**16 АПРЕЛЯ 2018**

**Вернуться в оглавление**

|  |
| --- |
| **Публикации** |

***Деятельность Министра транспорта***

### ТАСС; 2018.04.13; СОКОЛОВ: БОЛЕЕ 60 АЭРОПОРТОВ ПЛАНИРУЕТСЯ РЕКОНСТРУИРОВАТЬ И ПОСТРОИТЬ В РФ ЗА ШЕСТЬ ЛЕТ

Более 60 аэропортов планируется реконструировать и построить в России за шесть лет, сообщил **министр транспорта РФ** Максим **Соколов** на пленарном заседании Красноярского экономического форума.

В качестве примера он привел воссоздание системы малых аэропортов на труднодоступных территориях страны.

«В этом году мы завершаем реконструкцию аэродромной составляющей Норильска, строительство взлетно-посадочной полосы в Улан-Удэ, сразу там же начнется строительство нового вокзала. В целом мы закладываем в новую программу строительство и реконструкцию аэродромов более чем в 60 населенных пунктах нашей страны. Это много за шесть лет, то есть по 10 аэропортов в год. Таким образом мы будем создавать необходимую основу для равного качества услуги с точки зрения доступности и мобильности населения в сфере авиационных перевозок», – сказал он.

Красноярский экономический форум проходит с 12 по 14 апреля. Его главная тема – «Россия 2018 – 2024: реализуя потенциал». ТАСС выступает стратегическим информационным партнером форума.

<http://tass.ru/ekonomika/5120912>

На ту же тему:

<https://ria.ru/economy/20180413/1518531706.html>

### ТАСС; 2018.04.13; СОКОЛОВ: САНКЦИИ ПРОТИВ ВЛАДЕЛЬЦЕВ АЭРОПОРТОВ РФ НЕ СОЗДАДУТ ПРОБЛЕМ ДЛЯ АВИАКОМПАНИЙ

Санкции США в отношении владельцев некоторых российских аэропортов не создадут проблем для иностранных авиакомпаний, в частности, перевозящих команды на чемпионат мира по футболу. Об этом сообщил журналистам **министр транспорта РФ** Максим **Соколов** в кулуарах Красноярского экономического форума.

«С нашей точки зрения, с точки зрения российского законодательства, никаких проблем возникнуть не может», – сказал он.

Власти США 6 апреля объявили о введении санкций в отношении семи российских предпринимателей из числа крупнейших, 17 госслужащих и руководителей госкорпораций, а также против 12 частных компаний и двух госструктур.

Рестрикции коснулись, в том числе, владельца «Реновы» Виктора Вексельберга. «Ренова» управляет холдингом «Аэропорты регионов» – управляет в том числе аэропортами, которые примут гостей ЧМ-2018: Кольцово (Екатеринбург), Курумоч (Самара), Платов (Ростов-на-Дону), Стригино (Нижний Новгород).

В черные списки также попали Олег Дерипаска и совладелец аэропорта Внуково Андрей Скоч. Холдинг «Базовый элемент», принадлежащий Дерипаске, также управляет аэропортовым оператором аэропортов Краснодарского края «Базэл-аэро».

Красноярский экономический форум проходит с 12 по 14 апреля. Его главная тема – «Россия 2018 – 2024: реализуя потенциал». ТАСС выступает стратегическим информационным партнером форума.

<http://tass.ru/ekonomika/5120903>

### ТАСС; 2018.04.13; ДВИЖЕНИЕ ГРУЗОВИКОВ ПО КРЫМСКОМУ МОСТУ ПЛАНИРУЕТСЯ ОТКРЫТЬ ОСЕНЬЮ

Движение грузовиков по Крымскому мосту планируется открыть осенью 2018 года, сообщил журналистам **министр транспорта РФ** Максим **Соколов** в кулуарах Красноярского экономического форума.

«В полном объеме откроется, как и планировалось, до конца 2018 года – осенью 2018 года, скажем так, пойдут грузовики и полугрузовые автомобили», – сказал он.

Министр уточнил, что минимальное время в пути на автомобиле по Крымскому мосту составит около 14 минут.

Отвечая на вопрос, сколько составит время в пути по Крымскому мосту на легковом автомобиле, он сказал: «Если по самому мосту, то это легко посчитать. Мост 19 км, разрешенная скорость на мосту будет 90 км. Поэтому легко посчитать: если 60 км ехать, это будет 19 минут, а 90 км/ч будет в 1,5 раза быстрее, значит это будет примерно 14 минут».

Ранее сообщалось, что в связи с планами строителей Крымского моста ввести его автодорожную часть в эксплуатацию со значительным опережением, в мае 2018 года, **министерство транспорта** РФ рассматривает поэтапную схему организации движения по новой трассе через Керченский пролив. На первом этапе – сразу после ввода моста – проезд будет открыт для легкового транспорта и автобусов, обеспечивающих пассажирские перевозки. Уточнялось, что открытие движения для грузового транспорта планируется на втором этапе – в конце 2018 года, а исключение предусмотрено для грузового и технологического транспорта, задействованного в строительстве железнодорожной части Крымского моста. Транспорт строителей сможет передвигаться по Крымскому мосту сразу после открытия его автодорожной части.

Как сообщал **Минтранс**, планируется, что в мае будет обеспечен сквозной проезд на 40-километровом автоподходе со стороны таманского берега (от существующей федеральной трассы А-290 до Крымского моста), без ввода в эксплуатацию транспортных развязок с местной дорожной сетью.

Одновременно на крымской стороне к открытию движения в рабочем режиме будет готов автоподход от Крымского моста до развязки с трассой «Таврида». Далее движение будет идти по двум полосам существующей дороги Керчь – Симферополь.

<http://tass.ru/v-strane/5124203>

На ту же тему:

<https://iz.ru/732018/2018-04-13/dvizhenie-gruzovikov-po-krymskomu-mostu-planiruetsia-otkryt-oseniu>

<https://www.kommersant.ru/doc/3604490>

<https://ria.ru/economy/20180413/1518613325.html>

<https://www.rbc.ru/rbcfreenews/5ad111af9a794730065fa04f>

<https://tvzvezda.ru/news/vstrane_i_mire/content/201804140717-67nc.htm>

<http://www.avtoradio.ru/news/uid/102561>

<https://life.ru/t/новости/1107734/dvizhieniie_ghruzovikov_po_krymskomu_mostu_planiruietsia_otkryt_osieniu>

<https://www.business-gazeta.ru/news/378863>

### ТАСС; 2018.04.15; МИНТРАНС РФ РАБОТАЕТ НАД ОТВЕТНЫМИ МЕРАМИ В ОТНОШЕНИИ США В СФЕРЕ ТРАНСПОРТА

**Министерство транспорта** РФ прорабатывает ответные меры в отношении США в сфере транспорта, но пока не готово их озвучить. Об этом сообщил в воскресенье журналистам в Находке **министр транспорта РФ** Максим **Соколов**.

«Я не буду анонсировать, мы работаем над этим», – сообщил журналистам **Соколов**.

**Соколов** открыл в воскресенье движение в новом железнодорожном парке отправления на станции Находка Восточная Приморского края.

Вашингтон 6 апреля ввел санкции в отношении семи российских предпринимателей, 17 госслужащих и руководителей госкорпораций, а также против 12 частных компаний и двух госструктур. Такие меры были приняты в качестве ответа на «злонамеренную деятельность» правительства РФ. МИД заявил, что Россия не оставит новые санкции США без жесткого ответа.

В Госдуму внесли законопроект «О мерах воздействия (противодействия) на недружественные действия США и (или) иных иностранных государств». Документ, в частности, предусматривает запрет или ограничение импорта в РФ сельскохозяйственной продукции, продовольствия, сырья, табака, алкоголя, лекарственных средств или препаратов из США и других недружественных стран. При этом ограничения не коснутся лекарств, аналогов которых в РФ нет.

Российские контрсанкции также могут коснуться аудиторских и консалтинговых компаний, доля иностранного участия в которых превышает 25%. Кроме того, компаниям, в уставном капитале которых более 25% находится под контролем США или другого государства, могут ограничить доступ к приватизации имущества на территории России.

<http://tass.ru/ekonomika/5128028>

На ту же тему:

<https://iz.ru/732305/2018-04-15/glava-mintransa-soobshchil-o-gotoviashchikhsia-otvetnykh-sanktciiakh-protiv-ssha>

<https://www.vesti.ru/doc.html?id=3007242>

<http://www.ntv.ru/novosti/2004940/>

<https://www.bfm.ru/news/382456>

<http://www.fontanka.ru/2018/04/15/006/>

<https://www.business-gazeta.ru/news/378958>

<http://vm.ru/news/482041.html>

<https://www.rbc.ru/rbcfreenews/5ad2dfad9a7947b3eb5fa03b>

<http://fedpress.ru/news/russia/economy/2019377>

<https://www.kommersant.ru/doc/3604817>

<http://www.mk.ru/politics/2018/04/15/mintrans-rf-rabotaet-nad-sankciyami-v-otnoshenii-ssha.html>

<https://rueconomics.ru/319485-glava-mintransa-rf-rasskazal-o-rabote-nad-otvetnymi-merami-v-otnoshenii-ssha>

### ТАСС; 2018.04.13; ДОКУМЕНТ О СОЗДАНИИ АНАЛОГА МАК МОЖЕТ БЫТЬ ПОДПИСАН В АПРЕЛЕ

Документ о создании евразийского аналога Межгосударственного авиационного комитета (МАК) находится в высокой степени готовности и может быть подписан в апреле, сообщил журналистам **министр транспорта РФ** Максим **Соколов** в кулуарах Красноярского экономического форума.

«Если межправительственный совет соберется в апреле, то мы готовим к этому событию согласованный многими членами Евразийского союза документ о создании нового евразийского МАК. Он находится в высокой степени готовности, отработан на экспертном уровне, я в контакте с моими коллегами-министрами, и сейчас завершаются внутригосударственные процедуры в каждой из стран-участников», – сказал он.

**Соколов** напомнил, что документ будет открытым: он может быть подписан как между пятью, так и между меньшим количеством государств. «Потом к нему могут присоединяться, как мы договорились, как члены Евразийского союза, так и другие государства, если сочтут эти условия приемлемыми», – подчеркнул он.

Ранее **Соколов** говорил, что необходимость создания такого органа в рамках ЕАЭС обусловлена тем, что формат Межгосударственного авиационного комитета сегодня не позволяет принимать решения способом консенсуса.

<http://tass.ru/ekonomika/5124180>

### ТАСС; 2018.04.13; МИНИСТР ТРАНСПОРТА РФ СОКОЛОВ СЫГРАЛ В КРАСНОЯРСКЕ В ХОККЕЙ В РАМКАХ КЭФ

Благотворительный хоккейный матч между сборной Красноярского края и сборной гостей Красноярского экономического форума (КЭФ-2018) с участием **министра транспорта** РФ Максима **Соколов**а и ректора Российского государственного социального университета (РГСУ) Натальи Починок состоялся в пятницу в спортивном комплексе «Арена. Север» в Красноярске. Открыл матч, все вырученные на котором средства будут направлены детям с ограниченными возможностями, вице-премьер РФ Аркадий **Дворкович**, передает корр. ТАСС.

«Мы хотим продолжать делать добро, пусть понемножку, пусть по чуть-чуть. Но каждый здоровый ребенок, каждый здоровый человек – это огромное счастье», – сказал, приветствуя участников матча, **Дворкович**. Он провел первое вбрасывание в матче и пояснил, что сам не принимает в нем участие из-за небольшой травмы, пообещав «в следующий раз быть в строю».

В команде гостей КЭФ против чиновников и бизнесменов Красноярского края сыграли, в частности, **министр транспорта РФ** Максим **Соколов**, заместитель министра промышленности и торговли РФ Алексей Беспрозванных, а также ректор РГСУ Наталья Починок. Участниками матча также стали прославленные советские и российские хоккеисты, представители клуба «Легенды хоккея», среди которых олимпийские чемпионы, чемпионы мира и Европы Сергей Бабинов, Игорь Болдин, Вячеслав Бякин, Евгений Давыдов и др. В команде гостей сыграли представители федеральных министерств, бизнеса и общественные деятели.

Матч открылся выступлениями юных фигуристок и хоккеистов разных возрастов. В перерывах все желающие могли сфотографироваться с талисманами краевых команд – ХК «Сокол», ФК «Енисей» и талисманом зимней Универсиады-2019, которая пройдет в Красноярске – Лайкой. Завершился матч ничьей со счетом 4:4.

Все вырученные от продажи билетов средства, а также пожертвования, собранные в ходе матча, будут направлены в Красноярскую региональную общественную организацию родителей по защите прав детей с ограниченными возможностями «Открытые сердца».

<http://tass.ru/sport/5123713>

### РИА НОВОСТИ; 2018.04.13; ОБЪЕМ ИНВЕСТИЦИЙ В ТРАНСПОРТ НУЖНО УВЕЛИЧИТЬ К 2024 ГОДУ, ЗАЯВИЛ СОКОЛОВ

Объём инвестиций в транспортный комплекс РФ к 2024 году должен вырасти до почти 2,5% ВВП с почти 2% в прошлом году, сообщил **министр транспорта РФ** Максим **Соколов**.

По его словам, транспортная система России работает на пределе своих пропускных возможностей и требует своего качественного развития.

«Объём инвестиций, который мы фиксируем по прошлому году в области транспорта, в абсолютном значении звучит не то, что красиво, колоссально. Почти 2 триллиона – 1,8 триллиона рублей. Но, если посмотреть относительные значения этих цифр по отношению к внутреннему валовому продукту, то это будет менее 2-1,95%», – сообщил министр, выступая на пленарном заседании Красноярского экономического форума.

Он отметил, что сравнении с соседями России, в первую очередь, с китайскими, это в несколько раз меньше, и меньше, чем в Европе.

«Поэтому основная наша задача за предстоящее шестилетие к 2024 году качественно увеличить объём инвестиций, доведя его до почти 2,5% ВВП. В соответствии со стратегией к 2035 году – до почти 3,5%», – сказал **Соколов**.

Информационное агентство РИА Новости медиагруппы «Россия сегодня» выступает генеральным информационным партнером пятнадцатого Красноярского экономического форума.

<https://ria.ru/economy/20180413/1518533285.html>

На ту же тему:

<http://krasnoyarsk.dk.ru/news/ministr-transporta-rossii-maksim-sokolov-postavil-v-primer-dorogi-krasnoyarska-237102545>

### ТАСС; 2018.04.15; СОКОЛОВ ОТКРЫЛ ДВИЖЕНИЕ В НОВОМ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОМ ПАРКЕ В НАХОДКЕ

Ввод в эксплуатацию нового железнодорожного парка в Находке значительно увеличит мощности Восточного порта и будет способствовать развитию экспортного потенциала России, заявил **министр транспорта РФ** Максим **Соколов** в воскресенье на церемонии запуска движения в парке.

