрокат подготовил для москвичей и гостей столицы специальные предложения. Также можно было бесплатно провозить велосипеды в пригородных электропоездах, столичном метро и на МЦК.

Акция в Москве завершится велопарадом на Садовом кольце. По предварительным данным, в нем примут участие более 40 тысяч человек. Организаторами мероприятия выступают проект по развитию велокультуры Let’s bike it! и правительство Москвы.

С чего начиналось

В сентябре 2015 года **Минтранс** РФ принял решение о проведении акции во всероссийском формате два раза в год: в предпоследнюю пятницу мая и 22 сентября. В аналогичной акции в прошлом году приняли участие более 100 российских и международных компаний, количество зарегистрированных частников превысило 5 тыс. человек.

Сезон велопроката открылся в Москве 29 апреля. Горожанам доступно 3,1 тыс. велосипедов и 330 станций проката, в течение этого года планируется увеличить количество станций на 50 – их общее число должно вырасти до 380. Станциями велопроката можно воспользоваться как в центре Москвы, так и за пределами Третьего транспортного кольца.

Система городского велопроката начала свою работу в столице в 2013 году. За последние два года количество взятых напрокат велосипедов увеличилось в 15 раз. В 2016 году ими воспользовались более 1,6 млн раз. В прошлом году московский прокат также пополнился электробайками.

Акция «На работу на велосипеде» в мае 2017 года проходит также в 60 городах России.

### КОММЕРСАНТ; НАТАЛЬЯ СКОРЛЫГИНА; 2017.05.22; ЖЕЛЕЗНЫЕ ДОРОГИ ДОВЕДУТ ДО МОДЕЛИ

Новая схема развития грузоперевозок может быть принята на днях

Целевая модель рынка железнодорожных грузоперевозок может быть согласована уже на этой неделе. Разосланная Минэкономики новая версия, теперь до 2021 года, почти не отличается от предыдущей, против которой активно возражало ОАО РЖД. Но теперь, говорят источники «Ъ», позиция монополии смягчилась. По версии экспертов, дело в том, что доходность перевозок продолжает падать, а дыра в бюджете ОАО РЖД – расти, несмотря на все принятые тарифные меры.

В преддверие совещания по целевой модели рынка (ЦМР) грузовых железнодорожных перевозок у курирующего вице-премьера Аркадия **Дворкович**а 25 мая Минэкономики разослало очередную версию документа. «Ъ» удалось с ней ознакомиться. Срок действия ЦМР продлен с 2020 до 2021 года (ОАО РЖД настаивало на 2025 году). Два источника «Ъ» говорят, что есть «четкая установка» если не утвердить ЦМР 24 мая, то хотя бы снять все разногласия.

Документ отличается от предыдущей версии косметически. В нем звучат все те же тезисы Минэкономики: выделение локомотивной составляющей в тарифе ОАО РЖД, обособление инфраструктурной и перевозочной деятельности с возможностью в перспективе разделить их в организационно-правовой плоскости, необходимость провести пилотный запуск локальных перевозчиков на 10-20 маршрутах. Предусматривается возможность для ОАО РЖД предоставлять частным инвесторам в инфраструктуру право приоритетного доступа и использовать механизм take-or-pay. Говорится о том, что строительство новых или расширение старых линий должно идти за счет выгодоприобретателя – как владельца инфраструктуры или государства, так и грузоотправителя. Сохраняется идея создать механизм, позволяющий ОАО РЖД сократить затраты на содержание малоинтенсивных линий, а выгодоприобретателю, в том числе коммерческой организации или местным властям,– взять финансирование на себя.

ЦМР согласовывается с 2015 года. Как минимум дважды Минэкономики и ОАО РЖД говорили о невозможности компромисса (см. «Ъ» от 24 января). Так, монополия была категорически против выделения локомотивной составляющей и других ключевых идей министерства, собираясь зафиксировать предоставление ОАО РЖД долгосрочного тарифа как минимум на уровне инфляции и, возможно, создание на базе себя перевозчика с вагонами.

Однако сейчас разногласия частично сняты, утверждают в Минэкономики. В ОАО РЖД от комментариев отказались. Предложения Минэкономики прорабатываются, говорят в **Минтрансе**. Для последнего важно, чтобы ЦМР обеспечивала равный доступ к инфраструктуре и закрепляла долгосрочную тарифную политику для финансирования операционной деятельности ОАО РЖД.

В ЦМР подчеркивается, что сейчас у ОАО РЖД нет достаточной тарифной выручки, говорит источник «Ъ», знакомый с ситуацией, поэтому предлагается скрытое повышение тарифов. Он отмечает также, что инвестпрограмма ОАО РЖД на 2018-2020 годы не утверждена, при этом в бюджете на 2017-2019 годы расходы на железнодорожную инфраструктуру резко сокращены: «Велик шанс, что ни у государства, ни у ОАО РЖД не хватит денег на все работы. Это создает дополнительные риски для грузовладельцев, прежде всего, заинтересованных в развитии Восточного полигона».

Один из собеседников «Ъ» добавляет, что ОАО РЖД действительно заметно смягчило свою позицию с тех пор, как в феврале из монополии ушел Сергей Мальцев, курировавший вопрос, а вместо также покинувшего свой пост Салмана Бабаева вопросами ЦМР занялся старший вице-президент Вадим Михайлов. Но другой источник «Ъ» говорит, что ОАО РЖД все же не согласно с экспериментом по введению локальных перевозчиков и идет на совещание с разногласиями. Глава «Infoline-Аналитики» Михаил Бурмистров полагает, что причиной сговорчивости ОАО РЖД может быть критическое нарастание дефицита бюджета монополии. Если в конце 2016 года она ожидала, что точечные изменения в тарифах могут обеспечить сбалансированность бюджета, то сейчас понятно, что даже с учетом индексации доходность ОАО РЖД не растет. По итогам года дефицит бюджета, по консервативной оценке, может превысить 50 млрд руб., говорит эксперт. При этом нарастание дефицита уже приводит к нехватке средств на содержание локомотивного парка.

