**09 АВГУСТА 2017**

**Вернуться в оглавление**

|  |
| --- |
| **Публикации** |

### ТАСС; 2017.08.08; В НИЖНЕМ НОВГОРОДЕ ОТКРЫЛИ МОСТ, ПОСТРОЕННЫЙ НА САМЫЙ БОЛЬШОЙ В РЕГИОНАХ ТРАНШ «ПЛАТОНА»

**Министр транспорта РФ** Максим **Соколов** и губернатор Нижегородской области Валерий Шанцев открыли дублер Борского моста в Нижнем Новгороде. Об этом сообщает корреспондент ТАСС с церемонии открытия моста.

На строительство Борского моста было выделено 3,6 млрд рублей, собранных государственной системой «Платон» – это самый большой транш от «Платона» среди регионов.

«Это один из крупнейших инфраструктурных проектов, которые мы вводим в этом году», – отметил **Соколов**.

По его словам, всего на строительство моста было выделено более 5,7 млрд рублей из федерального бюджета.

Пропускная способность моста составит до 70 тыс. автомобилей в сутки.

Как уточнили ТАСС в **Минтрансе**, полуторакилометровый Борский мост является частью целой транспортной системы, включающей новые дорожные развязки и подъезды к мосту общей протяженностью почти 9 км, мост через реку Везлома, два пойменных моста и два надземных пешеходных перехода. В настоящее время по новому мосту организовано движение по двум полосам в сторону Бора, по старому – в направлении Нижнего Новгорода. Мост-дублер с новыми развязками и расширенными подъездными дорогами сокращает время в пути – до получаса в часы пик с прежних двух-трех часов.

По данным **Минтранса**, с момента запуска системы взимания платы за проезд большегрузных автомобилей по федеральным трассам «Платон» в 2015 году по 31 июля 2017 года система собрала в государственный бюджет почти 30 млрд рублей. В системе зарегистрировано порядка 880 тыс. транспортных средств массой свыше 12 тонн.

Средства на финансирование проектов через систему «Платон» выделяются правительством РФ через дорожные фонды (средства, собранные «Платоном» поступают в дорожные фонды, потом правительство РФ распределяет их между регионами на конкретные проекты).

По данным **Росавтодор**а, до конца 2017 года в 12 регионах приведут в нормативное состояние еще около 20 существующих мостовых переходов. Средства на эти цели от системы «Платон» получили бюджеты Алтайского и Краснодарского краев, Карачаево-Черкесской республики, Бурятии, Удмуртии, Чувашии, а также в Брянской, Воронежской, Орловской, Пензенской, Самарской и Тамбовской областей. Проведение работ обеспечит бесперебойное и безопасное движение по мостам, увеличит пропускную способность участков дорог, где они расположены.

### ТАСС; 2017.08.08; СОКОЛОВ: СООБЩЕНИЕ ПО ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОЙ ВЕТКЕ В ОБХОД УКРАИНЫ МОЖЕТ НАЧАТЬСЯ В ЭТОМ ГОДУ

Регулярное сообщение по железнодорожной ветке в обход Украины может начаться в этом году. Об этом сообщил журналистам **министр транспорта РФ** Максим **Соколов**.

«В этом году», – сообщил **Соколов**, отвечая на соответствующий вопрос.

Накануне **Соколов** заявил, что железнодорожный участок Журавка – Миллерово позволит не только обеспечивать скоростной пропуск пассажирских и грузовых составов в направлении юга нашей страны, но и обеспечить независимость от прохождения границы рядом расположенной Украины.

Цель проекта – развитие железнодорожной инфраструктуры в направлении Центр – Юг, увеличение ее пропускной способности, обеспечение транспортной безопасности грузовых и пассажирских перевозок, минуя территорию Украины.

Россия в 2015 году приняла решение о строительстве железнодорожного обхода Украины для поездов, следующих из центральных районов страны в южные регионы. В декабре 2016 года министр обороны РФ генерал армии Сергей Шойгу сообщил, что железнодорожную ветку в обход Украины планируется построить до сентября 2017 года.

Магистраль станет частью скоростного железнодорожного хода, соединяющего Центральную Россию с Черноморским побережьем. По проекту максимальная скорость движения поездов: пассажирских – 140 км/ч с перспективой увеличения до 160 км/ч, грузовых – до 90 км/ч. Движение пассажирских поездов на линии планируется открыть осенью 2017 года.

Новая железная дорога длиной 137 км проходит по территории Воронежской и Ростовской областей. Дорога является двухпутной на всем протяжении и электрифицированной, здесь построено 7 новых железнодорожных станций.

### ТАСС; 2017.08.08; СОКОЛОВ: ИНФРАСТРУКТУРНУЮ ИПОТЕКУ МОЖНО ИСПОЛЬЗОВАТЬ ПОЧТИ ДЛЯ ВСЕХ ТРАНСПОРТНЫХ ПРОЕКТОВ

Принцип инфраструктурной ипотеки может быть использован при реализации почти всех типов транспортных проектов в РФ. Об этом журналистам сообщил **министр транспорта РФ** Максим **Соколов**.

«На самом деле в рамках бюджетов ограничений практически любой инфраструктурный проект можно структурировать по этому принципу, – сказал министр. – Это могут быть аэропорты, причем не только аэропорты в крупнейших городах нашей страны, но и аэропорты Крайнего Севера, труднодоступные районы Восточной Сибири, Дальнего Востока. Это могут быть порты и подходы к ним, в первую очередь железнодорожные. И, конечно же, это могут быть мосты и путепроводы».

Президент России Владимир Путин на пленарном заседании Петербургского международного экономического форума предложил внедрить в России механизм «инфраструктурной ипотеки» для инвесторов. Он отметил, что речь идет о внедрении схемы, когда инфраструктурный объект фактически покупается в кредит, полученный от частных инвесторов, а пользователи объекта этот кредит постепенно погашают. Таким образом, возврат капиталовложений предлагается осуществлять за счет регулярных платежей, которые будут поступать от основных выгодоприобретателей инфраструктурных объектов, то есть из бюджетов разных уровней, инфраструктурных монополий. Для обеспечения платежей также может быть использован механизм госгарантий.

Зам**министра транспорта** РФ Алан **Лушников** ранее говорил, что объем инвестиций в транспортную инфраструктуру нужно увеличивать минимум на 1% ВВП ежегодно и инфраструктурная ипотека является одним из механизмов, позволяющих это обеспечить. По его словам, **Минтранс** в настоящее время готовит пилотные проекты, которые будут реализованы на этих принципах. Ранее **Соколов** приводил в пример проекты развития Мурманского транспортного узла и строительства Северного широтного хода.