«Это ключевое звено для развития нашего специализированного угольного порта, порта Восточный. Это знаменательный день для всей транспортной отрасли, поскольку развитие портовой инфраструктуры, реализация экспортного потенциала нашей страны, нашей транспортной системы, позволит решить задачи, поставленные президентом нашей страны Владимиром Владимировичем Путиным в своем послании Федеральному собранию. И увеличение пропускной способности, мощности Восточного порта, как раз отвечает решению этих задач», – сказал **Соколов**.

Новый парк построен на инвестиции АО «Восточный порт» и ООО «Управляющая портовая компания», которые вложили в этот проект 4,7 млрд рублей. В результате пропускная способность станции Находка Восточная увеличилась в два раза, к действующим восьми железнодорожным путям добавилось еще пять общей вместимостью 355 вагонов и полезной длины 5,2 тыс. метров. Вся инфраструктура будет передана РЖД.

В настоящее время в Находке уже идет строительство второго железнодорожного парка. Здесь будет 12 железнодорожных путей для приема составов длиной в 71 вагон. Запуск этого парка намечен на первый квартал 2019 года.

Восточный порт в настоящее время реализует крупнейший портовый проект на Дальнем Востоке по строительству третьей очереди угольного комплекса, включая создание федеральной железнодорожной инфраструктуры. После ввода в эксплуатацию объектов третьей очереди грузооборот АО «Восточный порт» вырастет с 23 млн тонн до 39-40 млн тонн угля в 2019 году.

<http://tass.ru/ekonomika/5127991>

На ту же тему:

<https://iz.ru/732320/2018-04-15/glava-mintransa-otkryl-zheleznodorozhnyi-park-v-nakhodke>

<https://ria.ru/economy/20180415/1518677064.html>

### ТАСС; 2018.04.15; МЕХАНИЗМ ИНФРАСТРУКТУРНОЙ ИПОТЕКИ МОГУТ ПРИМЕНИТЬ ДЛЯ РАЗВИТИЯ ПОРТОВ В ПРИМОРЬЕ

Механизм инфраструктурной ипотеки может быть применен для реализации проектов развития портов Приморского края. Об этом в воскресенье в Находке сообщил журналистам **министр транспорта РФ** Максим **Соколов**, который открыл здесь движение в новом железнодорожном парке.

«Наши порты и выходы к морю в Приморском крае тоже могут быть реализованы с поддержкой государства по принципу инфраструктурной ипотеки. Например, порт Зарубино», – сказал **Соколов**. По его словам, этот механизм может быть применен и для проектов международных транспортных коридоров «Приморье-1» и «Приморье-2».

«Сейчас мы формируем план развития магистральной транспортной инфраструктуры нашей страны, и в этом плане будет отражен ряд таких проектов, в том числе источники по финансированию. Мы видим, что и здесь, в бухте Врангеля, есть возможность реализовать по принципу Мурманского транспортного узла проект по структурированию на принципах инфраструктурной ипотеки, государственного частного партнерства. Это развитие терминала в северной части бухты Врангеля и не только», – подчеркнул **Соколов**.

Инфраструктурная ипотека предполагает привлечение средств инвесторов для финансирования инфраструктуры с последующим расчетом через определенное количество времени из госбюджета.

Глава **Минтранса** отмечал ранее, что такой принцип может быть использован при реализации почти всех типов транспортных проектов в РФ.

<http://tass.ru/ekonomika/5127999>

### РИА НОВОСТИ; 2018.04.15; СОКОЛОВ СООБЩИЛ О СТРУКТУРИРОВАНИИ ВТОРОЙ ЧАСТИ ПРОЕКТА РАЗВИТИЯ БАМА

**Минтранс** структурирует вторую часть проекта развития БАМа и Транссиба, которая позволит через 6 лет сократить скорость грузоперевозок через всю страну до 7 суток, сообщил журналистам в Находке **министр транспорта РФ** Максим **Соколов**.

«Мы структурируем вторую часть проекта развития БАМа и Транссиба. Первая часть успешно реализуется сейчас. Мы уже увеличили провозную способность БАМа-Транссиба с момента начала на 40 миллионов тонн. В целом будет увеличена более чем на 60 миллионов тонн – это первый этап. Второй этап будет предполагать увеличение до 180 миллионов тонн. Расшивка узких мест позволит увеличить скорость прохождения грузовых составов в восточном и западном направлении, доведя за шесть лет эту скорость до 7 суток от наших восточных границ до западной части», – сказал **Соколов**.

<https://ria.ru/economy/20180415/1518677534.html>

### РИА НОВОСТИ; 2018.04.15; СОКОЛОВ РАССКАЗАЛ О РЕАЛИЗАЦИИ ПРОЕКТОВ В ПРИМОРСКИХ ПОРТАХ

Проекты в портах Приморья могут быть реализованы по принципу инфраструктурной ипотеки, сообщил журналистам в Находке **министр транспорта РФ** Максим **Соколов**.

«Сейчас мы формируем план магистральной инфраструктуры нашей страны, и в этом плане будет отражен ряд таких проектов (по принципу инфраструктурной ипотеки – ред), в том числе источники по финансированию. Мы видим, что и здесь, в бухте Врангеля, есть возможность реализовать по принципу Мурманского транспортного узла проект по структурированию на принципах инфраструктурной ипотеки, ГЧП. Это развитие терминала в северной части бухты Врангеля», – сказал **Соколов**.

По его словам, проекты в других портах и выходах к морю в Приморье тоже могут быть реализованы с поддержкой государства по принципу инфраструктурной ипотеки, например, порт Зарубино, который лежит в рамках МТК «Приморье-2», и проекты в рамках «Приморье-1».

<https://ria.ru/economy/20180415/1518677361.html>

### РИА НОВОСТИ; 2018.04.15; В ПРИМОРЬЕ «ВОСТОЧНЫЙ ПОРТ» ПЕРЕЙДЕТ НА ЗАКРЫТУЮ ПЕРЕВАЛКУ УГЛЯ

Стивидорная компания «Восточный порт» в Приморье в октябре планирует первой в России перейти на закрытую перевалку угля, сообщил журналистам в Находке врио губернатора Приморья Андрей Тарасенко.

«Сегодня проделанная работа высока – у нас появился закрытый способ перевалки угля. У них («Восточного порта») в плане – в октябре месяце вообще «закрыть» весь порт – у нас будет впервые в стране такой масштабный порт, у которого закрытый способ перевалки», – сказал Тарасенко.

По его словам, сегодня на борьбу с угольной пылью в Находке направлено 200 миллионов рублей.

**Министр транспорта РФ** Максим **Соколов** сообщил журналистам, что сегодня стивидорные компании, работающие в Находке, разрабатывают программы и аккумулируют финансовые средства для снижения негативного эффекта при перевалке угля в порту.

«Но этот проект является ярким примером, ответом на вызовы, которые стоят перед портовиками, угольщиками», – сказал **Соколов**, добавив, что «Восточный порт» использует самые современные технологии в перевалке угля.

Ранее президент РФ Владимир Путин поручил Генпрокуратуре и Минприроды принять меры, чтобы привести работу порта Находки в соответствие экологическим нормам. О проблеме с пылью в городе из-за перевалки угля в порту главе государства в ходе прямой линии 15 июня 2017 года рассказал мальчик из Находки. Власти региона сообщали, что стивидоры закупают системы пылеподавления и снижают объемы перевалки угля в зимний период. Помощник президента РФ Константин Чуйченко поручил к следующей зиме обеспечить чистый воздух для жителей Находки.

Власти края с начала года подписали соглашения с девятью стивидорами Находки о комплексных мерах по снижению вредного воздействия на окружающую среду в ходе перевалки угля.

<https://ria.ru/economy/20180415/1518677571.html>

### РИА НОВОСТИ; 2018.04.13; ДВОРКОВИЧ РАССКАЗАЛ, КОГДА ВОЗОБНОВЯТСЯ ПОЛЕТЫ В ШАРМ-ЭШ-ШЕЙХ И ХУРГАДУ

Россия должна убедиться в эффективности мер безопасности, принятых египетскими властями; только после этого начнутся переговоры о возобновлении авиасообщения между российскими городами и египетскими Хургадой и Шарм-эш-Шейхом, заявил журналистам вице-премьер Аркадий **Дворкович**.

Ранее в пятницу **министр транспорта РФ** Максим **Соколов** сообщил, что Россия примет решение о необходимости дополнительных проверок аэропортов Хургады и Шарм-эш-Шейха в начале лета.

«Надо посмотреть, как будут работать те маршруты, которые уже запущены, как будут работать системы контроля в аэропорту, убедиться, что все делается так, как мы ожидали, потом уже принимать решение», – сказал **Дворкович**, отвечая на вопрос о начале переговоров по возобновлению авиасообщения с курортами Египта.

«Потому что то, что сделано со стороны наших египетских партнеров – это серьезные шаги, серьезное улучшение системы безопасности, надо убедиться, что это все на практике хорошо работает», – добавил он.

В среду, 11 апреля, «Аэрофлот» совершил первый после перерыва авиасообщения регулярный рейс из «Шереметьево» в египетскую столицу. Рейс египетской авиакомпании EgyptAir прибыл в московский аэропорт «Домодедово» из Каира 12 апреля.

Авиасообщение между странами было прервано осенью 2015 года после крушения над Синаем самолета авиакомпании «Когалымавиа». Лайнер летел из Шарм-эш-Шейха в Петербург. На его борту находились 217 пассажиров и семь членов экипажа. Все они погибли. ФСБ впоследствии признала случившееся терактом. Расследование катастрофы продолжается. Решению о возобновлении прямых перелетов между Россией и Египтом предшествовала большая работа по усилению мер безопасности в египетских аэропортах.

Информационное агентство РИА Новости медиагруппы «Россия сегодня» выступает генеральным информационным партнером пятнадцатого Красноярского экономического форума (КЭФ).

<https://ria.ru/tourism/20180413/1518590806.html>

### ТАСС; 2018.04.14; РЖД ПОДГОТОВИЛИ ДОПОЛНИТЕЛЬНОЕ ТЭО ТРАНСПОРТНОГО ПЕРЕХОДА НА САХАЛИН

ОАО «Российские железные дорог» (РЖД) подготовили дополнительное технико-экономическое обоснование проекта по созданию транспортного перехода с материка на остров Сахалин, сообщил журналистам **министр транспорта РФ** Максим **Соколов** в субботу в кулуарах Красноярского экономического форума.

«Российскими железными дорогами было сделано дополнительное технико-экономическое обоснование, но говорить о каком-то конкретном варианте, тем более – о его бюджетировании, преждевременно», – сказал **Соколов**, отметив, что вариант перехода – мост или тоннель – еще не выбран.

Ранее **Соколов** говорил, что РЖД начнут проектирование транспортного перехода на Сахалин в 2018 году, а средства на это в размере 1 млрд рублей уже заложили в инвестиционную программу компании на этот год.

Стоимость первого этапа проекта создания прямого железнодорожного сообщения с Японией, предусматривающего возведение постоянного перехода с материка на Сахалин, оценивается примерно в 400 млрд рублей, сообщал ТАСС вице-президент РЖД Вячеслав Павловский. Что касается второго этапа, в рамках которого могут быть связаны Сахалин и Хоккайдо, Павловский отметил, что «предстоит выполнить комплексную и сложную работу по актуализации технико-экономического обоснования». По его словам, синергический эффект от строительства постоянного перехода между Сахалином и Хоккайдо будет значительным.

Реанимация планов

О реанимировании планов соединения Сахалина с континентальной частью страны во время ежегодной «Прямой линии» в июне прошлого года сообщил президент России Владимир Путин. Проект строительства перехода в двух вариантах – мост или тоннель – включили в государственную стратегию развития транспортной системы России.

В настоящее время приоритетным является проект железнодорожного моста через пролив Невельского, однако рассматриваются проекты тоннеля или дамбы. Всего длина железнодорожной связи должна составить 580 км.

<http://tass.ru/ekonomika/5125521>

### РИА НОВОСТИ; 2018.04.13; ВРЕМЯ В ПУТИ ПО МОСТУ В КРЫМ НА ЛЕГКОВОМ АВТОМОБИЛЕ СОСТАВИТ 14-19 МИН

Проехать по мосту в Крым с материковой части РФ в Крым на легковом автомобиле можно будет за 14-19 минут, сообщил журналистам **министр транспорта РФ** Максим **Соколов**.

«Если по самому мосту, то это легко посчитать. Мост 19 километров, разрешенная скорость на мосту будет 90 километров. Если 60 километров (в час – ред.) ехать, это будет 19 минут, а 90 километров в час будет в 1,5 раза быстрее. Значит, это будет примерно 14 минут», – сообщил **Соколов** журналистам в пятницу в кулуарах Красноярского экономического форума.

Мост через Керченский пролив, который соединит Крым и Краснодарский край, будет самым протяженным в России – его длина составит 19 километров. Начало движения автомобилей по мосту изначально было запланировано на декабрь 2018 года. Однако строители заявили, что идут с опережением и планируют открыть движение по автомобильной части моста уже в мае.

**Минтранс** РФ сообщал, что рассматривается поэтапная схема запуска движения: в мае по мосту начнут ездить легковые машины и автобусы, обеспечивающие пассажирские перевозки, а открыть движение для грузового транспорта планируется в конце 2018 года.

<https://ria.ru/economy/20180413/1518612971.html>

### ИНТЕРФАКС; 2018.04.13; ПРОЕКТ Ж/Д КЫЗЫЛ-КУРАГИНО «ПОЛУЧИЛ ВТОРОЕ РОЖДЕНИЕ», ОБСУЖДАЕТСЯ ЕЕ ПРОДЛЕНИЕ В МОНГОЛИЮ – МИНТРАНС

Проект строительства железной дороги Кызыл-Курагино к угольным месторождениям Тувы в ближайшее время получит развитие, заявляют в **министерстве транспорта** РФ.

«Мы давно говорим об этом проекте. Но сегодня уже можно сказать, что он получил второе рождение, реализуется в формате государственно-частного партнерства. Уже в самое ближайшее время правительством РФ будут приняты необходимые решения по перезапуску этого проекта», – сказал журналистам глава **Минтранса** Максим **Соколов** в кулуарах Красноярского экономического форума в пятницу.

«А сегодня с нашими монгольскими товарищами мы говорим о том, что эта ветка может идти дальше, через север Монголии на Улан-Баторскую железную дорогу», – добавил он.

В свою очередь, заместитель **министра транспорта** РФ Алан **Лушников** заявил, что переговоры по проекту Кызыл-Курагино завершены. «Если говорить о частных инвестициях в классическом смысле слова – у нас есть концессионные проекты, часть из них в высокой степени готовности. По проекту Кызыл-Курагино завершены переговоры, мы ожидаем решение о заключении концессионного соглашения. Это классическая концессия в отношении вновь создаваемой железнодорожной инфраструктуры», – заявил он в ходе Красноярского экономического форума, уточнив при этом, что частные инвестиции в железнодорожную инфраструктуру, в магистральную сеть – «вопрос крайне дискуссионный, сейчас ответа нет». «Мы ведем обсуждение», – добавил чиновник.