### ТАСС; 2017.05.19; УКРАИНА ЗАПРЕТИЛА ПЕРЕМЕЩЕНИЕ ПО СВОЕЙ ТЕРРИТОРИИ ГРУЗОВЫХ ВАГОНОВ РОССИЙСКИХ ПЕРЕВОЗЧИКОВ

Украинская компания «Укрзализныця» («Укржелдорога») приняла решение о запрете на погрузку и перемещение по территории страны всех грузовых вагонов, владельцами которых являются определенные российские предприятия. Соответствующая информация размещена на сайте компании.

В числе предприятий, которые попали под запрет, – ЗАО «Нефтетранссервис», ООО «СГ-транс» и его филиалы, ООО «Рейл-1520 Сервис», ОА «Сбербанк Лизинг», ЗАО «Промтрансинвест», ОАО «Астон», ООО «Грузовая компания».

Запрет действует с 18 мая 2017 года и до его отмены. Согласно документу, допускаются к перевозке порожние вагоны, следующие в Россию.

Осенью 2016 года СНБО Украины запретил перевозку по территории страны железнодорожных цистерн вышеперечисленных российских владельцев.

Санкции

Украина в сентябре 2015 года ввела ограничительные меры против российских физических и юридических лиц. Тогда под санкциями Киева оказалось АО «Первая грузовая компания» (ПГК) и его дочернее общество «ПГК в Украине» (ПГКУ).

В ответ Россия запретила перевозку по своей территории вагонов украинских государственных грузовых операторов «Укррефтранс» и «Рефрижераторная вагонная компания».

16 мая 2017 года Украина ввела санкции также против «дочки» ОАО «Российские железные дороги» – АО «Федеральная грузовая компания» (ФГК).

В свою очередь генеральный директор ФГК Алексей Тайчер сообщил, что «Федеральная грузовая компания» завершит вывод вагонов с территории страны в течение двух недель. По его словам, в настоящее время на Украине находится около 6 тысяч вагонов ФГК. Объем перевозок в сообщении с Украиной составляет около 5% в общем объеме перевозок ФГК.

### ТАСС; 2017.05.19; ОБЪЕМ МЕЖДУНАРОДНЫХ ПЕРЕВОЗОК С КНР НА ДАЛЬНЕВОСТОЧНОЙ ЖЕЛДОРОГЕ ЗА 4 МЕСЯЦА ВЫРОС НА 16%

Объем международных перевозок грузов с Китаем на Дальневосточной железной дороге (ДВЖД, филиал ОАО «РЖД») в январе-апреле 2017 года увеличился на 16,4%, до 4,3 млн тонн, сообщили в пресс-службе магистрали в пятницу.

«Через железнодорожные пограничные переходы с Китайской Народной республикой, расположенные на полигоне Дальневосточной магистрали, в январе-апреле 2017 года перевезено более 4,3 млн тонн внешнеторговых грузов, что на 16,4 % превышает аналогичный показатель прошлого года», – говорится в сообщении.

Международный товарооборот с Китаем осуществляется через два железнодорожных пункта пропуска. Через самый крупный и грузонапряженный погранпереход Гродеково – Суйфэньхэ (КНР) перевезено более 3,2 млн тонн – на 13,1 % больше, чем в январе-апреле прошлого года. Другой пограничный пункт пропуска с Китаем, Камышовая – Хуньчунь, переработал около 1,1 млн тонн грузов, увеличив объем грузовой работы на 27,6 %.

### RG.RU; ЛЮБОВЬ ПРОЦЕНКО; 2017.05.19; ХУСНУЛЛИН: ОКОЛО 20 СТАНЦИЙ МЕТРО БУДЕТ ПОСТРОЕНО В МОСКВЕ В ЭТОМ ГОДУ

В этом году столичные строители запланировали ввести в строй 17 станций метро.

«На самом деле мы запустим даже порядка 20 станций», – сказал журналистам заммэра Москвы по вопросам градостроительной политики и строительства Марат Хуснуллин. Раньше всех – в сентябре – заработает, по его словам, линия до «Рассказовки» в Новой Москве. Затем часть Третьего пересадочного контура от «Делового центра» до Петровского парка. В числе пусковых и участок Люблинско-Дмитровской линии, и станция «Ховринская».

Сейчас практически на всей 64-километровой длине идут работы по сооружению второй Кольцевой ветки метро, как ее еще называют – Третий пересадочный контур. Именно на нем сосредоточены основные силы строителей. Цель, которая стоит перед ними – завершить ТПК к 2020 году. Это заметно разгрузит практически все существующие линии столичной подземки: москвичам не придется ездить в центр города для пересадки, чтобы попасть в соседние районы.

А вот жителям Мытищ метро придется еще подождать. «У нас есть в генплане продление до этого города Калужско-Рижской линии, но в ближайшее время строительством этого участка мы не будем заниматься, так как все финансовые и материальные ресурсы сосредоточены на сооружении

Третьего пересадочного контура, – объяснил Марат Хуснуллин. Потом, после 2020 года, когда ТПК, имеющий важное значение для жителей всех округов Москвы, будет достроен, и потребность метро до Мытищ все-таки будет, мы можем и построить эти две станции», – сказал Марат Хуснуллин.

