**16 ФЕВРАЛЯ 2018**

**Вернуться в оглавление**

|  |
| --- |
| **Публикации** |

### ТАСС; КСЕНИЯ АЛЕЙНИКОВА; МАРИЯ АМИРДЖАНЯН; 2018.02.15; СОКОЛОВ: РАБОТА НА ЭКСПЕРТНОМ УРОВНЕ ПО СОЗДАНИЮ АНАЛОГА МАК ЗАВЕРШЕНА

О ходе расследования катастрофы Ан-148, перспективах авиасообщения с Египтом и создании евразийского аналога МАК в интервью ТАСС рассказал **министр транспорта РФ** Максим **Соколов**

— Максим Юрьевич, сейчас уже приобретает конкретные черты перспектива возобновления авиасообщения с Каиром. В этой связи, возможно, есть компании, помимо «Аэрофлота» и Egypt Air, которые выражали заинтересованность в выполнении рейсов в Каир, в получении разрешения на эти рейсы? Возможно ли увеличение количества перевозчиков на этом маршруте?

— Действующим соглашением о воздушном сообщении с Каиром, которое, естественно, никогда не денонсировалось, предусмотрено по одному назначенному перевозчику на этом направлении. Соответственно, от республики Египет это Egypt Air, от России - это «Аэрофлот». Пока никакие другие компании к нам с этой инициативой не обращались, и оснований проводить переговоры с властями Египта на эту тему нет. Частота рейсов планируется в неделю в районе пяти. Три из них - это «Египетские авиалинии» и два - «Аэрофлот». Я подтверждаю предыдущую информацию о том, что полеты должны начаться во второй половине февраля. До конца февраля, очевидно, в расписание будут поставлены либо «Египетские авиалинии», либо «Аэрофлот». Сейчас идут процедуры подписания договоров специализированными организациями, после которых **Росавиаци**я сразу выдаст техническое разрешение на возобновление полетов.

— Могут ли в соглашение о воздушном сообщении быть внесены какие-то изменения?

— Для этого потребуются, конечно, переговоры с нашими коллегами из авиационных властей Египта, но пока оснований для проведения таких переговоров нет. Потому что авиакомпании не просили нас об увеличении частот и о назначении новых перевозчиков. Теоретически это возможно.

— Хотелось бы поговорить про создание аналога Межгосударственного авиационного комитета (МАК). Когда эта организация начнет работу, как она может называться?

— Я как раз докладывал статус этого проекта на недавно состоявшемся межправительственном совете в Алма-Ате премьер-министрам всех пяти государств-участников Евразийского Союза. В целом сегодня работа на экспертном уровне уже завершена, текст согласован, и мы получили одобрение переходить к внутригосударственному процедурному согласованию. Рассчитываем, что к следующему межправительственному совету, который состоится в конце апреля, мы можем уже подготовить текст документа к подписанию и, возможно, оно состоится на этой площадке.

— А что это за документ?

— Это двухстороннее соглашение, то есть каждого государства с каждым, и в пятистороннем формате, о создании Международного бюро по расследованию авиационных происшествий, серьезных инцидентов, которое начнет свою жизнь с момента подписания первого двухстороннего соглашения. Пока все государства участвовали в процессе подготовки, и никто из них не отказался от дальнейшего подписания. Но соглашение будет открытым, к нему могут присоединиться и другие государства. Мы специально так его структурировали юридически, что к нему могут присоединиться и другие государства, которые будут согласны с теми правилами, подходами, изложенными в этом соглашении.

— Какие-то государства не из числа стран ЕАЭС выразили желание присоединиться?

— Пока нет. Предложений мы не получали.

— Что касается серьезных происшествий: была информация о том, что проводится проверка компании «Саратовские авиалинии» и аэропорта Домодедово. В какие сроки должны быть получены результаты проверки?

— Как правило, **Ространснадзор** досрочно оперативно проводит такие проверки. Как правило, срок составляет около недели, поэтому, как только результаты будут известны, мы в зависимости от результатов сразу отреагируем.

— Около недели именно от начала этих проверки?

— Да, а начало считается со следующих суток (после катастрофы - прим. ТАСС).

— По итогам проверок может быть приостановлена эксплуатация Ан-148?

— Мы никогда не говорили о необходимости приостановки эксплуатации данного типа судна. **Ространснадзор** всегда выдает предписание для проведения дополнительной проверки всех самолетов в парке авиакомпании, по типу которых произошла катастрофа, но это не связано с юридически значимым действием приостановки сертификата типа судна.

Когда мы получим предварительные результаты расшифровки биометрического звукового самописца, предварительные причины катастрофы, конечно же соберем экспертов по линии Минпромторга, ОАК, разработчика конструкторской документации - КБ «Антонов» для того, чтобы проанализировать полноту сегодняшних руководств по летной эксплуатации. В случае необходимости могут быть приняты какие-то решения о дополнении тех или иных пунктов РЛЭ (руководств по летной эксплуатации).

Пока оснований для приостановки сертификата типа судна нет никаких.

— По поводу голосового самописца Ан-148 - поддается ли он расшифровке и когда могут расшифровать?

— Вопрос скорее к Межгосударственному авиационному комитету, к следственным органам, которые ведут дознание, уже вернее даже следствие. В целом информацию, записанную на звуковом (бортовом - прим. ТАСС) самописце, удалось расшифровать. Она будет принята к рассмотрению причин катастрофы как Межгосударственным авиационным комитетом, так и следственными органами.

— Одна из тенденций прошедшего года - увеличение пассажиропотока. Когда может встать вопрос создания второго лоукостера?

— Этот вопрос должен поставить сам бизнес, поскольку бюджетных инвестиций мы не предполагаем исчислять. Вся необходимая нормативная база для создания лоукостера в принципе была сформирована, и мы видим, что «Победа» успешно функционирует, постоянно поток возрастает, он уже приблизился к 5 млн пассажиров в год. Это проект успешный, рентабельный. Сегодня диапазон цен достаточно большой, в том числе на маршруты обычных коммерческих перевозчиков, особенно с ведением нормы невозвратных и безбагажных билетов. Эта мера попала в самую десятку. «Победа» сразу снизила цены на такие билеты в два раза, с 999 до 499 рублей и продает 10-15% билетов по такому тарифу. И мы в целом видим падение цен на авиабилеты по прошлому году более чем на 4%, а в международном секторе даже больше 10%. Поэтому мы считаем, что все необходимые условия в нашем законодательстве созданы.

— То есть если второй лоукостер будет создан, то он будет частным?

— Он в любом случае будет частным. Государственный мы не предполагаем формировать, это точно.

— Когда вы ожидаете вступления в силу приказа **Минтранса**, который вводит аннулированние разрешения на международные перелеты для непунктуальных авиакомпаний?

— Он уже в принципе готов к направлению в Минюст для регистрации, которая, как правило, идет месяц. Если там не будет никаких юридических коллизий, то это будет сделано до начала летнего туристического сезона.

— Какие авиакомпании в первую очередь могут попасть под эту меру?

— Те, компании, которые не будут в полной мере соблюдать обязательств перед своими пассажирами.

— Перейдем к другим видам транспорта, в частности, к автомобилям. Каков объем сборов в системе «Платон» по итогам 2017 года? Каковы прогнозы на 2018 год?

— На начало 2018 года система собрала 42 млрд рублей. При тарифе 1,9 рубля за километр, его индексации в середине 2018 года по инфляции мы планируем, что в 2018 году этот сбор составит около 23 млрд рублей, в следующем 2019 году - около 25 млрд рублей, если не будут приниматься какие-либо другие решения.

— Никаких новаций пока не планируется, в частности, дифференциации тарифа в зависимости от состояния дороги?

— Дифференциация тарифов, в том числе скидки за масштабное использование этой системы крупными компаниями, целесообразно готовить одновременно с предложениями по сокращению льготного периода, льготного тарифа, который применяется сегодня. Когда такие предложения будут готовиться, соответственно, будет отработан и этот вопрос.

— На сколько, по Вашему мнению, целесообразно сократить льготный период?

— Пока такие решения не готовятся и не принимаются. Поэтому говорить об этом сегодня преждевременно.

— Вы неоднократно говорили, что ваше любимое транспортное средство - велосипед. Когда вы ожидаете введения в городах зон, где велосипеды будут иметь преимущество перед другими транспортными средствами?

— Велосипедисты будут наравне с остальными будут пользоваться всей шириной проезжей части дорогию Мы такие предложения в виде постановления правительства уже подготовили. Сейчас идет процесс обсуждения, и, если правительство согласится с нашей инициативой, то в скором времени такие велосипедные зоны, так же как пешеходные зоны, уже существующие в наших городах, могут появиться. Не исключено, что в течение этого года.

<http://tass.ru/forumsochi2018/articles/4963945>

### КОММЕРСАНТ; АНАСТАСИЯ ВЕДЕНЕЕВА; ОЛЬГА МОРДЮШЕНКО; 2018.02.16; ВАГОН, ВОДА И НЕФТЯНЫЕ ТРУБЫ

Грузопотоки распишут между видами транспорта

Как выяснил “Ъ”, правительство вернулось к идее разработки транспортно-экономического баланса, которого год назад требовали железнодорожные операторы. Теперь **Минтранс** разделит грузопотоки между разными видами транспорта, что должно разрешить конфликты вокруг перевозки нефтепродуктов. Эти споры недавно вышли на уровень президента: владелец UCL Владимир Лисин публично жаловался на скидки ОАО РЖД, лишающие речников выгодных грузов.

**Минтранс** выработал ответ речникам, жаловавшимся на недобросовестную конкуренцию ОАО РЖД, предоставляющего скидки на перевозку нефтегрузов на направлениях, дублирующих речные пути. Как рассказали источники “Ъ”, министр Максим **Соколов** предложил вице-премьеру Аркадию **Дворкович**у разработать транспортно-экономический баланс, распределив грузопотоки между речным, железнодорожным, автомобильным и трубопроводным транспортом. Представитель вице-премьера сообщила “Ъ”, что вопрос прорабатывается в профильном департаменте, в **Минтрансе** не ответили “Ъ”.

Борьба за высокодоходные нефтегрузы обострилась в 2017 году, когда ОАО РЖД дало скидку в 25% к тарифу на экспорт мазута и дизтоплива с Саратовского НПЗ. Водники сетовали, что потеря груза грозит им банкротством (см. “Ъ” от 30 января). В декабре глава Российской палаты судоходства (РПС) Алексей Клявин и Максим **Соколов** просили Аркадия **Дворкович**а впредь не разрешать ОАО РЖД вводить скидки на дублирующих реку направлениях в навигацию (копии писем есть у “Ъ”), но в конце года монополия ввела скидки в 18% с НПЗ Самары и 37% с НПЗ Уфы. На скидки на прошлой неделе Владимиру Путину жаловался владелец UCL Holding Владимир Лисин: по его словам, у речного флота отобрали $2 млрд. Президент заявил о возможной разработке механизма сдерживания тарифных решений на период окупаемости инфраструктурных проектов.

Источники в пароходствах говорят “Ъ”, что если раньше между собой конкурировали частные железнодорожные операторы и судовладельцы, то теперь речникам приходится противостоять государственной инфраструктурной монополии. В итоге за 2017 год с реки на железную дорогу перешло более 1 млн тонн нефтепродуктов, или 16% наливных грузов на Единой глубоководной системе РФ, хотя для ОАО РЖД дополнительный грузопоток составил всего 1% годового объема нефтеналивных грузов, или 0,08% от всей грузовой базы монополии, отмечают в одной из судоходных компаний. Положение судоходных танкерных компаний, закредитованных в результате инвестиций в обновление флота, ощутимо ухудшилось, что может грозить банкротством ряда игроков, говорит собеседник “Ъ”. Кроме того, добавляет он, ввиду очевидного риска применения подобных скидок и к перевозкам сухих грузов, судоходные компании вообще перестанут строить новый флот, что также ударит по судостроению. Вся эта ситуация, по мнению РПС, полностью противоречит Транспортной стратегии Российской Федерации и решениям президиума Госсовета (август 2016) по развитию внутреннего водного транспорта.

ОАО РЖД не согласно с обвинениями в недобросовестной конкуренции. Монополия работает в рамках закона, говорят там, с 2013 года имеет право варьировать тариф в утвержденном регулятором «тарифном коридоре». «Если государство примет иное решение по скидкам, мы его выполним»,— говорят в ОАО РЖД. В ФАС сообщили, что вопрос скидок в компетенции ОАО РЖД. Признаков недобросовестной конкуренции со стороны монополии служба не видит и изучит предложения **Минтранса** по балансу при их поступлении.

С доводами судоходных компаний не согласны и в Совете потребителей ОАО РЖД. По данным совета, за навигацию 2017 года объем речных перевозок с НПЗ сократился на 4,6%, до 6,05 млн тонн, а железная дорога потеряла 6,8% (более 4,5 млн тонн) нефтегрузов, за три года река лишилась 8,4%, а железная дорога — 14%. Совладелец «Нефтетранссервиса» Алексей Лихтенфельд отметил, что ОАО РЖД дает скидки грузовладельцам под гарантии объемов на весь год и все направления, а не на те, что совпадают с водными путями. В отличие от ОАО РЖД, тарифы речников не регулируются, отмечает он, и для загрузки судов на период окупаемости те могли бы заключать долгосрочные соглашения.

Алексей Лихтенфельд заметил, что операторам при покупке цистерн тоже никто не гарантировал, что не будут строиться трубопроводы, куда и уходят нефтепродукты. Другой собеседник “Ъ” на железнодорожном рынке говорит, что сейчас «глобальная угроза» — это идея ФАС дерегулировать тарифы на прокачку светлых нефтепродуктов (подробнее см. “Ъ” от 5 февраля).

Советник главы «Транснефти» Игорь Демин сообщил “Ъ”, что компания давно обращает внимание на систему скидок ОАО РЖД. «По поводу предложения отменить скидки — не уверен, но их надо сделать понятными и прозрачными»,— говорит он.

Источник “Ъ” отмечает, что, по действующей методике ФАС, «Транснефть» должна рассчитывать свой тариф как 70% к тарифу ОАО РЖД и не выше, поэтому тарифы на прокачку по трубе идут вслед за решениями железной дороги. В «Транснефти» не предоставляют скидок отдельным грузоотправителям, отмечает он. При этом в самой ФАС существуют разногласия — так, состав правления, отвечающий за «Транснефть», категорически против скидок, так как считает это перекрестным субсидированием, а в правлении, отвечающем за ОАО РЖД, считают их нормальной практикой. Другой источник “Ъ” отмечает, что ввод на данном этапе каких-либо корректирующих мер будет губителен, в первую очередь — для сбытовой политики грузоотправителей.

Глава экспертного совета Института исследования проблем железнодорожного транспорта Павел Иванкин говорит, что при принятии решения о налоговом маневре в нефтяной отрасли никто не учел побочный эффект: высокодоходный груз уходит в трубу. Регулирование должно быть минимальным, уверен он, чтобы сохранялась конкуренция между видами транспорта, а выбор был за грузовладельцем.

<https://www.kommersant.ru/doc/3549666>

### ИНТЕРФАКС; 2018.02.15; СОКОЛОВ СООБЩАЕТ О НАЧАЛАХ ВЫПЛАТ РОДСТВЕННИКАМ ПОГИБШИХ В АВИАКАТАСТРОФЕ В ПОДМОСКОВЬЕ

Первые выплаты родственникам погибших в авиакатастрофе Ан-148 в Подмосковье уже начались, готовы документы на сумму более 2 млн рублей для выплат ряду семей, сообщил глава **Минтранса** Максим **Соколов**.

«По моей информации, первые выплаты уже начались. Речь идет о первом транше в размере 100 тыс. рублей», - сказал М.**Соколов** журналистам в Сочи.

Он отметил, что, «в принципе, готовы уже документы для выплат ряду семей и родственников погибших пассажиров разовых компенсаций на полную сумму - свыше 2 млн рублей».

Министр добавил, что также приняты решения о выплате рядом субъектов РФ, в частности Московской областью, дополнительных страховок родственникам погибших.

На ту же тему:

<https://govoritmoskva.ru/news/151035/>

<https://iz.ru/709168/2018-02-15/rodstvennikam-zhertv-krusheniia-148-nachali-vyplachivat-pervye-kompensatcii>

<https://russian.rt.com/russia/news/481792-sokolov-vyplaty-rodstvenniki>

<https://ria.ru/society/20180215/1514678101.html>

<https://www.pnp.ru/social/rodstvenniki-zhertv-krusheniya-an-148-poluchili-pervye-kompensacii.html>

### ИНТЕРФАКС; 2018.02.15; МИНТРАНС ОБСУДИТ С ЭКСПЕРТАМИ ВОЗМОЖНОСТЬ УЖЕСТОЧЕНИЯ ТРЕБОВАНИЙ К ПРЕДПОЛЕТНОЙ ПОДГОТОВКЕ РЕЙСОВ

**Минтранс** РФ обсудит с экспертами возможность ужесточения требований к предполетной подготовке рейсов, заявил журналистам глава ведомства Максим **Соколов**.

«Мы соберемся со специалистами, экспертами и Межгосударственного авиационного комитета (МАК), и **Ространснадзор**а, **Росавиаци**и, Минпромторга. Я уже сегодня, в том числе с ОАК, обсуждал эти вопросы», - сказал он в кулуарах Сочинского инвестиционного форума, отвечая на вопрос о планах ведомства в связи с предварительными выводами МАК о причинах катастрофы Ан-148.

«Здесь решение должно быть выверенное, формироваться на площадке именно экспертов, специалистов-профессионалов», - добавил министр.