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.

### РИА НОВОСТИ; 2018.04.13; МНЕНИЕ ОБ ИЗВИНЕНИЯХ «АЭРОФЛОТУ»: АНГЛИЧАНЕ ДЕЛАЮТ ВИД, ЧТО ОНИ ДЖЕНТЛЬМЕНЫ

Британский центр по безопасности полетов принес извинения за досмотр самолета «Аэрофлота». Политолог Максим Жаров в эфире радио Sputnik объяснил, почему, по его мнению, британцы решили «отыграть назад».

Британский центр по безопасности полетов объяснил, почему в конце марта был проведен досмотр на борту самолета «Аэрофлота» в Лондоне, и принес извинения, сообщил глава **Минтранса** Максим **Соколов**.

В конце марта в **Минтрансе** сообщили РИА Новости, что координационный центр по авиабезопасности России направит запрос Лондону о причинах проверки борта «Аэрофлота» 30 марта 2018 года.

«Предоставил (объяснения, – ред.). И даже извинился. Это был центр по безопасности полетов под эгидой ИКАО, который работает на территории Британии», – сообщил **Соколов** в кулуарах Красноярского экономического форума.

Ранее замглавы МВД Великобритании Бен Уоллес заявил, что проверка проводилась в рамках стандартных процедур по защите от оргпреступности и контрабанды оружия или запрещенных веществ. Замминистра также отметил, что после досмотра экипажу самолета разрешили вылететь по намеченному маршруту.

В эфире радио Sputnik политолог Максим Жаров объяснил поведение Лондона.

«Думаю, что подобные извинения означают, что британская сторона увидела необходимость каким-то образом отыграть назад свою слишком резвую провокацию с самолетом «Аэрофлота». Поэтому англичане делают вид, что они по-прежнему джентльмены и демонстрируют, что с уважением относятся к российской компании. Потому что престиж «Аэрофлота» в мире высок и на самом деле, конечно, пострадала в результате обыска нашего самолета только репутация Британии. Поэтому такие извинения не случайны», – сказал Максим Жаров.

Британская полиция и таможня 30 марта провели досмотр самолета «Аэрофлота», который готовился вылететь из Лондона в Москву. По словам капитана воздушного судна, они не объяснили причины осмотра и не составили акт, но требовали, чтобы экипаж покинул самолет, хотя это запрещено правилами. В результате переговоров капитан остался в кабине, но полностью контролировать досмотр не мог.

<https://ria.ru/radio_brief/20180413/1518529731.html>

### РИА НОВОСТИ; 2018.04.13; ДОНОРСКИЙ МЕДИЦИНСКИЙ МАТЕРИАЛ РАЗРЕШАТ ПРОВОЗИТЬ В САЛОНЕ САМОЛЕТА

**Минтранс** РФ утвердил порядок перевозки донорского материала на борту воздушных судов, сообщил журналистам глава министерства Максим **Соколов**.

Соответствующий приказ о внесении изменений в правила проведения предполетного и послеполетного досмотров представлен на регистрацию, добавил он.

«Изменения, позволяющие перевозить жизненно важные для множества российских пациентов донорские органы на борту воздушного судна, направлены на улучшение условий для функционирования благотворительных фондов для помощи онкогематологическим больным и обеспечение оперативной транспортировки донорского материала к реципиентам», – отметил министр.

«Благодаря совместному проекту фонда «Подари жизнь» и «Аэрофлота» были налажены регулярные полеты врачей за донорским костным мозгом», – также заявил **Соколов**.

Донорский костный мозг представляет собой жидкую субстанцию объемом от 950 до 2 тысяч миллилитров. В настоящее время перевозка специализированных контейнеров с таким биологическим материалом на борту воздушного судна не допускается, так как правилами установлены лимиты объемов жидкости, разрешенные к провозу пассажирами на борту воздушного судна (100 миллилитров).

Информационное агентство РИА Новости медиагруппы «Россия сегодня» выступает генеральным информационным партнером пятнадцатого Красноярского экономического форума (КЭФ).

<https://ria.ru/society/20180413/1518606547.html>

### КОММЕРСАНТ САНКТ-ПЕТЕРБУРГ; ОЛЬГА КАНТЕМИРОВА; 2018.04.16; МОСТ В КИРИШАХ ЖДЕТ ОТМАШКИ МИНФИНА

**Минтранс** РФ согласовал Ленобласти софинансирование аварийного моста через Волхов

**Министерство транспорта** РФ одобрило выделение федерального финансирования на строительство моста через реку Волхов в Киришах. Старый мост находится в аварийном состоянии, а его единственный дублер расположен в 300 км. Работы откладываются уже несколько лет из-за нехватки средств. Последнее слово осталось за Минфином РФ, который в мае этого года начнет формировать бюджет.

Как стало известно «Ъ», в конце февраля этого года губернатор Ленинградской области Александр Дрозденко обратился к министру транспорта РФ Максиму **Соколов**у с просьбой выделить средства из федерального бюджета на строительство моста через Волхов в Киришах. В письме было указано, что регион не сможет построить сооружение только за свой счет.

В конце марта на запрос Александра Дрозденко **Минтранс** ответил (документ имеется в распоряжении «Ъ»), что при формировании бюджета на следующий год ведомство готово подготовить предложение на софинансирование этого проекта. В частности, на 2019 год из федерального бюджета планируется выделить 521,4 млн рублей, в 2020 году – 522,7 млн, в 2021 году – 524 млн.

На прошлой неделе во время встречи Александра Дрозденко и премьер-министра России Дмитрия Медведева вопрос строительства моста был поднят снова. Дмитрий Медведев поручил актуализировать смету, так как последняя была согласована еще в 2012 году. Тогда его стоимость составляла 2,9 млрд рублей. В середине прошлого года областные власти говорили о сумме уже в 4,3 млрд рублей. Сейчас смета проекта пересматривается в петербургском филиале «Главгосэкспертизы России». Проектом предусматривалось строительство нового двухполосного моста с расчетной скоростью движения 80 км/ч.

Однако получат ли областные власти федеральную поддержку на строительство моста, станет известно после принятия бюджета на 2019 год и плановый период 2020-2021 годов. В Министерстве финансов РФ сообщили, что его формирование начнется в мае, основные его параметры будут известны в сентябре, а к ноябрю он должен быть принят.

Возможность софинансирования из федерального бюджета для моста через Волхов областные власти ищут уже несколько лет. Летом прошлого года господин Дрозденко говорил, что Максим **Соколов** согласился выделить деньги на этот проект по схеме: 90% – федеральные средства, а 10% – областные. Но этого так и не произошло. В 2016 году Ленобласть подавала заявку в **Росавтодор** на софинансирование строительства моста из фонда системы «Платон».

В начале этого года власти пытались найти на этот проект средства частных инвесторов. Рассматривались варианты концессии или контракта жизненного цикла. По данным источника «Ъ», предложение поступало руководству нефтеперерабатывающего предприятия «Кинеф», чье производство находится недалеко от моста. Но в компании от этого предложения отказались.

В комитете по дорожному хозяйству Ленобласти добавили, что поиск концессионеров осложнился из-за того, что все потенциальные инвесторы хотели сделать проезд по новому мосту платным.

[https://www.kommersant.ru/doc/3604918?query=**минтранс**](https://www.kommersant.ru/doc/3604918?query=минтранс)

### ТАСС; 2018.04.13; ЦЫДЕНОВ: УЛАН-УДЭ СПОСОБЕН СТАТЬ ХАБОМ ТРАНСГРАНИЧНОЙ ИНТЕРНЕТ-ТОРГОВЛИ С АЗИЕЙ

Столица Бурятии – Улан– Удэ в силу географической близости к азиатским странам и к основным магистралям может выполнять роль транспортного узла трансграничной интернет-торговли. Об этом в интервью ТАСС сообщил в пятницу на Красноярском экономическом форуме (КЭФ) глава Бурятии Алексей Цыденов.

«Улан-Удэ может стать хабом для развития интернет-торговли мелких партий грузов, гаджетов. У нас уже подписано соглашение с Россвязью, прорабатываем вопрос, как это будет реализовано», – сказал Цыденов, отвечая на вопрос о возможных преимуществах трансграничной логистики в Бурятии.

Он подчеркнул, что Бурятия с этой точки зрения сейчас «становится одним из центров». «Через республику проходит Байкало-Амурская магистраль (БАМ), Транссиб, автомобильный транзит. Более того, мы [регион] – на одном из основных маршрутов Шелкового пути – он идет через Монголию, через Бурятию в России и дальше на Запад, – напомнил Цыденов. – Аэропорт Байкал в Улан-Удэ (в 2017 году – прим. ТАСС) получил статус пятой степени свободы, что позволяет транзитным авиаперевозчикам осуществлять посадку самолетов в Улан-Удэ без специального разрешения».

«Развитие транспортной инфраструктуры, информационное сопровождение – это то все, что необходимо делать сейчас. Есть соответствующее поручение президента о том, что надо на этом направлении сделать акцент. Мы, безусловно, будем его отрабатывать», – добавил Цыденов.

В августе 2017 года в Улан-Удэ состоялся семинар по подготовке к реализации Межправительственного соглашения о международных автомобильных перевозках по сети Азиатских автомобильных дорог с участием **министра транспорта** России Максима **Соколов**а, делегаций из КНР и Монголии.

Цыденов тогда рассказал журналистам о преимуществах Бурятии в рамках этого проекта: соглашение предусматривает возможность заезда китайских автомобильных перевозчиков на территорию России на своем транспорте, но только до Улан– Удэ. Таким образом, у Бурятии появляются условия для развития логистических центров – приема, перегрузки и обработки груза. Республика может стать хабом для товаропотока из Азии на Запад, отметил тогда глава республики.

Красноярский экономический форум проходит с 12 по 14 апреля. Его главная тема – «Россия 2018-2024: реализуя потенциал». ТАСС выступает стратегическим информационным партнером форума.

<http://tass.ru/ekonomika/5122396>

### ZNAK; 2018.04.13; КОБЫЛКИН ПРОВЕЛ ПЕРЕГОВОРЫ С ДВОРКОВИЧЕМ И СОКОЛОВЫМ О РЕАЛИЗАЦИИ СЕВЕРНОГО ШИРОТНОГО ХОДА

Сегодня в рамках XV Экономического форума в Красноярске прошла рабочая встреча по вопросам между вице-премьером РФ Аркадием **Дворкович**ем министром транспорта РФ Максимом **Соколов**ым и губернатором Ямала Дмитрием Кобылкиным.

Темой переговоров стала реализация проекта строительства железнодорожного Северного широтного хода на территории Ямала.

На совещании обсудили детали проекта: состав участников реализации, вопросы финансирования, условия дальнейшей эксплуатации и прочие аспекты. «Проект находится в высокой степени готовности. Уже определены все участники, модель реализации, разногласий нет. Со своей стороны Ямал подтвердил финансирование автомобильной части моста через Обь в 8,1 млрд рублей. Проводятся проектные и изыскательские работы, – сообщил Кобылкин. – На строительство моста выйдем в ближайшее время. По всей линейной части Северного широтного хода войдём в активную стадию строительства в 2020 году. Для рывка в российской экономике, о котором говорит наш президент, нужны именно такие стратегические проекты, как Северный широтный ход. И дальше выйдем на вторую ключевую магистраль «Бованенково – Сабетта». И с этой арктической наземной трассы – к Северному морскому пути. Задача – обеспечить проходку в 12 месяцев».

<https://www.znak.com/2018-04-13/kobylkin_provel_peregovory_s_dvorkovichem_i_sokolovym_o_realizacii_severnogo_shirotnogo_hoda>

На ту же тему:

<https://rns.online/transport/Faza-aktivnogo-stroitelstva-Severnogo-shirotnogo-hoda-nachnetsya-v-2020-godu-2018-04-13/>

### ТАСС; 2018.04.13; МИНИСТРЫ ТРАНСПОРТА РФ И ЯПОНИИ 16 АПРЕЛЯ ОБСУДЯТ ПРОЕКТ ПЕРЕХОДА С САХАЛИНА НА ХОККАЙДО

**Министр транспорта РФ** Максим **Соколов** 16 апреля в Токио планирует обсудить с японским коллегой проект создания транспортного перехода с Сахалина на Хоккайдо. Об этом **Соколов** сообщил журналистам в кулуарах Красноярского экономического форума.

«Мы будем обсуждать любые проекты, связанные с развитием транзитного потенциала нашей страны, в том числе в такой перспективе, как создание единого бесшовного транспортного коридора», – сказал он.

Ранее первый заместитель генерального директора РЖД Александр Мишарин в интервью ТАСС говорил, что РЖД и министерство инфраструктуры и транспорта Японии создали рабочую группу для проработки проекта создания транспортного перехода между Россией и Японией. Мишарин подчеркивал, что непременным условием реализации проекта является строительство транспортного перехода между Сахалином и материком.

**Соколов** ранее заявлял, что РЖД начнут проектирование транспортного перехода на Сахалин в 2018 году, а средства на это в размере 1 млрд рублей уже заложены в инвестиционную программу компании на этот год.

Ранее **Соколов** говорил, что проект сухопутного перехода между РФ и Японией требует не менее 75% бюджетных инвестиций от общей стоимости.

Стоимость первого этапа проекта создания прямого железнодорожного сообщения с Японией, предусматривающего возведение постоянного перехода с материка на Сахалин, оценивается примерно в 400 млрд рублей, сообщал ТАСС вице-президент РЖД Вячеслав Павловский. Что касается второго этапа, в рамках которого могут быть связаны Сахалин и Хоккайдо, Павловский отметил, что «предстоит выполнить комплексную и сложную работу по актуализации технико– экономического обоснования». По его словам, синергический эффект от строительства постоянного перехода между Сахалином и Хоккайдо будет значительным.

<http://tass.ru/ekonomika/5124193>

На ту же тему:

<https://www.kommersant.ru/doc/3604489>

### RG.RU; КИРА ЛАТУХИНА; 2018.04.13; ПУТИН РАЗРЕШИЛ МИИТ РАЗРАБАТЫВАТЬ ОБРАЗОВАТЕЛЬНЫЕ СТАНДАРТЫ

Президент Владимир Путин включил Российский университет транспорта (МИИТ) в число высших учебных заведений с правом разрабатывать и утверждать образовательные стандарты.

«Внести в перечень федеральных государственных образовательных организаций высшего образования, которые вправе разрабатывать и утверждать самостоятельно образовательные стандарты по всем уровням высшего образования... изменение, дополнив его пунктом 13 следующего содержания: Федеральное государственное бюджетное образовательное учреждение высшего образования «Российский университет транспорта» (МИИТ)», – говорится в указе главы государства.

Документ вступает в силу сегодня, в день подписания.