### ТАСС; 2017.05.19; ТАСС НОВЫЙ СУТОЧНЫЙ РЕКОРД ПАССАЖИРОПОТОКА УСТАНОВЛЕН НА МЦК 18 МАЯ

Московское центральное кольцо (МЦК) перевезло в четверг 379 тыс. человек, что стало новым суточным рекордом пассажиропотока, сообщили в пресс-службе Московской железной дороги (МЖД).

«Вчера на МЦК был побит очередной рекорд – «Ласточки» перевезли 379 тыс. пассажиров»,– уточнили в пресс-службе. По словам представителя дороги, это стало возможным благодаря сокращению интервала между поездами до 5 минут в часы пик и запуску новых городских «Ласточек», способных перевозить до 1,5 тыс. пассажиров.

Всего с начала запуска МЦК перевезло более 55 млн человек.

Московское центральное кольцо было запущено 10 сентября 2016 года. Оно проходит через 26 районов столицы, в которых живет около 2 млн человек. Открытие пассажирского движения по МЦК снизило нагрузку на основные ветки метро более чем на 15%, а на станции метро у центральных железнодорожных вокзалов – на 20%.

По МЦК ходят скоростные электропоезда «Ласточка», которые оборудованы кондиционерами, розетками, биотуалетами и бесплатным Wi-Fi. Поездку можно оплатить билетами «Единый», «90 минут» и «Тройка», а также инновационными сервисами оплаты Samsung Pay и Apple Pay. На МЦК действуют все столичные льготы на проезд. Также пассажиры могут в течение 90 минут бесплатно пересесть с МЦК на метро или монорельс.

### ТАСС; 2017.05.19; МОРСКОЙ ТУРМАРШРУТ ИЗ СОЧИ В КРЫМ СТАРТУЕТ 11 ИЮНЯ

Теплоход «Князь Владимир», который должен пройти по туристическому маршруту из Сочи в Крым, отправится в плавание 11 июня. Об этом на пресс-конференции в Москве сообщил мэр Сочи Анатолий Пахомов.

«Совсем скоро откроется наш маршрут на теплоходе «Князь Владимир» – это Сочи – Крым. Он 11 июня открывается, но уже сам теплоход стоит у нас. Это будет давать посещение таких городов, как Новороссийск, Севастополь, Ялта – тоже интересно», – сказал он. По словам мэра Сочи, по итогам 2016 года город посетили 6,5 млн туристов.

Как уточнили ТАСС представители ООО «Черноморские круизы», являющегося оператором круизного сообщения на лайнере «Князь Владимир», с 11 июня 2017 года лайнер будет осуществлять регулярные рейсы по маршруту Сочи – Новороссийск – Ялта – Севастополь – Сочи. «Заход в морские порты Турции не предусмотрен», – добавили в пресс-службе.

На заседании президиума Госсовета 15 сентября 2016 года президент РФ Владимир Путин поручил **Министерству транспорта** РФ рассмотреть возможность открытия регулярного авиационного и морского сообщения между Сочи и крымскими курортами.

Впоследствии «**Росморпорт**» приобрел круизное судно Roy Star (впоследствии переименовано в «Князь Владимир»).

Судно построено в 1977 году, в 2005 году приведено в соответствие с современными требованиями, прошло реновации в 2013 и 2017 годах. Длина судна – 141,8 м, ширина – 21,9 м, оно рассчитано на 940 пассажиров, которые будут размещаться в 360 каютах.

### ТАСС; 2017.05.19; ЗАПУСК МОРСКОГО СООБЩЕНИЯ МЕЖДУ КРЫМОМ И СОЧИ УВЕЛИЧИТ ТУРПОТОК НА КУРОРТЫ ЧЕРНОГО МОРЯ

Власти Крыма и Краснодарского края ожидают роста туристического потока от запуска в 2019 году регулярного морского сообщения между регионами и готовятся популяризовать это направление. Между тем российские судостроительные предприятия готовят суда, которые могут осуществлять перевозки по этому маршруту.

Решение об открытии регулярного морского сообщения между портами Кубани и Крыма было принято на совещании в Минпромторге РФ в конце 2016 года. Это произошло после заседания президиума Госсовета в сентябре прошлого года, на котором президент РФ Владимир Путин поручил **Министерству транспорта** рассмотреть возможность открытия регулярного авиационного и морского сообщения между Сочи и крымскими курортами.

В этом году между двумя регионами стартует круизное сообщение на лайнере «Князь Владимир», с 11 июня он начнет курсировать между Краснодарским краем и Крымом на коммерческой основе по маршруту Сочи – Новороссийск – Ялта – Севастополь – Сочи. Запуск регулярного сообщения намечен на 2019 год.

Туристам на радость

Как рассказал ТАСС глава Ялты Андрей Ростенко, регулярное морское сообщение между Ялтой и Сочи является одной из важнейших задач в развитии туристической отрасли не только города-курорта, но и всего Крыма. Это позволит не просто обеспечить еще один способ доставки отдыхающих на курорты полуострова, но и разнообразить отдых туристов, говорит мэр.

«Безусловно, возобновление такого морского сообщения крайне важно, особенно в канун предстоящего курортного сезона. Это придаст дополнительный стимул для развития туристической отрасли, а также станет еще одним способом совершить увлекательное путешествие в Крым по морю», – добавил он.

В свою очередь вице-губернатор Краснодарского Края Андрей Алексеенко отметил, что в этом сезоне Краснодарский край, по прогнозам, посетят не менее 16 млн туристов, а создание новой пассажирской линии в перспективе поможет увеличить их количество. Помимо организации самого морского сообщения, власти думают и над культурной программой.

«После запуска линии скоростных морских пассажирских перевозок Министерство курортов, туризма и олимпийского наследия Краснодарского края рассмотрит возможность проведения мероприятий, направленных на ее популяризацию в рамках продвижения туристско-экскурсионного потенциала Краснодарского края», – отметил Алексеенко.