Отвечая на уточняющий вопрос, правильно ли его поняли, что **Минтранс** обсудит с экспертами вопрос, стоит ли ужесточать требования, М.**Соколов** сказал: «Уже начали обсуждать».

Во вторник МАК назвал наиболее вероятной причиной катастрофы Ан-148 в Подмосковье вызванный обледенением сбой в работе индикаторов скорости у пилотов, что привело к критически быстрому снижению самолета. К такому выводу эксперты МАК пришли, проведя предварительный анализ записей бортового параметрического самописца лайнера.

При этом, по данным газеты «Коммерсантъ», уже в понедельник **Росавиаци**я разослала авиакомпаниям и операторам аэропортов телеграмму с просьбой обратить внимание на недостатки аэродромного обеспечения полетов. Одним из факторов авиапроисшествий в последние годы **Росавиаци**я называет «низкое качество подготовки летного поля к приему и выпуску самолетов», а также неэффективную оценку рисков выполнения полетов при сильном ливневом снеге или дожде. Так, перечисляется в телеграмме, с взлетно-посадочных полос и рулежных дорожек некачественно убираются лед и уплотненный снег, поступает необъективная информация о виде, площади и толщине слоя загрязнений, а из-за наличия снежных насыпей на обочинах ВПП и рулежных дорожках могут произойти столкновения с ними. В качестве примера некачественной очистки покрытий приводятся аэропорты «Шереметьево», Анадыря - в последнем при выполнении посадки самолета Boeing-767 куски льда на ВПП повредили механизацию крыла, лайнер был отстранен от эксплуатации.

Для решения проблем в **Росавиаци**и предложили службам управления безопасностью полетов оценивать данные «о факторах опасности и риска эксплуатации аэродрома и обеспечения полетов в сложных и аномальных погодных условиях». Также предлагается учитывать замечания авиакомпаний о состоянии искусственных покрытий аэродрома. При этом руководители аэродрома должны принимать решения о прекращении приема или выпуска самолетов с учетом прогнозируемых и фактических погодных условий.

На ту же тему:

### ТАСС; 2018.02.15; СОКОЛОВ: ПОКА УГРОЗЫ ПРИОСТАНОВКИ ПОЛЕТОВ SSJ-100 ИЗ-ЗА ИНЦИДЕНТОВ В ШЕРЕМЕТЬЕВЕ НЕТ

Угрозы приостановки полетов SSJ-100 из-за инцидентов с самолетами в Шереметьеве во время снегопадов пока нет. Об этом журналистам в кулуарах Российского инвестиционного форума в Сочи сообщил **министр транспорта РФ** Максим **Соколов**.

«Пока такой угрозы не просматривается», - сказал он.

Ранее стало известно, что **Росавиаци**я выпустила документ, в котором подробно разобраны инциденты с самолетами SSJ-100 в Шереметьево во время февральских снегопадов. Из документа, в частности, следует, что некоторые инциденты имели сходство с обстоятельствами одной из версий крушения Ан-148 «Саратовских авиалиний».

Все инциденты так или иначе связаны с тем, что показатели скорости самолета у пилотов различались. Более того, с 2011 года **Росавиаци**я зарегистрировала 14 инцидентов с самолетами SSJ-100, «связанных как с отсутствием, так и расхождением показаний скорости», говорилось в материалах.

Впрочем в компании-производителе самолетов, «Гражданских самолетах Сухого», опровергали схожесть. Видя неисправность, «система не позволяла самолету подняться в воздух, обеспечивая главный приоритет - безопасность пассажиров», сообщали в компании. То есть системы предупреждения самолета SSJ-100 сработали в штатном режиме, настаивают в компании.

<http://tass.ru/forumsochi2018/articles/4960646>

### RNS; 2018.02.15; СОКОЛОВ: АВИАКОМПАНИИ УЖЕ МОГУТ НАЧИНАТЬ ПРОДАЖУ БИЛЕТОВ В КАИР

Авиакомпании могут начинать продажу билетов в Каир уже сейчас, сообщил журналистам **министр транспорта** Максим **Соколов**. По его словам, Egypt Air в ближайшее время должна подписать соглашение по мониторингу безопасности со специализированной компанией.

«Как только будет получено техническое разрешение **Росавиаци**и, авиакомпании могут без каких-либо ограничений продавать билеты. В принципе они могут продавать их сейчас, просто страхуются, вдруг какие-то формальности не будут урегулированы к определенной дате», - сказал **Соколов**.

Он отметил, что «Egypt Air завершает подписание соглашений со специальной организацией, которая будет заниматься мониторингом вопросов безопасности». «И после этого, как только оно будет подписано - это должно случиться на днях - **Росавиаци**я сразу даст техническое разрешение на осуществление конкретных рейсов», - добавил **Соколов**.

<https://rns.online/transport/Sokolov-aviakompanii-uzhe-mogut-nachinat-prodazhu-biletov-v-Kair--2018-02-15/>

На ту же тему:

<http://tass.ru/forumsochi2018/articles/4960780>

<https://www.pnp.ru/social/v-mintranse-podtverdili-svobodnuyu-prodazhu-aviabiletov-v-kair.html>

<https://echo.msk.ru/news/2148614-echo.html>

<http://vm.ru/news/462542.html>

### RNS; 2018.02.15; СОКОЛОВ: РЕШЕНИЕ О ДЕЯТЕЛЬНОСТИ «САРАТОВСКИХ АВИАЛИНИЙ» БУДЕТ ПРИНЯТО ПОСЛЕ РАССЛЕДОВАНИЯ

Решение о дальнейшей деятельности «Саратовских авиалиний» будет принято после расследования, сказал RNS **министр транспорта** России Максим **Соколов**.

«Все решения будут приниматься по итогам, во-первых, расследования, которое проводится на площадке МАК. А во-вторых, проверки **Ространснадзор**а и **Росавиаци**и, которая началась на следующие сутки после этой катастрофы», - ответил он на вопрос возможен ли отзыв сертификата эксплуатанта у авиакомпании после крушения ее самолета АН-148.

<https://rns.online/transport/Resheniya-o-dalneishei-deyatelnosti-Saratovskih-avialinii-budut-prinyati-posle-rassledovaniya-2018-02-15/>

### RNS; 2018.02.15; СОКОЛОВ: ВОПРОС ВОЗОБНОВЛЕНИЯ ПОЛЕТОВ НА КУРОРТЫ ЕГИПТА БУДЕТ РАССМОТРЕН ВЕСНОЙ 2018 ГОДА

Вопрос возобновления полетов на курорты Египта будет обсуждаться на переговорах весной 2018 года, сообщил журналистам **министр транспорта** России Максим **Соколов**.

«Этот вопрос будет ставиться весной этого года на наших переговорах с египетскими авиационными властями. По месту (проведения переговоров - RNS) мы ещё не определились», - сказал **Соколов**.

<https://rns.online/transport/Sokolov-vopros-vozobnovleniya-poletov-na-kurorti-Egipta-budet-rassmotren-vesnoi-2018-goda-2018-02-15/>

### ТАСС; 2018.02.15; РЕЖИМ ОТКРЫТОГО НЕБА В КАЛИНИНГРАДЕ МОЖЕТ БЫТЬ ПРОДЛЕН ДО 2019 ГОДА

**Минтранс** РФ считает целесообразным продлить режим открытого неба в калининградском аэропорту Храброво до 2019 года. Об этом ТАСС в кулуарах Российского инвестиционного форума в Сочи сообщил глава министерства Максим **Соколов**.

«С учетом того, что инвесторы вложились в развитие аэропортового комплекса, целесообразно поддержать развитие аэропорта [Храброво] таким решением [продлением режима открытого неба], но мы детально поработаем [над этим вопросом] на площадке **Минтранса**», - сказал он.

Решение о введении режима открытого неба для Храброво было принято **Минтрансом** РФ в декабре 2014 года. Для всех иностранных авиакомпаний, кроме транзита по транссибирским маршрутам, временно сняты ограничения по полетам в Калининград. Это дает авиакомпаниям право забирать здесь пассажиров, грузы и почту не только для своих, но и для третьих стран и по той же схеме доставлять их в Калининград.

Международный аэропорт Храброво связан регулярными рейсами с Москвой, Петербургом, Череповцом, Краснодаром, Минском, Гродно, Гомелем, Брестом, Ташкентом, Барселоной, Варшавой, Берлином и Прагой. В 2017 году пассажиропоток аэропорта достиг 1,78 млн пассажиров, что на 13,9% выше показателя 2016 года (1,57 млн человек). После реконструкции, которая должна завершиться этой весной, аэропорт сможет обслуживать до 3,5 млн пассажиров в год.

<http://tass.ru/ekonomika/4962411>

### ТАСС; 2018.02.15; СОКОЛОВ: ДЛЯ РЕШЕНИЯ ПРОБЛЕМ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ РФ НЕОБХОДИМО 10-15 ТРЛН РУБЛЕЙ

Для решения проблем транспортной инфраструктуры России необходимо инвестировать 10-15 трлн рублей в ближайшие 5-6 лет. Об этом заявил **министр транспорта РФ** Максим **Соколов** на Российском инвестиционном форуме в Сочи.

«На самом деле это триллионы рублей - в пределах 10, может даже 15 трлн необходимо для того, чтобы решить все, почти все инфраструктурные ограничения», - сказал он на сессии, посвященной инфраструктурный ипотеке.

По словам министра, такой объем инвестиций необходимо осуществить в течение 5-6 лет, чтобы «привести инфраструктуру страны в совершенно иное качество, соответствующее лучшим мировым стандартам».

При этом глава РЖД Олег Белозеров парировал министру, заявив, что такой объем средств необходим только на железнодорожную инфраструктуру. «Объем средств в размере 10-15 трлн рублей необходим только на железнодорожное хозяйство, а не на всю транспортную инфраструктуру», - считает он.

Российский инвестиционный форум проходит в Сочи 15-16 февраля при участии премьер-министра РФ Дмитрия Медведева. Форум - традиционная площадка для презентации инвестиционного и экономического потенциала РФ. В прошлом году на форуме было заключено 377 соглашений на 490 млрд рублей.

<http://tass.ru/forumsochi2018/articles/4962498>

На ту же тему:

<https://www.vedomosti.ru/business/news/2018/02/15/751149-sokolov-nazval-razmer>

<https://iz.ru/709357/pavel-panov/razvit-polozhitelnye-tendentcii>

### ИЗВЕСТИЯ; 2018.02.15; МИНТРАНС НЕ ПОЛУЧАЛ ОТ КИЕВА ПРЕДЛОЖЕНИЙ О ПОМОЩИ В РАССЛЕДОВАНИИ КРУШЕНИЯ АН-148

**Министр транспорта** России Максим **Соколов** заявил, что Украина не направляла в ведомство официального предложения о помощи в расследовании крушения Ан-148 «Саратовских авиалиний».

«Авиационные власти Украины официально к авиационным властям РФ не обращались», — сказал глава **Минтранса**.

Украина является разработчиком ближнемагистрального самолета Ан-148, а также изготовителем двигателя воздушного судна.

Лайнер «Саратовских авиалиний», следовавший из Москвы в Орск, разбился в Раменском районе Подмосковья 11 февраля. Крушение произошло через несколько минут после вылета из аэропорта Домодедово. Погиб 71 человек.

<https://iz.ru/709207/2018-02-15/mintrans-ne-poluchal-ot-kieva-predlozhenii-o-pomoshchi-v-rassledovanii-krusheniia-148>

На ту же тему:

<https://ren.tv/novosti/2018-02-15/sokolov-rasskazal-chto-aviaciya-ukrainy-ne-predlagala-mintransu-rf-pomoshch-v>

<https://russian.rt.com/world/news/481848-sokolov-kiev-mintrans-pomosch>

### RNS; 2018.01.15; СОКОЛОВ НЕ ИСКЛЮЧИЛ ВВЕДЕНИЯ ОГРАНИЧЕНИЙ НА ЭКСПЛУАТАЦИЮ АН-148

**Министр транспорта** России Максим **Соколов** не исключил введения ограничений на эксплуатацию самолетов Ан-148 после авиакатастрофы в Московской области.

«Совместно с Минпромторгом, с авиационной промышленностью, которая производит данный тип самолета, и МАК, мы рассмотрим этот вопрос (введения ограничений. — RNS) и, возможно, какие-то дополнительные предложения по эксплуатации данного типа самолета в руководство по лётной эксплуатации будут предложены», — сказал **Соколов** RNS.

Самолет Ан-148 «Саратовских авиалиний» потерпел крушение 11 февраля в Подмосковье. На борту находились 65 пассажиров и 6 членов экипажа. Все они погибли.

Специалисты МАК после расшифровки данных бортового параметрического самописца сделали вывод, что фактором развития особой ситуации в полете могли стать неверные данные о скорости полета на индикаторах пилотов, что в свою очередь, видимо, было связано с обледенением приемников полного давления при выключенном состоянии систем их обогрева

<https://rns.online/transport/Sokolov-ne-isklyuchil-vvedenie-ogranichenii-na-ekspluatatsiyu-an-148-2018-02-15/>

### ИНТЕРФАКС; 2018.02.15; ГТЛК ОТЛОЖИЛА РАЗМЕЩЕНИЕ ЕВРОБОНДОВ, ПОСКОЛЬКУ РАССЧИТЫВАЛА НА МЕНЬШУЮ СТАВКУ - СОКОЛОВ

ПАО «Государственная транспортная лизинговая компания» (ГТЛК) отложило размещение долларовых еврооблигаций, поскольку рассчитывало на меньшую ставку, сообщил «Интерфаксу» **министр транспорта РФ** Максим **Соколов**.

«Хотим получить более выгодные условия. Та динамика, которая была у компании, тот инвестиционный и финансовый потенциал, который был в последние годы, позволяет нам рассчитывать на лучшие условия размещения. (Раньше - ИФ) мы размещались под 5,9% и считали это большим успехом, а сейчас видим, что еще 2-3 процентных пункта можем, что называется, «отжать», - заявил чиновник в кулуарах Российского инвестиционного форума в четверг.

Как сообщалось ранее, во вторник компания открыла книгу заявок на 7-летние долларовые еврооблигации с амортизационной структурой погашения. Road show выпуска прошло 9-12 февраля в Москве и Лондоне. Организаторами сделки выступали JP Morgan, «Ренессанс Капитал», Citi, «ВТБ Капитал» и Совкомбанк. Первоначальный ориентир доходности выпуска составлял около 5,5% годовых, в ходе сбора заявок он не снижался, что нетипично для крупных заемщиков.

В итоге было принято решение отложить размещение из-за высокой волатильности рынка, сообщал источник «Интерфакса» в банковских кругах. «ГТЛК хотела бы поблагодарить инвесторов за доверие и проявленный интерес к сделке и рассчитывает продолжить работу с ними в ближайшем будущем», - говорилось при этом в сообщении одного из банков-организаторов сделки, на которое сослался источник «Интерфакса».

Отмена сделки по итогам сбора книги заявок - крайне редкое для российских эмитентов явление. За последние несколько лет таких случаев на международном долговом рынке с российскими компаниями не происходило.

Компания дебютировала на рынке еврооблигаций в 2016 г., разместив 5-летние долговые бумаги на $500 млн под 5,95% годовых. В мае прошлого года ГТЛК разместила еще один выпуск еврооблигаций на $500 млн, срок обращения бумаг составил 7 лет, доходность - 5,125%. Евробонды компании раньше всегда пользовались популярностью среди инвесторов, в обеих сделках спрос превышал предложение более чем в 4 раза.

«Государственная транспортная лизинговая компания» поставляет в лизинг технику и оборудование для авиационных, транспортных компаний и других отраслей. Единственный акционер компании - РФ, управление осуществляет **Минтранс**.

### ТАСС; 2018.02.15; МИНТРАНС РФ РАССЧИТЫВАЕТ НА ВВОД ЭЛЕКТРОННЫХ ПОСАДОЧНЫХ ТАЛОНОВ С 2018 ГОДА

**Минтранс** РФ рассчитывает на внедрение в 2018 году электронных посадочных талонов вместо бумажных. Об этом ТАСС в кулуарах Российского инвестиционного форума в Сочи сообщил глава министерства Максим **Соколов**.

«Электронный посадочный исправляет те замечания, которые у нас были от Министерства внутренних дел. Введены они могут быть на следующий день после регистрации в Минюсте. Ожидаем, что это произойдет в этом году», - сказал он.

**Минтранс** России уже утвердил приказ и правила, которые позволяют авиапассажирам использовать электронные посадочные талоны вместо бумажных. Согласно новым правилам, посадочный талон может быть оформлен авиаперевозчиком в виде штрих-кода, направляемого на любой электронный носитель (смартфон, планшет или другое устройство), указываемое пассажиром при бронировании билета. Пассажир при желании может самостоятельно распечатать свой электронный посадочный талон для его предъявления на досмотре.

Новые правила предусматривают, что сканировать посадочный во время прохождения досмотра можно будет с экрана электронного носителя, предъявляемого пассажиром.

<http://tass.ru/forumsochi2018/articles/4962630>

### РИА НОВОСТИ; 2018.02.15; ОПОЗНАНИЕ ЖЕРТВ КРУШЕНИЯ САМОЛЕТА АН-148 МОЖЕТ ЗАНЯТЬ 2-3 МЕСЯЦА

Опознание жертв крушения самолета Ан-148 в Подмосковье может занять два-три месяца, заявил РИА Новости глава **Минтранса** Максим **Соколов** на полях Российского инвестиционного форума в Сочи.