### VREMYAN.RU; 2017.08.08; ПРОЕКТ «БЕЗОПАСНЫЕ И КАЧЕСТВЕННЫЕ ДОРОГИ» АКТИВИЗИРОВАЛ РАЗВИТИЕ УЛИЧНО-ДОРОЖНОЙ СЕТИ НИЖЕГОРОДСКОЙ АГЛОМЕРАЦИИ – СОКОЛОВ

«Проект „Безопасные и качественные дороги“ активизировал развитие улично-дорожной сети Нижегородской агломерации», – заявил журналистам **министр транспорта РФ** Максим **Соколов** в ходе визита в Нижегородскую область во вторник, 8 августа. Об этом сообщает пресс-служба губернатора и правительства Нижегородской области.

Губернатор Нижегородской области Валерий Шанцев и Максим **Соколов** вручили правительственные награды дорожникам, принимавшим участие в строительстве Борской транспортной системы, а также провели совещание по реализации приоритетного федерального проекта «Безопасные и качественные дороги».

«Мы увидели, как активизируется работа по региональным, местным дорогам, объектам улично-дорожной сети. Такую динамику обеспечивает приоритетный проект Президента РФ Владимира Путина «Безопасные и качественные дороги», – подчеркнул **министр транспорта РФ**.

Как сообщил в ходе доклада **министр транспорта** и автомобильных дорог Нижегородской области Александр Герасименко, Нижегородская область вошла в число 38 регионов страны, участвующих в приоритетном проекте.

«В 2017 году в Нижегородской области в рамках приоритетного проекта „Безопасные и качественные дороги“ планируется отремонтировать и ввести в эксплуатацию 115,5 км автодорог, из них 76,5 км – в Нижнем Новгороде и 39 км дорог – на территории области», – отметил Александр Герасименко.

По словам главы регионального **минтранс**порта, работы на большинстве объектов идут с опережением графика, общий объем средств из всех источников финансирования составил 2 млрд 704,4 млн рублей, в том числе за счет средств федерального бюджета – 1 млрд 200 млн рублей, областного бюджета 1 млрд.473,4 млн рублей, местных бюджетов – 31 млн рублей.

«На сегодняшний день физические объемы работ практически по всем контрактам выполнены в полном объеме. Работы по местным дорогам выполняются с опережением графика», – подчеркнул Александр Герасименко.

**Министр транспорта РФ** обратил внимание на необходимость обеспечения надлежащего качества выполнения работ на всех стадиях: от проектной документации и закупки подрядчиком материалов для осуществления работ до приемки этих работ, и качество материалов.

«Важнейший момент – обеспечение безопасности движения и сокращение числа мест концентрации ДТП. Эти работы должны проводиться в первоочередном порядке «, – подчеркнул Максим **Соколов**.

Также рекомендовано при проведении дорожных работ минимизировать ограничения пропускной способности дорог и городских улиц, синхронизировать работы дорожных служб, служб жилищно-коммунального хозяйства и иных подразделений, осуществляющих реализацию других приоритетных проектов и программ, уделить особое внимание обеспечению безопасности участников дорожного движения и людей, проводящих работы.

Как сообщили в **минтранс**порта Нижегородской области, в целом на реализацию мероприятий по развитию региональных и местных дорог Нижегородской агломерации до 2025 года, по предварительной оценке, требуется финансирование в размере 32,33 млрд рублей. В состав «дорожной сети» Нижегородской агломерации включены участки дорог общего пользования в пределах 100-километровой зоны от Нижнего Новгорода общей протяженностью 1143,888 км. В первую очередь, это основные городские дороги (улица Родионова, проспект Гагарина, проспект Ленина, Московское и Сормовское шоссе) и так называемые «вылетные» магистрали – дороги областного значения, по которым осуществляется соединение города с прилегающими территориями (Шопша – **Иванов**о – Н. Новгород, Работки – Порецкое, Н. Новгород – Шахунья – Киров, Ряжск – Касимов – Муром – Н. Новгород).

«Реализация проекта на территории региона позволит обеспечить необходимый уровень безопасности дорожного движения, привести дорожную сеть Нижегородской агломерации в нормативное состояние, а также устранить перегрузку дорожной сети», – подытожил министр.

### НИА «НИЖНИЙ НОВГОРОД»; АЛЁНА ВДОВИЧЕНКО; 2017.08.08;»НИЖЕГОРОДСКАЯ ОБЛАСТЬ ПОЛУЧИЛА МОЩНЕЙШИЙ ИМПУЛЬС С ТОЧКИ ЗРЕНИЯ СТРОИТЕЛЬСТВА МАСШТАБНЫХ ТРАНСПОРТНЫХ ОБЪЕКТОВ», – МАКСИМ СОКОЛОВ

«Нижегородская область получила мощнейший импульс с точки зрения строительства масштабных транспортных объектов», – заявил **министр транспорта РФ** Максим **Соколов** во время торжественного мероприятия, посвященного запуску новой борской транспортной системы, 8 августа 2017 года.

«Речь идет не только о сегодняшнем мостовом переходе, но и о третьем этапе строительства Южного обхода. Кроме того, сейчас завершается полная реконструкция аэропорта «Стригино». В этом году будет завершено проектирование высокоскоростной магистрали, которая пройдет, в том числе, через Нижний Новгород», – добавил он.

«Помимо этого, мы вместе готовим инфраструктуру к ЧМ-2018 по футболу, ударными темпами идет строительство новой станции метро и пр. Молодежный. И конечно проект «Безопасные и качественные дороги», по которому Нижний Новгород получил крупнейший транш из почти 40 городов России. Этот проект позволит на треть увеличить количество нормативных дорог в Нижегородской области», – подчеркнул министр.

Напомним, движение по дублеру Борского моста стартовало 31 июля 2017 года.

### ИНТЕРФАКС; 2017.08.08; ВС РФ ОТКАЗАЛ ТРАНСАЭРО В ПЕРЕСМОТРЕ ДЕЛА О ВЗЫСКАНИИ С НЕЕ В ПОЛЬЗУ АЭРОФЛОТА 429 МЛН РУБЛЕЙ

Верховный суд (ВС) РФ отказал ОАО «Авиационная компания «Трансаэро» (MOEX: TAER) в пересмотре решения судов нижестоящих инстанций о взыскании с него в пользу ПАО «Аэрофлот – российские авиалинии» (MOEX: AFLT) 429,2 млн рублей, следует из материалов суда.

Ранее сообщалось, что Девятый арбитражный апелляционный суд 19 декабря 2016 года оставил в силе решение Арбитражного суда Москвы, который 29 сентября удовлетворил иск ПАО «Аэрофлот – российские авиалинии» о взыскании с ОАО «Авиационная компания «Трансаэро» 429,2 млн рублей. Арбитражный суд Московского округа 6 апреля 2017 года оставил решение в силе.

На одном из прошлых заседаний представитель «Аэрофлота» заявила, что компания предъявила требования к «Трансаэро» как поручитель, погасивший долг «Трансаэро» перед кредитором. Остальные подробности тогда не оглашались.