Порты готовы

Власти Кубани уже обследовали инфраструктуру Черноморских портов со стороны Краснодарского края и пришли к выводу, что реализация проекта в этой части не потребует серьезных трат.

«По результатам обследования принято решение, что причальная инфраструктура морских портов Анапа, Новороссийск, Геленджик и Сочи не требует строительства новых объектов, значительных капиталовложений и выполнения большого объема работ по реконструкции и модернизации, в целом готова принимать суда на подводных крыльях типа «Комета 120М» (один из типов судов, который рассматривается Минпромторгом в качестве потенциальных перевозчиков пассажиров на этом маршруте – прим. ТАСС)», – подчеркнул Алексеенко.

По его словам, строить новые вокзалы в этих городах также не придется – имеющиеся здания оборудованы всем необходимым, чтобы пассажирам было комфортно ожидать свой рейс.

Все готово к приему первых пассажиров «морских трамвайчиков» и в Ялте. Власти города говорят, что до сих пор помнят времена, когда между приморскими городами Крыма и Кавказа курсировали не только большие корабли, но и маленькие скоростные «Кометы».

«Ялта готова к приему круизных лайнеров, в том числе и скоростных судов на подводных крыльях типа «Комета». Ялтинский порт всегда принимал огромное количество лайнеров, и это было особенной «изюминкой» нашего города», – отметил Ростенко.

«Комета» для моря

В апреле 2017 года администрация Кубани вместе с представителями «Концерна Калашников», судостроительного завода «Вымпел» и **Росморпорт**а обследовали причальную инфраструктуру, чтобы узнать, сможет ли она обслужить новые суда. Затем была разработана дорожная карта по организации морского сообщения, предусматривающая создание компании-оператора, которая будет обслуживать пассажирские перевозки.

Как уточнил ТАСС генеральный директор судостроительного завода «Вымпел» (Ярославская область) Олег Белков, Минпромторг РФ рассматривает три модели судов под этот проект – «Комету-120М», катамаран Средне-Невского судостроительного завода в Санкт-Петербурге и «А-145» Зеленодольского завода имени Горького. Но, как уверяет он, «Комета» на подводных крыльях имеет преимущество перед конкурентами.

«За счет того, что корабль движется, опираясь на воду одним крылом, и не соприкасается другими частями с водой, площадь соприкосновения, по сравнению со стандартными кораблями, у него в десятки раз меньше, соответственно, ему на одну морскую милю нужно топлива в разы меньше, чем остальным кораблям. Соответственно экономия по топливу позволяет удешевить стоимость билета для пассажира, от чего мы и отталкивались, когда делали бизнес-модель пассажиродвижения в Черном море», – пояснил он.

Белков отметил, что раньше «Кометы» ходили по всем морям и рекам Советского Союза, и сейчас завод старается вернуть эту традицию. Если на линии из Кубани в Крым будут курсировать именно суда на подводных крыльях, стоимость билета можно удержать на уровне 1500-1600 рублей, в противном случае с ростом стоимости перевозки количество потенциальных пассажиров может снизиться, предупреждает гендиректор судостроительного завода.

«Комету», предшественницу разрабатываемой ныне «Кометы-120М», начали производить еще в советское время. В СССР выпустили около сотни таких кораблей, часть из которых пошла на экспорт. Это было сравнительно небольшое (35 м в длину и 11 в ширину) быстроходное судно, предельная скорость которого составляла 60 километров в час. Вместимость «Кометы» варьировалась в зависимости от модификаций, но в среднем составляла 120 пассажиров.

### ИНТЕРФАКС; 2017.05.19; РОСМОРПОРТ НЕ НАШЕЛ ПОДРЯДЧИКА ДЛЯ СТРОИТЕЛЬСТВА КРУИЗНОГО ТЕРМИНАЛА В КАЛИНИНГРАДЕ ЗА 856 МЛН РУБ

ФГУП «**Росморпорт**» признало несостоявшимся открытый конкурс на строительство круизного терминала в морском порту Калининграда в городе Пионерский, сообщается на сайте предприятия.

Протокол заседания комиссии подписан 17 мая.

Для участия в конкурсе поступили заявки от АО «Инвестиции. Инжиниринг. Строительство» (Санкт-Петербург) и ООО «Облстройсоюз» (Калининград).

При этом, как следует из протокола рассмотрения заявок, ООО «Облстройсоюз» представило в качестве обеспечения заявки на участие в конкурсе банковскую гарантию от кредитного учреждения, у которого ЦБ РФ была отозвана лицензия. АО «Инвестиции. Инжиниринг. Строительство», в частности, не представило документов, подтверждающих внесение средств в качестве обеспечения заявки на участие в конкурсе.

В результате претенденты не были допущены к конкурсу, а сам конкурс признан несостоявшимся.

Начальная (максимальная) цена контракта составляла 855,9 млн рублей, включая НДС. Заявки принимались до 30 марта. Согласно документам тендера, речь шла о строительстве зданий пассажирского терминала и административных помещений для Роспотребнадзора, Россельхознадзора, таможенной и пограничной служб, а также администрации морского порта.

Как сообщалось, общая стоимость затрат по строительству международного морского терминала для приема круизных и грузопассажирских судов в г. Пионерский составляет 9,78 млрд рублей с учетом НДС. Строительство морской портовой инфраструктуры реализуется в рамках подпрограммы «Морской транспорт» ФЦП «Развитие транспортной системы (2010-2020 годы)». Терминал в Пионерском должен быть готов к вводу в эксплуатацию до июня 2018 года.