Самолет Ан-148 «Саратовских авиалиний», выполнявший рейс Москва — Орск, разбился 11 февраля через несколько минут после вылета из аэропорта Домодедово, на борту находились 65 пассажиров и шесть членов экипажа. Все они погибли. Межгосударственный авиационный комитет, расследующий происшествие, предполагает, что фактором развития особой ситуации в полете могли стать неверные данные о скорости на индикаторах пилотов, что в свою очередь, видимо, было связано с обледенением приемников полного давления при выключенных системах их обогрева.

Как сообщили в МЧС, специалисты единого консультационного центра в Орске подготовили пакеты документов для выплат 22 семьям, потерявшим родных в крушении Ан-148, по 1 миллиону рублей.

МАК уже расшифровал сведения звукового и параметрического регистраторов Ан-148. По данным специалистов, данные самописцев совпадают. Все материалы направлены в Следственный комитет.

По словам **Соколов**а, забор материалов для генетических экспертиз жертв крушения Ан-148 завершён почти у всех родственников, кроме иностранца из Швейцарии. В свою очередь представитель оперативного штаба на месте ЧС сообщал, что молекулярно-генетическая экспертиза фрагментов тел погибших идет круглосуточно.

По мнению **Минтранса**, говорить о необходимости ужесточения предполетного досмотра самолетов типа Ан-148 преждевременно. Однако по итогам расследования представители ведомств и производителей воздушного судна могут предложить изменения в руководство по летной эксплуатации. Хотя Украина (украинский «Антонов» — разработчик Ан-148) пока не предлагала России помощь в расследовании катастрофы, оговорился **Соколов**.

Между тем **Росавиаци**я поручила провести имитации полетов с возникновением нештатных ситуаций на комплексном пилотажном тренажере Ан-148. По итогам будет дана оценка полноте рекомендаций, содержащихся в руководстве по летной эксплуатации Ан-148, а также эффективности работы предупреждающей сигнализации об опасных режимах полета в кабине.

<https://ria.ru/incidents/20180215/1514733111.html>

На ту же тему:

<https://life.ru/t/новости/1089594/opoznaniie_zhiertv_krushieniia_an-148_mozhiet_zaniat_do_triokh_miesiatsiev>

<https://360tv.ru/news/chp/opoznanie-zhertv-krushenija-an-148-zajmet-2-3-mesjatsa/>

<https://rg.ru/2018/02/15/reg-cfo/sokolov-opoznanie-zhertv-krusheniia-an-148-mozhet-zaniat-dva-tri-mesiaca.html>

### РИА НОВОСТИ; 2018.02.15; СОКОЛОВ ПРОКОММЕНТИРОВАЛ ИДЕЮ ОБ УЖЕСТОЧЕНИИ ПРЕДПОЛЕТНОГО ДОСМОТРА АН-148

Преждевременно говорить об ужесточении процедуры предполетного досмотра самолета Ан-148 после катастрофы, заявил глава **Минтранса** РФ Максим **Соколов** в интервью РИА Новости.

Самолет Ан-148 «Саратовских авиалиний», выполнявший рейс Москва-Орск, разбился 11 февраля через несколько минут после вылета из аэропорта Домодедово, на борту находились 65 пассажиров и шесть членов экипажа. Все они погибли.

«Говорить том, что надо как-то ужесточать или изменять предполётной досмотр или какие-то другие операции в процессе эксплуатации, сейчас об этом говорить преждевременно. Тем более, это касается исключительно одного типа судна самолёта», — заявил министр в четверг в рамках форума в Сочи.

Он рассказал, что представители **Минтранса**, **Ространснадзор**а, **Росавиаци**и, Минпромторга, ОАК, КБ «Антонова» после рассмотрения отчета о катастрофе могут дать необходимые рекомендации.

«Возможно, какие-то предложения эти эксперты предложат в руководство по лётной эксплуатации, которое позволило бы минимизировать дальнейшие риски при эксплуатации данного типа судна. Это вопрос, который должны разбирать эксперты, и по итогам этой работы могут быть какие-то дополнения к руководству по лётной эксплуатации», — отметил **Соколов**.

МИА «Россия сегодня» является генеральным информационным партнером Российского инвестиционного форума. Агентство экономической информации «Прайм» медиагруппы «Россия сегодня» выступает информационным партнером.

<https://ria.ru/society/20180215/1514723998.html>

### РИА НОВОСТИ; 2018.02.15; ПРИЧИНЫ КРУШЕНИЯ АН-148 МОГУТ УСТАНОВИТЬ В БЛИЖАЙШЕЕ ВРЕМЯ

Предварительные причины катастрофы Ан-148 в Подмосковье могут быть понятны уже в ближайшее время, сообщил **министр транспорта РФ** Максим **Соколов** в интервью РИА Новости.

«Как только будут понятны предварительные причины, а это может быть уже в ближайшее время, то сразу же, вне зависимости от время суток, на площадке расследователей (МАК — ред.) будут собираться эксперты (для обсуждения дальнейших рекомендаций — ред.)», — сообщил **Соколов** в четверг в рамках форума в Сочи.

Расшифровка речевого бортового самописца самолета Ан-148 «Саратовских авиалиний» пока не завершена.

Самолет Ан-148 «Саратовских авиалиний», выполнявший рейс Москва-Орск, разбился 11 февраля через несколько минут после вылета из аэропорта Домодедово, на борту находились 65 пассажиров и шесть членов экипажа. Все они погибли.

Ранее Межгосударственный авиационный комитет, который занимается расследованием катастрофы, завершил расшифровку данных параметрического самописца Ан-148. В МАК предполагают, что фактором развития особой ситуации в полете могли стать неверные данные о скорости на индикаторах пилотов, что в свою очередь, видимо, было связано с обледенением приемников полного давления (ППД) при выключенных системах их обогрева.

<https://ria.ru/incidents/20180215/1514721891.html>

### KOMMERSANT.RU; 2018.02.15; МИНТРАНС НЕ ВИДИТ СМЫСЛА В ФОНДЕ НА СЛУЧАЙ БАНКРОТСТВА АВИАКОМПАНИЙ

**Минтранс** России считает нецелесообразным создавать фонд на случай банкротства авиакомпаний, заявил в интервью «РИА Новости» на Российском инвестиционном форуме глава ведомства Максим **Соколов**. При этом он уточнил, что механизм, который бы давал финансовый инструмент для решения проблем кризисных авиакомпаний, уже сформирован. Министр добавил, что реакции правительства **Минтранс** еще не получал.

«Мы никогда не говорили, что фонд — это панацея. Мы сформировали механизм, который позволит оперативно заместить необходимые расходы на поддержание деятельности компаний, которые попали в, скажем так, тяжелую ситуацию»,— пояснил господин **Соколов**.

Как считает глава **Минтранса**, преждевременно говорить о необходимости создать фонд, который может косвенно увеличить стоимость авиабилетов. «Мы все равно готовим поправки в Федеральные авиационные правила, которые касаются обязанностей аэропортов в случае наступления такой внезапной ситуации с авиакомпанией»,— добавил Максим **Соколов**.

Ранее премьер-министр Дмитрий Медведев поручил выработать ряд мер поддержки авиакомпаний. Одна из мер — создание системы, которая позволит оперативно осуществлять финансирование расходов на вывоз пассажиров авиакомпаний, допустивших остановку операционной деятельности.

Необходимость в такой мере появилась после отмены рейсов «ВИМ-Авиа» и вывоза туристов из-за рубежа другими перевозчиками. Одно из предложений по увеличению ответственности чартерных перевозчиков озвучил Российский союз туриндустрии. Он предложил ввести для авиакомпаний ответственность за задержки рейсов и обязать их в любой ситуации самостоятельно вывозить туристов.

[https://www.kommersant.ru/doc/3549639?query=**минтранс**](https://www.kommersant.ru/doc/3549639?query=минтранс)

### RNS; 2018.02.15; ДВА КОРЕЙСКИХ ЛОУКОСТЕРА И АВИАКОМПАНИЯ ИЗ ГОНКОНГА НАЧНУТ ПОЛЕТЫ В РОССИЮ В 2018 ГОДУ

Два корейских лоукостера — Eastar Jet и T'way Air, а также авиакомпания из Гонконга — Hong Kong Airlines, начнут полёты в Россию в 2018 году, рассказал RNS **министр транспорта** России Максим **Соколов**.

«Мы рассчитываем, что это корейские авиакомпании — Eastar Jet и T'way Air — будут летать у нас по маршрутам на Дальнем Востоке. Также Hong Kong Airlines также планирует открыть полеты в Москву. Надеемся, что это состоится в ближайшее время», — сказал **Соколов**.

Eastar Jet и T'way Airlines — южнокорейские лоукостеры. Hong King Airlines - авиакомпания Гонконга, создана в 2001 году, совершает полёты меду Гонконгом и более 30 городами Азии.

<https://rns.online/transport/Dva-koreiskih-loukostera-i-aviakompaniya-iz-Gonkonga-nachnut-poleti-v-Rossiyu-v-2018-godu----2018-02-15/>

### КОММЕРСАНТ; НАТАЛЬЯ СКОРЛЫГИНА; АНАСТАСИЯ ВЕДЕНЕЕВА; АНАТОЛИЙ ДЖУМАЙЛО; ОЛЬГА МОРДЮШЕНКО; 2018.02.16; РАЗГРУЗОЧНЫЙ ДЕНЬ

«Сумма» готова выйти из НМТП

Группа «Сумма» Зиявудина Магомедова не исключает выхода из капитала Новороссийского морского торгового порта (НМТП), если приватизация госдоли опять отложится. «Транснефть», ранее собиравшаяся продать свой пакет (в целом более 35%), теперь готова при хорошей цене купить долю партнера, чтобы получить контроль. Но эксперты отмечают, что стивидорный бизнес все менее привлекателен из-за роста регуляторного давления и профицита мощностей.

«Сумма» не исключает выхода из капитала НМТП при задержке приватизации госпакета, сообщил ТАСС владелец группы Зиявудин Магомедов. «С точки зрения стратегии мы сильно меняемся,— пояснил он,— ключевым элементом для нас является общая платформа для всех активов и мажоритарный пакет. Если государство в ближайшее время не будет приватизировать пакет, то, может быть, мы на это посмотрим иначе».

НМТП — крупнейший портовый холдинг РФ по грузообороту (143,5 млн тонн в 2017 году) с активами в Новороссийске, Приморске и Балтийске. 50,1% — у кипрской Novoport Holding Ltd. (паритетное СП «Суммы» и «Транснефти»), 20% — у Росимущества, 10,5% принадлежит «Транснефть-Сервису», 5,3% — ОАО РЖД.

Госпакет НМТП в 20% стоит в плане приватизации на 2017–2019 годы, организатор — Sberbank CIB. Приватизировать пакет в 2017 году не удалось, но, как говорил в конце года глава Минэкономики Максим Орешкин, вероятность его продажи в 2018 году есть. К пакету в разное время проявляли интерес РФПИ, DP World (ОАЭ), в октябре 2017 года готовность приобрести не менее приватизируемой доли подтверждал владелец ГК «Дело» Сергей Шишкарев. Гендиректор «Суммы» Лейла Мамедзаде в июне говорила «РИА Новости», что, если приватизация состоится в 2017 году, группа, «безо всякого сомнения, будет участвовать в ней». «Сумма» была готова рассмотреть и выкуп доли «Транснефти», которая в 2016 году заявляла о готовности расстаться с долей.

Но одновременная продажа пакетов Росимущества и «Транснефти» могла осложнить ситуацию. Как говорил в августе 2017 года замглавы **Минтранса** Виктор **Олерский**, министерство не видит подходящего покупателя, так как долю «Транснефти» и госдолю следует продать «одному отраслевому инвестору», что дорого. Год назад глава «Транснефти» Николай Токарев говорил, что покупкой обоих пакетов интересуются «три-четыре компании».

Заявление Зиявудина Магомедова прозвучало на фоне затруднений при формировании нового совета директоров НМТП. 7 февраля свои кандидатуры совету не представила Novoport. Как объясняли в «Сумме», это произошло из-за невыполнения поручения правительства о новом акционерном соглашении в СП. При этом на рынке активизировались слухи о выходе «Суммы» из НМТП с возможной продажей доли структурам Аркадия и Бориса Ротенбергов или петербургского бизнесмена Ильи Трабера. Представители господ Ротенбергов и «Суммы» опровергли “Ъ” информацию о переговорах, с представителями Ильи Трабера связаться не удалось. В ФАС “Ъ” пояснили, что ходатайств на покупку доли в НМТП не поступало.

«В целом, компания готова обсуждать условия, если поступит интересное по цене предложение»,— говорят в «Сумме» о продаже пакета в НМТП. В «Транснефти» не исключили интерес к сделке: если пакет будет предложен за приемлемую цену, говорят в компании, то монополия готова нарастить долю — как минимум потому, что контрольный пакет будет более ликвидным.

По мнению главы «Infoline-Аналитики» Михаила Бурмистрова, выход «Суммы» из НМТП возможен, «так как есть более эффективные направления для инвестирования — в первую очередь госпакет (50% плюс 2 акции) в “Трансконтейнере”«. В целом, считает эксперт, стивидорный бизнес постепенно становится менее привлекательным — как в связи с усилением регуляторного давления (ФАС требует от стивидоров перевести тарифы в рубли и выписывает многомиллиардные штрафы за завышение цен.— “Ъ”), так и из-за усиления конкуренции и снижения уровня загрузки мощностей.

<https://www.kommersant.ru/doc/3549650>

### ТАСС; 2018.02.15; ГРУЗООБОРОТ ПОРТОВ РФ ПО ИТОГАМ 2018 ГОДА МОЖЕТ ВЫРАСТИ НА 5%

Грузооборот портов РФ по итогам 2018 года может увеличиться на 5%, заявил журналистам зам**министра транспорта** РФ Виктор **Олерский** в кулуарах Российского инвестиционного форума в Сочи.

«Может быть, 5% мы и добавим. Больше я бы не стал, все-таки достаточно высокая база, 800 млн тонн почти (за 2017 год - прим. ред.). Скачок думаю будет после 2020-2021 годов, когда будут вводиться новые мощности», - сказал он.

<http://tass.ru/forumsochi2018/articles/4962233>

### ТАСС; 2018.02.15; МИНТРАНС ПРЕДЛАГАЕТ ОТЛОЖИТЬ ДО 2025 ГОДА ПЕРЕХОД НА РУБЛЕВЫЕ ТАРИФЫ ДЛЯ 10 СТИВИДОРОВ

**Министерство транспорта** РФ сформировало перечень стивидоров с обязательствами в валюте, для которых предлагает отложить переход на рублевые тарифы, сообщил журналистам зам**министра транспорта** РФ Виктор **Олерский** в кулуарах Российского инвестиционного форума в Сочи.

«Предложение было до 2025 года отложить. У нас уже есть ряд предприятий, около десятка, которые известили нас о наличии таких обязательств [в валюте]», - сказал замминистра. **Олерский** отметил, что **Минтранс** направил соответствующий доклад в правительство. В качестве примера он привел терминал в Усть-Луге и терминал ОТЭКО.

Против отсрочки по переходу на рублевые тарифы выступала Федеральная антимонопольная службы (ФАС) РФ.

Перейти на рубли при расчете тарифов для стивидорных компаний с 1 января 2018 года поручил президент РФ Владимир Путин.

Как заявлял ранее **Олерский**, перевод тарифов в рубли не несет рисков для бизнеса, и многие участники рынка уже перешли на рублевые тарифы. Однако такая мера требует времени, считают в **Минтрансе**, перевод должен осуществляться постепенно, чтобы не нарушать бизнес-планов компаний.

<http://tass.ru/forumsochi2018/articles/4962563>

### КОММЕРСАНТ; ИВАН БУРАНОВ; АННА МАКЕЕВА; 2018.02.16; ВОДИТЕЛИ ПЛОХО РАССАЖИВАЮТСЯ ПО КЛАССАМ

Законопроект **Минтранса** встретил сопротивление

Ожесточенная дискуссия развернулась между чиновниками и общественными организациями вокруг законопроекта **Минтранса**, призванного разделить водителей на любителей и профессионалов, работающих по найму. Последние будут обучаться по новым, усложненным, программам, раз в пять лет подтверждая квалификацию. Для остальных обучение станет дешевле и краткосрочнее. Концепцию законопроекта поддержали эксперты, но раскритиковали представители ГИБДД, Минобрнауки, автошкол и дальнобойщики. Позицию формирует Минэкономики: от этого зависит, придется ли **Минтрансу** законопроект радикально переделывать.

Поправки к закону «О безопасности дорожного движения» подготовлены **Минтрансом** в ноябре 2017 года (см. “Ъ” от 23 ноября 2017 года) по поручению первого вице-премьера Игоря Шувалова. Цель — повысить уровень подготовки водителей-профессионалов, управляющих грузовиками, автобусами и такси. Для них будут разработаны новые, более сложные программы обучения, а водители получат в правах специальную отметку, подтверждающую профессиональную компетентность. Работодателям запретят принимать работника без этой отметки. Раз в пять лет нужно будет пройти повышение квалификации. Для остальных граждан, не планирующих работать по найму, обучение упростится: для категории B, в частности, оно станет короче примерно на 14 часов. Классификация водителей, напомним, существовала в советские времена. Водитель-профессионал первого класса получал более высокую зарплату и стимулирующие надбавки.

В начале этой недели, по данным “Ъ”, законопроект обсуждался с привлечением экспертов в Минэкономики. Официально эту информацию в ведомстве не подтвердили, на запрос “Ъ” вчера не ответили. **Минтранс** представил экономические расчеты (есть у “Ъ”): суммарные дополнительные затраты для профессиональных водителей составят порядка 1,6 млрд руб. (повышение квалификации будет стоить 2,7–12,3 тыс. руб.), экономия для любителей (за счет сокращения программ обучения) — 1,4 млрд руб.