Как сообщалось ранее, правительство РФ приняло решение, что авиакомпания «Трансаэро» будет обанкрочена, с 1 октября 2015 года авиаперевозчик закрыл продажу билетов.

По итогам проверки, проведенной Федеральным агентством воздушного транспорта (**Росавиаци**я), с 26 октября 2015 года сертификат эксплуатанта у «Трансаэро» аннулирован. Глава агентства Александр **Нерадько** сообщил, что аннулированный сертификат не подлежит восстановлению.

16 декабря 2015 года Арбитражный суд Петербурга и Ленобласти по заявлению Сбербанка (MOEX: SBER) в рамках дела о банкротстве «Трансаэро» ввел в отношении авиакомпании процедуру наблюдения. Рассмотрение дела о банкротстве по существу отложено на сентябрь 2017 года.

### ИНТЕРФАКС; 2017.08.08; МИНТРАНС ПОКА НЕ ВИДИТ ПОДХОДЯЩЕГО ИНВЕСТОРА ДЛЯ ПРИВАТИЗАЦИИ НОВОРОССИЙСКОГО ПОРТА

**Министерство транспорта** РФ пока не видит подходящего инвестора для приватизации «Новороссийского морского торгового порта» (MOEX: NMTP), сообщил журналистам заместитель министра Виктор **Олерский**.

Замминистра отметил, что, по его мнению, приватизация государственной доли в 20% акций должна проходить вместе с продажей доли «Транснефти» (MOEX: TRNF) в «одни руки, одному отраслевому инвестору». «А это дорогая история получается»,– отметил чиновник.

«Поэтому основная задача – найти отраслевого инвестора, который готов работать на вырост, но сейчас такого очевидного инвестора нет, я не вижу»,– добавил В. **Олерский**.

С другой стороны, подчеркнул В.**Олерский**, приватизация должна быть проведена в конце концов. «Такая ситуация несколько надоела, обществу нужна стабильность»,– отметил он.

Государство владеет 20% акций НМТП, контролирует одну из крупнейших в России стивидорных групп паритетное СП «Транснефти» и группы «Сумма» – Novoport Holding (50,1% акций). Отдельно «Транснефти» через «дочку» принадлежит еще 10,5%, «Сумме» – 2,75%. Пакет в размере 5,3% находится в управлении ОАО «РЖД».

В апреле этого года Росимущество сообщало, что планы по приватизации Новороссийского порта в 2017 году сохраняются. Однако в бюджете на этот год доходы от продажи госдоли в НМТП не заложены.

### ИНТЕРФАКС; 2017.08.08; ВТОРОЙ ПОНТОН ДЛЯ ТРАНСПОРТИРОВКИ АРОК КРЫМСКОГО МОСТА ДОСТАВЛЕН В КЕРЧЬ

Вторая плавучая опора, предназначенная для транспортировки и подъема на фарватерные опоры арок Крымского моста, прибыла с завода в Севастополе в Керчь на технологическую площадку, сообщил информационный центр проекта во вторник.

«Плавопора на буксире и в сопровождении судов обеспечения вышла из Севастополя вечером 5 августа и преодолела расстояние в 190 морских миль», – говорится в пресс-релизе.

Первая плавопора, прибывшая в Керчь в начале августа, накануне перебазирована от глубоководной набережной керченского завода «Залив» в так называемый «ковш» – акваторию у керченской технологической площадки.

«Плавучим опорам еще предстоит пройти ряд тестовых испытаний», – отмечает инфоцентр «Крымский мост».

Понтоны созданы севастопольскими кораблестроителями специально для морской операции в проливе.

Каждая плавучая система – две идентичные плавопоры длиной более 60 метров, шириной 35 метров и высотой около 12 метров. В их основе – понтоны, объединенные по типу катамарана и снабженные специализированным палубным оборудованием.

Проектировщик плавсистемы – севастопольское ЦКБ «Коралл». Сама система построена «Севастопольским морским заводом» (филиал АО «Центр судоремонта «Звездочка» Объединенной судостроительной корпорации).

Арочные пролеты будут поочередно перевезены и смонтированы с помощью плавсистемы в проектное положение – сначала по железнодорожной части, затем – по автодорожной.

Операция пройдет в августе-сентябре в специально отведенные для этого календарные технологические «окна».

19-километровый Керченский мост станет самым длинным в России и соединит Крымский полуостров с материковой частью РФ автомобильной и железной дорогой.

Движение машин помосту откроется в декабре 2018 года, поездов – 1 декабря 2019 года.

Стоимость объекта составляет 227,9 млрд рублей в ценах соответствующих лет.

Генподрядчик строительства – компания «Стройгазмонтаж» Аркадия Ротенберга.

### ПРОВЭД; АНАСТАСИЯ ГЛАДКИХ; 2017.08.08; СЕВЕРО-ЗАПАД МОЖЕТ ОСТАТЬСЯ БЕЗ МАРШРУТОК В ФИНЛЯНДИЮ

На этот год финская сторона выдала российской вдвое меньше разрешений на нерегулярные перевозки между странами. И сейчас перевозчикам грозит коллапс: с каждым днем так называемых «дозволов» становится все меньше, и, возможно, они закончатся ещё до наступления осени. Что делать потом – непонятно. Разрешить ситуацию может только **Минтранс**, организовав переговоры по вопросу предоставления дополнительных разрешений с Финляндией. Но пока неясно, собирается ли он это делать.

Компаниям, осуществляющим регулярные перевозки между Россией и Финляндией – например, Lux Express и Ecolines, − «дозволы» не нужны. А вот тем, кто набирает маршрутку пассажиров, едущих на паром или в аэропорт Хельсинки, под каждую поездку нужно получать разрешение в АСМАП.

«В этом году России дали около 3 700 разрешений на нерегулярные перевозки, а в прошлом году их было 8 000, − рассказывает ПРОВЭД один из перевозчиков. − Мы вчера получали разрешение, и их уже оставалось около 180. Так что не факт, что хватит хотя бы до сентября. Мы стараемся ездить теперь каждый день, потому что «дозволы» быстро заканчиваются».

«Если в процессе перевозки меняется хотя бы один пассажир, то уже нужно разрешение. Если его нет, то штраф в районе 450 евро. Само разрешение стоит примерно 350 рублей, − говорит другой перевозчик, организующий шоп-туры и не меняющий состав пассажиров в пути. − Если мы поехали группой, я высадил пассажиров погулять, и один решил не возвращаться, я не могу вернуться без него. Либо заплачу за него штраф, если у меня не было при этом разрешения. Для многих наступают какие-то тяжелые времена. Если у парка, скажем, 7 микроавтобусов, то в месяц требуется примерно 30-50 «дозволов».