Предполагается, что новый морской терминал сможет принимать порядка 225 тыс. круизных и 80 тыс. паромных пассажиров в год. Проектная мощность терминала предусматривает обработку 80 тыс. единиц накатных грузов при 312 судозаходах паромов в год.

### REGNUM; 2017.05.22; МИНТРАНС РФ РПСМ НЕ СЛЫШИТ: «МЫ ИМ ПРО ФОМУ, ОНИ НАМ ПРО ЕРЁМУ»

Профсоюз моряков России просит **Минтранс** РФ и правительство внести исключения для моряков в новые законы о ТОСЭР и свободных портах, которые могут окончательно лишить российские экипажи права на труд. **Минтранс** РФ считает, что никакие изменения в законах не требуются

Новые законы о ТОСЭР и свободных портах могут оставить без работы тысячи российских моряков. Профсоюз моряков бьет тревогу, но **Минтранс** РФ доводов РПСМ не слышит, передает корреспондент ИА REGNUM.

Перед встречей руководителей транспортных профсоюзов с министром транспорта, которая прошла в конце апреля, РПСМ предварительно направил в ведомство свои предложения для обсуждения, главное из которых касалось защиты национального морского рынка труда. И вот от департамента госполитики в области морского и речного транспорта пришло официальное письмо. Как пишет **Минтранс**, найм на работу иностранных членов экипажа регулируется законами «О правовом положении иностранных граждан» (№ 115-ФЗ), «О территориях опережающего социально-экономического развития в Российской Федерации» и «О свободном порте Владивосток».

Так, в соответствии с пунктом 1 статьи 13.6 закона № 115-ФЗ работодатели, признаваемые резидентами свободного порта Владивосток, вправе привлекать иностранных граждан к работе без получения каких-либо разрешений, при этом при прочих равных условиях приоритет имеют граждане РФ.

В соответствии с тем же 115-ФЗ иностранцы не имеют права замещать должности в составе экипажа судна под флагом РФ в соответствии с ограничениями, предусмотренными Кодексом торгового мореплавания (КТМ РФ). Речь идёт о невозможности иностранным гражданам занимать должности капитана судна, старшего помощника капитана, старшего механика и радиста, о чём говорится в статье 56 Кодекса торгового мореплавания. Весь остальной экипаж может состоять из иностранцев. Ссылаясь на ту же статью, **Минтранс** добавляет, что ведёт разработку проекта приказа «Об утверждении порядка оформления и выдачи заключения о привлечении и об использовании иностранных работников в составе экипажей судов, плавающих под государственным флагом РФ, за исключением судов рыбопромыслового флота». Основываясь на вышесказанном, **Минтранс** считает, что вопрос национальности членов экипажей морских судов «урегулирован законодательством РФ и не требует внесения изменений»

«Мы давно просим правительство РФ, в том числе **Минтранс** РФ, внести изменения в уже принятые законы о ТОСЭР и свободных портах в части приема иностранцев на работу, просим сделать исключение для российских моряков. Мы также просим не допускать подобного в новых законах. Но **Минтранс** присылает нам разъяснения Кодекса торгового мореплавания, в которых мы не нуждаемся, просто потому, что этот документ знаем уж точно не хуже чиновников **Минтранса**! Получается, что мы им про Фому, они нам – про Ерёму!», – сказал главный правовой эксперт Российского профсоюза моряков Валерий Нефедов.

РПСМ неоднократно отмечал, что правительством РФ взят курс на освобождение резидентов ТОСЭР и порто-франко от получения разрешений на привлечение и использование иностранных работников. В других отраслях это, скорее всего, верно – в той же строительной отрасли, и в некоторых других. Но торговый флот – дело иное. Это ставит под удар всех российских моряков. Отрасль и без того находится в плачевном состоянии, особенно если вести речь о кадрах. К чему это приведет? Собственно, к тому, к чему уже привело и продолжает приводить: выпускников российских мореходных училищ, на выходе из вузов перехватывают представители иностранных компаний. И молодые специалисты со свеженькими дипломами уезжают из страны. Как показывает практика, обратно мало кто возвращается.

Как сообщало ИА REGNUM, Российский профсоюз моряков давно тревожит правовое положение экипажей российских судов. Профсоюз неоднократно отмечал вопиющие нарушения прав моряков и рыбаков. Международный профсоюз транспортных рабочих, аффилированным членом которого является РПСМ, создал специальный отдел, который занимается защитой прав российских рыбаков. Подавляющее большинство фактически российских судов ходят под флагами иностранных государств, так называемыми «удобными». Российские моряки, работающие на таких судах, для государства официально считаются безработными, в случае болезни и наступления пенсионного возраста они практически не имеют никаких прав.

### ВЕДОМОСТИ; АЛЕКСАНДР ВОРОБЬЕВ; 2017.05.22; «АЭРОФЛОТ» ВОШЕЛ В ДВАДЦАТКУ КРУПНЕЙШИХ АВИАКОМПАНИЙ

Выбиться в число лидеров «Аэрофлоту» помогли банкротство «Трансаэро» и подешевевший рубль

Предварительно мы занимаем 19-ю позицию, мы должны были в 2025 г. стать в мире 20-ми, а мы уже 19-е», – сказал гендиректор «Аэрофлота» Виталий Савельев на встрече с премьером Дмитрием Медведевым (цитата по government.ru).

Группа «Аэрофлот» («Аэрофлот», «Россия», «Победа» и «Аврора»), по предварительным данным, в 2016 г. заняла 19-е место в мире по пассажиропотоку, пояснили два человека, близких к «Аэрофлоту». Данные предварительные, так как у некоторых авиакомпаний год завершается 31 марта. Группа в 2016 г. увеличила перевозки на 10,3% до 43,4 млн пассажиров, это соответствует 19-му месту, по данным Air Transport World. Мировые лидеры – American Airlines Group (198,7 млн человек), Delta Airlines (183,7 млн), Southwest (147,2 млн), United Airlines (143,7 млн) и Ryanair (116,8 млн). Представитель «Аэрофлота» от комментариев отказался.