Участники совещания документ поддержали лишь концептуально. Госавтоинспекцию не устраивает, что функции по контролю подготовки водителей-профессионалов планируется передать МВД. В ведомстве считают, что такое обучение не должно проводиться в автошколах, этим должны заниматься специализированные организации. Не понравился законопроект и представителям Минобрнауки, официально в пресс-службе ведомства сообщили “Ъ”, что «позиция, содержащая замечания и предложения к законопроекту, направлена в **Минтранс**».

Раскритиковала законопроект и межрегиональная ассоциация автошкол (МААШ). Президент организации Татьяна Шутылева говорит, что законопроект, по сути, полностью разрушит действующую систему подготовки водителей. «Водители с ранее выданными правами категорий C и D должны дополнительно учиться и сдавать экзамены для повышения квалификации,— говорит она.— В противном случае их удостоверения будут недействительными». Суммарные издержки от принятия закона, по подсчетам МААШ, могут достичь 25 млрд руб., включая 10 млрд руб. госпошлин, которые придется потратить гражданам на обмен прав раз в пять лет (при подтверждении квалификации).

«Разделение водителей на любителей и профессионалов необходимо,— говорит координатор ассоциации “Дальнобойщик” Валерий Войтко.— Но законопроект вышел очень сырой». Он, в частности, привел в пример норму, согласно которой водителям со стажем 15–20 лет для подтверждения квалификации придется обучаться в автошколе. «Человек ведь не учится водить, а лишь подтверждает свое умение, такие курсы есть на предприятиях, у производителей грузовиков,— говорит господин Войтко.— Если все это оставить автошколам, все выльется в то, что можно будет просто заплатить, ничему не учиться и получить отметку в правах».

В **Минтрансе** России в ответ на запрос “Ъ” сообщили, что документ направлен на рассмотрение в Минэкономики. «Проект поддержан Минтрудом, Российским автотранспортным союзом, Союзом транспортников России, Общероссийским профсоюзом работников автомобильного транспорта и дорожного хозяйства, ассоциацией дальнобойщиков,— отметили в ведомстве.— Перед внесением в правительство законопроект может быть доработан». Вице-президент Российского автотранспортного союза Валерий Алексеев подтвердил поддержку, но признался, что к тексту возникло много вопросов, которые остаются без ответа.

На данный момент Минэкономики проводит оценку регулирующего воздействия законопроекта **Минтранса**, по окончании этой работы на regulation.gov.ru должно быть опубликовано заключение.

<https://www.kommersant.ru/doc/3549676>

### РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА - СТОЛИЧНЫЙ ВЫПУСК; ВЛАДИМИР БАРШЕВ; 2018.02.15; ОСТАНОВКА ПО ТРЕБОВАНИЮ

Госавтоинспекция обнародовала пугающую статистику за год. Самый массовый вид транспорта, который перевозит сотни тысяч пассажиров - автобусы, - становится самым опасным.

По данным статистики, всего за год по вине водителей автобусов произошло 5608 аварий. Для сравнения, годом ранее таких ДТП было 5294. В этих авариях в прошлом году погибло 324 человека. Годом ранее в автобусах погибло 257 человек. То есть рост превысил 26 процентов. Почти 8,7 тысячи человек получили ранения.

Но самое пугающее, что количество аварий по вине водителей автобусов растет четвертый год подряд, причем прогрессирующими темпами. Судите сами, в 2015 году рост составил 1,9 процента, в 2016 году - уже 6 процентов. А в 2017 году водители автобусов совершили на 5,9 процента больше ДТП, чем годом ранее. При этом количество погибших в этих авариях выросло более чем на четверть.

По данным страховщиков, автобусные перевозки вошли в категорию наиболее опасных. И эта ситуация только усугубляется.

По информации ГИБДД, в прошлом году с участием автобусов произошло 78 аварий с особо тяжкими последствиями, в которых погибли 121 и получили ранения 155 человек. Только в пяти ДТП с участием автобусов, произошедших в республиках Татарстан, Марий Эл, Краснодарском и Забайкальском краях и Владимирской области, погибли 80 и получили ранения 88 человек. Между тем автобусы остаются для большинства мест единственным доступным транспортом.

Все это происходит на фоне общего сокращения аварийности на дорогах. Так что же такого случилось с автобусными перевозками? В чем причина такого роста аварийности?

В этом попытались разобраться специалисты ГИБДД и автомобильные эксперты. По мнению экспертов, резкий рост автобусной аварийности вызван тем, что угрожающе падает уровень контроля за водителями автобусов. Очень много автобусов принадлежат не юридическим, а физическим лицам. Более половины автобусов сейчас числятся на учете в ГИБДД именно за физическими лицами. А значит, и предрейсовый контроль машин и проверка состояния водителя остается только на их совести.

Пять аварий по вине водителей автобусов унесли жизни 80 ни в чем не повинных человек

Еще один немаловажный фактор - это техническое состояние транспортных средств. Автомобильный парк стареет. Сейчас в нем насчитывается более половины автобусов старше 10 лет.

Ну и конечно, не последнюю роль в аварийности играет человеческий фактор. А именно уровень подготовки водителей. И тут нужно посмотреть на другие данные статистики Госавтоинспекции, которые выглядят не менее пугающе.

В России в прошлом году резко сократилось количество получивших права на категории, которые востребованы при перевозках. То есть на грузовики, автобусы, трамваи и троллейбусы.

По мнению экспертов, это опасный показатель. Ведь сами грузопассажирские перевозки у нас востребованы. Спрос на них не упал, а только растет. Тогда возникает вопрос, кто их осуществляет сейчас и кто будет осуществлять в скором будущем? Кто будет «крутить баранку»?

По словам президента Межрегиональной ассоциации автошкол Татьяны Шутылевой, сокращение количества получаемых водительских удостоверений на 35 процентов очень тревожный сигнал. Такие данные зафиксированы впервые за 10 лет.

Если говорить о самой массовой категории «В», количество лиц, получивших право управления, сократилось на 9,5 процента, то на управление грузовыми автомобилями («С» и «С1») - на 35 процентов.

Тех, кто захотели получить права на управление автобусами («D» и «D1»), стало меньше на 30 процентов. Это говорит о том, что количество желающих работать водителем таких машин резко сократилось. Ведь категории и подкатегории «С1», «С», «D1», «D», как правило, получают, чтобы работать на этом транспорте.

Одновременно резко сократилось количество тех, кто получил права на трамвай и троллейбус. Если в прошлом году такие права по каждой из категорий получили более тысячи человек, то в этом году около 200.

Эксперты считают, что это говорит о том, что россияне не спешат становиться профессиональными водителями. А значит, вакантные места в транспортных перевозках займут иностранцы. При этом сейчас никто не может гарантировать, что иностранные водители качественно подготовлены.

Напомним, что недавно в закон о безопасности дорожного движения была внесена поправка, согласно которой нанимать на работу можно водителей с иностранными удостоверениями, если в их странах русский язык принят в качестве государственного. Однако знания языка еще не говорят о качестве подготовки водителя.

Поэтому дефицит российских водителей может плохо отразиться на безопасности перевозок.

<https://rg.ru/2018/02/15/avtobusy-stali-samym-riskovannym-vidom-transporta.html>

### KOMMERSANT.RU; 2018.02.15; ПРАВИТЕЛЬСТВО ИЗМЕНИЛО ПРАВИЛА ПРОХОЖДЕНИЯ ТЕХОСМОТРА

Правительство внесло изменения в правила прохождения техосмотра. Постановление опубликовали на сайте правовой информации. По новым правилам, при техосмотре в машине должна находиться аптечка. Раньше при прохождении ТО требовалось только наличие знака аварийной остановки и огнетушителя.

Также новые правила запрещают использовать автомобиль при дефектах и повреждениях усилителя руля и демонтировать предусмотренные изготовителем стеклоочистители и стеклоомыватели. При наличии шипованной резины, она должна быть установлена на всех колесах.

“Ъ” ранее сообщал, что правительство готовит реформу ТО. В том числе, **Минтранс** собирался увеличить число параметров при осмотре с 68 до 85–90.

[https://www.kommersant.ru/doc/3549521?query=**минтранс**](https://www.kommersant.ru/doc/3549521?query=минтранс)

### ТАСС; 2018.02.15; ВЭБ, АВТОДОР И ФЦПФ СОЗДАДУТ ФОНД ДЛЯ ФИНАНСИРОВАНИЯ АВТОДОРОЖНЫХ ПРОЕКТОВ

Государственная корпорация «Банк развития и внешнеэкономической деятельности (Внешэкономбанк)», Федеральный центр проектного финансирования (ФЦПФ), государственная компания «Российские автомобильные дороги» (Автодор) и «Автодор-Инвест» создадут специальный фонд для финансирования автодорожных проектов, в том числе на условиях государственно-частного партнерства (ГЧП). Соответствующее соглашение подписано на полях Российского инвестиционного форума, передает корреспондент ТАСС.

Стороны намерены взаимодействовать при формировании проектов автодорожной инфраструктуры, а также разрабатывать возможные варианты их финансирования. Средства специального фонда направят на подготовительную стадию реализации проектов.

«Реализация проектов с применением механизмов ГЧП позволяет привлечь большие объемы внебюджетного инвестирования. Создание совместного инструмента финансирования предпроектной стадии будет способствовать большей синергии института развития и государственной компании, а также позволит обеспечить привлечение частных инвесторов к реализуемым качественным проектам», - подчеркнул глава ВЭБ Сергей Горьков.

«Создание совместного фонда позволит сформировать новые инструменты финансирования инфраструктурных проектов, которые являются движущей силой для всей экономики страны. Что особенно важно - новый механизм позволит привлекать средства в инфраструктуру на ранних этапах реализации проектов», - добавил глава «Автодора» Сергей Кельбах.

<http://tass.ru/forumsochi2018/articles/4959931>

### РИА НЕДВИЖИМОСТЬ; 2018.02.15; ЗАПАДНЫЙ ОБЪЕЗД ПОДМОСКОВНОГО СЕРГИЕВА ПОСАДА ДОСТРОЯТ В ИЮНЕ 2019 ГОДА

Западный объезд подмосковного Сергиева Посада достроят в июне 2019 года, говорится в сообщении **министерства транспорта** и дорожной инфраструктуры Московской области.

«Специалисты подрядной организации приступили к устройству фундамента путепровода на Новоуглическом шоссе в рамках строительства третьего этапа автодороги «Западный объезд г. Сергиев Посад». Реализация данного этапа позволит связать южную и северную части города, а также обеспечит выезд в направлении Москвы без проезда через центральную часть города. Подрядчик приступил к строительству в прошлом году», — сообщил **министр транспорта** и развития дорожной инфраструктуры Московской области Игорь Тресков.

Он отметил, что проектом предусмотрено возведение шести опор путепровода. В настоящее время строители проводят устройство фундаментов трех опор. Также продолжаются работы по разработке грунта, поставке материалов (песок, щебень), устройству ливневой канализации и переустройству водопровода.

Общая протяженность строительства данного участка составляет 8,7 километра. Расчетная скорость движения по четырехполосной дороге — 80 километров в час, пропускная способность — не менее 40 тысяч автомобилей в сутки. В рамках третьего этапа предусмотрено возведение путепровода над железнодорожными путями длиной свыше 120 метров в составе транспортной развязки, протяженность которой, включая съезды, составит 811 метров.

Общая протяженность объезда составит более 11 километров. Магистраль пройдет от трассы «М-8 «Холмогоры» – Сергиев Посад» (Московского шоссе) по направлению к селу Благовещенье, в районе которого планируется размещение общественных и паломнических центров. От села Благовещенье магистраль проследует вдоль границы города в направлении на север и далее в направлении на восток и юг, образуя «Большое кольцо». Реализация проекта должна вывести транзитный транспорт из Сергиева Посада и позволит сделать главную улицу города – проспект Красной армии – пешеходной.

Строительство первого этапа завершено в 2016 году, второго – в 2017 году. Реализация двух очередей строительства уже обеспечила дополнительный въезд в западную часть города через улицу Хотьковскую и связала Московское шоссе с юго-западной частью, добавляется в сообщении подмосковного **Минтранса**.

Ранее власти Московской области сообщали, что планируют открыть Западный объезд Сергиева Посада раньше срока — к декабрю 2018 года. «По проекту, завершение третьего, окончательного этапа должно полностью завершиться в первом квартале 2019 года. Но исходя из того, что подрядчик ведет строительство ускоренными темпами, мы рассчитываем, что общее строительство будет окончено в декабре 2018 года», — сказал Тресков журналистам по итогам рабочей поездки губернатора Подмосковья Андрея Воробьева в Сергиев Посад в сентябре 2017 года.

<https://realty.ria.ru/news_infrastructure/20180215/1514688869.html>

### ИНТЕРФАКС; 2018.02.15; АВТОДОР ПЛАНИРУЕТ ДО 2020Г ПОСТРОИТЬ ДАЛЬНИЙ ЗАПАДНЫЙ ОБХОД КРАСНОДАРА

Госкомпания «Автодор» планирует до 2020 года построить дальний западный обход Краснодара, заявил глава компании Сергей Кельбах.

«Этот проект и продолжение в сторону Керченского моста очень вписываются в инфраструктурную ипотеку именно крупных инфраструктурных транспортных проектов. Мы презентовали (проект - ИФ) банкам - мы получим хороший пул, который поможет уже до 2020 года реализовать этот проект»,- сказал С.Кельбах в ходе сессии Сочинского инвестиционного форума, посвященной инфраструктурной ипотеке.

«Проект будет реализовываться фактически без государственного финансирования - только банковское финансирование», - отметил глава «Автодора».

Он при этом обратился к главе Минэкономразвития РФ Максиму Орешкину: «Максим Станиславович, я к вам, видимо, обращусь с более детальной проработкой (проекта - ИФ)».

Ранее научно-технический совет «Автодора» оценил строительство западного обхода Краснодара протяженностью 52,6 км почти в 30 млрд рублей. Предполагается, что обход соединит краевую автодорогу Краснодар - Темрюк - хутор Белый и федеральную трассу М-4 «Дон».

### ТАСС; 2018.02.15; ИВАНОВСКАЯ ОБЛАСТЬ ПРЕДЛАГАЕТ СТРОИТЬ ОБЪЕЗДНЫЕ ДОРОГИ ВОКРУГ ВСЕХ КРУПНЫХ ГОРОДОВ РОССИИ

Врио губернатора **Иванов**ской области Станислав Воскресенский на сессии «Новая региональная политика - преемственность или перемены» Российского инвестиционного форума в Сочи выступил с инициативой строительства объездных дорог вокруг административных центров регионов, что может стать основой формирования инфраструктурного каркаса страны. Об этом сообщили в пресс-службе областного правительства.

«Строительство автодорог вокруг крупных городов-столиц регионов, по мнению Воскресенского, даст не только логистический эффект, но также позволит формировать комфортную городскую среду, экологию. Это проект может стать основой для формирования инфраструктурного каркаса страны», - сказали в пресс-службе.

Финансировать строительство объездных дорог Воскресенский предложил с помощью инфраструктурной ипотеки. «Это потребует не таких фантастических затрат, все нужно грамотно просчитать, и проект обязательно окупится. В каждом регионе есть проблема дорог, и ее надо решать, потому что она несет за собой износ автомобилей скорой помощи, школьных автобусов, износ всей бюджетной сети. Инфраструктурный проект в целом крайне важен, потому что он направлен на изменение качества жизни в стране», - цитирует его слова пресс-служба.

Профильная сессия «Новая региональная политика - преемственность или перемены» состоялась в четверг в Сочи с участием вице-премьера Дмитрия Козака, министра экономического развития Максима Орешкина, глав российских регионов и была посвящена обсуждению стратегии государственной политики регионального развития России до 2025 года.

<http://tass.ru/forumsochi2018/articles/4963895>

### ТАСС; 2018.02.15; РЖД РАССЧИТЫВАЮТ ПОДПИСАТЬ КОНТРАКТ С SIEMENS НА 11 «САПСАНОВ» В ПЕРВОМ ПОЛУГОДИИ

ОАО «Российские железные дороги» (РЖД) рассчитывает подписать контракт с Siemens на поставку 11 поездов «Сапсан» и 27 дополнительных вагонов в первом полугодии 2018 года, сообщил журналистам в кулуарах Российского инвестиционного форума в Сочи первый заместитель генерального директора РЖД Александр Мишарин.

«То, что мы подпишем, абсолютно точно. Мы рассчитываем подписать в первом полугодии», - сказал он.

«Решение о количестве принято», - отметил Мишарин, уточнив, что речь идет об 11 поездах и 27 дополнительных вагонах.

По его словам, площадка для производства еще не выбрана, не определены и другие условия поставки.

Ранее президент Siemens в России **Дитрих** Меллер говорил, что Siemens рассчитывает в этом году заключить контракт с РЖД на поставку до 11 высокоскоростных поездов «Сапсан» и 27 дополнительных вагонов.

По его словам, поставка дополнительных промежуточных вагонов и удлинение поездов предполагаются как второй этап контракта.

В феврале 2017 года источник, знакомый с планами РЖД, сообщал журналистам, что компания планирует закупить еще восемь высокоскоростных поездов «Сапсан» с уровнем локализации в РФ до 40%.