При этом восьмиместным автомобилям (и менее крупным) разрешение не нужно, даже если пассажиры в пути меняются. «Заставляют людей уходить в тень», − говорит перевозчик.

В конце июля АСМАП на своем сайте сообщила, что полученные от финляндской стороны на текущий год разрешения на нерегулярные перевозки пассажиров заканчиваются, и призвала перевозчиков заранее узнавать об их наличии.

«По моему ощущению, нас пытаются придавить рейсовые перевозчики, чтобы мы тоже перешли на регулярную перевозку, а с этим связаны затраты. Стоимость билетов, соответственно, вырастет. Сейчас мы им очень мешаем. Мы возим пассажиров в аэропорт, на паром, по адресам. Они хотят, чтобы мы не были заказными, а вставали на рейс и возили людей, например, центр-центр. Чтобы мы не оказывали услугу по развозке. Получается, что тут и интерес финской стороны, чтобы их таксисты, скажем, могли зарабатывать и иностранные компании-перевозчики», − рассказывает владелец небольшого автопарка.

«В соответствии со 112-ым постановлением «Об утверждении Правил перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом» заказные перевозки легальны. При этом мы не обязаны устанавливать ни время отправления, ни количество совершаемых за день рейсов, ни четкий маршрут. Пассажиры у нас заказывают места, туроператоры», − добавляют в компании.

Ситуацию с разрешениями прокомментировал Александр Дацюк, глава филиала АСМАП по СЗФО:

«Да, разрешений действительно осталось мало. Очень мало. **Минтранс** России вел переговоры с Финляндией, и они договорились на то количество разрешений, которое есть. Насколько я знаю, перевозчики, которые пользуются этими разрешениями, направили в **Минтранс** письма с просьбой получить дополнительные разрешения. Администрация АСМАП направила в ведомство аналогичное письмо. Остается ждать от него решения.

У петербургских пассажирских перевозчиков такой инцидент впервые. Но по другим направлениям перевозок мы часто сталкиваемся с проблемой нехватки разрешений. И точно так же мы обращаемся в **Минтранс** с запросом договориться о новых квотах. Из последнего – **Минтранс** договорился на дополнительные разрешения с казахской стороной.

Что до ограничения конкуренции, на которую намекают перевозчики, я бы сказал, что не нужно оправдывать свои проблемы происками других предприятий. Регулярным перевозчикам разрешения не требуются. А отдельные компании под видом заказных перевозок, для которых требуются разрешения, совершают регулярные.

На недавнем совещании с Росавтотрансом было сказано, что ни одна подобная компания не подала заявку на организацию регулярных маршрутов».

Получить комментарий по проблеме от **Минтранса** ПРОВЭД пока не удалось.

### ИНТЕРФАКС-НЕДВИЖИМОСТЬ; 2017.08.08; КИТАЙЦЫ ПОДГОТОВИЛИ ДВА ПРОЕКТА МОСТА ЧЕРЕЗ РЕКУ ЛЕНУ В ЯКУТИИ

Китайская компания Sinohydro (принадлежит PowerChina International Group) завершила разработку вариантов строительства мостового перехода через реку Лену в районе Якутска.

Как сообщает пресс-служба регионального министерства инвестиционного развития и предпринимательства, данный проект был презентован во вторник заместителю секретаря Совбеза РФ Сергею Вахрукову.

Китайский партнер предлагает два варианта конструкции моста – вантовый или со сквозными фермами (фермы используются в основном для перекрытия больших пролётов с целью уменьшения расхода применяемых материалов и облегчения конструкций).

Изначально предполагалось, что общая длина моста и подъездных путей составит порядка 21 км. По словам китайских проектировщиков, общая длина моста, спроектированного ими, составит 18,3 км, из них 8,5 км – это сам мостовой переход, а 9,8 км – подъездные пути эстакадного типа. Длина пролетов мостового перехода в самой широкой части составит 308 м, в более узких – от 120 до 154 м. При этом максимальная высота от кромки воды до автомобильной дороги, проходящей по мосту, составит порядка 17 м.

«Затягивать реализацию проекта нельзя. Однако надо понимать, что один бюджет не сможет вытянуть столь крупный проект – нам нужен инвестор», – отметил в ходе презентации С.Вахруков.

Ранее сообщалось, что власти Якутии рассчитывают в сентябре в рамках третьего ВЭФ подписать концессионное соглашение с Sinohydro по проекту строительства моста через Лену. Эта компания рассматривается в качестве основного возможного инвестора проекта.

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

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

В прошлом году проект оценивался в 56 млрд рублей.

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

### КОММЕРСАНТ; НАТАЛЬЯ СКОРЛЫГИНА; 2017.08.09; КРЫМ ПОКА ПОЕЗДИТ НА ТЕПЛОВОЗАХ

Бюджет сэкономит на электрификации железных дорог полуострова

Как и предполагал “Ъ”, правительство решило электрифицировать железные дороги Крыма по наиболее экономному сценарию: до 2019 года будет потрачено лишь 4,4 млрд руб. на небольшой участок от Керченского моста до станции Багерово близ Керчи. Дальнейшая электрификация до Джанкоя будет осуществляться по мере наличия средств в госбюджете. По мнению экспертов, сдержанное инвестирование позволит избежать ошибок в оценке востребованной мощности и излишней нагрузки на бюджет.

Правительство согласилось с предложением **Минтранса** по объему и финансированию электрификации железных дорог Крыма до 2020 года. В стенограмме прошедшего 4 августа совещания о состоянии и перспективах развития промышленности Крыма и Севастополя в Феодосии зафиксированы слова премьера Дмитрия Медведева об «электрификации на переменном токе участка станция Тамань-Пассажирская–транспортный переход через Керченский пролив–Джанкой с ответвлением на Феодосию (это первый этап) и электрификации на переменном токе участка станция Тамань-Пассажирская–транспортный переход через Керченский пролив–Багерово (4,4 млрд руб.)». Премьер сообщил, что такое направление в числе прочих указано в поручении по расходам бюджета на 2018–2020 годы по Крыму и Севастополю, подписанного им по итогам совещания 27 июля. Источники “Ъ” поясняют, что пункт об электрификации 18-километрового участка от моста до Багерово содержится и в протоколе этого совещания.

Как писал “Ъ” 31 июля, наиболее экономный вариант электрификации – от Керченского моста до Багерово близ Керчи – был предложен как основной **Минтрансом**, ОАО РЖД и ФГУП «Крымские железные дороги» в середине июля. Он обойдется всего в 3,9 млрд руб. без учета затрат на техприсоединение тяговой подстанции к сетям «Крымэнерго». Источником финансирования должна выступить экономия бюджетных средств на проекте развития сухогрузного района порта Тамань (это потребует внесения изменений в ФЦП «Развитие транспортной системы России (2010–2020 годы)» и «Социально-экономическое развитие Крыма и Севастополя до 2020 года»). ОАО РЖД ранее оценивало потенциал такой экономии в 4,2 млрд руб. (из 10 млрд руб., необходимых на полное развитие станции), следует из протокола совещания в **Минтрансе** от 9 июня (есть у “Ъ”). Но сам факт экономии возникает за счет остатка средств бюджета не ранее 2020 года, поэтому понадобится дополнительное выделение 4,4 млрд руб. в 2018–2020 годах.