«Аэрофлот» в соответствии со стратегией развития до 2025 г. на 20-е место рассчитывал выйти в 2025 г., перевезти 75 млн человек. В 2015 г. «Аэрофлот» был 24-м, говорит топ-менеджер компании. Но конкуренты росли медленнее, чем ожидалось, признает человек, близкий к группе «Аэрофлот». По его словам, «Аэрофлот» может продолжить подниматься в рейтинге – пассажиропоток опережающих его Air Canada (44,8 млн пассажиров) и ANA (47,3 млн) в 2016 г. вырос на 9 и 1,5% соответственно, говорит топ-менеджер. План «Аэрофлота» на 2017 г. – увеличить перевозки на 10–12%.

2016 год – первый полный год без «Трансаэро», некогда второго перевозчика в России. Авиакомпании «Аэрофлота» получили часть парка разорившейся «Трансаэро», ее пассажиров и заняли международные направления, где она летала, напоминает исполнительный директор «Авиапорта» Олег Пантелеев. «А девальвация рубля привлекла в Россию иностранных туристов и помогла «Аэрофлоту» стать более конкурентным на транзитных направлениях между Европой и Азией», – добавляет он. В 2016 г. рентабельность «Аэрофлота» по EBITDAR была рекордной – 28%. Но в январе пассажирооборот группы «Аэрофлот» вырос на 19% в сравнении с прошлым годом (международный – на 26%, внутренний – на 10%), средний рост по отрасли – на 24% (31% – на международных рейсах и 16% – на внутренних), писал в обзоре «ВТБ капитал».

### ВЕДОМОСТИ; АЛЕКСАНДР ВОРОБЬЕВ; 2017.05.22; «АЭРОФЛОТ» ПОДАЛ ИСК НА 576 МЛН РУБЛЕЙ К ПРОИЗВОДИТЕЛЮ САМОЛЕТОВ SUKHOI SUPERJET

Московский арбитражный суд начнет рассматривать иск «Аэрофлота» к «Гражданским самолетам Сухого» (ГСС) 6 июня, говорится на сайте суда. Перевозчик взыскивает по контракту от 2 июня 2011 г. 576 млн руб. с производителя первого российского гражданского самолета SSJ100. Мотивы подачи иска в материалах суда не указаны.

Иск связан с поставкой в лизинг первых 10 SSJ100 «Аэрофлоту», рассказали «Ведомостям» два человека, знакомых с содержанием документа. В 2011 г. трехсторонний договор был заключен между ГСС, «Аэрофлотом» и «ВЭБ лизингом». По договору «Аэрофлот» должен был получить субсидии из федерального бюджета на уплату лизинговых платежей за эти суда, если субсидии не будут получены, их должен компенсировать производитель. Субсидии перевозчик не получил, рассказали собеседники «Ведомостей». ГСС согласилась на включение такого пункта в договор, так как очень хотела поставить «Аэрофлоту» самолеты, объясняет один из собеседников «Ведомостей».

Согласно постановлению правительства от 26 июня 2002 г. «О порядке возмещения российским авиакомпаниям...» части затрат на уплату лизинговых платежей и процентов по кредитам за самолеты российского производства (на него ссылается в иске «Аэрофлот») размер субсидии для авиакомпании (берущей в лизинг самолеты российского производства) составлял 75% от переплаты по кредитам, которые привлекала лизинговая компания в банках на покупку самолетов, а также 75% от дохода самой лизинговой компании.

Представители ГСС, «Аэрофлота» и **Минтранса** от комментариев отказались. Представитель «ВЭБ лизинга» на запрос «Ведомостей» в воскресенье не ответил.

«Странное положение контракта, такого мне ранее не попадалось, – удивлен старший аналитик АКРА Александр Гущин. – По сути, производитель ГСС поручился по обязательствам государства, вытекающим из постановления правительства. Если «Аэрофлот» выиграет иск, логично, чтобы государство возместило ГСС эти затраты».

В контракте с «Аэрофлотом» для ГСС полагаются просто страшные санкции буквально за все, в том числе за поломки судов, говорит человек, близкий к ОАК. Основной контракт между ГСС и «Аэрофлотом» на поставку 30 самолетов был заключен еще в 2005 г., вторую партию из 20 SSJ100 поставил «Сбербанк лизинг», поставки завершились в 2016 г. Санкции для производителя в этом контракте очень серьезные и не соответствуют никаким мировым практикам, подтверждает еще один человек, близкий к ОАК. В этом контракте предусмотрены штрафные санкции за простои самолетов «Аэрофлота», вызванные неисправностями, – обязательства по этим санкциям ГСС в конце 2015 г. оценивала в 698 млн руб., говорится в ее годовом отчете.

«В контракте с нами санкции для ГСС не предусмотрены, у остальных небольших эксплуатантов, насколько я знаю, тоже», – говорит топ-менеджер российской авиакомпании.

«Аэрофлот» уже крупнейший эксплуатант SSJ100, а на авиасалоне МАКС в июле планирует заключить с ГСС контракт на поставку еще 20 судов. Ведется согласование условий контракта, в том числе гарантий со стороны ГСС, которые в предыдущем контракте сильно отличались не в пользу производителя самолетов, говорил в феврале вице-президент ОАК Владислав Масалов (цитата по ТАСС). Переговоры по контракту идут, отмечают два человека, близких к ГСС. Возможно, этот иск просто способ оказать давление на ГСС, добавляет один из них.