<https://rg.ru/2018/04/13/putin-razreshil-miit-razrabatyvat-obrazovatelnye-standarty.html>

<http://www.mskagency.ru/materials/2771386>

### ИНТЕРФАКС; 2018.04.14; МИНТРАНСУ РФ ПРЕДСТОИТ ВКЛЮЧИТЬ ПРОЕКТЫ «ЕНИСЕЙСКОЙ СИБИРИ» В ТРАНСПОРТНУЮ СТРАТЕГИЮ РФ – ДВОРКОВИЧ

Вице-премьер РФ Аркадий **Дворкович** рассчитывает, что **Минтранс** РФ проведет экспертную оценку представленных на Красноярском экономическом форуме инвестпроектов и включит их в транспортную стратегию РФ.

«**Минтранс** обязан «упаковать» это должным образом, провести оценку комплексных планов, и после этой «упаковки» включить в транспортную стратегию, дав возможность реализации этих проектов», – сказал А.**Дворкович** на заключительном заседании Красноярского экономического форума в субботу.

Он напомнил, что в ходе форума обсуждались, в том числе проекты по развитию региональной авиации и внутренних водных путей.

По словам А.**Дворкович**а, «Енисейская Сибирь» имеет важное конкурентное преимущество – относительно дешевую электроэнергию, которое нивелируется труднодоступностью.

«Если мы транспортную проблему решим, то регион получит огромное конкурентное преимущество, и эту идею точно надо будет довести до конца», – сказал вице-премьер.

В пятницу в ходе Красноярского экономического форума были представлены 7 крупных инвестпроектов под общим брендом «Енисейская Сибирь». В частности, речь шла о строительстве моста через Енисей в Енисейском районе Красноярского края, транспортно-логистического хаба в аэропорту Емельяново, а также железной дороги в Туву.

Красноярский экономический форум «Россия 2018-2024: реализуя потенциал» проходит с 12 по 14 апреля.

Международная информационная группа «Интерфакс» является стратегическим информационным партнером КЭФ-2018.

### ТАСС; 2018.04.15; ДЕПУТАТ ГОСДУМЫ: ОТКРЫТИЕ КРЫМСКОГО МОСТА НАЛАДИТ ПОСТАВКУ ГРУЗОВ МЕЖДУ РФ И СИРИЕЙ

Открытие Крымского моста и строительство трассы «Таврида» позволят наладить обмен грузами между Россией и Сирией через Севастополь, перспективы реализации проекта российские парламентарии обсудили с сирийскими властями. Об этом сообщил ТАСС воскресенье депутат Госдумы Дмитрий Белик, входящий в состав российской делегации в Сирийской Арабкой Республике.

«Президент Сирии [Башар Асад] с интересом выслушал предложении об организации морского пути Севастополь – Тартус. Создание подобного пути, тем более с запуском и автомобильной, и железнодорожной части Крымского моста, – стратегически интересное направление российско-сирийских отношений. Морской путь не должен заканчиваться в Севастополе, грузы из Сирии могут и должны идти на материковую часть России», – сказал Белик.

Он отметил, что портовая инфраструктура обоих городов готова к принятию и отправке грузов. «В Севастополе есть предприятия, специализирующиеся на перевалке сыпучих грузов, много причальных стенок, кранов. Последние четыре года загрузить все на 100% не представлялось возможным – сказались международные санкции и позиция Украины. В сирийском Тартусе очень похожая ситуация, только ограничения накладывает война», – пояснил собеседник агентства.

По словам депутата, после возвращения в Россию он и координатор группы по межпарламентским отношениям России и Сирии Дмитрий Саблин намерены поднять вопрос разработки логистического пути товаров из Сирии в Россию через Севастополь. «Как депутат от Севастополя, я сделаю все возможное для реализации этого проекта – он станет реальным инструментом развития Севастополя», – добавил Белик.

Делегация во главе с руководителем группы Госдумы по связям с сирийским парламентом Дмитрием Саблиным прибыла в среду с визитом в Сирию. В рамках поездки проходят встречи с президентом Сирии Башаром Асадом, председателем Народного совета Сирии Хаммудой Сабагом, муфтием Ахмадом Бадреддином Хассуном и патриархом Антиохийским и всего Востока Иоанном Х. Планируется подписание соглашения о сотрудничестве между «Единой Россией» и Партией арабского социалистического возрождения (ПАСВ, или партия Баас), которая находится у власти в Дамаске с 1963 года.

Мост между Таманью и Керчью должны открыть для автомобильного движения в декабре 2018 года, поезда по нему пойдут на год позже. Длина перехода от Крыма до остальной части России составит 19 км – 11,5 км пройдут по суше, в том числе по острову Тузла, 7,5 км – над морем. Это самый длинный мост в России и в Европе. По мостовому переходу будет проезжать до 40 тыс. автомобилей и до 47 пар поездов в сутки, его пропускная способность – 14 млн пассажиров и 13 млн тонн грузов в год. Федеральная трасса «Таврида» от Керчи до Севастополя пройдет по территории Крыма с востока на запад, в обход Феодосии, Белогорска, Симферополя, Бахчисарая, трасса будет состоять из четырех полос с расчетной скоростью движения 120 км/ч.

<http://tass.ru/ekonomika/5128709>

### VEDOMOSTI.RU; 2018.04.13; РУКОВОДИТЕЛЬ РОСИМУЩЕСТВА ВОЗГЛАВИЛ СОВЕТ ДИРЕКТОРОВ НМТП

Руководитель Росимущества Дмитрий Пристансков избран председателем совета директоров ПАО «Новороссийский морской торговый порт» (НМТП), передает ТАСС со ссылкой на заявление вице-президента «Транснефти» Рашида Шарипова.

«Решение принято единогласно», – уточнил он. Ранее совет директоров НМТП возглавлял Шарипов.

Акционеры НМТП на внеочередном собрании избрали новый совет директоров, в его состав не вошли представители группы «Сумма».

В совет директоров также вошли руководитель департамента имущественных отношений и территориального планирования **Минтранса** Александр Тихонов, первый вице-президент «Транснефти» Максим Гришанин, вице-президенты «Транснефти» Сергей Андронов и Рашид Шарипов, врио гендиректора НМТП Сергей Киреев.

Ранее «Сумму» в совете директоров НМТП представляли гендиректор группы Лейла Маммедзаде и независимый директор в советах директоров ряда активов «Суммы» Александр Потапушин.

В списке для голосования отсутствовали кандидатуры от «Суммы». По словам представителя группы, это связано с техническими причинами – совместное предприятие «Суммы» и «Транснефти» не смогло предложить кандидатов в совет директоров НМТП из-за поручения правительства о переподписании акционерного соглашения.

В НМТП входят два крупнейших российских порта – в Новороссийске и Приморске, а также порт Балтийска. На данный момент 50,1% акций НМТП на паритетных условиях принадлежат «Транснефти» и «Сумме», 20% акций – у Росимущества. «Транснефть-сервис» владеет пакетом в размере 10,5%, у «Суммы» – 2,75%, у правления РЖД – 5,3%.

В феврале ФАС одобрила покупку «Транснефтью» доли «Суммы» в НМТП. 31 марта были арестованы совладелец «Суммы» Зиявудин Магомедов и его брата Магомед. Их подозревают в хищении госсредств. «Транснефть» позже заявила о приостановке переговоров по покупке у «Суммы» доли в НМТП.

<https://www.vedomosti.ru/business/news/2018/04/13/766660-rukovoditel-rosimuschestva-vozglavil>

На ту же тему:

<https://www.rbc.ru/rbcfreenews/5ad07f599a794714fb5fa03c>

### ИЗВЕСТИЯ; АНЖЕЛИНА ГРИГОРЯН; АННА ИВУШКИНА; 2018.04.16; ВОДИТЕЛЕЙ ПРЕДЛАГАЮТ ПЕРЕАТТЕСТОВЫВАТЬ РАЗ В 10 ЛЕТ

С таким предложением выступило Минэкономразвития в отзыве на проект **Минтранса**

Водителей-профессионалов могут начать квалифицировать не на пять, а на десять лет. Такое предложение сформулировало Минэкономразвития в отзыве на законопроект **Минтранса**, предусматривающий специальную отметку в правах дальнобойщиков, таксистов и водителей общественного транспорта. Нынешняя редакция документа предполагает замену водительского удостоверения для профессионалов раз в пять лет, а это чревато издержками для них и госорганов. При качественном обучении переквалификация раз в десять лет логична, соглашаются эксперты.

Минэкономразвития предложило доработать законопроект **Минтранса** о реформе подготовки водителей, следует из отзыва ведомства, с которым ознакомились «Известия». Проект предполагает разделение шоферов на любителей и профессионалов. Последние должны обучаться по углубленным программам и смогут работать дальнобойщиками, таксистами или водителями общественного транспорта, только получив специальный штамп в права. Он будет подтверждать квалификацию и действовать в течение пяти лет, предусмотрено проектом.

Целесообразно «проработать вопрос увеличения срока действия отметок о профессиональной компетентности, например, до десяти лет, синхронизировав его со сроком действия водительского удостоверения», указано в отзыве Минэкономразвития. Нынешняя редакция законопроекта предполагает замену удостоверений после профессиональной переподготовки раз в пять лет, а это чревато издержками. Для профессиональных водителей они составят порядка 6 млрд рублей каждые пять лет, заключили в Минэкономразвития на основании расчетов, предоставленных **Минтрансом** (без учета затрат на сдачу экзаменов и получение удостоверения). Нововведение может привести к издержкам и для «федеральных органов исполнительной власти, осуществляющих выдачу водительских удостоверений и прием экзаменов», отметили в ведомстве.

В Минэкономразвития и **Минтрансе** не предоставили оперативных комментариев.

Главная цель реформы подготовки водителей – повысить безопасность на дорогах, заметил председатель центрального совета Межрегионального профсоюза водителей-профессионалов Александр Котов. По его словам, никакая отметка на это не повлияет, даже если раз в пять или десять лет водители будут проходить переквалификацию. Водители перерабатывают на 50% из-за нехватки кадров в этой сфере. Нововведения могут отпугнуть желающих стать дальнобойщиками или таксистами, поэтому в конечном итоге отметки будут ставиться фиктивно, чтобы удержать людей на местах. Профессиональных шоферов нужно готовить, как парикмахеров, поваров, и тратить на их обучение как минимум год, чтобы повысить качество их работы, отметил Александр Котов.

Отметку достаточно ставить раз в десять лет, так как это сэкономит время и деньги предпринимателей, согласен с доводами Минэкономразвития председатель Союза пассажиров Кирилл Янков. По его словам, наличие действующих прав и так будет говорить о том, что их владелец умеет водить. Если шофер сам получал права без чьей-либо помощи, учил ПДД, то у него не должно возникнуть каких-либо проблем на дорогах. Кроме того, проект **Минтранса** предусматривает включение в новую программу подготовки профессиональных водителей дополнительных уроков по основам безопасности при перевозке пассажиров и опасных грузов, поведению во внештатных ситуациях, отработке вождения сочлененного и двухэтажного автобуса и других. Программы должно будет подготовить Минобрнауки после принятия проекта.

Ранее «Известия» сообщали, что ГИБДД с 3 апреля изменила вопросы для экзамена на водительские права. Поправки внесли в 15 вопросов, касающихся медицинской части. Ранее общественники обнаружили в них ошибки.

<https://iz.ru/730667/anzhelina-grigorian-anna-ivushkina/voditelei-predlagaiut-pereattestovyvat-raz-v-10-let>

### ИНТЕРФАКС; 2018.04.13; НА АВТОМОБИЛЬНОЙ ЧАСТИ КРЫМСКОГО МОСТА НАЧАЛИ НАНОСИТЬ РАЗМЕТКУ

Рабочие наносят разметку на автодорожной части моста через Керченский пролив, это один из финальных этапов работ по обустройству полотна, сообщил информационный центр проекта в пятницу.

«У Крымского моста два направления движения – по две полосы каждое. На каждом направлении наносится по три линии разметки: две краевых и осевая, разделяющая транспортные потоки попутного направления. Соответственно, нам предстоит нанести линии разметки общей протяженностью около 117 км», – отметил начальник участка по нанесению дорожной разметки Павел Матящук, слова которого приводятся в пресс-релизе.

Работы начались со стороны таманского берега. Разметка имеет определенные геометрические параметры. Краевая линия – шириной 20 см, осевая – шириной 15 см. Толщина линии разметки – около 4 мм, это определяет ее высокие износоустойчивые характеристики в эксплуатации. Разметка выполнена из термопластика с высокими светоотражающими характеристиками и показателем белизны.

Крымский мост станет самым длинным в России (19 километров) и соединит полуостров с материковой частью РФ автомобильной и железной дорогой. Движение легковых автомобилей и автобусов по мосту откроется в мае 2018 года, грузовиков – в декабре, поезда пойдут в декабре 2019 года. Стоимость объекта составляет 227,9 млрд рублей в ценах соответствующих лет. Генподрядчиком строительства является компания «Стройгазмонтаж» Аркадия Ротенберга.

На ту же тему:

<https://rns.online/transport/Na-Krimskom-mostu-nachali-nanosit-dorozhnuyu-razmetku-2018-04-13/>

### ВЕДОМОСТИ; ДАНИС ЮМАБАЕВ; 2018.04.13; ТАКСИСТАМ ГОТОВЯТ ЕЩЕ ОДНУ ОБЯЗАТЕЛЬНУЮ СТРАХОВКУ

Перевозчики считают, что им достаточно ОСАГО, иначе грозят поднять цены

Таксисты будут обязаны страховать свою ответственность за причинение вреда жизни, здоровью и имуществу перевозимых пассажиров. Такой законопроект Госдума рассмотрит в июне, следует из ее материалов.

Сейчас такси – единственный вид транспорта, на который не распространяется закон об обязательном страховании гражданской ответственности перевозчика, говорится в пояснительной записке. Поэтому пассажир такси в случае ущерба жизни и здоровью может получить компенсацию только в рамках ОСАГО, по которому максимальная выплата составляет 500 000 руб. При перевозках автобусом, троллейбусом или трамваем максимальная выплата – 2 млн руб. Дисбаланс надо исправить, считают авторы законопроекта.

Из его текста следует, что застраховаться надо в течение 10 дней после получения разрешения на перевозки – иначе оно аннулируется – и в течение дня сдать копию полиса в уполномоченный орган. Без страховки таксисты (индивидуальные предприниматели и юридические лица) не вправе будут заниматься перевозками.

Принятие такого закона поставит еще один барьер для малых предпринимателей и выдавит их в серую зону, считает представитель сервиса по заказу такси «Везет». Кроме того, это повлечет дополнительные расходы для таксистов. «В результате – либо рост цен на такси, либо падение доходов водителей. Скорее всего, и то и другое сразу». Таксомоторными перевозками в 90–95% случаев занимается микробизнес, и в отличие от крупных транспортных предприятий страховать ответственность перевозчика таксистам будет непосильно, рассказывает представитель сервиса «Максим».

Сейчас есть ОСАГО, которое распространяется и на водителей, и на пассажиров, однако этот полис таксисты купить не могут, при том что стоимости полиса для них в 2–3 раза выше стандартной страховки ОСАГО. «Почему нельзя сделать, чтобы нормально работало ОСАГО, вместо того чтобы придумывать для таксистов еще один налог, – непонятно», – рассуждает представитель «Максима».