С 2010 года под Екатеринбургом работает совместное предприятие концерна Siemens и группы «Синара» (доля каждого - 50%) - «Уральские локомотивы», на котором организовано производство скоростного поезда «Ласточка». Также РЖД закупает у Siemens AG поезда «Сапсан».

<http://tass.ru/forumsochi2018/articles/4959631>

### ИНТЕРФАКС; 2018.02.15; РФПИ ИЗУЧАЕТ ВОПРОС О ПОКУПКЕ ДОЛИ В ТРАНСКОНТЕЙНЕРЕ, ОТКРЫТ К ПАРТНЕРСТВУ - ДМИТРИЕВ

Российский фонд прямых инвестиций изучает вопрос о покупке доли в ПАО «Трансконтейнер» (MOEX: TRCN), открыт к партнерству с потенциальными претендентами на актив, сообщил журналистам в кулуарах Сочинского форума глава РФПИ Кирилл Дмитриев.

«Мы изучаем, понимаем, что там будет конкурентный процесс по приобретению доли, поэтому мы открыты к различным партнерствам по «Трансконтейнеру» и считаем, что это интересный бизнес», - сказал глава РФПИ.

Как сообщалось ранее, правительство РФ предлагает продать долю РЖД в «Трансконтейнере» на открытых торгах квалифицированному инвестору (синдикату, консорциуму, с возможным миноритарным участием финансового инвестора), обладающему соответствующими компетенциями и заинтересованному в развитии контейнерных, в том числе мультимодальных, перевозок между ЕС и Азией. Планируется, что сделка может быть завершена в апреле 2018 года. В декабре «Российские железные дороги» заказали PricewaterhouseCoopers актуализацию оценки оператора в преддверии продажи контроля.

Инвестиционным консультантом сделки выступает «ВТБ Капитал».

Интерес к активу в разное время проявляли группа «Сумма» Зиявудина Магомедова (совладелец FESCO), UCL вместе с Mediterranean Shipping Company, Global Ports и группа «Дело» Сергея Шишкарева («Дело» недавно объявило о покупке 30,75% акций портового холдинга у его основателей), французская CMA CGM с ООО «Логопер».

«Трансконтейнер» владеет и управляет почти 71 тыс. контейнеров, более 24 тыс. вагонов-платформ для их перевозки, имеет сеть терминалов в РФ (на 43 станциях) и в Словакии, также ему принадлежит 50% акций АО «Кедентранссервис» (с 19 железнодорожными терминалами в Казахстане) и доли в «дочках» и совместных предприятиях в различных странах.

Контрольный пакет акций «Трансконтейнера» принадлежит АО «Объединенная транспортно-логистическая компания» (99,84% - у РЖД), 25,07% - у группы FESCO, контролируемой группой «Сумма» Зиявудина Магомедова и его партнеров. Еще 24,5% владеет ООО «Енисей Капитал», контролируемое бизнесменами Александром Абрамовым и Романом Абрамовичем.

### ВЕЧЕРНЯЯ МОСКВА; НАДЕЖДА СИНЮШКИНА; 2018.02.15; ПЛАН ВВОДА МЦД РАЗРАБОТАЮТ В МАРТЕ

Ожидается, что веткой смогут пользоваться свыше 40 миллионов пассажиров в год

Детальный план по вводу Московских центральных диаметров (МЦД) будет разработан в марте.

На настоящий момент департамент транспорта и ОАО «РЖД» проводят регулярные объезды и анализируют состояние железнодорожных путей, платформ и возможность пересадок на другие виды транспорта.

– Мы определяем объем работ по развитию и модернизации существующей инфраструктуры на ключевых оборотных станциях в Одинцове, Лобне, Нахабине и Подольске, а также на самих диаметрах. Специалисты проводят исследования, чтобы утвердить проекты мероприятий по благоустройству прилегающей к МЦД территории, развитию перехватывающих парковок и строительству транспортно-пересадочных узлов, – сказал заместитель мэра Москвы, руководитель департамента транспорта и развития дорожно-транспортной инфраструктуры столицы Максим Ликсутов.

Также обсуждается возможность внедрения на МЦД сервисов и услуг, которые применяются в метро и на Московском центральном кольце.

– В первую очередь нам необходимо организовать сокращение интервалов и новый удобный сервис для пассажиров, обеспечить максимальную доступность для пешеходов и комфортные пересадки на другие виды транспорта, – отметил Максим Ликсутов.

Он выразил надежду на то, что реализация Московских центральных диаметров позволит снизить нагрузку на всю дорожную инфраструктуру на 3-5 процентов.

Отметим, что стандарт сервисного обслуживания пассажиров МЦД уже начали разрабатывать. В нем будут указаны требования к поездам, содержанию составов и их эксплуатации. Кроме того, будут введены правила пользования новым транспортом для пассажиров, введут единую билетную систему, навигацию и другие принципы обслуживания.

Московские центральные диаметры соединят столицу с областью, что позволит значительно сократить время в пути. Первый диаметр планируют запустить в 2019 году. Планируется, что веткой смогут пользоваться свыше 40 миллионов пассажиров в год, сообщает официальный сайт мэра и правительства Москвы.

<http://vm.ru/news/462483.html>

### РЖД-ПАРТНЕР; 2018.02.15; НОВОСИБИРСКИЙ ФИЛИАЛ РЖД ЛОГИСТИКИ ЗАПУСТИЛ КОНТЕЙНЕРНЫЕ ОТПРАВКИ В КИТАЙ ЧЕРЕЗ МОНГОЛИЮ

Филиал АО «РЖД Логистика» в Новосибирске провел первые отправки контейнерных поездов из Сибири в Китай и в обратном направлении через территорию Монголии, расширив возможности и географию сервиса экспортно-импортных перевозок по маршруту Россия – Китай – Россия.

Новосибирский филиал РЖД Логистики запустил контейнерные отправки в Китай через Монголию

«РЖД Логистика» организовала доставку пиломатериалов автотранспортом со складов нескольких отечественных производителей в Томской и Кемеровской областях до железнодорожной станции Клещиха Новосибирской области, погрузку на платформы и экспедирование по территории России и Монголии. Контейнерный поезд пересек российско-монгольскую границу на погранпереходе Наушки и китайско-монгольскую границу на переходе Замын-Ууд. «РЖД Логистика» курировала доставку груза до станции Эрлянь в Китае.

Специалисты филиала также провели по новому маршруту обратную контейнерную отправку из Китая в Европейскую часть России. В качестве импортного груза были доставлены различные товары народного потребления и бытовая техника. «РЖД Логистика» сформировала контейнерный поезд на станции Эрлянь и организовала дальнейшее экспедирование груза через Монголию до станции Ворсино Калужской области.

«Раньше из Сибири поезда в Китай уходили в основном через Забайкальск. Открытие маршрута через Наушки – это дополнительная возможность для грузоотправителей расширить географию поставок и в другие провинции Китая. Надеюсь, новый сервис уже в скором времени станет регулярным: в этом заинтересованы и мы, и наши клиенты, и китайские партнеры», – отметил руководитель филиала «РЖД Логистики» в Новосибирске Ярослав Вышиденко.

<http://www.rzd-partner.ru/zhd-transport/news/novosibirskiy-filial-rzhd-logistiki-zapustil-konteynernye-otpravki-v-kitay-cherez-mongoliyu/>

### GUDOK.RU; 2018.02.15; ОАО «РЖД» ЗАКЛЮЧИЛО СОГЛАШЕНИЕ О СОЗДАНИИ ТРАНСПОРТНО-ЛОГИСТИЧЕСКОГО ХАБА В ПСКОВСКОЙ ОБЛАСТИ

«Российские железные дороги» и правительство региона закрепили планы по развитию грузовых железнодорожных перевозок в особой экономической зоне «Моглино»

На площадке Российского инвестиционного форума, открывшегося сегодня в Сочи, ОАО «РЖД» и администрация Псковской области заключили соглашение о сотрудничестве в сфере развития транспортно-логистической инфраструктуры региона и привлечения дополнительных объемов грузов на железнодорожный транспорт, сообщает пресс-центр холдинга.

Документ подписали генеральный директор ОАО «Российские железные дороги» Олег Белозёров и временно исполняющий обязанности губернатора Псковской области Михаил Ведерников.

В рамках соглашения на базе особой экономической зоны (ОЭЗ) «Моглино» в Псковской области планируется создание транспортно-логистического хаба, который предполагается связать единой технологией переработки с терминалами-саттелитами на грузовых дворах Октябрьской дирекции по управлению терминально-складским комплексом ОАО «РЖД» на станциях Псков-Товарный и Березки Октябрьской железной дороги.

Реализация соглашения позволит обеспечивать резидентов ОЭЗ услугами железнодорожных грузовых перевозок, а также будет способствовать переключению экспортно-импортного грузопотока, следующего автомобильным транспортом через территорию Псковской области на железнодорожный транспорт.

<http://www.gudok.ru/news/?ID=1404677>

### RK.KARELIA; 2018.02.15; АРТУР ПАРФЕНЧИКОВ ОБСУДИЛ С ПРЕЗИДЕНТОМ РЖД СНИЖЕНИЕ ТАРИФОВ НА ПЕРЕВОЗКУ ЩЕБНЯ

Встреча прошла сегодня в рамках инвестиционного форума в Сочи.

Карельские производители щебня оказались в неравных условиях с другими игроками рынка с 2014 года, после введения в действие приказа **Минтранса**. Доставлять щебень из Карелии в Москву оказалась дороже, чем из Украины и Белоруссии. С июня 2014 года расходы на транспортировку щебня ж/д транспортом увеличились на 50-90%. В настоящий момент стоимость транспортировки значительно превышает стоимость самого продукта, что оказывает негативное влияние на развитие горнодобывающей промышленности в Карелии.

За 2017 год в Карелии произведено 16 млн куб. м строительных нерудных материалов, что составило 94% к уровню 2016 года, при этом увеличивается доля отгрузки щебня автомобильным и водным транспортом.

Помимо этого на встрече глава Карелии затронул вопросы снижения стоимости аренды вагонов, обеспечения полной потребности грузовых вагонов для отгрузки щебня, заключения долгосрочных договоров между производителями и компаниями-операторами, сообщили в пресс-службе правительства Карелии.

<http://rk.karelia.ru/ekonomika/artur-parfenchikov-obsudil-s-prezidentom-rzhd-snizhenie-tarifov-na-perevozku-shhebnya/>

### 78.RU; 2018.02.15; В ПРАЗДНИКИ ИЗ ПЕТЕРБУРГА ПОЕДУТ СДВОЕННЫЕ «ЛАСТОЧКИ»

Дополнительные составы пойдут в Волховстрой и Великий Новгород.

В февральские и мартовские праздники «РЖД» ожидает увеличения пассажиропотока. Для удобства людей на некоторых направлениях добавят дополнительные вагоны.

С 22 по 25 февраля, а также с 7 по 11 марта будет вдвое увеличено количество вагонов пригородных поездов «Ласточка», курсирующих по маршрутам Санкт-Петербург — Главный — Новгород и Санкт-Петербург — Главный — Волховстрой. Об этом сообщили представители перевозчика.

Ранее сообщалось, что в праздники дополнительные поезда пустят из Петербурга в Нижний Новгород. Ради удобства пассажиров добавят шесть рейсов.

<https://78.ru/news/2018-02-15/v_prazdniki_iz_peterburga_poedut_sdvoennie_lastochki>

### ИНТЕРФАКС; 2018.02.15; УЧАСТИЕ РЖД В КЫЗЫЛ - КУРАГИНО БУДЕТ МИНИМАЛЬНЫМ, ОКОЛО 5% - БЕЛОЗЕРОВ

Участие ОАО «Российские железные дороги» (РЖД) в проекте строительства ж/д ветки Кызыл - Курагино будет минимальным, составит около 5%, заявил глава компании Олег Белозеров.

«Нам как железной дороге важно не только и не столько вложить средства, а, прежде всего, вывезти весь тот объем груза, который дает экономика страны. Соответственно, по Северному широтному ходу мы договорились, что наше участие - менее 50%, по Кызыл - Курагино - вообще минимальное участие, порядка пяти с небольшим процентов», - сказал О.Белозеров в ходе сессии Сочинского инвестиционного форума, посвященной инфраструктурной ипотеке.

«Но - мы отвечаем за движение, мы отвечаем как один из якорных участников в части того, что перевезем весь груз», - добавил глава РЖД.

В декабре газета «Ведомости» сообщила, что концессионное соглашение по строительству ветки Кызыл-Курагино к угольному месторождению Элегест было согласовано на совещании у вице-премьера РФ Аркадия **Дворкович**а. По данным издания, линия протяженностью 410 км обойдется в 192,4 млрд руб. Ее построит фирма «ТЭПК Кызыл-Курагино», в которой по 47,5% - у «Тувинской энергетической промышленной компании» (ТЭПК) Руслана Байсарова и у УК «Лидер». Каждая компания вложит по 28,9 млрд руб., а «Лидер», управляющий активами пенсионных фондов, организует размещение проектных облигаций на 134,6 млрд руб.

Ожидается, что «Лидер» разместит облигации среди негосударственных пенсионных фондов (НПФ) и институциональных инвесторов и обеспечит их выкуп, заявил газете представитель ТЭПК. Это означает, что «Лидер» обязуется взять на баланс все облигации, которые не сможет продать, сказал изданию консультант инфраструктурных проектов. 134,6 млрд руб. - это почти треть средств под управлением «Лидера», по данным на I полугодие 2017 г. Источник «Ведомостей», близкий к «Лидеру», сообщил, что компания рассматривает для себя роль кредитора.

Еще 5% «ТЭПК Кызыл-Курагино», отмечали «Ведомости», будет принадлежать РЖД, которые помогут проектировать дорогу. РЖД - перевозчик и будет курировать технологии, пояснил представитель компании.

### KP.RU; ДМИТРИЙ КРИВЕНЦОВ; 2018.02.15; САМАРА БЕСПЛАТНО ПОЛУЧИТ Б/У ВАГОНЫ МЕТРО ИЗ МОСКВЫ

**Минтранс** Самарской области договорился с правительством Москвы о поставке б/у вагонов метро. Самара получит их бесплатно. Речь идет о вагонах «Русич».

В ответе на запрос министерства Самарской области в московской мэрии указали, что сделают это в связи с проведением чемпионата мира в столице 63 региона.

«С учетом высокой социальной значимости вопроса транспортного обеспечения при проведении в Самарской области чемпионата мира по футболу в 2018 году, считаем целесообразным … проработать возможность соответствующей передачи вагонов метро», - говорится в документе.

Ответ на запрос датируется 13 февраля.

<https://www.samara.kp.ru/online/news/3023620/>

### ИНТЕРФАКС; 2018.02.15; РЖД ГОТОВЫ ВОЗИТЬ МУСОР К МЕСТАМ УТИЛИЗАЦИИ, ПРОРАБАТЫВАЮТ ТАРИФНЫЕ ВОПРОСЫ

ОАО «Российские железные дороги» прорабатывает тарифные и технологические вопросы, связанные с перевозкой мусора к местам его утилизации.

«Пока есть отрицательный элемент в части экономических расчетов. Мы готовы везти на расстояние, сравнивая себя с автомобильным транспортом, более чем на 150 км. Но мы постоянно работаем над своими технологиями и тоже эту проблему постараемся решить - как правильно настроить тарифы», - заявил генеральный директор РЖД Олег Белозеров, выступая в четверг на одной из сессий Российского экономического форума в Сочи.

«Мы готовы возить на дальние расстояния - все равно какой-то промежуток времени нам придется отходы подвергать транспортировке. Установили на сегодняшний момент специальный тариф, министерство природы РФ много занималось, чтобы было удобно везти на дальние расстояния», - добавил глава компании.

По его словам, сегодня у компании есть понимание, что перевозки отходов могут осуществляться «в мультимодальном контейнере», и что «железнодорожный транспорт максимально удобен для агломераций, поскольку не забиваются дороги». «Более того, железная дорога возит строго по расписанию, это тоже достаточно важно, чтобы не скапливалось излишнее количество отходов», - отметил О.Белозеров.

«У нас есть вопросы, в том числе и к схемам планирования - где размещать наши пункты отправки, станции отправки и приема, но, считаю, что такой четко отлаженный механизм в будущем в рамках ж/д транспорта может и должен быть отработан», - сказал он.

### ИНТЕРФАКС; 2018.02.15; Ж/Д СООБЩЕНИЕ ПО КРЫМСКОМУ МОСТУ ОТКРОЕТСЯ В СООТВЕТСТВИИ С ГРАФИКОМ - АКСЕНОВ

Крымский мост будет сдан в эксплуатацию в соответствии с ранее утвержденным графиком: автомобильная часть - в декабре 2018 года, железнодорожная - в конце 2019 года, сообщил журналистам глава Республики Крым Сергей Аксенов.

«Работы по строительству Крымского моста идут в соответствии с графиком. В декабре текущего года запланирован ввод в эксплуатацию автомобильной части моста, в конце 2019 года - железнодорожной», - сказал он.

Глава региона подчеркнул, что крымчане, как и все россияне, будут рады возможной досрочной сдачи в эксплуатацию Крымского моста.

«Если мост будет сдан раньше срока, то мы, как и вся Россия, будем только рады», - сказал он.

При этом С.Аксенов отказался отвечать на вопрос о том, может ли автомобильное сообщение также быть запущено ранее запланированного - например, в мае текущего года, а не в конце его.