Ранее «Аэрофлот» только один раз подавал иск к ГСС – в октябре 2012 г. на 73,6 млн руб. Но предмет иска остался неизвестен, так как через три дня авиакомпания его отозвала.

### ТАСС; 2017.05.19; ДВОРКОВИЧ: ПОЛЕТЫ В ЕГИПЕТ ВОЗОБНОВЯТСЯ ПОСЛЕ ПОДТВЕРЖДЕНИЯ БЕЗОПАСНОСТИ СПЕЦИАЛИСТАМИ

Правительство примет решение о возобновлении авиасообщение с Египтом только после подтверждения уровня безопасности аэропортов этой страны специалистами. Об этом ТАСС сказал вице-премьер России Аркадий **Дворкович**.

«Это вопрос больше к нашим специалистам. Если нам не подтвердят наши службы безопасности авиационные, что все в порядке, то все равно мы не сможем принять решение», – отметил он.

В феврале правительство РФ одобрило протокол по авиабезопасности между Москвой и Каиром, подготовленный **Минтрансом** России. Российские и египетские авиакомпании смогут осуществлять полеты между двумя странами только при условии заключения соглашения об авиабезопасности со специальным российским юрлицом, следует из документа.

Как отмечается в документе, российское юридическое лицо возьмет на себя функции по контролю за авиабезопасностью. Работники этого юрлица будут привлекаться **Росавиаци**ей. Это юрлицо сможет контролировать процедуры обеспечения авиабезопасности в отношении воздушных судов, пассажиров, груза, багажа, почты, бортового питания и бортовых запасов, следующих на территорию РФ.

Переговоры о возобновлении авиасообщения с Египтом длятся с конца 2015 года. Авиасообщение было прекращено в ноябре 2015 года после теракта на борту самолета «Когалымавиа».

### ИНТЕРФАКС; 2017.05.19; РЕШЕНИЕ О СОЗДАНИИ НА БАЗЕ RED WINGS РЕГИОНАЛЬНОЙ АВИАКОМПАНИИ С ПАРКОМ ИЗ SSJ-100 НЕ ПРИНЯТО – ГЕНДИРЕКТОР

Решение о создании на базе Red Wings регионального авиаперевозчика с парком из самолетов Sukhoi Superjet 100, которое обсуждает правительство РФ, не принято, сообщил журналистам гендиректор Red Wings Евгений Ключарев.

«У нас был опыт с «суперджетами», но сейчас обсуждается совершенно другая концепция, и она намного масштабнее, чем наш опыт, и сама по себе другая – создание некоего регионального перевозчика. Но так как решение не принято, я предлагаю глубоко в эту тему не погружаться», – сказал Е.Ключарев, отвечая на вопрос журналистов.

«Бессмысленно что-то обсуждать, пока не будет четкого понимания о реализуемости (проекта – ИФ). Просто без участия государства это практически нереализуемый проект», – добавил он.

В конце апреля газета «Коммерсантъ» сообщала, что Минпромторг и **Минтранс** РФ предлагают создать на базе Red Wings несколько авиакомпаний с парком из 100 SSJ-100 для перевозок между городами с населением более 200 тыс. человек. По мнению Минпромторга, такой проект может «стать дополнительной мерой по продвижению самолета на внутренний рынок и способствовать подвижности населения».

Red Wings уже имеет опыт эксплуатации пяти самолетов SSJ-100, но год назад авиакомпании пришлось отказаться от них из-за нерентабельности.

Red Wings – российская авиакомпания, выполняет внутренние и зарубежные рейсы, базируется в московском аэропорту «Домодедово». В I квартале 2017 г. обслужила 77,98 тыс. пассажиров (-45% к I кварталу 2016 г.), заняв 21 место среди других авиакомпаний РФ. Парк перевозчика состоит из семи российских самолетов Ту-204 и Ту-214, а также одного A321.

До 2013 года Red Wings принадлежала «Национальной резервной корпорации» Александра Лебедева. В 2013 году НРК продал авиаперевозчика группе инвесторов – Сергею Кузнецову и GHP Group Марка Гарбера. Позднее сообщалось, что 100% акций Red Wings получит за долги по лизингу (ранее оценивались в 2,2 млрд рублей) компания «Ильюшин финанс Ко» (48,4% у «Объединенной авиастроительной корпорации», 21,4% – у «ВЭБ капитала»).

### ТАСС; 2017.05.19; ТУРЦИЯ СЧИТАЕТ ИСЧЕРПАННЫМ ВОПРОС О ВОЗМОЖНОМ ОГРАНИЧЕНИИ ПОЛЕТОВ ЧАРТЕРОВ ИЗ РФ

Большая часть вопросов, связанных с возможным ограничением полетов чартерных рейсов из России была разрешена, и Турция рассчитывает на увеличение числа российских туристов. Об этом заявил в субботу ТАСС посол Турции в России Хусейин Дириоз на полях IX Международного экономического саммита «Россия – Исламский мир».

«Да, это так, большая часть ограничений была снята, – сказал он, отвечая на соответствующий вопрос. – Так что мы рассчитываем на то, что этот год будет хорошим для туризма».

«В прошлом году число российских туристов, приезжающих в Турцию, действительно снизилось из-за ограничений по полетам чартеров, – отметил дипломат. – Сейчас эти цифры стали улучшаться».

«Турция очень рада принимать российских туристов и мы внимательно относимся к обеспечению их безопасности и комфорта», – подчеркнул посол.