Всероссийский союз страховщиков (ВСС) законопроект поддерживает, он боролся за его появление, говорит вице-президент ВСС Светлана Гусар. Она считает несправедливым, что сейчас максимальное возмещение для пассажиров такси в четыре раза меньше, чем для пассажиров общественного транспорта. По ее данным, в России выдано от 800 000 до 1 млн разрешений на перевозки легковым такси, средняя стоимость страховки для таксиста составит от 3000 до 5000 руб. в год, уверяет она. Страховщикам новый вид сегмента будет приносить в год около 2,5 млрд руб., подсчитала она.

Предложения распространить на такси ОСГОП или аналогичную систему звучат давно, отмечает представитель сервиса «Максим». В январе в Госдуму уже вносился законопроект об обязательном страховании пассажиров такси. Однако тогда его не поддержал Минфин. Предыдущая версия законопроекта «предполагала создание какого-то агрегатора», и Минфин счел, «что это избыточная нагрузка на операторов такси и послужит выдавливанием легальных операторов», говорил замминистра финансов Алексей Моисеев.

<https://www.vedomosti.ru/business/articles/2018/04/13/766673-taksistam-strahovku>

### ТАСС; 2018.04.13; КИЛОМЕТР ПЕРВОЙ В РФ ЧАСТНОЙ ТРАССЫ ОЦЕНИВАЕТСЯ БОЛЕЕ ЧЕМ В 300 МЛН РУБЛЕЙ

Инвестиции в строительство первой в России частной трассы оцениваются в более чем 300 млн рублей за километр, сообщил ТАСС в пятницу в кулуарах Красноярского экономического форума губернатор Оренбургской области Юрий Берг.

«Ветка с выходом на Минск [пройдет] по нашей области 429 км. Это впервые в России будет строиться бетонная дорога, это частные инвестиции, за 2 года все вопросы земельные решены. По этой дороге четко и ясно, что начнутся работы в этом году, объем инвестиций – от 300 до 400 млн [рублей] за один километр», – сказал он.

По его словам, в строительство трассы вкладываются только частные инвестиции, региональные власти только помогают с землей и дорога полностью будет платная.

«Пропускная способность, если смотреть в сравнении, скажем, взять московский транспортный узел, то примерно столько будет проходить в сутки», – уточнил губернатор.

Ранее ТАСС сообщал, что дорога «Меридиан», которая свяжет Оренбургскую область и западную границу РФ будет строиться «Русской холдинговой компанией». В районе Смоленска она должна выйти на белорусскую границу, предполагается, что дорога в основном будет использоваться для движения грузового транспорта, перевозки грузов. Дорога будет эксплуатироваться на платной основе, это будет первая частная автомобильная трасса в стране.

Трасса «Меридиан»

По данным **Росавтодор**а, трасса «Меридиан» протяженностью 8445 км должна соединить Западную Европу и Китай, длина российского отрезка составит более 2 тыс. км. Трасса будет соответствовать характеристикам высшей технической категории с 4-полосным движением, ее строительство планируют завершить к 2020 году.

Проект автодороги из Китая в Западную Европу будет стартовать в Китае, проходя через Казахстан, некоторые регионы РФ и входить в Белоруссию на территории Смоленской области. Четырехполосная дорога будет полностью платной, а стоимость проезда по ней для перевозчиков из стран, не входящих в ЕАЭС, составит 70 евроцентов.

<http://tass.ru/ekonomika/5121697>

### RG.RU; ЯНА ШАМАЕВА; 2018.04.13; ПРОЕЗД ПО ПЛАТНЫМ МОСТАМ УДМУРТИИ ПОДЕШЕВЕЕТ

В Удмуртии проезд по мостам через реки Кама и Буй с 18 апреля подешевеет на 45 процентов. Новые цены будут действовать бессрочно для среднегабаритного двухосного транспорта массой до 3,5 тонны и высотой более 2,6 метра, сообщила «РГ» специалист по связям с общественностью оператора мостов ООО «РИК» Татьяна Манохина.

– Мы анализируем обращения пользователей, их потребности, и в связи с этим приняли такое решение, чтобы среднегабаритный транспорт ездил по более выгодным тарифам. Получается, что они платили, как большегрузы, – пояснила Манохина.

По ее словам, если до 18 апреля водители среднегабаритного транспорта отдавали за проезд по мосту через Каму 900 рублей, через Буй – 550, а через оба – 1450, то теперь цена составит 500, 350 и 850 рублей соответственно.

Она также добавила, что сейчас в сутки через оба моста проезжает около трех тысяч автомобилей.

– С наступлением весны идет небольшой рост трафика, – сказала Татьяна Манохина.

В декабре прошлого года правительство Удмуртии утвердило предельный размер тарифов за проезд по мостам в 2018 году. Говорилось о том, что в среднем они повысятся на 2,44 процента.

Напомним, 4 апреля прошлого года за взятку в 139 миллионов рублей при строительстве Камского моста арестовали бывшего главу Удмуртии Александра Соловьева. Он уже частично признал вину и сотрудничает со следствием, благодаря чему его поместили под домашний арест. Расследование дела завершается.

<https://rg.ru/2018/04/13/reg-pfo/proezd-po-platnym-mostam-udmurtii-podesheveet.html>

### ТАСС; 2018.04.13; ПРОЕКТИРОВАНИЕ НОВОЙ ТРАССЫ В ОБХОД ЧЕРКЕССКА НАЧНЕТСЯ В 2018 ГОДУ

Управление федеральных автомобильных дорог «Кавказ» планирует этом году начать проектирование строительства новой автомобильной трассы в обход южной части столицы Карачаево-Черкесии Черкесска, сообщил в пятницу ТАСС по связям с общественностью ФКУ Упрдор «Кавказ» Александр Божков.

Строительство магистрали позволит разгрузить городские дороги.

«В 2018 году планируем приступить к работам по проектированию строительства дороги в обход южной части Черкесска», – сказал Божков.

Ранее сообщалось, что протяженность новой трассы, которая будет строиться от железнодорожного переезда на поселок Юбилейный до села Знаменка, составит около 6 км. Это будет удобно для транзитного транспорта, которому не надо в Черкесск, за счет чего будут разгружены и городские дороги.

<http://tass.ru/ekonomika/5122323>

### ТАСС; 2018.04.13; СМЕРТНОСТЬ НА РЕГИОНАЛЬНЫХ ДОРОГАХ ПОДМОСКОВЬЯ СНИЗИЛАСЬ НА 36%

Смертность на региональных дорогах Московской области за первый квартал 2018 года снизилась на 36%. Об этом в пятницу сообщил **министр транспорта** Подмосковья Игорь Тресков.

«В сухом остатке за прошлый год у нас снижение смертности было 12%, за первый квартал этого года мы уже имеем 19%. И на региональных дорогах снижение смертности за первый квартал очень серьезное – 36%. Мероприятия [по повышению безопасности на дорогах] мы будем продолжать», – сказал он.

Тресков добавил, что **минтранс** Подмосковья определил 72 самых аварийных дорог в области. «В прошлом году на них погибли порядка 150 человек. Мы разобрали каждую дорогу, каждый километр, спланировали мероприятия. На обустройство этих дорог выделено порядка 3 млрд рублей», – продолжил министр.

По его словам, торги на работы на этих трассах объявят в апреле и к маю начнут их обустраивать.

<http://tass.ru/moskovskaya-oblast/5122035>

### ТАСС; 2018.04.13; «ПОЛЮС» ПРОСИТ ГОСУДАРСТВО ПОМОЧЬ СО СТРОИТЕЛЬСТВОМ МОСТА ЧЕРЕЗ ЕНИСЕЙ

Крупнейший в России золотодобытчик – компания «Полюс» – обратилась с просьбой о господдержке в виде строительства моста через Енисей. Для развития предприятий на правом берегу реки требуется строительство моста между поселком Высокогорский и городом Лесогорском примерно в 300 км к северу от Красноярска. Об этом рассказал вице-президент «Полюса» Сергей Журавлев на Красноярском экономическом форуме.

«Мы обращаемся с просьбой о господдержке промышленников Ангаро-Енисейского экономического района при строительстве мостового перехода через реку Енисей», – сказал он.

По мнению топ-менеджера «Полюса», строительство моста окупится в виде дополнительных налоговых поступлений, которые могут увеличиться на 15 млрд рублей в течение семи лет после строительства моста.

На правом берегу Енисея сконцентрирована основная часть запасов золота Красноярского края (суммарный объем добычи в регионе – 67 тонн в год), а неразвитая транспортная инфраструктура сдерживает освоение месторождений золота и развитие других промышленных предприятий. «Мы вынуждены пользоваться паромами. Ледоход и ледостав – это паузы от месяца до трех (для доставки материалов и оборудования – прим. ТАСС)», – посетовал Журавлев.

Проект строительства моста через Енисей в указанном районе был включен в утвержденную пять лет назад программу развития Ангаро-Енисейского экономического района. Двухкилометровый мост был оценен в 7 млрд рублей.

<http://tass.ru/ekonomika/5122622>

### ТАСС; 2018.04.13; В ПРИМОРЬЕ НАЧАЛИ СТРОИТЕЛЬСТВО НОВОГО 144-МЕТРОВОГО МОСТА, ВМЕСТО РУХНУВШЕГО В 2016 ГОДУ

Строительство нового мостового перехода через реку Литовка на трассе Артем – Находка – порт Восточный началось в Приморье, сообщает в пятницу пресс-служба администрации края. Предыдущий мост в этом месте рухнул в феврале 2016 года.

«Началось строительство моста через реку Литовка на дороге Артем – Находка – порт Восточный. Длина нового мостового перехода с подходами составит 760 метров, самого моста – 144 метра. Работать здесь будут высококлассные специалисты, они обеспечены необходимой техникой. Сейчас идут подготовительные работы, завоз строительной техники», – сообщает пресс-служба.

Затем дорожники разберут остатки старого моста и начнут бурение скважин под опоры. Мост через реку Литовка будет иметь две полосы для движения. Предполагается, что дорожное покрытие будет сделано из асфальтобетона, расчетная скорость движения на мосту составит 70 км/ч, а завершить работы строители должны будут в 2019 году.

23 февраля 2016 года на трассе Владивосток-Находка обрушился железобетонный мост длиной 146 метров. Весь транспорт пришлось отправлять в объезд через город Партизанск. Через месяц после обрушения военные мостостроители Восточного военного округа (ВВО) возвели здесь новый временный мост длиной 159 метров. Это позволило полностью восстановить движение транспорта на трассе Владивосток – Находка.

По факту обрушения моста возбуждено уголовное дело по статье «Халатность». По данным следствия, причиной обрушения стала совокупность факторов, в том числе некачественное выполнение строительно-монтажных работ при возведении моста (1959 г.), превышение допустимой нагрузки на балки пролетных строений, предельный срок эксплуатации и несоответствие моста современным требованиях по грузоподъемности. Ущерб бюджету Приморья оценивается более чем в 30 млн рублей.

<http://tass.ru/transport/5120874>

### НОВОСТИВОЛГОГРАДА.РУ; 2018.04.13; В ВОЛГОГРАДСКОЙ ОБЛАСТИ ПОСТРОЯТ ДЕСЯТЬ НОВЫХ АВТОТРАСС

В 2018 году в Волгоградской области начнётся строительство десяти новых автодорог регионального и местного значения. Их общая протяжённость составит 70 километров, причём больше половины работ планируется выполнить ещё до конца года.

Как сообщает ИА «НовостиВолгограда.ру» со ссылкой на пресс-службу областной администрации, контракты на выполнение дорожных работ в регионе уже заключены, и подрядчики приступили к выполнению тендеров. На трассах местного и регионального значения в этом году будут отремонтированы 62 участка общей длиной около 103 километров.

В Волгограде и пригородах областного центра за счёт средств **Росавтодор**а планируется привести в порядок 79 километров асфальтного покрытия. Кроме того, вдоль дорог установят десятки новых осветительных опор – систему освещения наладят на участках трасс общей протяжённостью 52,6 километра.

При этом в областном комитете транспорта и дорожного хозяйства признали, что для полного восстановления волгоградских дорог потребуется несколько лет. Дополнительную работу дорожникам «подбросили» обильные мартовские снегопады и резкие перепады температур, из-за которых состояние покрытия на некоторых трассах, в том числе только что отремонтированных, ухудшилось.

Тем не менее на большинстве объектов серьёзных проблем не выявлено. Сейчас подрядчики за собственный счёт устраняют те недочёты, которые были выявлены в ходе мониторинга состояния волгоградских дорог.

<https://novostivolgograda.ru/news/city/13-04-2018/v-volgogradskoy-oblasti-postroyat-desyat-novyh-avtotrass>

На ту же тему:

<https://iz.ru/731838/2018-04-13/desiat-novykh-dorog-postroiat-v-volgogradskoi-oblasti>

### ИНТЕРФАКС; 2018.04.13; АВТОДОР И ГАЗПРОМ ГОТОВЯТ ПРОЕКТ СКОРОСТНЫХ АВТОТРАСС С ГАЗОВЫМИ ЗАПРАВКАМИ ОТ ПЕТЕРБУРГА ДО КИТАЯ – МИНЭНЕРГО

Госкомпания «Автодор» и «Газпром» (MOEX: GAZP) готовят проект по созданию скоростных трасс с газовыми заправками от Санкт-Петербурга до Китая, сообщил замминистра энергетики России Кирилл Молодцов журналистам в Екатеринбурге в пятницу.

«Автодор» и «Газпром» ведут активную работу по созданию проекта скоростных трасс. Есть такая инициатива, была представлена карта дорог от Санкт-Петербурга до северо-восточного Китая. Планируется, что в этом году «Газпром» проведет автопробег газомоторной техники в этом направлении. Посмотрим, как это все работает. В Казахстане эту программу готов поддерживать «КазМунайГаз» и, соответственно, CNPC – Китай. Да, с ними ведется обсуждение вопроса, как реализовать этот проект», – сказал он.

По его словам, на российской стороне протяженность дорог составит порядка 2,5 тыс. км. «Мое пожелание, чтобы эта программа была до 2020 года в том или ином виде реализована, но это зависит не только от того, где поставить заправочные комплексы, но и вдоль каких дорог», – сказал замминистра.

По словам К.Молодцова, это должна быть трасса международного уровня, соответственно, участки дорог, которые войдут в состав скоростной трассы, должны быть реконструированы.

По его данным, от Петербурга до Казани запланировано 15 газозаправочных комплексов.

### ТАСС; 2018.04.14; ГРАФИК ФЕДЕРАЛЬНОГО ФИНАНСИРОВАНИЯ ВОЗВЕДЕНИЯ МОСТА В НОВОСИБИРСКЕ ПОДГОТОВЯТ В 2018 ГОДУ

График федерального финансирования строительства четвертого автомобильного моста через Обь в Новосибирске подготовят в 2018 году. Об этом рассказал ТАСС по итогам заседания правительственной комиссии по транспорту в рамках Красноярского экономического форума (КЭФ-2018) врио губернатора Новосибирской области Андрей Травников.