Первый этап станет частью проекта электрификации на переменном токе железнодорожных путей от станции Тамань-Пассажирская до Джанкоя. Его стоимость ранее оценивалась ОАО РЖД в 35 млрд руб. Этот проект решено разбить на этапы и после электрификации участка до Багерово, которая должна завершиться в 2019 году, реализовывать в 2020–2025 годах по мере возникновения средств в бюджете.

Точечное движение по минимальным границам инвестиций с ориентацией на максимально быстрый ввод объектов – единственный рациональный выбор, полагает глава «Infoline-Аналитики» Михаил Бурмистров. В противном случае, считает эксперт, можно получить неоправданные траты, невостребованную или недостроенную инфраструктуру и, главное, отсутствие финансовых ресурсов для расшивки узких мест в решении инфраструктурных проблем Крыма. В Минэкономики “Ъ” пояснили, что решение об электрификации до Багерово «требует внесений изменений в ФЦП и сейчас идет работа над внесением корректировок». В аппарате вице-премьера Дмитрия Козака “Ъ” перенаправили в **Минтранс**, где комментариев не дали.

### ИНТЕРФАКС; 2017.08.08; СОВЕТ ДИРЕКТОРОВ РЖД РАСШИРЕН ДО 13 ЧЕЛОВЕК ЗА СЧЕТ ГЛАВЫ РОСАГРОЛИЗИНГА

Генеральный директор «Росагролизинга» Валерий Назаров вошел в совет директоров ОАО «Российские железные дороги», став тринадцатым его членом.

Правительство РФ опубликовало соответствующее распоряжение на своем сайте.

Кроме того, замглавы министерства экономического развития РФ Станислав Воскресенский сменил в совете своего бывшего коллегу Николая Подгузова, занимавшего в ведомстве такую же должность. Последний недавно был назначен руководителем ФГУП «Почта России» вместо Дмитрия Страшнова. «Ведомости» ранее писали, что С.Воскресенский будет отвечать в Минэкономразвития за тему ж/д транспорта.

Курирующий эту отрасль замглавы **Минтранса** РФ Алан **Лушников** сменил в совете своего предшественника на этом посту Алексея Цыденова, который весной был назначен временно исполняющим обязанности главы Бурятии.

Остальные 10 членов совета директоров монополии остались прежними: вице-премьер РФ Аркадий **Дворкович**, президент РЖД Олег Белозеров, руководитель Российского фонда прямых инвестиций Кирилл Дмитриев, председатель наблюдательного совета государственной корпорации «Фонд содействия реформированию жилищно-коммунального хозяйства» Сергей Степашин, замглавы Минфина Андрей **Иванов**, владелец группы «ЕСН» Григорий Березкин, бывший председатель правления Deutsche Bahn Хартмут Медорн, главы советов директоров «Русской холдинговой компании» Александр Рязанов и группы «Каскол» Сергей Недорослев, генеральный директор Агентства по рекапитализации инфраструктурных и долгосрочных активов Василий Сидоров.

Утверждение совета директоров РЖД в 2017 г. затянулось из-за перехода Н.Подгузова в «Почту России», сообщал ранее «Интерфаксу» А.**Дворкович**, руководивший этим органом управления в предыдущем составе.

Чистая прибыль «Российских железных дорог» за 2016 г. была распределена следующим образом: 5% (325 млн руб.) пошло в резервный фонд компании, почти 80% (5,147 млрд руб.) – на дивиденды, около 16% (102,8 млн руб.) – оставлено в распоряжении перевозчика. При этом 5,142 млрд руб. дивидендов будет выплачено на обыкновенные акции, 5 млн руб. – на привилегированные. Аудитором на 2017 г. утверждено ООО «Эрнст энд Янг».

### RNS; 2017.08.08; ПАССАЖИРОПОТОК МЦК ПО ИТОГАМ ПЕРВОГО ГОДА РАБОТЫ МОЖЕТ СОСТАВИТЬ 100 МЛН ЧЕЛОВЕК

К сентябрю 2017 года – за первый год работы – услугами МЦК воспользуются 95–100 млн пассажиров, прогнозирует руководитель департамента транспорта и развития дорожно-транспортной инфраструктуры Максим Ликсутов.

«Мы прогнозируем, что за первый год работы будет перевезено 95–100 млн пассажиров. За 2018 год прогноз – 120–130 млн пассажиров», – сказал Ликсутов.

«На Московском центральном кольце на 7 августа перевезено 87,7 млн пассажиров с начала эксплуатации кольца», – сказал он.

Ежедневно, по его словам, МЦК пользуются 300 тыс. пассажиров.

Движение по Московской кольцевой железной дороге было запущено 10 сентября 2016 года.

### ИНТЕРФАКС; 2017.08.08; РЖД НАЧАЛИ ПРОПУСКАТЬ ГРУЗОВЫЕ ПОЕЗДА В ПРИМОРЬЕ, НО ПРИОРИТЕТ У ПАССАЖИРСКИХ

ОАО «Российские железные дороги» (РЖД) начало пропускать грузовые поезда в Приморье после восстановления размытых ливнями путей на двух участках Транссибирской магистрали, сообщил «Интерфаксу» представитель пресс-службы Дальневосточной железной дороги (филиал ОАО «Российские железные дороги»).

Во вторник 10:20 мск движение поездов в обоих направлениях на участке Уссурийск-Владивосток было возобновлено. В то же время приоритет отдается пассажирским составам, уточнил собеседник агентства.

Все задержанные пассажирские поезда отправлены по назначению, в свою очередь сообщили РЖД. Из Хабаровска составы отправляются по расписанию. Продажа билетов осуществляется без ограничений по всем направлениям.

Грузовое движение было приостановлено из-за паводка. Всего на сети остановлены около 80 грузовых поездов, следующих на Дальний Восток, сообщило во вторник корпоративное издание монополии.

Сейчас железнодорожники продолжают ликвидировать последствия размывов пути. На месте ЧП работают восстановительные поезда. Задействовано более 600 человек, в том числе 100 военнослужащих.

Кроме того, продолжаются работы по восстановлению пути и искусственных сооружений на участке Барановский-Хасан в направлении границы РФ с КНДР.

Как сообщалось ранее, 6 августа в 23:45 мск на участках Баневурово-Барановский и Раздольное-Кипарисово (между Уссурийском и Владивостоком), а также Оленевод-Виневитино (в направлении Хасана) движение поездов было приостановлено из-за размыва верхнего строения пути после сильнейших ливней. 7 августа, всего за сутки, на станции Уссурийск выпало более двух месячных норм осадков.