В начале апреля **Росавиаци**я разослала авиакомпаниям телеграмму с предупреждением о возможной приостановке чартерных полетов в Турцию по политическим причинам. 3 мая вице-премьер РФ Аркадий **Дворкович** сообщил журналистам по итогам российско-турецких переговоров, что ведомство отзовет этот документ. «Мы видим, что в Турции нормализуется ситуация, риски постепенно снижаются, оно будет отозвано, но повторяю, это должно соответствовать общему фону наших отношений», – пояснил он. 5 мая стало известно, что возможное введение ограничения на выполнение чартерных рейсов из РФ в Турцию будет касаться только рейсов из Москвы в Анталью.

С ноября 2015 года по август 2016 года чартерное авиасообщение между странами уже приостанавливалось. Ограничение было введено после атаки турецких ВВС на бомбардировщик Су-24 ВКС РФ, который участвовал в антитеррористической операции в Сирии.

### ИНТЕРФАКС; 2017.05.19; «УРАЛЬСКИЕ АВИАЛИНИИ» ПЛАНИРУЮТ С ИЮНЯ НАЧАТЬ ПОЛЕТЫ ИЗ «ЖУКОВСКОГО» В РИМ

Авиакомпания «Уральские авиалинии» (MOEX: URAL) намерена летом текущего года открыть рейсы из подмосковного аэропорта «Жуковский» в Италию и Казахстан, сообщил гендиректор авиакомпании Сергей Скуратов журналистам в Екатеринбурге в пятницу.

«В Рим полетим в начале июня», – отметил он.

С.Скуратов напомнил, что авиакомпания получила допуски на полеты из «Жуковского» в Казахстан и в Италию (Рим), а также в Израиль – в Тель-Авив, куда уже и летает.

«Думаю, июнь-июль», – сказал С.Скуратов, отвечая на вопрос «Интерфакса», когда начнутся полеты в Казахстан.

«Из «Жуковского» летать будем много и интересно», – добавил глава «Уральских авиалиний».

Как сообщали агентству «Интерфакс-Казахстан» в пресс-службе министерства по инвестициям и развитию Казахстана, 6 марта 2017 года авиационные власти Казахстана и России предоставили право назначенным перевозчикам выполнять до 7 рейсов в неделю по маршрутам «Жуковский»-Астана и «Жуковский» – Алма-Ата. С казахстанской стороны назначена авиакомпания SCAT, с российской – «Уральские авиалинии».

С.Скуратов сообщил также журналистам, что авиакомпания закрыла все спорные вопросы, связанные с полетами из «Жуковского» в города Таджикистана.

«Есть проблемы у других компаний, но я не хотел бы об этом говорить. У нас все в порядке», – сказал С.Скуратов, отвечая на вопрос, получено ли разрешение от авиавластей Таджикистана на полеты из «Жуковского» в два новых города.

«С Таджикистаном были определенные проблемы, но нас поддержало **министерство транспорта** РФ, **Росавиаци**я, и «Уральские авиалинии» с Таджикистаном все проблемы закрыли», – отметил С.Скуратов.

Как сообщалось ранее, **Росавиаци**я выдала «Уральским авиалиниям» допуски на рейсы из подмосковного аэропорта «Жуковский» в таджикские города Куляб и Курган-Тюбе с частотой 7 раз в неделю по каждой линии.

Сейчас «Уральские авиалинии» выполняют полеты из «Жуковского» в два таджикских города: Душанбе и Худжанд. Ранее коммерческий директор компании Кирилл Скуратов говорил «Интерфаксу», что перевозчик намерен расширить географию полетов из «Жуковского» в Таджикистан, не отказываясь от существующих рейсов. Полеты в Куляб и Курган-Тюбе при положительном решении **Росавиаци**и могут начаться с 1 июня, говорил он.

Также сообщалось, что **Минтранс** России из-за отказа таджикских авиавластей согласовать в полном объеме полеты компании «Ямал» из «Жуковского» с 3 апреля вводил запрет на выполнение ряда рейсов таджикской авиакомпании Somon Air в Россию.

В ответ на это таджикские авиавласти пригрозили ввести ограничения на полеты авиакомпаний UTair и «Уральские авиалинии», однако ответные меры так и не были приняты.

В конце апреля в Москве прошли консультации авиационных властей Таджикистана и России, в ходе которых вопросы по авиасообщению были урегулированы.

«Уральские авиалинии» входят в топ-5 российских авиакомпаний по объему перевозок. Базируются в екатеринбургском аэропорту «Кольцово», московском «Домодедово» и петербургском «Пулково». Парк перевозчика состоит из 42 самолетов семейства A320. Крупнейший акционер компании – ее генеральный директор Сергей Скуратов.

### ИНТЕРФАКС; 2017.05.19; АВИАКОМПАНИЯ «АЗИМУТ» ЗАКЛЮЧИЛА ДОГОВОР НА БАЗИРОВАНИЕ В РОСТОВСКОМ АЭРОПОРТУ «ПЛАТОВ»

Авиакомпания «Азимут» заключила договор на базирование в ростовском аэропорту «Платов», заявил директор перевозчика Павел Удод на совещании о ходе строительства аэропортового комплекса в пятницу.

Также, по его словам, авиакомпания на сегодня заключила контракты с ГТЛК на поставку 8 самолетов Sukhoi Superjet 100 и приняла в штат 79 человек. До конца года в авиакомпании будет работать 280 человек, 2020 году их число увеличится до 950 человек, добавил П.Удод.

«Проект «Азимут» находится на финальном этапе», – резюмировал он.

Как сообщалось, новую авиакомпанию для перевозок на юге РФ под названием «Азимут» намерен создать совладелец аэропорта «Внуково» Виталий Ванцев. Начало операционной деятельности перевозчика запланировано на сентябрь.

«Платов» – первый в РФ аэропортовый проект, который «с нуля» строит частный инвестор (группа «Ренова» Виктора Вексельберга). Строительство «Платова» начато в 2014 году: 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.