Как ранее сообщалось, федеральный бюджет принял решение выделить Новосибирской области грант в размере 26 млрд рублей на строительство моста. Однако в октябре 2017 года стало известно, что финансирование задерживается на год из– за нехватки средств.

«На правительственной комиссии фактически единогласно было сказано, что Новосибирск остается приоритетом. Безусловно, трудный вопрос финансирования. Но, тем не менее, комиссия записала решение подготовить предложения по графику финансирования строительства четвертого моста уже в 2018 году», – сказал Травников.

Четвертый мост через Обь должен соединить центральную часть Новосибирска с одним из самых оживленных районов левого берега. Проект предполагает строительство транспортных развязок на двух берегах реки для его подключения к дорожной сети города, а также строительство тоннелей под железнодорожными путями. Мост обеспечит выходы на федеральные трассы «Байкал», Чуйский тракт и «Сибирь».

Мост будет строиться на условиях концессии. Стоимость проекта определена в размере около 35 млрд рублей. Федеральный бюджет должен выделить на строительные работы 26 миллиардов рублей, 3,8 миллиарда рублей на подготовку площадки будет направлено из бюджета региона, остальное обеспечат средства концессионера. Чтобы обеспечить концессионеру доход, мост планируется сделать платным.

<http://tass.ru/v-strane/5125390>

### РИА НОВОСТИ; 2018.04.13; ТАМБОВСКИЙ ГУБЕРНАТОР ПРЕДЛАГАЕТ РЕШЕНИЯ ПРОБЛЕМ ПЛОХИХ ДОРОГ В РЕГИОНЕ

Новые подходы к решению проблемы некачественных дорог в Тамбовской области, которые будут основываться на борьбе с коррупцией и ужесточении контроля за работой подрядных дорожных организаций обозначил глава региона Александр Никитин.

«Регион направляет на строительство и ремонт дорог огромные суммы бюджетных средств. И с интервалом в два-три года мы снова возвращаемся к тому же перечню объектов, с которого начинали. Даже новые дороги зачастую не выдерживают никакой критики», – сказал Никитина, выступая в пятницу с отчетом перед депутатами областной думы.

По его словам, необходимо ужесточить контроль за работой подрядных дорожных организаций, в том числе при участии общественности.

«Необходимо поставить барьер для фирм-однодневок и фирм-спойлеров. Для этого требую в десятидневный срок представить мне юридическую карту реализации этого механизма. Предлагаю создание независимой Общественной экспертной комиссии, которую необходимо наделить правами контроля и обязательным итоговым заключением, предшествующим приемке конкретной дороги. Поручаю активизировать претензионную работу по немедленному устранению всех проблем с качеством гарантийных дорог. Мэрии города Тамбова в недельный срок разработать и представить на утверждение список претензий по городским дорогам, с объемами выявленных нарушений и сроками их устранения. Требую составления «черного списка» подрядчиков, не выполняющих условия контракта. И, наконец, пятое: своевременно и с соблюдением всех проконкурентных подходов организовать проведение конкурсных торгов», – сказал Никитин.

В пресс-службе добавили, что в результате проведенной работы по расторжению долгосрочных контрактов, заключенных в 2011– 2015 годах, высвобождены лимиты бюджетных средств на сумму миллиард шестьсот миллионов рублей, которые по поручению губернатора будут распределены между городами региона.

<https://ria.ru/economy/20180413/1518610891.html>

### IRKUTSKMEDIA; 2018.04.13; АВТОДОРОГИ «БАЙКАЛ» И «ВИЛЮЙ» ВОШЛИ В ТОП-5 САМЫХ ДОРОГИХ РОССИЙСКИХ ТРАСС-ДОЛГОСТРОЕВ

Исследование составлено межрегиональным общественным центром

Федеральные дороги «Байкал» и «Вилюй» в Иркутской области вошли в ТОП-5 самых дорогих российских автотрасс-долгостроев по итогам исследования межрегионального общественного центра «За безопасность российских дорог», заняв третье и четвертые места. При подготовке рейтинга учитывались такие параметры как протяженность трассы, стоимость, сроки, качество дорожного полотна (на основе оценок экспертов и отзывов автовладельцев), и социально-экономическая значимость инфраструктурных объектов для субъектов Российской Федерации. Об этом сообщает ИА IrkutskMedia со ссылкой на сайт межрегионального общественного центра «За безопасности российских дорог».

Первую строчку занимает трасса Уссури (А-370). На период с 2010 по 2021 год на строительство и реконструкцию из бюджета выделено 40,4 млрд рублей. Федеральная дорога «Лена» занимает второе место в рейтинге, проходит в условиях вечной мерзлоты и неблагоприятного климата. Зимний сезон продолжается 6-8 месяцев, весной и осенью погода нестабильна. В 2017 году часть трассы покрыли асфальтом, однако значительные участки остались гравийными, что делает их непроходимыми в период дождей и паводков.

«Тройку лидеров замыкает Федеральная трасса Р-258 «Байкал». Она проходит через Иркутскую область, Бурятию и регионы Дальнего Востока. На дорогу приходится значительный объем грузоперевозок, так как она соединяет Россию с соседними Китаем и Монголией. Трасса самая «молодая» из долгостроев и одна из самых дорогостоящих для бюджета», – говорится в сообщении.

Четвертую строчку рейтинга занимает трасса «Вилюй» (А-331) – самая большая по протяженности и самая недостроенная среди дорогих долгостроев. Строительство трассы началось еще в конце XIX века и активно продолжилось с 50-х годов прошлого столетия. Летом и весной километровые участки трассы «Вилюй» вообще не пригодны для проезда. Их можно использовать только как зимник. Местные жители вынуждены ездить по ведомственным технологическим проездам вдоль нефтепроводов, что не безопасно и не совсем законно.

В 2017 году планировалось отремонтировать 91 км дорожного покрытия. Однако ремонтные работы были приостановлены из-за нехватки финансирования. ФКУ Упрдор «Вилюй» в ноябре прошлого года сообщило, что ввело в эксплуатацию после капитального ремонта всего 31 км дорог при протяженности трассы 3 тысячи км.

«Вилюй» – безусловный лидер среди всех дорожных долгостроев России. Трасса не построена даже наполовину, а то, что было сделано, постепенно разрушается. Получается парадоксальная история – дорогу строят медленнее, чем она приходит в негодность», – комментирует руководитель центра аналитики «За безопасность российских дорог» Владимир Аверченко.

Замыкает пятерку антилидеров трасса «Колыма». Транспортная артерия, которая соединяет ключевые города областей или регионов. Начинала строиться в 1930-40-е годы, во время освоения минеральных богатств Колымского региона. Летом острый щебень разрывает покрышки автомобилей, создавая частые аварийные ситуации. Местами трассу заасфальтировали, но в условиях вечной мерзлоты покрытие регулярно деформируется и разрушается. Кроме того, трасса «Колыма» прерывается у берега реки Алдан. Зимой через реку действует ледовые переправы, а летом паромы. По планам **Росавтодор**а строительство моста через Алдан должно было начаться в 2014 году и закончиться в 2020 году, но было отложено на неопределенный срок.

<https://irkutskmedia.ru/news/685267/>

На ту же тему:

<https://iz.ru/731895/2018-04-13/samoi-dorogoi-trassoi-dolgostroem-rf-stala-ussuri-v-primore>

### ТАСС; 2018.04.13; ЭКСПЕРТ: КРАСНОЯРСКУ ТРЕБУЮТСЯ НОВЫЙ «ЗЕЛЕНЫЙ КАРКАС» И РАЗВИТИЕ ТРАНСПОРТА

Красноярску нужен новый так называемый зеленый каркас, так как здесь низкая площадь насаждений, кроме того, городу необходимо решить транспортную проблему. Об этом заявил в субботу вице-президент ООО «Центр экономики инфраструктуры» Павел Чистяков на пленарном заседании в ходе Красноярского экономического форума (КЭФ).

«Красноярску нужен новый зеленый каркас, здесь одна из низких площадей зеленых насаждений. Территориальные ресурсы города показывают, что этим можно заняться», – сказал Чистяков.

Он также отметил, что в городе существует проблема транспортного сообщения, которая заключается в том, что требуется много времени, чтобы попасть из одной части города в другую, а также большие автомобильные пробки. В тоже время у города есть внутренние резервы для создания «автомобильных проколов» и развития рельсового транспорта.

Чистяков представляет «Центр экономики инфраструктуры» – консалтинговую компанию, которая оказывает услуги федеральным и региональным органам исполнительной власти, крупным инфраструктурным, финансовым и девелоперским корпорациям. ЦЭИ занимался выполнением работ для Минэкономразвития, **Минтранса**, Минрегиона, ОАО «РЖД», Сбербанка и ряда крупных коммерческих структур. В частности, принимал участие в разработке ряда госпрограмм, в экономическом обосновании крупнейших инвестиционных проектов России.

<http://tass.ru/obschestvo/5125485>

### ИНТЕРФАКС; 2018.04.14; РОСТРАНСНАДЗОР ИЗУЧИТ ОБСТОЯТЕЛЬСТВА СМЕРТЕЛЬНОГО ДТП В ВОЛОГОДСКОЙ ОБЛАСТИ

**Ространснадзор** изучит обстоятельства ДТП с участием грузовика и микроавтобуса, перевозившего пассажиров в Череповецком районе Вологодской области, сообщается на официальном сайте **Минтранса** в субботу.

По итогам будет приниматься решение о необходимости проверки перевозчика, отмечает ведомство.

Как сообщалось, авария произошла в пятницу вечером на 110 км дороги Вологда-Новая Ладога, столкнулись микроавтобус «Фольксваген» и фура «Вольво». По одной из версий, грузовик выехал на полосу встречного движения. В результате ДТП погибли 7 человек, ехавших в микроавтобусе. Водитель фуры получил легкие травмы.

На ту же тему:

<https://rg.ru/2018/04/14/reg-szfo/mintrans-proverit-obstoiatelstva.html>

### ИНТЕРФАКС; 2018.04.15; В РЕЗУЛЬТАТЕ ДТП НА ЯМАЛЕ ПОСТРАДАЛИ 16 ЧЕЛОВЕК

Водитель автобуса с рабочими врезался в грузовой автомобиль на Ямале, пострадали 16 человек, сообщил в воскресенье «Интерфаксу» осведомлённый источник.

«По предварительной информации, на 77-м км автодороги Уренгой-Ямбург произошло столкновение автобуса, перевозившего рабочих, и грузового автомобиля. Пострадали 16 человек», – сказал собеседник агентства.

По его словам, состояние четверых пострадавших оценивается как тяжёлое, 12 находятся в состоянии средней тяжести.

### КОММЕРСАНТ; НАТАЛЬЯ СКОРЛЫГИНА; 2018.04.16; ВАГОНЫ СЪЕЗЖАЮТСЯ ПО ТИПАМ ГРУЗОВ

Операторы спецпарка ведут консолидацию рынка

Железнодорожные операторы консолидируют парк, эти процессы идут на базе первой десятки лидеров, следует из рейтинга Infoline Rail Russia TOP за 2017 год. Пока крупнейшие компании компенсируют списание старых вагонов, операторы, специализирующиеся на отдельных видах грузов, выкупают спецпарк у его владельцев, опасающихся потери рынка. Наиболее ярко иллюстрирует этот процесс «Русагротранс», существенно укрепивший позиции на фоне роста спроса на зерновозы. Также компании активно консолидируют инновационные тяжеловесные вагоны на фоне высокой маржинальности перевозок угля.

На рынке оперирования железнодорожным транспортом идет консолидационный процесс, но эта консолидация происходит не на базе безусловных лидеров отрасли, а на базе компаний первой десятки. Это показывает рейтинг операторов Infoline Rail Russia TOP за 2017 год. Так, доля первой тройки рейтинга по объему вагонов в управлении падает, а первой десятки – растет, как и ее доля в погрузке (до 60% рынка) и грузообороте (до 71%).

Глава «Infoline-Аналитики» Михаил Бурмистров объясняет, что это следствие трех основных процессов. Во-первых, идет замещение списываемых старых вагонов, которое приходится в основном на лидеров – Федеральную грузовую компанию (ФГК, входит в ОАО РЖД) и Первую грузовую компанию (ПГК) Владимира Лисина. Во-вторых, крупные операторы консолидируют специализированный парк: «Русагротранс» – зерновозы, ФГК, «Трансойл» и «Нефтетранссервис» – нефтеналивные цистерны, цистерны для сжиженных газов – у «СГ-Транса», и так далее. «Собственникам стало понятно, что в среднесрочной перспективе спецпарк мелкими лотами – очень большой риск быть вытолкнутыми с рынка при профиците, поэтому они стремятся его продать, используя благоприятную конъюнктуру и рост цен на новые вагоны»,– говорит господин Бурмистров. В-третьих, идут массовые закупки инновационных (более грузоподъемных) полувагонов для угля СУЭК и Первой тяжеловесной компанией (ПТК) Сергея Генералова.

В безусловных лидерах по итогам года оказалась ФГК, которая с 2016 года постепенно сменяла ПГК на лидерских позициях по разным параметрам (см. “Ъ” от 19 апреля и 12 октября 2017 года). Несмотря на вывод с ноября из аренды ФГК вагонов «УВЗ-Логистики» (см. “Ъ” от 18 октября), из-за чего в сезон дефицита ФГК потеряла 27,2 тыс. законтрактованных полувагонов, компания показала рост погрузки на 7,4%, до 196,6 млн тонн, грузооборота – на 12,5%, до 409,6 млрд тонно-километров. Парк в собственности у ФГК вырос на 14%, до 112,4 тыс. вагонов, в управлении – упал (из-за «УВЗ-Логистики») на те же 14%, до 132,6 тыс. единиц. Но это все еще больше, чем у ПГК (125 тыс. вагонов).

На фоне роста цен на уголь и спроса на инновационные вагоны для его перевозки усилил позиции новый игрок – ПТК, формировавшаяся в течение 2017 года из парков инновационных вагонов выпуска ОВК. Компания осенью 2016 года купила у ОВК «Нитрохимпром» и «Восток1520». Объем перевозок ПТК вырос на 59,7%, до 36,3 млн тонн, грузооборот – на 52,3%, до 151,9 млрд тонно-километров. Парк в собственности увеличился на 81%, до 30,7 тыс. вагонов, в управлении – на 68%, до 32,8 тыс. единиц. Активно закупает парк и СУЭК, которая, согласно годовому отчету, в 2018–2019 годах хочет увеличить парк до 47 тыс. единиц, существенно нарастив число инновагонов – с 15,7 тыс. на конец 2017 года до 27,7 тыс. штук.

Также заметно вырос парк в собственности (на 22%, до 47,3 тыс. вагонов) и управлении (на 43%, до 63 тыс. штук) у РТК, в которую входит и крупнейший оператор зерновых грузов «Русагротранс». В 2017 году на фоне высокого урожая и крупных остатков прошлого сезона спрос на зерновозы рос, а ставки на их предоставление почти уравнялись со ставками на полувагоны (с 1,2 тыс. руб. на февраль 2017 года до 1,67 тыс. руб. на февраль 2018-го). Погрузка у РТК выросла на 18,6%, до 50,2 млн тонн, грузооборот – на 22,4%, до 67,3 млрд тонно-километров.