«По утверждению специалистов дорожной геофизической станции, это максимальное значение за все время наблюдений», – уточняют РЖД. На реках Хасанского, Уссурийского и Надеждинского районов отмечается интенсивный подъем воды в реках. На хасанском направлении, помимо многочисленных размывов насыпи, произошел сход селевого грязекаменного потока на протяжении 75 метров, смыто 2 пролета железобетонного моста.

### ТАСС; 2017.08.08; ФГК В ИЮЛЕ СОХРАНИЛА ОБЪЕМ ПЕРЕВОЗОК ГРУЗОВ НА УРОВНЕ ПРОШЛОГО ГОДА – 17 МЛН ТОНН

АО «Федеральная грузовая компания» (ФГК, дочерняя компания ОАО «РЖД») в июле 2017 г. перевезло 17 млн тонн грузов, что соответствует показателю аналогичного периода 2016 года, говорится в сообщении компании.

Грузооборот ФГК в июле вырос на 7% – до 36 млрд т-км, среднесуточная погрузка составила 8,4 тыс. вагонов.

В июле ФГК увеличила перевозки основных сырьевых и промышленных грузов – каменного угля, черных металлов, лесных грузов, лома черных металлов, метизов и других. Объем перевозок в сегменте нефтепродуктов увеличился в 2,5 раза и достиг 758 тыс. тонн. Объем погрузки в полувагоны ФГК металлолома вырос на 55% (203 тыс. тонн), черных металлов – на 7% (934 тыс. тонн), каменного угля – на 5% (7,3 млн тонн). Перевозки в крытых вагонах АО «ФГК» приросли за счет: продуктов перемола – в 2,7 раза (52 тыс. тонн), лесных грузов – в 2,2 раза (127 тыс. тонн), минерально-строительных грузов – в 1,1 раза (227 тыс. тонн). Рост объема перевозок на платформах АО «ФГК» отмечен в сегменте перевозок метизов – в 2,3 раза (9,6 тыс. тонн), строительных грузов – в 1,8 раза (26 тыс. тонн).

По итогам работы ФГК в июле 2017 года доля компании на рынке перевозок грузов на сети российских железных дорог составила 14,5%, доля по грузообороту – 17%.

Реклама 30

АО «Федеральная грузовая компания» является одним из крупнейших грузовых железнодорожных операторов в России. Основным видом деятельности компании является предоставление собственного подвижного состава под перевозки, а также оказание транспортно-экспедиционных услуг. Объем перевозок в 2016 г. составил 187 млн т (рост на 13% к 2015 г.).

### ИНТЕРФАКС; 2017.08.08; РЖД В ОКТЯБРЕ ЗАПУСТЯТ ДОПОЛНИТЕЛЬНЫЕ «САПСАНЫ» С ПРИБЫТИЕМ ПОСЛЕ ПОЛУНОЧИ

ОАО «Российские железные дороги» с 4 октября запускает между Москвой и Санкт-Петербургом дополнительные «Сапсаны», которые будут отправляться в обе стороны поздним вечером и прибывать после полуночи.

Тем самым компания, согласно ее сообщению, стремится удовлетворить повышенный спрос на перевозки этими высокоскоростными поездами.

В обе стороны составы будут отправляться ежедневно в 21:00 мск и прибывать в Санкт-Петербург в 00:42 мск следующего дня, в Москву – в 00:58 мск. При этом поезда будут делать только одну остановку – в Твери. Продажа билетов уже открыта.

В результате число рейсов «Сапсанов» увеличится до 14 пар, а в «пиковые периоды» (например, по понедельникам, пятницам, субботам и воскресеньям) – до 16.

В апреле замглавы департамента по управлению бизнес-блоком «Пассажирские перевозки» «Российских железных дорог» Максим Шнейдер говорил «Интерфаксу», что компания рассматривает идею запуска на петербургском направлении «Сапсанов», которые отправлялись бы поздним вечером или ранним утром. «Мы обсуждаем возможность более позднего и более раннего отправления. Мы не исключаем, что поезда начнут прибывать за «нулями», и ожидаем, что это будет востребовано у пассажиров не менее, чем востребовано прибытие самолетов в аэропорты (назначения – ИФ) после «нулей», – отмечал менеджер.

«Если пассажир нам говорит, что готов заплатить – почему не дать ему эту возможность? Пусть работает, сколько хочет: может, ему надо поужинать, провести встречу? В районе девяти-десяти часов вечера он сможет сесть в «Сапсан», чтобы у нас отдохнуть и потом добраться домой на такси. Поезд в 5:40 мск заполняется более чем на 70-80%. Хотя многие скептики говорили, что никто не подъедет к такому «Сапсану»: в (это время – ИФ) никакой общественный транспорт еще не работает», – добавлял он.

При этом М.Шнейдер сообщал, что РЖД прорабатывают с производителем поездов – немецким концерном Siemens – «вопрос кардинального изменения системы освещения «Сапсанов», чтобы в утренние и поздние вечерние часы «дать иной свет, который позволит пассажиру отдыхать». «Яркий свет сегодня стандартный во всех поездах в мире. Мы же говорим, что хотим давать именно в те часы, когда человек хочет поспать, тот свет, который будет востребован», – говорил он.

Минувшей зимой менеджер заявлял, что монополия планирует купить дополнительные «Сапсаны». Сейчас у РЖД 16 таких составов. Компания использует их, в том числе, в сдвоенном режиме. В 2016 г. перевозки выросли на 37,4%, до 4,8 млн человек и продолжают увеличиваться (в I полугодии 2017 г. – на 8,5%, в июне, в частности, – на 8%). Занятость мест приближается к 100%, заявляла компания.

### ИНТЕРФАКС; 2017.08.09; СУДОХОДСТВО ОГРАНИЧАТ НА НЕСКОЛЬКО ЧАСОВ В РАЙОНЕ СТРОЯЩЕГОСЯ КРЫМСКОГО МОСТА

Судоходство будет ограничено в среду в районе строительства Крымского моста из-за подготовки к морской операции по транспортировке арок объекта к фарватеру.

«Запретить с 6:00 до 18:00 местного времени 9 августа плавание всех кораблей и судов (...) в районе строительства «Транспортного перехода через Керченский пролив» в акватории Керченского пролива», – говорится в распоряжении капитана морского порта «Керчь», которым располагает «Интерфакс».

Запрет не касается кораблей и судов ВМФ, федеральных органов безопасности, а также судов, участвующих в технологическом процессе строительства моста.

Информационный центр «Крымский мост» пояснил, что введенные ограничения связаны с «подготовительными работами перед доставкой арочных пролетов моста к фарватеру».