### ТАСС; 2018.02.15; РОССИЙСКО-ФРАНЦУЗСКАЯ КОМПАНИЯ МОЖЕТ СТАТЬ КОНЦЕССИОНЕРОМ КАНАТНОГО МЕТРО В КРАСНОДАРЕ

Российско-французское предприятие, одним из учредителей которого является французский производитель оборудования для канатных дорог Poma, может стать концессионером проекта по строительству канатного метро в Краснодаре, сообщил ТАСС президент совета директоров компании Poma S.A.S. Жан Сушаль в кулуарах XVII Российского инвестиционного форума.

«Мы работаем с городом Краснодар, который находится на самой ранней стадии проработки решения [канатного метро], даем советы, как надо балансировать пассажиропоток по конкретным веткам и капитальные затраты, чтобы не утяжелить финансовую модель и не удлинить срок возврата инвестиций. Мы заинтересованы, чтобы финмодель была достаточно эффективна, чтобы мы могли использовать даже у себя. <…> Мы рассчитываем, что совместное предприятие «Национальные канатные дороги» (учреждено в октябре 2017 года Poma, «Корпорацией развития Северного Кавказа», «Курортами Северного Кавказа» как компания по производству оборудования для горнолыжных комплексов - прим. ТАСС) будет рассматривать участие в качестве концессионера городских дорог <...> в том числе в Краснодаре», - сказал Сушаль.

Он уточнил, что контракты для строительства городских канатных дорог составляют около 75% оборота Poma S.A.S. Различные проекты были реализованы в Колумбии, Доминикане, Китае, Европе и других странах. В России компания помогала строить фуникулер в Нижнем Новгороде в 2012 году.

«За три года она [канатная дорога в Нижнем Новгороде] доказала свою жизнеспособность, так как <...> является не дотационной, а наоборот - приносит прибыль. Этот успех мы хотим дальше развивать», - отметил собеседник, добавив, что «Национальные канатные дороги» может рассмотреть вопрос об инвестировании проектов по строительству канатных дорог в других городах РФ.

Ранее сообщалось, что в Краснодаре в конце 2017 года начали рассматривать проект по строительству канатного метро как альтернативу автотранспорту из-за серьезных пробок. В настоящее время идет разработка проекта и поиски инвестора. По предварительным оценкам, первая очередь метро (закольцованные линии протяженностью 32 км с девятью станциями) обойдется в 11 млрд рублей и может быть построена за четыре года.

Российский инвестиционный форум пройдет в Сочи 15-16 февраля при участии премьер-министра РФ Дмитрия Медведева. Это традиционная площадка для презентации инвестиционного и экономического потенциала РФ. В прошлом году на форуме было заключено 377 соглашений на 490 млрд рублей.

<http://tass.ru/forumsochi2018/articles/4964066>

### РБК; НИНА БЛЕЙМАН; 2018.02.15; ПОРТ ДЛЯ РАЗВИТИЯ

Частные инфраструктурные проекты двигают экономику российских регионов.

Краснодарский край, самый южный из регионов России, занимает шестое место в стране по объему валового регионального продукта (в 2016 году он составил 2,2 трлн руб.). Базу экономического развития края создают строительный, промышленный, топливно-энергетический, агропромышленный, транспортный и туристический комплексы. Ключевым сегментом транспортного комплекса края являются девять незамерзающих морских портов, обеспечивающих прямой выход через Азовское и Черное моря на международные внешнеторговые пути. Сейчас на них приходится более 200 млн т грузов в год (около 30% морских российских и транзитных грузов), а также около трети российского нефтеэкспорта.

Краснодарский край стабильно занимает высокие строчки в различных рейтингах инвестиционной привлекательности. Так, в прошлом году он оказался на четвертом месте (максимальный потенциал, минимальный риск) в рейтинге «Инвестиционный климат регионов — 2017» агентства RAEX («Эксперт РА»), на седьмом — в Национальном рейтинге состояния инвестиционного климата в субъектах РФ (Агентство стратегических инициатив), на 13-м — в рейтинге инвестиционной привлекательности субъектов РФ (Национальное рейтинговое агентство). По данным администрации региона, в 2010–2017 годах на его территории были реализованы 440 крупных инвестпроектов на общую сумму 525,8 млрд руб., что позволило создать 32,8 тыс. новых рабочих мест; еще 341 проект на 1,5 трлн руб. реализуется в настоящее время.

Ожидается, что в ходе Российского инвестиционного форума в Сочи администрация края представит комплексную стратегию развития региона до 2030 года. По словам губернатора Краснодарского края Вениамина Кондратьева, она станет своеобразным законом, по которому будет жить экономика региона в ближайшие 12 лет. Документ предусматривает создание отраслевых кластеров в рамках семи территориально-экономических зон края (муниципалитеты на форуме представят потенциальным инвесторам 440 предложений).

Глубоководная Тамань

Одним из важнейших региональных проектов последних лет стало строительство порта Тамань в районе мыса Железный Рог. Тамань обладает уникальными преимуществами в сравнении с другими черноморскими портами благодаря глубоководности (глубина у причалов достигает 18–20 м) и наличию естественного укрытия из-за формы бухты. Порт, способный принимать суда дедвейтом до 160 тыс. т, откроет российским экспортерам доступ ко всей акватории Черного и Средиземного морей, а его географическая близость к Керченскому проливу позволит объединить транспортную инфраструктуру с возводимым мостом в Крым. Кроме того, в отличие от портов Новороссийска и Туапсе, расположенных в черте города, удаленность таманских терминалов от жилых массивов позволяет переваливать опасные и ядовитые грузы, такие как сжиженный газ, мазут и аммиак. Предполагается, что к 2030 году мощность порта должна превысить 100 млн т в год, а вместе с увеличением мощностей портов Новороссийска (более чем на 20 млн т в год) и Туапсе (на 7 млн т в год) совокупная мощность портов региона вырастет с 231 млн до 383–503,4 млн т.

В феврале 2017 года по распоряжению премьер-министра Дмитрия Медведева территория строящегося порта была расширена для строительства зернового терминала мощностью 14,5 млн т, причального комплекса сжиженных углеводородных газов и технологической эстакады мощностью до 3,5 млн. т в год. Кроме того, на искусственном насыпном участке предполагается построить перевалочную базу крупногабаритных и тяжеловесных грузов мощностью 0,3 млн т в год.

Экспортные ворота

Еще один крупный инфраструктурный проект в порту Тамани реализует ведущий российский производитель товарного аммиака «Тольяттиазот». Компания строит терминал, который позволит осуществлять перевалку 2 млн т аммиака и 3 млн т карбамида в год. Она одной из первых начала освоение прибрежного района, приступив к строительству еще в 2003 году, однако в 2005-м проект пришлось законсервировать из-за конфликта с местными властями. В 2015 году, несмотря на продолжающееся судебное разбирательство, возведение терминала было возобновлено. Сейчас объект включен правительством РФ в федеральную целевую программу «Развитие транспортной системы России до 2020 года», схему территориального планирования в области федерального транспорта и в «дорожную карту» развития морских портов в Азово-Черноморском бассейне до 2020 года. Он объединит в себе три блока: береговой перевалочный комплекс, гидротехнический комплекс, способный принимать суда дедвейтом до 50 тыс. т (для этого уже построена специальная эстакада, уходящая в море на 2,5 км), и комплекс вспомогательных и инфраструктурных сооружений. К порту проведена железнодорожная ветка длиной 36 км, построена автомобильная дорога (грузопотоки перевалочного комплекса включены **Минтрансом** в схему развития Таманского транспортного узла в части железнодорожной составляющей). Ввод терминала в эксплуатацию запланирован на 2020 год.

«Проект по вводу в эксплуатацию портового комплекса по перевалке аммиака является одним из магистральных для ТоАЗа. Запуск объекта откроет перед Российской Федерацией новые возможности по расширению своего присутствия на мировых рынках и даст мощный импульс развития Югу России», — отмечает председатель совета директоров «Тольяттиазота» Петр Орджоникидзе. Кроме того, запуск терминала позволит компании снизить зависимость от украинского транзита: сейчас порядка 60% производимого «Тольяттиазотом» аммиака транспортируется по аммиакопроводу Тольятти — Одесса, однако логистический процесс осложняется регулярными конфликтами с украинской стороной из-за тарифов. Таманский проект не только позволит компании нарастить производство аммиака и карбамида, организовать стабильные и ритмичные поставки своей продукции зарубежным потребителям без оглядки на политическую ситуацию на Украине, но и увеличит налоговые поступления в консолидированный бюджет РФ на 5,3 млрд руб. Таким образом, строительство терминала отвечает долгосрочным интересам ТоАЗа, региона и всей страны, подчеркивают в компании. «Создание независимых от внешних партнеров экспортных ворот даст «Тольяттиазоту» возможность значительного увеличения своего экономического потенциала и диверсификации бизнеса. Одновременно портовая инфраструктура создаст новые рабочие места в важном для Краснодарского края секторе и увеличит финансовые поступления в краевой бюджет. ТоАЗ напрямую вкладывает в инфраструктуру проекта более $300 млн частных инвестиций, что может рассматриваться как положительный кейс и пример для работы других участников рынка», — говорит Петр Орджоникидзе. По оценке компании, дополнительные поступления в бюджет Краснодарского края составят 2 млрд руб., будет создано 1,5 тыс. новых рабочих мест.

В «Тольяттиазоте» заверяют, что уделяют особое внимание вопросам социальной и экологической безопасности, минимизируя негативное воздействие комплекса на окружающую среду с соблюдением российских и международных норм и требований в области промышленной безопасности. Руководство компании также рассматривает возможность строительства третьей очереди комплекса с увеличением грузооборота до 13 млн т в год.

<http://www.rbcplus.ru/news/5a8486067a8aa91b5eabda42>

### РИА НОВОСТИ; 2018.02.15; ВЛАСТИ КРЫМА НАМЕРЕНЫ РАЗВИВАТЬ СКОРОСТНЫЕ ПАССАЖИРСКИЕ ПЕРЕВОЗКИ ПО МОРЮ

Скоростные морские перевозки у берегов Крыма экономически целесообразны, поэтому география маршрутов должна расширяться, заявил глава комитета крымского парламента по санаторно-курортному комплексу и туризму Алексей Черняк.

Ранее гендиректор компании-оператора «Морские скоростные пассажирские перевозки» Алексей Сорокин заявил, что морской пассажирский скоростной транспорт у берегов Крыма планируется запустить в июне, судно на подводных крыльях «Комета 120М» соединит Севастополь и Ялту. Решение возродить пассажирские перевозки принял концерн «Калашников» при поддержке Минпромторга и **Минтранса** России.

«Этот проект обречен на успех. Он рентабелен, потому что спрос на морские перевозки есть, и этот спрос достаточно велик. Тем более что морские путешествия вдоль побережья, если разобраться с историей, были востребованы не только в советские, но и в царские времена. Крым очень выгодно расположен для успешного возрождения данного проекта», — сказал РИА Новости Черняк.

Он также сообщил, что власти региона готовы обсуждать с оператором перевозок и концерном «Калашников» расширение сети маршрутов. «Мы будем вовлекать новые крымские города. Есть что показать Керчи и Феодосии, где имеются порты и вся необходимая инфраструктура. Нам есть что показать и чем удивить гостей полуострова», — сказал глава парламентского комитета.

Одним из инициаторов этого проекта также выступало правительство Севастополя.

«Его реализация позволит расширить транспортные возможности региона, повысить его туристическую привлекательность и узнаваемость. Согласитесь, Севастополю, как главной базе Черноморского флота, южной морской столице России, необходим наиболее современный на сегодняшний день вид морского транспорта», — сказал РИА Новости губернатор Севастополя Дмитрий Овсянников.

Губернатор подчеркнул, что для организации морских перевозок Севастопольский морской порт предоставит один из расположенных в центре города пассажирских причалов.

«Надеюсь, севастопольцы и гости нашего города с удовольствием воспользуются этим комфортным видом транспорта», — сказал глава города

<https://ria.ru/economy/20180215/1514658829.html>

### ТАСС; 2018.02.15; ТЕРМИНАЛ ДЛЯ ПЕРЕВАЛКИ СПГ «НОВАТЭК» НА КАМЧАТКЕ ПОСТРОЯТ К 2023 ГОДУ

Терминал для перевалки сжиженного природного газа (СПГ) построят на Камчатке к 2023 году, сообщил в четверг журналистам в Петропавловске-Камчатском первый заместитель председателя правления ПАО «Новатэк» Александр Фридман. По его словам, объем инвестиций в проект оценивается в $1-1,5 млрд.

Ранее сообщалось, что правительство Камчатского края и «Новатэк» заключили соглашение о сотрудничестве по созданию морского терминала по перегрузке СПГ мощностью до 20 млн тонн в год.

«Мы привязываем развитие перевалочных комплексов как на Камчатке, так и в Мурманской области на период начала запуска второго проекта - Артика-СПГ-2. Это 2023 год», - сказал Фридман.

Он добавил, что в настоящее время есть две альтернативы для выбора площадки терминала: Авачинская губа и Бечевинская губа. Вопрос с ее выбором будет решен в течение ближайших месяцев, сказал первый замглавы «Новатэк».

По данным правительства Камчатского края, строительство терминала позволит оптимизировать транспортную логистику при доставке СПГ из Арктики потребителям в странах Азиатско- тихоокеанского региона (АТР), стимулировать использование трасс Северного морского пути, а в дальнейшем создать на базе перевалочного терминала новый независимый центр формирования цены СПГ в АТР.

Благодаря проекту Камчатка получит необходимые объемы газа для обеспечения энергетической безопасности региона.

<http://tass.ru/ekonomika/4959692>

### ИНТЕРФАКС; 2018.02.16; ТУМАН НАРУШИЛ РАБОТУ ПАРОМОВ НА ПЕРЕПРАВЕ МЕЖДУ КРАСНОДАРСКИМ КРАЕМ И КРЫМОМ

Неблагоприятная погода стала причиной остановки движения паромов между Крымским полуостровом и Краснодарским краем ночью в пятницу, сообщила компания «Морская дирекция» - оператор переправы.

«Работа Керченской паромной переправы приостановлена по причине недостаточной видимости. Туман», - говорится в информации оператора.

Переправа (порт «Крым» - порт «Кавказ») наряду с аэропортом «Симферополь» являются главными транспортными артериями между полуостровом Крым и остальной частью России. Паромы перевозят через Керченский пролив пассажиров, автомобили и грузы.

### КОММЕРСАНТ; АЛЕКСАНДРА МЕРЦАЛОВА; 2018.02.16; ТУРИСТЫ ПЕРЕСЕЛИ НА РЕГУЛЯРНЫЕ РЕЙСЫ

Доля чартерных перевозок в организованных турах снизилась

Сокращение количества чартерных авиаперевозчиков и ужесточение требований к ним привело к тому, что туроператоры все чаще отдают предпочтение регулярным рейсам. За последние шесть лет их доля в структуре перевозок организованных туристов удвоилась, превысив 50%. В 2018 году она продолжит расти, что неизбежно приведет к подорожанию путешествий, прежде всего по средиземноморским направлениям — Греции, Италии и Испании. Ряд экспертов уже отмечают рост цен на 20–50%.

Доля регулярной перевозки в составе туристических пакетов за шесть лет выросла более чем в два раза. Такие расчеты приводит сервис бронирования OnlineTur.ru. Согласно его данным, если в 2012 году регулярными рейсами летали 26% организованных туристов, то в 2017-м — уже 52%. В 2018 году, по прогнозам аналитиков сервиса, показатель достигнет 60%. Динамику подтверждают и в Ассоциации туроператоров России (АТОР). По ее расчетам, в 2017 году доля регулярной перевозки в составе туристических пакетов составляла 45%. Исполнительный директор АТОР Майя Ломидзе ждет, что летом 2018 года эта доля увеличится минимум на 10 процентных пунктов.

Рост доли регулярных перевозок в составе туров представитель OnlineTur.ru Игорь Блинов связывает с постоянным сокращением чартерного рынка: «Объем перевозки увеличивается, но число компаний сокращается не в пользу чартерных игроков». По словам госпожи Ломидзе, тенденция оказалась наиболее заметна на популярных средиземноморских направлениях — Греции, Италии и Испании. Она объясняет, что традиционно большой объем предложения для этих стран формируют туроператоры, не имеющие аффилированных перевозчиков. Заключить же контракт на чартерные перевозки со сторонними компаниями становится сложнее на фоне недостатка перевозки, добавляет Майя Ломидзе.

Ситуацию усугубляет то, что в декабре 2017 года после остановки осенью одной из крупнейших чартерных авиакомпаний России «ВИМ-Авиа» **Росавиаци**я серьезно ужесточила правила допуска к нерегулярным перевозкам (см. “Ъ” от 2 декабря). Нововведения уже стали причиной сокращения новогодних чартерных программ шести перевозчиков: число рейсов Azur Air снизилось на 15%, Royal Flight — на 5%, «Якутии», «Саратовских авиалиний», «Северного ветра» — на 30%, «Икар» — на 20%.

Гендиректор Travelata.ru Алексей Зарецкий говорит, что многие туроператоры сейчас в принципе отказались от чартерной перевозки. При этом, подчеркивает директор по продажам НТК «Интурист» Сергей Толчин, общее число рейсов, организованных туроператорами, не сокращается: «У нас в этом году много рейсов со статусом регулярных, но при этом полностью выкупленных нами». Серьезным фактором, влияющим на соотношение чартерных и регулярных программ, господин Толчин называет также развитие систем динамического пакетирования: туроператоры предлагают клиентам самостоятельно выбирать подходящий регулярный перелет и размещение. По его оценкам, динамические пакеты обеспечивают сейчас 10–15% продаж.