По мнению директора «Совэкона» Андрея Сизова, в 2018 году продолжится рост погрузки и грузооборота по зерну. «Высокие темпы экспорта и ставки аренды по 2018 году предопределены – даже в марте экспорт составил 5,1 млн тонн (третий месячный результат за всю историю),– отмечает он.– При отсутствии неблагоприятных погодных условий и неплохом урожае (наш текущий прогноз – 128 млн тонн против 135 млн тонн в 2017 году) из-за значительных переходящих остатков предложение зерна в 2018–2019 сельскохозяйственном году будет близко к текущему». Что касается роста ставок аренды на вагоны, то, по его мнению, расти ценам дальше уже сложно, и если рост и будет, то его темпы будут существенно уступать 2017 году.

<https://www.kommersant.ru/doc/3604964>

### ТАСС; 2018.04.13; КРАСНОЯРСКИЙ КРАЙ И РЖД СОВМЕСТНО МОДЕРНИЗИРУЮТ УЧАСТОК ТРАНССИБИРСКОЙ МАГИСТРАЛИ

Власти Красноярского края и Красноярская железная дорога (филиал РЖД) планируют совместно модернизировать участок Транссибирской железнодорожной магистрали «Междуреченск – Тайшет» на территории края и соседней Иркутской области. Соответствующее соглашение стороны подписали в рамках Красноярского экономического форума (КЭФ-2018).

«Мы закрепили в соглашении планы по реализации инвестиционных проектов компании, среди которых комплексное развитие участка Междуреченск – Тайшет», – сказал в ходе церемонии подписания и.о. первого заместителя губернатора Красноярского края Виктор Томенко, отметив, что соглашение рассчитано на реализацию в течение трех лет. Он уточнил, что объем вложений не определен. Ранее стоимость проекта оценивалась в 9,1 млрд рублей.

Также Красноярский край заключил соглашение с Российской венчурной компанией (РВК). Оно предполагает развитие в крае инновационной деятельности, в том числе, в рамках проекта Национальной технологической инициативы. Как пояснил журналистам Виктор Томенко, оно расширяет направления сотрудничества с РВК.

«Задачи поставлены глобальные, нужно организовать новые рынки, внедрить новые технологии. Со стороны региона мы готовы эту работу проводить», – сказал Томенко, отметив, что местные наукоемкие предприятия смогут использовать проектный офис РВК для формирования направлений развития

<http://tass.ru/ekonomika/5121881>

### ТАСС; 2018.04.13; ДВОРКОВИЧ: ПОЗИЦИЯ ПО ДИВИДЕНДАМ РЖД БУДЕТ ПРЕДСТАВЛЕНА МЕДВЕДЕВУ В БЛИЖАЙШИЕ ДНИ

Позиция по дивидендам ОАО «Российские железные дороги» (РЖД) будет представлена главе правительства РФ Дмитрию Медведеву в ближайшие дни. Об этом журналистам сообщил вице-премьер РФ Аркадий **Дворкович** в кулуарах Красноярского экономического форума.

«Еще не внесли (предложения – прим. ТАСС). У нас будет личный доклад просто, не переписка, а мы будем лично докладывать председателю», – сказал он. – Надеюсь, что в ближайшие дни, это уже пора делать, надо определяться».

Как сообщалось ранее, правительство обсудит с премьер-министром РФ Дмитрием Медведевым возможность разрешить РЖД направить часть прибыли на инвестпрограмму, а не на дивиденды.

В конце марта глава РЖД Олег Белозеров заявил, что компания, ведущая ряд затратных проектов, предлагает выплачивать дивиденды только по привилегированным акциям и направлять остальную прибыль на инвестиции. РЖД также заявляла, что увеличит инвестпрограмму на 2018 год, которая пока запланирована на уровне 549 млрд руб.

В апреле акционер РЖД – РФ – направила в уставный капитал железнодорожной монополии почти 26 млрд руб. для развития железнодорожной инфраструктуры.

<http://tass.ru/ekonomika/5123443>

### ТАСС; 2018.04.16; ГЛАВА БУРЯТИИ: МОДЕРНИЗАЦИЯ ТРАНССИБА И БАМА ВАЖНА ДЛЯ ДОБЫВАЮЩЕЙ ОТРАСЛИ РЕСПУБЛИКИ

Модернизация Транссибирской и Байкало-Амурской магистралей, о необходимости увеличения пропускной способности которых в 1,5 раза за шесть лет сказал президент РФ в послании Федеральному собранию, важна для добывающей отрасли Бурятии. Мнение об этом в интервью ТАСС высказал в пятницу в рамках Красноярского экономического форума (КЭФ) глава Бурятии Алексей Цыденов.

1 марта президент РФ Владимир Путин, оглашая послание Федеральному собранию, сообщил, что пропускная способность БАМа и Транссиба в направлении морских портов и пограничных переходов Дальнего Востока должна быть увеличена за шесть лет в 1,5 раза – до 180 млн тонн. По словам главы государства, «контейнеры будут доставляться от Владивостока до западной границы России за семь дней». Президент отметил, что это один из инфраструктурных проектов, который будет давать быструю экономическую отдачу.

«Мы активизируем работу по продаже недр полезных ископаемых. В прошлом году продали три месторождения – флюориты, кварциты, в этом году у нас два месторождения по углю. Увеличиваются объемы погрузок на железной дороге, соответственно пропускная способность для этого нам нужна. Развитие БАМа и Транссиба для страны в целом и для Бурятии – один из важнейших факторов развития», – сказал Цыденов.

Глава Бурятии также сообщил, что «намечается проект строительства железнодорожной ветки от угольного месторождения Окино-Ключи». «Дополнительно у нас сейчас прорабатывается вопрос месторождения в Селенгинском районе, плюс, мы надеемся, что у нас заработает в ближайшее время Озерный ГОК – это цинк, месторождение мирового масштаба – отгрузка там будет порядка 1 млн тонн в год. Это будут новые объемы перевозок», – отметил Цыденов.

Он напомнил, что через территорию Бурятии проходят и БАМ, и Транссиб. «Повышение их транзитного потенциала дает возможность выхода грузов, в том числе транзитных через Китай, Монголию, выхода грузов китайских через Забайкальск к дальневосточным портам», – добавил Цыденов.

Красноярский экономический форум проходит с 12 по 14 апреля. Его главная тема – «Россия 2018 – 2024: реализуя потенциал». ТАСС выступает стратегическим информационным партнером форума.

<http://tass.ru/ekonomika/5122979>

### ТАСС; 2018.04.14; ПЕРВАЯ ОЧЕРЕДЬ МЕТРО В КРАСНОЯРСКЕ МОЖЕТ ПОЯВИТЬСЯ В БЛИЖАЙШИЕ ПЯТЬ ЛЕТ

Первая очередь метро в Красноярске может появиться в ближайшие пять лет. Об этом в интервью ТАСС на Красноярском экономическом форуме сообщил врио губернатора Красноярского края Александр Усс.

«Нам нужен сначала проект. И если он появится, метро может появиться, я надеюсь, в ближайшие пять лет», – сказал Усс. Он добавил, сейчас власти занимаются определением потенциальных подрядчиков, которые в том числе займутся перепроектированием проекта метро и предпринимают «организационные усилия, чтобы в федеральном бюджете появились пусть небольшие, но средства на эти цели (разработку нового проекта)».

По словам Усса, перепроектировка проекта метро может уменьшить стоимость его строительства, не уточнив насколько.

В настоящее время в Красноярске нет ни одной действующей станции метро – его строительство началось в октябре 1995 года, неоднократно приостанавливалось из-за проблем с финансированием и остановилось в 2010 году, с 2013 года оно было законсервировано.

Ранее президент России Владимир Путин дал поручение вице-премьеру Дмитрию Козаку рассмотреть вопрос создания метрополитена в Красноярске.

Красноярский экономический форум проходит с 12 по 14 апреля. Его главная тема – «Россия 2018 – 2024: реализуя потенциал». ТАСС выступает стратегическим информационным партнером форума.

<http://tass.ru/v-strane/5125331>

### КОММЕРСАНТ; НАТАЛЬЯ СКОРЛЫГИНА; 2018.04.16; «ТРАНСКОНТЕЙНЕР» ПРОСЛЕДУЕТ ЧЕРЕЗ СУД

Компания оспорила запрет ФАС на покупку «Терминал-Логистики»

ПАО «Трансконтейнер» оспорило в суде отказ ФАС удовлетворить его ходатайство о приобретении ЗАО «Терминал-Логистика» у Global Ports. Компания настаивает на некорректности определения доли этого ЗАО и самого «Трансконтейнера» на рынках, равно как и границ этих рынков. При этом контейнерная компания намеревается строить собственный терминал в регионе, что не потребует согласования с ФАС.

Контейнерный оператор ПАО «Трансконтейнер» (50,1% у ОАО РЖД, намечена продажа) обратился в суд, требуя признать недействительным отказ ФАС в декабре 2017 года одобрить сделку по приобретению компанией петербургского ЗАО «Терминал-Логистика», заявление зарегистрировано в картотеке арбитражных дел. В ФАС пояснили “Ъ”, что обратиться в суд – право «Трансконтейнера».

В августе 2017 года «Трансконтейнер» договорился о покупке у входящего в Global Ports «Первого контейнерного терминала» 100% «Терминал-Логистики» за 1,9 млрд руб. Но в декабре ФАС отказала «Трансконтейнеру» в покупке. Регулятор решил, что в силу доминирующего положения ПАО на рынке предоставления контейнеров и фитинговых платформ, а также из-за того, что доля «Терминал-Логистики» в 2016 году на рынке обработки контейнеров в сухих портах Петербурга и области составляла 60%, сделка может ограничить конкуренцию на рынке железнодорожных контейнерных перевозок в сторону Большого порта Санкт-Петербург. «Трансконтейнер» в феврале и марте 2018 года направлял ФАС дополнительные доводы, обосновывая отсутствие ограничения конкуренции.

Как пояснил “Ъ” заместитель гендиректора «Трансконтейнера» Виктор Марков, компания 12 апреля получила отзыв ФАС на дополнительные материалы, но по существу «ничего нового в них не было – ФАС частично скопировала текст отказа в согласовании ходатайства». «Дополнительная аргументация службой не была услышана и оценена, мы будем защищать свои права в суде»,– рассказывает топ-менеджер.

«Мы не согласны с общими вводными ФАС, послужившими основанием для отказа согласования ходатайства,– говорит господин Марков.– Нам непонятен источник информации, откуда ФАС брала данные о структуре и объемах рынка. Так, служба указала, что «Трансконтейнер» занимает доминирующее положение, потому что его доля на рынке предоставления платформ и контейнеров превышает 50%, однако фактически на сегодняшний день она порядка 43%». Компания не согласна и с оценкой доли «Терминал-Логистики» на рынке Петербурга и Ленобласти – по данным ПАО, эта доля не 60%, а 23%.

Виктор Марков также пояснил, что «Трансконтейнер» не согласен с «продуктовыми и географическими границами рынка», которые применила ФАС. Речь идет о выделении сухих портов как отдельного рынка. «Трансконтейнер» настаивает, что, по сути, сухой порт – это контейнерный терминал и «для целей определения состояния рынка» их нельзя рассматривать в отрыве от конкурентов – других контейнерных терминалов в регионе и морских портов, занимающихся переработкой контейнеров напрямую. Поэтому на общем рынке переработки контейнеров в Петербурге и Ленобласти доля приобретаемого терминала не превышает 15%, говорит топ-менеджер. При этом «Трансконтейнер» еще в конце 2017 года продал свой единственный в регионе терминал на станции Санкт-Петербург-Товарный-Витебский. «Наши данные основаны на информационных системах ОАО РЖД, и мы будем приводить их в суде»,– говорит господин Марков.

Он добавил, что «Трансконтейнер» активно прорабатывает возможность строительства своего терминала в регионе, на что согласие ФАС не требуется. Денис Ворчик из «Уралсиба» говорит, что для «Трансконтейнера» целесообразно наращивать мощности в регионе, поскольку контейнерный рынок растет. Однако, по его мнению, наиболее простым вариантом была бы все же покупка избыточных мощностей у Global Ports, образовавшихся в результате покупки ею Национальной контейнерной компании.

<https://www.kommersant.ru/doc/3604958>

### ТАСС; 2018.04.13; ЖЕЛЕЗНУЮ ДОРОГУ В ТУВУ МОГУТ ПОСТРОИТЬ К КОНЦУ 2023 ГОДА

Реализация одного из крупнейших проектов по развитию железнодорожной сети России – строительство ж/д в Туву, где до сих пор нет железнодорожного сообщения, могут завершить к концу 2023 года. Об этом во время Красноярского экономического форума (КЭФ) сообщил первый заместитель генерального директора Тувинской энергетической промышленной корпорации (ТЭПК) Андрей Чурин.

«Ввод в эксплуатацию железной дороги Курагино (Красноярский край) – Кызыл-Элегест (Тува), шахты и обогатительной фабрики на первом этапе на 6 млн тонн в год, портово-угольного терминала (на Дальнем Востоке), запланированы на третий квартал 2023 года», – сказал Чурин.

Строительство железной дороги является частью комплексного инвестиционного проекта. Помимо железной дороги в него входит строительство угольного портового терминала на Дальнем Востоке в увязке с освоением минерально-сырьевой базы в Туве, который реализуется ТЭПК.

Как сообщалось ранее, с 2011 года реализуется проект магистрали Курагино-Кызыл, которая должна связать Туву с Красноярским краем и железнодорожной сетью России. Построить удалось только километр пути возле тувинской столицы. Проект прошел госэкспертизу, провели археологические изыскания, решаются вопросы финансирования.

<http://tass.ru/ekonomika/5123344>

### ИНТЕРФАКС; 2018.04.14; СОБЯНИН РАССКАЗАЛ ПУТИНУ О СТРОИТЕЛЬСТВЕ В МОСКВЕ БОЛЬШОГО ПОДЗЕМНОГО КОЛЬЦА

Столичные власти приступили к строительству большого транспортного подземного кольца, оно «замкнется» максимум в течение пяти лет, вместе с МЦК оно станет основой транспортной инфраструктуры города, сообщил мэр столицы Сергей Собянин.

«Мы приступили к строительству большого подземного кольца, первый сегмент этого кольца – от Сити до Динамо – мы запустили уже в этом году и дальше будем ежегодно запускать сегменты», – сказал С.Собянин на встрече с президентом РФ Владимиром Путиным.

Он подчеркнул, что «практически по всем участкам этого кольца ведется работа: либо уже под землей идут комбайны и создают тоннели для метро, либо строятся станции, либо идет проектирование, то есть все участки в работе».