«Монтаж арок на опоры запланирован на август-сентябрь этого года. Морская операция по транспортировке и подъему арок моста – технически сложный и уникальный процесс. Приказом **Минтранса** заблаговременно были определены «временные окна» для операции с перекрытием канала до 72 часов», – сообщил инфоцентр.

**Минтранс** России подчеркивает, что ограничения не окажут «существенного влияния на транзит судов в этом районе».

19-километровый Керченский мост станет самым длинным в России и соединит Крымский полуостров с материковой частью РФ автомобильной и железной дорогой. Движение машин по мосту откроется в декабре 2018 года, поездов – 1 декабря 2019 года. Стоимость объекта составляет 227,9 млрд рублей в ценах соответствующих лет. Генподрядчик строительства – компания «Стройгазмонтаж» Аркадия Ротенберга.

### КОММЕРСАНТ; КОНСТАНТИН ВАЛЯКИН; АЛЕКСАНДР ЧЕРНЫХ; 2017.08.09; ПРЕДПОЛЕТНЫЙ АНАЛИЗ

Правозащитники и профсоюзы выступили против дискриминации пилотов с ВИЧ

Сразу три организации, защищающие права людей с ВИЧ, обратились в **Минтранс** с открытым письмом. Они просят не принимать закон, обязывающий пилотов, бортпроводников и диспетчеров при устройстве на работу предоставлять результаты анализов на ВИЧ и гепатиты. Правозащитники называют требования «избыточными и неэффективными», а профсоюзы обещают не допустить принятия закона. В **Минтрансе** обращение пока не получили и сочли преждевременным комментировать отдельные положения законопроекта, находящегося в стадии обсуждения.

**Минтранс** России в конце июля опубликовал проект изменения процедуры поступления на летную работу или восстановления на ней. Ведомство хочет, чтобы члены экипажа и авиадиспетчеры предъявляли «заключения врача-психиатра и нарколога, результаты исследований крови: на ВИЧ-инфекцию, маркеры вирусного гепатита В и С, результаты исследования на наличие в организме наркотических средств». Общественное обсуждение поправок должно было закончиться вчера, 8 августа. В последний день свою коллективную позицию высказали три профильные организации: «Вместе против гепатита», «Коалиция по готовности к лечению» и НП «Е.В.А.». Они просят отказаться от требований проверки на ВИЧ-инфекцию и гепатиты В и С, поскольку «заболевания не влияют на способность выполнять должностные обязанности членами экипажа воздушного судна и сотрудниками наземных служб». Заместитель директора НП «Е.В.А.» Алексей Лахов заявил “Ъ”, что поправка дискриминирует и стигматизирует людей с ВИЧ. «Отказывать в работе из-за этого диагноза противоречит Конституции. Но практика показывает, что обычно заболевание выступает ограничением при приеме на работу»,– отметил он. Господин Лахов подчеркнул, что у современных препаратов, назначаемых при ВИЧ и гепатитах, практически отсутствуют побочные эффекты, которые могли бы помешать работе: «Если пилот следит за здоровьем и принимает терапию, то вероятность, что ему во время полета из-за ВИЧ станет плохо, не выше, чем внезапный сердечный приступ». Напомним, в марте 2017 года Верховный суд РФ отменил норму **Минтранса**, запрещавшую ВИЧ-положительным работать бортпроводниками. Ранее ВС разрешил летать пилотам с ВИЧ.

Президент Конфедерации труда России (КТР) Борис Кравченко подтверждает, что упомянутые заболевания «никак не влияют на способность вождения воздушных судов и их наземного сопровождения». «Дискриминационные меры должны быть полностью исключены,– сказал он, добавив, что Россия испытывает нехватку пилотов гражданской авиации.– Нельзя, чтобы в результате непродуманных действий чиновников усилился этот дефицит». Ранее “Ъ” сообщал, что авиакомпании РФ жалуются на утечку кадров за рубеж (см. номер от 27 июля).

«Работодатель должен заниматься профилактикой ВИЧ и гепатитов, а также поддержкой заболевших сотрудников,– сказал господин Кравченко.– Такие методики разработаны Международной организацией труда, в России мы успешно внедрили их в металлургии, среди моряков». Также глава КТР напомнил, что по закону любой ведомственный приказ, касающийся условий работы, должен быть одобрен Российской трехсторонней комиссией по регулированию социально-трудовых отношений. «Профсоюзы точно выступят против, думаю, и работодатели нас поддержат»,– сказал Борис Кравченко.

В **Минтрансе** вчера сообщили “Ъ”, что пока не получали обращения: «Проект документа проходит процедуру публичного обсуждения, комментировать подробности отдельных положений пока преждевременно».

### КОММЕРСАНТ; ЕЛИЗАВЕТА КУЗНЕЦОВА; АНДРЕЙ РАЙСКИЙ; 2017.08.09; BOEING И AIRBUS ПРИТОРМОЗЯТ НА ВВОЗЕ

Правительство готово поднять пошлины на иностранные самолеты

Минпромторг готов уже с 2019 году повышать пошлины на иностранные самолеты, конкурирующие с российскими SSJ 100 и МС-21. Сейчас самолеты на 50–300 кресел могут ввозиться с нулевой пошлиной и без НДС. Но авиакомпании РФ продолжают наращивать парк зарубежной авиатехники: с июля 2016 года ее количество выросло на 16%. Источники “Ъ” в авиакомпаниях к инициативе отнеслись с недоумением, отметив, что SSJ 100 выпускается в ограниченных количествах, а МС-21 только приступил к испытаниям.

Россия планирует в конце 2019 года отменить льготные ставки пошлин на временный ввоз иностранных самолетов – конкурентов российских Sukhoi Superjet 100 и МС-21, сообщил «Интерфакс» со ссылкой на Минпромторг. Речь идет о самолетах массой от 20 до 90 тонн вместимостью 50–300 мест. Сейчас для них действуют нулевые пошлины, введенные комиссией Таможенного союза в 2010 году. Это может затронуть самые распространенные модели – Airbus 319/320/321 (сейчас в России летает 262 таких самолета) и Boeing-737 разных модификаций (172 самолета), а также бразильские Embraer (E-170 и E-175).

О планах отменить льготы в воскресенье говорил вице-премьер Дмитрий Рогозин телеканалу «Россия 1». По его мнению, авиаперевозки сейчас «на игле иностранного авиапрома», а авиакомпании «платят за рубеж 470 млрд руб.», что является «оскорблением нации, авиационной державы». Но вице-премьер признал, что российский авиапром выпускает «30 самолетов в год – в 25 раз меньше», чем Airbus или Boeing. Чиновник считает, что авиапроизводители РФ уже к 2025 году будут выпускать 110 самолетов в год. Льготы, по его словам, будут отменяться «по мере появления российских самолетов», то есть «с 2019 года».