Для потребителей одним из ключевых последствий переориентации туррынка на регулярную перевозку может стать рост цен. По оценкам Майи Ломидзе, пакеты с регулярными рейсами традиционно стоят на 15–20% дороже, чем с классической чартерной перевозкой. «Негативного влияния на рынок пока не чувствуется: продажи на лето ведутся по программам раннего бронирования, которые традиционно предполагают скидки в 15–20%»,— говорит она. Но летом, по ее прогнозам, скидки прекратятся, так как такая разница в цене для бюджетных направлений может быть очень значительной.

По оценкам Travelata.ru, рост цен на средиземноморские направления заметен уже сейчас. Так, средний чек на туры в Грецию достигает 115 тыс. руб., тогда как по итогам летних продаж был на 55% ниже. За поездку в Испанию клиенты сервиса сейчас платят в среднем 116 тыс. руб.— на 17% больше, чем летом 2017 года, в Италию — 91 тыс. руб., что почти на 20% дороже прошлого сезона.

<https://www.kommersant.ru/doc/3549701>

### КОММЕРСАНТ; НИКОЛАЙ СЕРГЕЕВ; 2018.02.15; ПИЛОТЫ РУГАЛИСЬ ДО КАТАСТРОФЫ

Расшифрован речевой самописец разбившегося Ан-148

Следователи СКР, расследующие уголовное дело о катастрофе 11 февраля в Подмосковье самолета Ан-148, жертвами которой стал 71 человек, приобщили к нему данные параметрического и речевого самописцев. Расшифровка записей последнего свидетельствует о том, что, столкнувшись с разными показателями скорости на своих дисплеях, пилоты ругались, пока лайнер не врезался в землю. При этом сама катастрофа произошла в управляемом полете.

«В ходе расследования уголовного дела, находящегося в производстве следователей главного управления по расследованию особо важных дел СКР, получены данные специалистов Межгосударственного авиационного комитета о расшифровке показаний бортовых самописцев самолета Ан-148, потерпевшего крушение 11 февраля в Подмосковье. Материалы МАК приобщены к уголовному делу и изучаются следователями»,— сообщила официальный представитель СКР Светлана Петренко. Раскрывать содержание записей речевого самописца она отказалась, сославшись на тайну следствия.

По данным “Ъ”, запись, которую пришлось восстанавливать несколько дней из-за сильных повреждений черного ящика, оказалась совсем короткой. Вначале, перед вылетом из аэропорта Домодедово, пилоты читают контрольную карту, приводя в действие или проверяя работу различных приборов и механизмов. При этом обогрев приемников полного давления (ППД), с которых считывают информацию датчики скорости, почему-то не включают, хотя это действие записано в карте. Вскоре после взлета пилоты обращают внимание на критически низкие и отличающиеся показания скорости на приборах. Ругаясь, они пытаются решить эту проблему, увеличивая скорость и наклоняя самолет к земле. Столкновение с поверхностью происходит уже под нечленораздельные крики пилотов, утверждает собеседник “Ъ”.

По версии собеседника “Ъ”, данные расшифровки свидетельствуют о том, что пилоты так и не поняли, из-за чего возникли искаженные показания скорости на дисплеях и, соответственно, в принципе не могли справиться с этой критической ситуацией.

Учитывая все это, **Росавиаци**я, привлекая ведущих пилотов-инструкторов, решила разработать программу проведения имитации полетов с отказами различных приборов на комплексном пилотажном тренажере Ан-148, установленном в Санкт-Петербургском государственном университете гражданской авиации, и провести обучение по ней летчиков, управляющих данными самолетами.

Напомним, расшифровав параметрический самописец разбившегося самолета, эксперты МАК пришли к выводу, что невключение обогрева могло привести к обледенению всех трех приемников, установленных на фюзеляже, и, соответственно, изменению параметров передаваемых с них данных на дисплеи пилотов. Как установили эксперты, при наборе самолетом высоты около 2 тыс. м индикатор скорости у одного из пилотов показывал недопустимо низкие для такой ситуации 200 км/ч, а у другого вообще оставался на нуле. При этом реальная скорость лайнера составляла около 600 км/ч. Экипаж пошел на резкое снижение, чтобы набрать, как ему казалось, недостающую скорость, в результате чего самолет врезался в землю.

«Расшифровка и предварительный анализ записи (речевого самописца.— “Ъ”) подтвердили информацию, зарегистрированную параметрическим регистратором полетных данных»,— сообщили в МАК.

[https://www.kommersant.ru/doc/3549626?query=**росавиаци**я](https://www.kommersant.ru/doc/3549626?query=росавиация)

### КОММЕРСАНТ; ЕЛИЗАВЕТА КУЗНЕЦОВА; 2018.02.16; АН-2.0

Кукурузники вернутся на американской тяге

В России предпринята новая попытка восстановить производство легких самолетов для региональных авиаперевозок: на мощностях Улан-Удэнского авиазавода до 2025 года планируется выпускать глубоко модернизированную версию старого Ан-2 — из композитных материалов и с американским двигателем. В РФ уже пытались наладить выпуск для малой авиации чешских L-410 на Урале, но производство остается штучным. Эксперты полагают, что для реанимации малой авиации в РФ нужны и многомиллиардные вложения в производство, и постоянное субсидирование региональных перевозок.

Минпромторг, **Минтранс**, республики Бурятия и Саха, а также холдинг «Вертолеты Росси» подписали в ходе Российского инвестиционного форума в Сочи соглашение о выпуске легких самолетов ТВС-2ДТС для региональных пассажирских перевозок. Производство начнется в 2019 году на Улан-Удэнском авиационном заводе (У-УАЗ; входит в холдинг «Ростеха» «Вертолеты России»), в 20-21-2025 годах он обязуется поставить не менее 200 машин. На первом этапе самолет будет летать в Сибири и на Дальнем Востоке, а стартовым эксплуатантом станет авиакомпания, создаваемая при участии регионов. Но для нее придется создать маршрутную сеть, повышать рентабельность перевозок и «создавать правовую базу, регламентирующую малую авиацию», отметил глава Минпромторга Денис Мантуров. До 2020 года в бюджете предусмотрено 0,5 млрд руб. для сертификации производства и самолетов. Министерство также обещает решить вопрос финансовой поддержки серийного производства и завершения НИОКР. Общая сумма не раскрывается.

ТВС-2ДТС — глубокая модернизация Ан-2, полностью из композитных материалов. Самолет может взлетать и садиться на неподготовленных площадках, использоваться в труднодоступных районах, в санитарной авиации, сельском хозяйстве. Разработчик самолета — ФГУП «Сибирский НИИ авиации им. С. А. Чаплыгина». Для модернизированного Ан-2 используется двигатель Honeywell (США), что сократит себестоимость летного часа втрое, а расход топлива — на 10%. Цена самолета — $1,2 млн. Уже модернизировано 25 машин.

По оценкам ФГУПа, приведенным в презентации проекта, сейчас 90% парка малой авиации — Ан-2, 90% из которых старше 15 лет, морально устарели и требуют дорогостоящего обслуживания. К 2023 году выбытие малой авиации из-за износа «окажется критичным»: будет списано 89% самолетов в коммерческой авиации и 79% — в авиации общего назначения, а парк сократится на 481 самолет. До 2025 года гражданской авиации потребуется 360–490 самолетов, из которых 70% вместимостью семь—девять человек.

Пока в продвинутой стадии из проектов малой авиации находится сборка модернизированного чешского турбовинтового L-410 на 19 мест на Уральском заводе гражданской авиации (УЗГА; также входит в «Ростех»). Локализация производства — 70%, завод может выпускать шесть самолетов в год. В конце 2017 года руководство УЗГА сообщало, что собрано девять самолетов, а в 2018–2019 годах планируется выпустить 29 L-410. Цена самолета, по данным “Ъ”,— чуть более 400 млн руб.

Авиакомпании не стали комментировать планы выпуска нового самолета, но источники “Ъ” признают, что дефицит такой техники «очень острый». «Условия лизинга должны быть доступными и учитывать финансовое состояние региональных авиакомпаний»,— отметил один из собеседников “Ъ”. Ведущий эксперт НИУ ВШЭ Андрей Крамаренко считает основной проблемой возрождения в РФ пассажирской малой авиации «отсутствие платежеспособного спроса». В страну завозились самолеты похожей размерности Cessna Caravan, но из-за высоких издержек (выше доходной ставки с учетом субсидий) ушли с рынка. Новый проект, полагает эксперт, потребует многомиллиардных инвестиций как в производство, так и в постоянное субсидирование перевозок.

[https://www.kommersant.ru/doc/3549609?query=**минтранс**](https://www.kommersant.ru/doc/3549609?query=минтранс)

### ВЕДОМОСТИ; ГАЛИНА СТАРИНСКАЯ; 2018.02.15; «АЭРОФЛОТ» ОБЪЯВИЛ О ПОВЫШЕНИИ ЗАРПЛАТ ПИЛОТОВ ДО 650 000 РУБЛЕЙ В МЕСЯЦ

Несмотря на это, она вдвое ниже, чем у летчиков в Китае

«Аэрофлот» сообщил, что с нового года поднял зарплату командирам воздушных судов. Максимальный размер среднемесячной заработной платы теперь составляет 650 000 руб. – ее получают командиры дальнемагистральных воздушных судов: Boeing 777, Airbus A330. Чуть ниже заработная плата командиров воздушных судов других типов, к примеру, командиры среднемагистральных самолетов (Boeing 737, семейство Airbus A320) получают 635 000 руб. в месяц, сообщает авиакомпания.

Максимальную заработную плату получают пилоты со стажем работы в должности командира воздушного судна не менее трех лет, а также при достижении полетного времени 90 часов в месяц (900 часов за календарный год).

Для привлечения на работу квалифицированного летного состава в «Аэрофлоте» действует система стимулирующих единовременных выплат при трудоустройстве. Для командира воздушного судна входной бонус составляет 650 000 руб., для второго пилота – 350 000 руб. Стимулирование распространяется на тех, кто впервые трудоустраивается в компанию, а также на бывших пилотов «Аэрофлота», которые возвращаются на прежнее место работы, но не менее чем через три года с увольнения из группы «Аэрофлот».1

Летом прошлого года гендиректор «Аэрофлота» Виталий Савельев жаловался на дефицит пилотов: они уходят работать за рубеж, в том числе в Азию, где им больше платят, но повышать им зарплату в России невозможно. По данным газеты «Коммерсантъ», за последние 2,5 года в Азию уехали более 300 пилотов – командиров воздушного судна и командиров-инструкторов, еще около 400 пилотов этих категорий готовятся последовать за ними. Зарплата пилота в Китае в среднем вчетверо выше, чем в России, – $17 000-25 000 в месяц.

«Аэрофлот» в течение пяти лет не индексировал зарплаты летчикам и за счет этого сэкономил 40 млрд руб., сообщал Шереметьевский профсоюз летного состава. По расчетам профсоюза, из этой суммы 32 млрд руб. недополучили работники и 8 млрд руб. – бюджет.

«Аэрофлот» индексировал зарплаты работникам с января 2017 г., опровергал обвинения профсоюза представитель авиакомпании, приказ прошел установленную процедуру учета мнения представительного органа работников «Аэрофлота».

В 2017 г. «Аэрофлот» перевез 32,8 млн человек, а все авиакомпании, входящие в группу, – 50,1 млн. Компания эксплуатирует 228 воздушных судов.

<https://www.vedomosti.ru/business/articles/2018/02/15/751091-aeroflot-podnyal-zarplatu>

### ТАСС; 2018.02.15; ДВОРКОВИЧ: «САРАТОВСКИЕ АВИАЛИНИИ» МОГУТ БЕЗ УЩЕРБА ВРЕМЕННО СОКРАТИТЬ МАРШРУТНУЮ СЕТЬ

«Саратовские авиалинии» после случившейся с их самолетом Ан-148 авиакатастрофы в Подмосковье могут временно сократить свою маршрутную сеть. Об этом сообщил в интервью ТАСС в рамках Российского инвестиционного форума в Сочи вице-премьер РФ Аркадий **Дворкович**.

«Можно временно сократить маршрутную сеть, она у них [у «Саратовских авиалиний] выросла очень резко в прошлом году, бурный рост перевозок был именно у «Саратовских авиалиний», поэтому, в принципе, ничего особо страшного не произойдет, если будет определенное сжатие, временное по крайней мере, и можно будет стабилизировать ситуацию таким образом», - сказал он, отвечая на вопрос о возможных финансовых трудностях авиакомпании после случившейся катастрофы.

**Дворкович** напомнил, что правительство и **Минтранс** держат на контроле ситуацию в авиакомпании. «Уверен, что наши коллеги ищут варианты решения проблемы, возможно лизинг каких-то других судов. У них есть заказы на отдельные воздушные суда зарубежного производства с поставкой в этом году», - напомнил он.

<http://tass.ru/forumsochi2018/articles/4961515>

### ТАСС; 2018.02.15; ДВОРКОВИЧ: РЕФОРМА АВИАСЕКТОРА РФ МОЖЕТ ПРИВЕСТИ К УХОДУ С РЫНКА ЧАСТИ КОМПАНИЙ

Новая система оценки финансового состояния авиакомпаний, которая должна быть в основном запущена в первой половине 2018 года, может привести к уходу с рынка части компаний. Об этом сообщил в интервью ТАСС в рамках Российского инвестиционного форума в Сочи вице-премьер РФ Аркадий **Дворкович**.

«Это [изменение подходов к оценке финансового состояния авиакомпаний] не означает, что все компании останутся на рынке, и не означает, что все уйдут с рынка. Мы рассчитываем, что российский рынок будет иметь такую емкость, которая позволяет работать нескольким компаниям», - сказал он.

Как отметил вице-премьер, правительство утвердило дорожную карту по усовершенствованию законодательства в сфере авиационных перевозок. Дорожная карта включает в себя изменение методики оценки финансового состояния авиакомпаний и совершенствование системы страхования сектора. Возможно также создание компенсационного или какого-то иного фонда.

Идея создания фонда и в целом реформирования системы оценки рисков авиакомпаний стала актуальна на фоне банкротства «ВИМ-Авиа» в прошлом году. Компании не хватило оборотных средств на поддержание операционной деятельности.

Российский инвестиционный форум проходит в Сочи 15-16 февраля при участии премьер-министра РФ Дмитрия Медведева. Это традиционная площадка для презентации инвестиционного и экономического потенциала РФ. В прошлом году на форуме было заключено 377 соглашений на 490 млрд рублей.

<http://tass.ru/forumsochi2018/articles/4961512>

### ТАСС; 2018.02.15; ДВОРКОВИЧ: ОТКРЫТЬ АВИАСООБЩЕНИЕ В КУРОРТНЫЕ ГОРОДА ЕГИПТА ПОКА НЕТ ВОЗМОЖНОСТИ

Восстановить авиасообщение между Россией и курортными городами Египта пока нет возможности. Об этом сказал журналистам в кулуарах Российского инвестиционного форума в Сочи вице-премьер РФ Аркадий **Дворкович**.

«Вчера в Кувейте ко мне подходил замминистра иностранных дел Египта, спрашивал, когда курортные города будут открыты [для авиасообщения]. Я сказал, что пока нет такой возможности», - отметил **Дворкович**.

Он напомнил, что сообщение с Каиром будет восстановлено в 20-х числах февраля. Это решение было принято после того, как аэропорт Каира по требованию российской стороны усилил меры безопасности.

Авиасообщение между Россией и Египтом было приостановлено в конце 2015 года, после того, как после вылета из аэропорта Шарм-эш-Шейха в воздухе взорвался самолет авиакомпании «Когалымавиа». В катастрофе, признанной терактом, погибли 217 пассажиров и семь членов экипажа. Для возобновления авиасообщения Россия потребовала от Египта усиления мер авиационной безопасности.

<http://tass.ru/forumsochi2018/articles/4960195>

### MK.RU; 2018.02.15; В АЭРОПОРТУ «ХИБИНЫ» ПРАКТИЧЕСКИ САМЫЙ ДОРОГОЙ АВИАКЕРОСИН В СЗФО

Аэропорт «Хибины» в январе текущего года повысил отпускную цену тонны керосина на 14,5% (до 50 850 рублей), вследствие чего стал вторым аэропортом в Северо-Западном федеральном округе по дороговизне авиакеросина.

В аэропорту «Хибины» практически самый дорогой авиакеросин в СЗФО

На сайте **Росавиаци**и опубликованы данные о стоимости авиационного топлива в аэропортах России по состоянию на первый месяц 2018 года и в сравнении с последним месяцем прошлого года.

В опубликованном документе можно увидеть, что в мурманском аэропорту самая низкая цена авиационного керосина среди всех аэропортов Северо-Западного федерального округа – 35 447 рублей за тонну (без НДС). Поставщиком авиационного топлива в главной воздушной гавани региона является ООО «Газпромнефть-Аэро Мурманск». На втором месте по дешевизне авиатоплива расположился петрозаводский «Бесовец» – в январе керосин отпускался по цене 43 051 рублей за тонну. Стоит отметить, что поставщик топлива поднял отпускную цену на 1,16% по сравнению с декабрём прошлого года.

Самый дорогой авиакеросин в январе 2018 года зафиксирован в аэропорту Великого Устюга. Тонна керосина на родине Деда Мороза стоит 53 386 рублей. Второй аэропорт Мурманской области – «Хибины» в январе поднял отпускную цену тонны керосина до 50 850 рублей, и стал вторым по дороговизне авиатоплива в СЗФО.