Сейчас в РФ можно ввозить самолеты на 50–300 кресел с нулевой пошлиной (но с уплатой НДС), до обнуления пошлина составляла 7,5–15,6%. До конца 2018 года для самолетов действует таможенная процедура временного ввоза с условным освобождением (полным или частичным) от пошлин, налогов и без мер нетарифного регулирования (но с последующим помещением под процедуру реэкспорта). По данным “Ъ”, год назад перевозчики РФ эксплуатировали 491 иностранный самолет, на начало июля 2017 года их число выросло на 16%, до 570 машин.

В Минпромторге полагают, что отмена льгот по временному ввозу и повышение пошлин «установит таможенно-тарифную защиту внутреннего рынка в интересах российских воздушных судов – SSJ 100 удлиненной версии и МС-21–300», серийное производство которого запланировано на 2019 год. В итоге объемы их продаж вырастут, а лизинговым компаниям будет проще искать потребителей. В **Минтрансе** “Ъ” сообщили, что с Минпромторгом и Минэкономики проработают «сбалансированное решение с учетом представленных предложений». Продление срока временного ввоза по-прежнему актуально для авиакомпаний РФ, считают в **Минтрансе**, пока на рынок не вышел МС-21. В Минэкономики сообщили “Ъ”, что инициатива поступила и будет рассмотрена комиссией по таможенно-тарифному регулированию.

Возможное введение пошлин на самолеты не нарушит обязательств РФ перед ВТО. Юрист адвокатского бюро А2 Максим Сафиулин говорит, что при вступлении в организацию РФ взяла на себя обязательства в течение семи лет (до 2019 года) снизить ввозные пошлины на лайнеры до 12% и на дальнемагистральные широкофюзеляжные самолеты до 7,5%. «Чтобы не провоцировать крупнейших мировых производителей к обращению в суд ВТО, достаточно просто отменить льготы – это позволит российским авиастроителям получить весомое, но не нарушающее требований организации преимущество»,– говорит юрист.

Но источники “Ъ” в авиакомпаниях к идеям правительства отнеслись с недоумением. Собеседник “Ъ” в одной из крупных авиакомпаний считает, что отмена льготы спровоцирует резкий рост расходов перевозчиков РФ, они окажутся в заведомо невыгодном положении по сравнению с иностранными авиакомпаниями, которые такие пошлины не платят. Другой источник “Ъ” считает, что эти планы «очень преждевременны», поскольку выпуск SSJ 100 «весьма ограничен» и наращиваться не будет. Глава Объединенной авиастроительной корпорации Юрий Слюсарь сообщал в интервью “Ъ” 18 июля, что «надо выйти на уровень производства 30–40 SSJ 100 в год» и большие объемы нецелесообразны. МС-21 «только начал испытания, и до сих пор неясно, будут ли характеристики самолета таким же экономически эффективными, как у его зарубежных аналогов, а послепродажное обслуживание – стабильным и доступным по цене», отметил источник “Ъ”.

### ИНТЕРФАКС; 2017.08.08; МЕДВЕДЕВ УЗНАЛ, КАК ИДЕТ МОДЕРНИЗАЦИЯ АЭРОПОРТА ВОЛГОГРАДА К ЧМ ПО ФУТБОЛУ

Премьер-министр РФ Дмитрий Медведев во вторник ознакомился с ходом работ по модернизации аэропорта Волгограда к Чемпионату мира по футболу 2018 года.

Как рассказал главе правительства губернатор Волгоградской области Андрей Бочаров, с учетом строительства нового терминала пропускная способность аэропорта составит 4,5 млн пассажиров в год, а в ближайшее время приблизится к одному миллиону.

Он отметил, что в аэропорту устанавливается самое современное навигационное оборудование, которое сделает его всепогодным как столичные аэропорты.

Реконструкция проводится с учетом требований ФИФА, согласно которым пропускная способность аэропорта должна составить 1450 человек в час, в том числе 450 человек по международным авиалиниям.

По словам губернатора, эти показатели удастся даже превысить.

Как сообщил А.Бочаров, к 9 мая 2018 года в международном аэропорту «Волгоград» планируется завершить строительство терминала В, а также перепланировку и ремонт терминала А – для внутренних воздушных линий.

Здание нового терминала будет приспособлено для обслуживания маломобильных групп пассажиров.

Из аэропорта будет налажено железнодорожное и автобусное сообщение с Волгоградом.

Общая строительная готовность объекта сегодня составляет почти 70%.

### ТАСС; 2017.08.08; ИЗ ПЕРМИ ВОЗОБНОВЛЯЮТСЯ ПРЯМЫЕ ПЕРЕЛЕТЫ ДО НОВОСИБИРСКА

Авиакомпания S7 возобновляет прямые перелеты из Перми в Новосибирск. Продажа билетов на рейсы в этом направлении открыта во вторник, сообщила пресс– служба пермского аэропорта Большое Савино.

«Перелеты будут осуществляться с 1 сентября 2017 года два раза в неделю на воздушном судне типа Embraer-170. Стоимость перелета Пермь – Новосибирск составит от 5555 рублей на одного пассажира, включая все таксы и сборы», – уточнили в аэропорту.

Ранее перелеты по маршруту Пермь – Новосибирск – Пермь выполняла авиакомпания «ЮВТ Аэро». В 2016 году пассажиропоток по этому направлению составил 1039 человек, с января по июнь 2017 года – 594 человека.

На прошлой неделе авиакомпания «Оренбуржье» также открыла продажу билетов на прямые рейсы из Перми в Киров. Эти рейсы, по данным аэропорта, являются субсидированными.

### ТАСС; 2017.08.08; АВИАКОМПАНИЯ «ОРЕНБУРЖЬЕ» ВВОДИТ РЕЙСЫ ИЗ КАЗАНИ В ПЕНЗУ

Авиакомпания «Оренбуржье» с 15 августа начнет выполнять рейсы в Пензу из международного аэропорта Казань, сообщила пресс-служба казанского аэропорта во вторник.

«Авиакомпания «Оренбуржье» 15 августа приступает к полетам из Казани в Пензу. Рейсы на двухмоторном современном самолете L-410 будут выполняться пять раз в неделю: по вторникам, средам, четвергам, пятницам и воскресеньям», – отмечается в сообщении.

Основной объем перевозок региональной авиакомпании «Оренбуржье» (ГУП Оренбургской области «Аэропорт Оренбург») приходится на 17-местные воздушные суда L-410, а также 12-местные Ан-2. За первые шесть месяцев 2017 года авиакомпания «Оренбуржье» перевезла 37,297 тыс. пассажиров.

Пассажиропоток аэропорта Казани в первом полугодии 2017 года увеличился на 37% по сравнению с аналогичным периодом прошлого года и составил 1,090 млн пассажиров. Маршрутная сеть аэропорта в 2016 году насчитывала 65 направлений, из них 31 – международные.