<http://murmansk.mk.ru/articles/2018/02/15/v-aeroportu-khibiny-prakticheski-samyy-dorogoy-aviakerosin-v-szfo.html>

### ТАСС; 2018.02.15; ВЛАДИМИРСКАЯ ОБЛАСТЬ ИЩЕТ ИНВЕСТОРА ДЛЯ МОДЕРНИЗАЦИИ АЭРОПОРТА СЕМЯЗИНО

Администрация Владимирской области ищет инвестора для проведения серьезной модернизации аэропорта Семязино, а также проводит переговоры о передаче на баланс региона взлетно-посадочной полосы аэропорта, сообщила ТАСС в четверг в кулуарах Российского инвестиционного форума в Сочи губернатор региона Светлана Орлова.

«Мы сейчас в первую очередь рассматриваем, чтобы аэропорт был в собственности области, потому что он двойного назначения. Туда нужен хороший инвестор», - сказала Орлова.

В настоящее время взлетно-посадочная полоса Семязина находится на балансе ФБУ «Авиалесоохрана». Передача объекта на баланс области позволит региону участвовать в модернизации полосы и привлечь инвестора для улучшения инфраструктуры аэропорта.

«Надо расширять полосу, делать светосигнальное оборудование и [строить] новый аэровокзальный комплекс, поэтому это может потребовать 4-5 млрд рублей», - отметила собеседник агентства, отметив, что сумма будет уточняться.

С 1 января компания «Комиавиатранс» прекратила открытое летом 2017 года авиасообщение между Владимиром и Санкт- Петербургом из-за того, что рейс не получил федеральное субсидирование. Власти региона неоднократно заявляли о желании начать полеты в южном направлении. Одним из препятствий для реализации планов является недостаточное качество взлетно-посадочной полосы.

Российский инвестиционный форум проходит в Сочи 15-16 февраля при участии премьер-министра РФ Дмитрия Медведева. Это традиционная площадка для презентации инвестиционного и экономического потенциала РФ. В прошлом году на форуме было заключено 377 соглашений на 490 млрд рублей. Организатор форума - фонд «Росконгресс», ТАСС является генеральным информационным партнером и фотохост-агентством форума.

<http://tass.ru/forumsochi2018/articles/4962805>

### ИНТЕРФАКС; 2018.02.16; «САРАТОВСКИЕ АВИАЛИНИИ» ВОЗОБНОВЛЯЮТ ПРИОСТАНОВЛЕННЫЕ ИЗ-ЗА АВИАКАТАСТРОФЫ ПОЛЕТЫ АН-148, НО УСИЛЯТ ЭКИПАЖИ ПИЛОТОМ-ИНСТРУКТОРОМ

Авиакомпания «Саратовские авиалинии» после внеочередных технических проверок самолетов Ан-148 специалистами авиационно-технической базы авиакомпании возобновляет полеты на этом типе самолетов, сообщили «Интерфаксу» в пресс-службе авиаперевозчика.

«Полеты возобновляются с 16 февраля по текущему расписанию с усиленным экипажем, в состав которого будет входить пилот-инструктор», - сообщил представитель авиакомпании.

По его словам, воздушные суда, входящие в авиапарк «Саратовских авиалиний», соответствуют всем требованиям эксплуатационной документации.

Самолет Ан-148 «Саратовских авиалиний» потерпел крушение в Подмосковье 11 февраля. На его борту находился 71 человек. Все погибли.

Вскоре после инцидента «СарАвиа» приняла решение приостановить эксплуатацию самолетов этого типа. Ан-148 заменены на самолеты Як-42 и Embraer-190.

В парке «Саратовских авиалиний» до авиакатастрофы было 6 самолетов Ан-148-100, такое же количество Як-42 и два Embraer-190. Самолеты Ан-148 были задействованы на 19 регулярных маршрутах и на одном чартерном рейсе.

На ту же тему:

<https://rg.ru/2018/02/15/reg-pfo/saratovskie-avialinii-vozobnoviat-polety-an-148.html>

<https://www.rbc.ru/rbcfreenews/5a85c4809a79478bed145a22>

<http://tass.ru/ekonomika/4963721>

<https://rns.online/transport/Saratovskie-avialinii-obyavili-o-vozobnovlenii-ekspluatatsii-an-148-2018-02-15/>

### ИНТЕРФАКС; 2018.02.15; БИЗНЕС ОБСУДИЛ С МЕДВЕДЕВЫМ ОТМЕНУ НДС НА ВНУТРИРОССИЙСКИХ АВИАПЕРЕВОЗКАХ - ВЕКСЕЛЬБЕРГ

Бизнес в ходе встречи с премьер-министром Дмитрием Медведевым «на полях» Российского инвестиционного форума в Сочи поднял вопрос об отмене НДС на внутрироссийские авиаперевозки, сообщил в четверг «Интерфаксу» владелец «Реновы» Виктор Вексельберг.

В состав «Реновы» входит группа «Аэропорты Регионов», управляющая аэропортами в Екатеринбурге («Кольцово»), Самаре («Курумоч»), Нижнем Новгороде («Стригино») и только что построенным «Платовым» в Ростове-на-Дону.

«Был затронут вопрос региональных перевозок и поддержки региональных перевозок. В частности, не только наша инициатива об отмене НДС на внутрироссийских перевозках», - сказал В.Вексельберг по итогам встречи Д.Медведева с бизнесом.

«Вопрос непростой, но, по крайней мере, была дискуссия, и формат обсуждения говорит о том, что правительство понимает», - сказал владелец «Реновы».

Ставка НДС на внутрироссийские авиаперевозки с 2015 г составляет 10% (она является льготной, общая ставка - 18%). **Минтранс**, с которым согласна Федеральная антимонопольная служба, неоднократно предлагал обнулить ставку, но поддержки в финансово-экономическом блоке правительства эта идея пока не нашла.

На ту же тему:

<https://rns.online/transport/Opora-Rossii-predlozhila-pravitelstvu-obnulit-NDS-na-vnutrennie-pereleti-2018-02-15/>

### ИНТЕРФАКС; 2018.02.15; АЭРОПОРТ «УЛЬЯНОВСК-ЦЕНТРАЛЬНЫЙ» БУДЕТ ВВЕДЕН В ТЕЧЕНИЕ МЕСЯЦА - ГУБЕРНАТОР

Аэропорт «Ульяновск-Центральный» (Баратаевка) будет введен в эксплуатацию после реконструкции в течение месяца, сообщил «Интерфаксу» губернатор региона Сергей Морозов в кулуарах инвестфорума в Сочи.

Отвечая на вопрос, почему отложено ранее объявленное на январь 2018 года открытие этого аэропорта после реконструкции взлетной полосы, губернатор сказал, что в процессе подготовки к сдаче объекта возникла необходимость проведения еще ряда экспертиз и подготовки дополнительных документов.

«К сожалению, поменялись на федеральном уровне определенные требования к таким объектам, с учетом большей безопасности, большей комфортности для людей. (. . .) Но ничего не мешает, и я думаю, что буквально в течение месяца мы ульяновский центральный аэропорт имени Николая Карамзина уже откроем», - сказал С.Морозов.

Губернатор также сообщил, что в ближайшее время в аэропорту «Ульяновск-Центральный» планируется открытие международного терминала, и регион рассчитывает на прямое авиасообщение с Германией.

«Могу сказать, что в ближайшее время мы будем презентовать реализованный проект большого международного терминала, который мы возводим рядом с аэропортом. Потому что мы сейчас завершаем переговоры с Германией об открытии туда рейсов. Планируем, что первые рейсы из этого аэропорта полетят в Мюнхен», - сказал С.Морозов.

Как сообщалось ранее со ссылкой на С.Морозова, аэропорт «Ульяновск-Центральный» после реконструкции ВПП и прилегающей территории планировалось открыть в январе 2018 года. Однако ввод аэропорта в эксплуатацию затянулся, и авиакомпания «Победа» (входит в группу «Аэрофлот» (MOEX: AFLT)) была вынуждена отменить 26 запланированных на февраль рейсов из Москвы в Ульяновск.

Полная реконструкция здания аэровокзала аэропорта «Ульяновск-Центральный» была выполнена в 2011-2013 годах. Пропускная способность аэровокзала после реконструкции составляет 240 пассажиров в час.

В период реконструкции аэродрома аэропорта Баратаевка пассажирские рейсы в Ульяновске принимает и отправляет аэропорт «Ульяновск-Восточный» (структурное подразделение АО «Авиастар-СП»). По информации главы региона, после открытия аэропорта Баратаевка «Ульяновск-Восточный» останется аэропортом двойного назначения.

### ИНТЕРФАКС; 2018.02.15; ВОРОНЕЖСКИЙ АЭРОПОРТ ПЛАНИРУЕТ В 2018Г УВЕЛИЧИТЬ ПАССАЖИРОПОТОК НА ТРЕТЬ

Международный аэропорт «Воронеж» в текущем году планирует обслужить 807,1 тыс. пассажиров, сообщил генеральный директор управляющей компании воронежского аэропорта ООО «Авиасервис» Александр Белевич в четверг в ходе деловой встречи «Летаем из Воронежа».

В 2017 году аэропорт, по словам А.Белевича, обслужил 606,7 тыс. пассажиров. Таким образом, в 2018 году предполагается рост на 33%.

Планируется, что общий вес грузов, перевезенных аэропортом, в 2018 году составит 598 тонн (рост в 2,3 раза), почты - 565 тонн (рост в 1,9 раза).

По словам А.Белевича, в текущем году воздушная гавань продолжит активно развивать сферу интермодальных перевозок. В частности, бесплатный трансфер до аэропорта «Воронеж» будет предоставлен 87,6 тыс. человек (рост в 2,2 раза).

Генеральный директор управляющей компании отметил, что роста показателей удается достигать, в том числе, благодаря появлению на территории региона благоприятной среды «для привлечения инвестиций и развития».

«Впервые в постсоветской истории сложились деловые отношения между международным аэропортом Воронеж и правительством региона», - подчеркнул А.Белевич.

Международный аэропорт «Воронеж» обеспечивает выполнение рейсов 30 авиакомпаний, в том числе S7 Airlines, Red Wings, Ellinair, «Руслайн», «Ак Барс аэро», «Саратовских авиалиний», «Полета», «Северного ветра», «Оренбуржья», «Узбекских авиалиний», «ЮВТ Аэро».

### ИНТЕРФАКС - ДАЛЬНИЙ ВОСТОК; 2018.02.15; ПАССАЖИРОВ САМОЛЕТА КОМПАНИИ «ЯКУТИЯ», У КОТОРОГО ВОЗНИКЛИ НЕПОЛАДКИ, ИЗ ПРИАМУРЬЯ ЗАБЕРЕТ ХАБАРОВСКИЙ БОРТ

Самолет сообщением «Хабаровск-Якутск» в четверг совершит промежуточную посадку в аэропорту Благовещенска (Амурская область), чтобы забрать пассажиров рейса авиакомпании «Якутия», вернувшегося в аэропорт вылета из-за технических неполадок Ан-24 во время полета.

«Вылет пассажиров самолета Ан-24 намечен на 22:35 (16:35 мск). Их заберет борт, который должен лететь по маршруту Хабаровск-Якутск. Боинг-737 вместо прямого рейса совершит посадку в аэропорту Благовещенск», - сообщил агентству «Интерфакс - Дальний Восток» благовещенский транспортный прокурор Виталий Бабий.

Обстоятельства возврата лайнера в аэропорт вылета выясняются в настоящее время.

«Точную причину неполадок установит специальная комиссия, после материалы будут переданы к нам в транспортную прокуратуру. По первичной информации, которую мне предоставили, экипаж принял решение о выключении во время полета одного из двигателей из-за технических неполадок», - уточнил транспортный прокурор.

Он отметил, что прокуратуре предстоит проверить, не является ли причиной инцидента техническое обслуживание в аэропорту Благовещенск. Если технические службы Приамурья не имели к этому отношения, то информация будет передана по поднадзорности в Якутию.

Ранее сообщалось, что самолет Ан-24 авиакомпании «Якутия» рейсом N498 вылетел из Благовещенска в Якутск в 9:21 (3:21 мск). Однако спустя 37 минут полета экипаж воздушного судна сообщил о возврате в аэропорт вылета по технической причине.

На борту самолета находились 31 пассажир и четыре члена экипажа, в 10:32 местного времени он благополучно приземлился в аэропорту Благовещенск.

### ТАСС; 2018.02.15; ФАС ЗАПОДОЗРИЛА ИРКУТСКИЕ ВЛАСТИ В ПЕРЕДАЧЕ «НОВАПОРТУ» АЭРОПОРТА ИРКУТСК БЕЗ КОНКУРСА

Управление Федеральной антимонопольной службы (УФАС) по Иркутской области проводит проверку на предмет возможной передачи «Новапорту» без проведения конкурса имущественного комплекса Международного аэропорта Иркутск (100% акций в собственности Иркутской области), сообщил в четверг журналистам руководитель Иркутского УФАС Александр Кулиш.

«Проводится разбирательство по заявлению депутата Заксобрания Иркутской области, связанное с оценкой действий правительства Иркутской области, по поводу возможной передачи имущественного комплекса определённым структурам без проведения конкурентных торгов», - сказал он.

Ранее сообщалось, что «Новапорт» и правительство региона на паритетных началах создали управляющую компанию «ИркутскАэроИнвест» для реконструкции аэропорта с уставным капиталом в 20 тыс. рублей.

По словам главы управления, «сам факт существования организации, соучредителями которой являются структуры «Новапорта» и Международного аэропорта Иркутск, уже на определенные мысли наталкивает, для чего это сделано».

В 2017 году иркутские антимонопольщики уже инициировали подобную проверку в связи с созданием совместной с «Новапортом» управляющей компанией, напомнил Кулиш. Тогда каких-либо фактов, свидетельствующих о передаче аэропорта в собственности выявить не удалось. Сейчас, по его словам, у обратившегося в управление заявителя есть подозрения, что такие попытки предпринимаются.

Об аэропорте Иркутск

В 2015 году правительство РФ издало распоряжение о передаче 100% акций ОАО «Международный аэропорт Иркутск», находящихся в федеральной собственности, в собственность Иркутской области для реконструкции действующего терминала аэропорта и строительства нового с участием инвесторов. Объем вложений в проект оценивался в 20 млрд рублей.

В июле прошлого года губернатор Иркутской области Сергей Левченко заявлял, что строить новый аэропорт будут три инвестора, между которыми будут распределены по 25% акций предприятия, при это блок-пакет останется у региона. Претендентами на партнерство с региональными властями в развитии авиаузла, кроме «Новапорта», считаются также «Аэропорты регионов» («Ренова») и «Базэл Аэро».

Международный аэропорт Иркутск находится в границах областного центра, имеет два терминала и взлетно-посадочную полосу протяженностью 3,5 тыс. м. В 2017 году аэропорт обслужил более 2 млн пассажиров.

<http://tass.ru/sibir-news/4959544>

### ИНТЕРФАКС; 2018.02.15; СТОЛИЦЫ ЧЕЧНИ И ИОРДАНИИ СВЯЖЕТ РЕГУЛЯРНОЕ АВИАСООБЩЕНИЕ

Столицы Чечни и Иордании - Грозный и Амман - свяжет регулярное авиасообщение, следует из материалов к встрече президента РФ Владимира Путина с королем Иордании Абдаллой II.

«В области воздушного транспорта иорданской стороной принято решение - с учетом традиционного проживания в Иордании значительной северокавказской диаспоры - о запуске прямого авиационного сообщения со столицей Чеченской республики», - говорится в материалах.

Рейсы будет выполнять национальный иорданский авиаперевозчик Royal Jordanian Airlines дважды в неделю.

### LIFE.RU; ВЛАДИСЛАВ ФЁДОРОВ; 2018.02.15; КОЛЛЕГА ПИЛОТА АН-148 ОПРОВЕРГ ОТСУТСТВИЕ ОБРАЗОВАНИЯ У ПОГИБШЕГО ЛЁТЧИКА

Сообщается, что Росавиация несколько лет назад дополнительно проверяла члена экипажа, но никаких претензий ему предъявлено не было.

Бывший коллега погибшего второго пилота самолёта Ан-148 «Саратовских авиалиний» Павел Семченко опроверг сообщения СМИ, о том, что у лётчика отсутствовало профильное высшее образование. Об этом он написал на своей странице в «Фейсбуке».

– У пилота было два высших образования, полученных в учебных заведениях, подведомственных Росавиации. Следует добавить, что после того, как Гамбарян успешно освоил программу и получил диплом, Росавиация выдала ему свидетельство коммерческого пилота, — подчеркнул Семченко.

По его словам, Росавиация дополнительно проверяла пилота, но никаких претензий ему предъявлено не было. Это подтверждает Акт проверки лиц из числа специалистов авиационного персонала гражданской авиации на соответствие требованиям Федеральных авиационных правил. В нём отмечается, что у второго лётчика есть свидетельство пилота коммерческой авиации.

Как отмечает Семченко, помимо Московского государственного технического университета гражданской авиации и Южно-Уральского государственного университета лётчик поступил на заочное отделение в Санкт-Петербургский государственный университет гражданской авиации, где выучился ещё и по специальности «лётная эксплуатация гражданских воздушных судов».

Ранее ФАН со ссылкой на источники сообщил, что второй пилот самолёта Ан-148 «Саратовских авиалиний», разбившегося в Раменском районе Московской области, не имел профильного образования.

Напомним, что самолёт компании «Саратовские авиалинии» Ан-148, следовавший из московского аэропорта Домодедово в Орск, 11 февраля потерпел крушение в Московской области. В результате авиакатастрофы погибло 65 пассажиров и шесть членов экипажа.

<https://life.ru/t/новости/1089593/kolliegha_pilota_an-148_oproviergh_otsutstviie_obrazovaniia_u_poghibshiegho_liotchika>