«Таким образом, в течение четырех, максимум пяти лет, это кольцо замкнется и у нас будут два новых больших кольца, которые создадут основу «тяжелой», главной магистрали транспортной инфраструктуры города», – заявил столичный градоначальник.

### ТАСС; 2018.04.15; «ВОСТОЧНЫЙ ПОРТ» В 2019 ГОДУ УВЕЛИЧИТ ГРУЗООБОРОТ ПОЧТИ В ДВА РАЗА

«Восточный порт» с запуском третьей очереди предприятия в 2019 года выйдет на показатели отгрузки угля порядка в 40 млн тонн. В 2017 году порт отгрузил 23 млн тонн грузов. Об этом в воскресенье сообщил журналистам исполнительный директор предприятия Анатолий Лазарев.

«Для себя основной вехой, которая позволит нам выйти на новый грузооборот, определяем 2019 год, и с 2019 года мы будем выходить на показатель порядка 40 млн тонн», – сообщил Лазарев.

По его словам, достичь таких показателей позволит завершение реализации крупнейшего портового проекта на Дальнем Востоке по строительству третьей очереди угольного комплекса. Этот проект уже реализован на 90%. Инвестиции в него составили 32 млрд рублей, и он позволит создать дополнительно 500 новых рабочих мест.

Третья очередь угольного терминала порта расположилась на территории в 54 га. Она включает комплекс для обработки вагонов с углем, четыре угольных склада общей вместимостью 800 тыс. тонн угля, электростанцию, причал, способный приять суда дедвейтом до 180 тыс. тонн. прочую инфраструктуру.

АО «Восточный Порт» (пос. Врангель, Приморский край) – крупнейший в России специализированный угольный публичный порт с высокотехнологичной перевалкой угля, оснащенный конвейерным оборудованием, вагоноопрокидывателями, судопогрузочными машинами и уникальной многоступенчатой системой магнитной очистки угля, не имеющей аналогов в России. Предприятие обеспечивает экспортную перевалку угля различных российских производителей. Грузооборот порта в 2017 году составил 23,2 млн тонн угля – пятую часть всего угольного экспорта из морских портов России и около 30% от перевалки угля в портах дальневосточного бассейна.

<http://tass.ru/ekonomika/5127976>

### REGNUM; 2018.04.14; ЭКОЛОГИЧЕСКАЯ ПАРАНОЙЯ: СУДОХОДСТВО В АРКТИКЕ ПОД УГРОЗОЙ ЗАПРЕТА

Международное сообщество, боясь нефтеразливов в Арктике, настаивает на смене судового топлива. Но найденные альтернативы проблему не решат

Арктика снова оказалась под прицелом экологических защитников. На этот раз мир обсуждает запрет использования в водах Северного Ледовитого океана судов на тяжелом топливе. Предложение грозит ограничением темпов развития российского судоходства в Арктике. И не только российского.

Дискуссия о топливе арктического флота прошла в рамках 72-ого заседания Международной морской организации (IMO), длившегося с 9 по 13 апреля. Напомним, Международная морская организация – специализированное учреждение ООН, созданное для сотрудничества и обмена информацией по техническим вопросам, связанным с международным торговым судоходством.

Совместное предложение об изменениях принципов судоходства в Арктике в адрес IMO внесли восемь стран: Германия, США, Нидерланды, Новая Зеландия, Финляндия, Швеция, Норвегия и Исландия. К идее присоединился альянс множества экологических организаций «Чистая Арктика». Хор борцов за северную природу требует запрета на использование судового остаточного топлива (СОТ) судами на арктических маршрутах. Или так называемого флотского мазута – тяжелого топлива для судовых энергоустановок, которое получается путем смешения остаточных нефтепродуктов (мазута, гудрона, смесей жидких углеводородов) и дизельных фракций.

Тяжелые нефтепродукты по экологическим причинам уже в 2011 году были запрещены Международной морской организацией для использования в Антарктике. В отношении Арктики такого рода предписания IMO, как и положения Полярного кодекса, носят рекомендательный характер.

Мазут

Предлагаемый запрет может начать работу с 2021 года. Действие будет распространяться на мазут, который используется в качестве топлива при прохождении через арктические воды или перевозится в готовом виде для использования в других местах.

«Учитывая изменения климата и усиленное таяние льда, страны-участницы IMO должны действовать уже сейчас, чтобы защитить регион от риска разливов судового остаточного топлива и от разрушительных последствий выбросов сажевых частиц «черного углерода», – заявила Шаан Прайор, ведущий консультант Альянса «Чистая Арктика».

Снижение рисков судоходства в Арктике было признано общей задачей всех стран, которые пользуются этими водными маршрутами. На заседании ИМО в 2017 году представители этих государств обещали друг другу уменьшить риски использования судового остаточного топлива. Заметим, изначально речь шла не о кардинальном отказе от СОТ, а только о ужесточении требования безопасности к использующим его судам.

Россия против этой идеи ничего не имеет и тоже думает, как уменьшить процент своих судов на тяжелом топливе. Основная ставка сделана на расширение атомного ледокольного флота (атомоходы по неизвестной причине защитников природы не пугают, борьба с атомной энергетикой идет только на суше).

Идею о всеобщем запрете СОТ подстегнула любимая Западом теория влияния углерода на потепление климата. По мнению противников тяжелого топлива, его использование приводит еще и к большому количеству выбросов вредных веществ в атмосферу. Речь идет об оксиде серы и твердых сажевых частицах – или о «черном углероде». Разумеется, после первых же упоминаний о глобальном потеплении страны-участницы Арктического совета принялись искать альтернативу мазуту.

Выбор пал на легкое дизельное топливо и на сжиженный природный газ (СПГ). Пилотные проекты по строительству судов на СПГ обдумывает и Россия. Но эксперты сообщают, что этот вид топлива не решает вопрос экологичности и выбросов парниковых газов в атмосферу. Все потому, что природный газ, пусть и в сжиженной форме, – это преимущественно метан, который является серьезным парниковым газом и удерживает тепло в атмосфере, а значит, попадать в нее не должен. Получается, что при более широком использовании СПГ риски те же самые, что и при увеличении количества судов на тяжелом топливе. Россия попросту подчиняется «модному» принципу green shipping, выдвинутому Арктическим советом.

Судовое остаточное топливо используется на 80% всех судов в мире и на 75% судов в Арктике. Больше половины от этого количества составляют суда неарктических государств. Но большое число приходится и на Россию и ее флот для внутренних перевозок, который совершенно точно не получится полностью обновить к 2021 году.

По словам директора департамента госполитики в области морского и речного транспорта **Минтранса** РФ Виталия Клюева, в случае вступления запрета в силу наибольший вред будет нанесен северному завозу товаров и ресурсов в труднодоступные населенные пункты российского Заполярья.

«Северный завоз обеспечивают суда на тяжелом топливе. А с переходом на дизельное или другое более легкое топливо стоимость завоза увеличится в разы. Мы не против экологии и решаем эту проблему, но не можем сделать это в одночасье», – сообщил корреспонденту ИА REGNUM представитель **Минтранса**.

Эта проблема знакома и Канаде: коренные народы, живущие на территории Канадского Арктического архипелага тоже получают необходимые продукты посредством судов на мазуте. Поэтому канадское правительство в ответ на предложение о запрете заявило, что хочет сначала получить больше информации о возможных технологиях ликвидации мазута в Арктике.

Нефтяное пятно

Преследуют ли лоббисты запрета тяжелого топлива цель ограничить развитие российского и канадского судоходства в северных водах? Директор по направлению логистика и аналитика компании «Морстройтехнология» Александр Головизнин считает, что политический подтекст здесь искать преждевременно. Причина более очевидная:

«Не секрет, что в мире и особенно в скандинавских странах процветают экологическая паранойя и мазохизм. И любой местный политик, который усомнится в важнейшей роли этой священной коровы, может тут же прощаться с карьерой», – уверен эксперт.

Угроза разливов нефтепродуктов и недоказанный вред от выбросов в атмосферу – проблемы, которые могут и не возникнуть при наличии ужесточенных технологических требований к судам на давно используемом мазуте. Но члены Международной морской организации вполне готовы перестраховаться и, основываясь на гипотезах, поменять вид топлива – иначе говоря, шило на мыло.

«Экологическую политику IMO взвешенной не назовешь, – считает Александр Головизнин. – Во-первых, почему обсуждается именно Арктика, а не районы гораздо более интенсивного судоходства? Во-вторых, количество выбросов в атмосферу морского флота несоизмеримо с показателями выбросов наземного транспорта. Такая позиция международного сообщества по одному из самых экологических видов транспорта неверна и неэффективна».

<https://regnum.ru/news/2404265.html>

### ИЗВЕСТИЯ; 2018.04.14; АСАД ПОДДЕРЖАЛ ИДЕЮ СОЗДАНИЯ МОРСКОГО ПУТИ ТАРТУС–СЕВАСТОПОЛЬ

На встрече президента Сирии с делегацией российских парламентариев обсуждался вопрос о создании морского пути Тартус–Севастополь. Об этом сообщил руководитель группы Госдумы по связям с парламентом Сирии Дмитрий Саблин.

Он отметил, что сирийский президент поддержал заключение договора о сотрудничестве между Московской областью и провинцией Дамаск, а также Тартусом и Севастополем.

«Асад говорил, что важно учитывать особенности регионов, и поддержал такой формат сотрудничества», – приводит «РИА Новости» слова Саблина.

Башар Асад провел переговоры с российскими парламентариями вскоре после ракетного удара по Сирии.

14 апреля США, Великобритания и Франция выпустили более 100 крылатых ракет и ракет класса «воздух–земля» по военным и гражданским объектам инфраструктуры арабской республики. Большая часть из них была сбита системами ПВО Сирии.

Россия осудила действие западных стран. Как отметил президент РФ Владимир Путин, ракетный удар по Сирии не только усугубит гуманитарную катастрофу в арабской республике, но и спровоцирует новую волну беженцев.

<https://iz.ru/732386/2018-04-15/asad-podderzhal-ideiu-sozdaniia-morskogo-puti-tartus-sevastopol>

### ВЕДОМОСТИ; АЛЕКСАНДР ВОРОБЬЕВ; ВЛАДИМИР ШТАНОВ; 2018.04.16; «УРАЛВАГОНЗАВОД» ВЫВОДИТ ТАНКИ НА АЭРОДРОМЫ

**Минтранс** обяжет все российские аэропорты обзавестись тягачами для эвакуации самолетов

**Минтранс** разработал и опубликовал для общественного обсуждения проект приказа о внесении изменений в Федеральные авиационные правила. Документ предполагает, что операторы аэродромов с пассажиропотоком свыше 500 000 человек в год должны иметь оборудование для эвакуации самолетов, говорится в документе. Сейчас таких требований к аэропортам нет. За эвакуацию судна несут ответственность авиакомпании, но на практике они закупают эту услугу у аэропортов, поясняет сотрудники двух аэропортов.

Идея приказа родилась после инцидента с Airbus 320 «Аэрофлота» в аэропорту Калининграда в январе 2017 г., говорит топ-менеджер крупного аэропорта: у судна подломилась стойка шасси, эвакуировали его только через сутки с помощью военных и МЧС, все это время аэропорт был закрыт. У крупнейших аэропортов есть тягачи. Чаще всего это переделанная старая военная техника, говорят менеджеры трех аэропортов.

Приказ помог бы загрузить мощности единственному в России производителю танков – «Уралвагонзаводу». Аэропорт «Домодедово» уже заключил контракт с «дочкой» госкомпании – 61-м бронетанковым ремонтным заводом – на поставку тягача БРЭМ-1 на базе танка Т-72, говорит представитель аэропорта. Представитель «Уралвагонзавода» это подтвердил. Также госкомпания предлагает тягач БРЭМ-1М на базе танка Т-90, добавил он.

Танк Т-72 выпускался в 1973–2005 гг., эксплуатируется в Российской армии до сих пор. Т-90 и его модификации выпускаются с 1992 г. Обе модели тягачей унифицированы с танками на 65%. В отличие от боевых машин у них отсутствует дополнительная защита и вооружение, но установлена аппаратура связи и навигации для работы в аэропорту, продолжает представитель «Домодедово». Тягач на базе Т-90 весит 45 т, на базе Т-72 – 41 т.

Машина на базе Т-72 по техническим характеристикам удовлетворяет всем требованиям для эвакуации самолета, в том числе дальнемагистрального. Поэтому не было необходимости в приобретении более мощной машины, поясняет представитель «Домодедово». Тягачом управляют два человека, обучение они проходят на заводе-изготовителе.

В российских аэропортах в основном используются колесные тягачи, говорит топ-менеджер крупного аэропорта. Гусеничные машины на базе танков, конечно, значительно более мощные, продолжает он. Гражданские же гусеничные тягачи по своим техническим характеристикам не подходят для эвакуации воздушных судов с размытых поверхностей, отмечает представитель «Домодедово». Им не хватит массы, чтобы вытянуть, например, широкофюзеляжный самолет из грунта, продолжает он. Тягач на военной платформе в России можно заказать только у «Уралвагонзавода», уточнил он.

Представитель «Уралвагонзавода» добавил, что холдинг рассчитывает на заказы от других аэропортов.

Стороны не называют стоимость тягачей. Цена подержанной машины – около 12 млн руб., говорит представитель «Внуково». У этого аэропорта есть два тягача на базе танка Т-55 (выпускался до 1979 г.), другие покупать не планируется. Новая машина стоила бы намного дороже: в феврале Минобороны раскрыло сумму контракта с «Уралвагонзаводом» на 92 танка – 24 млрд руб., или около 260 млн руб. за танк. Причем новых будет поставлено лишь 10 шт. А 82 машины – это серьезно модернизированные Т-90 и Т-80.

Полный комплект оборудования для эвакуации (тягачи, трапы, эвакуационные тележки, маты, гидродомкраты, тросы и т. д.) в среднем стоит 200 млн руб., написало Минэкономразвития в отрицательной оценке на проект **Минтранса**. Министерство сделало такой вывод после консультации с 10 аэропортами. Всего в России 38 аэропортов с трафиком свыше 500 000 человек, возлагаемые проектом расходы на закупку оборудования крайне существенны как для отдельного аэропорта, так и для отрасли в целом, пишет Минэкономразвития.

Представитель **Минтранса** заявил, что министерство продолжает собирать предложения к проекту. Представитель Минэкономразвития на запрос «Ведомостей» не ответил.

У ведущих аэропортов (московских, «Пулково», крупнейших региональных) тягачи есть. «Средним аэропортам было бы очень тяжело закупить тягачи и прочее оборудование, добавьте к этому высокую стоимость владения и налоги, необходимость нанять, обучить и содержать дополнительный штат», – рассказал заместитель гендиректора аэропорта «Бегишево» (Нижнекамск) Андрей Парфененко. Тем более что в «Бегишево» за 45 лет ни разу не потребовалось эвакуировать самолет, говорит он.

Затраты на тягач вряд ли когда-нибудь окупятся, а расходы лягут на плечи пассажиров, уверен исполнительный директор Международной ассоциации аэропортов Сергей Никотин. Он считает, что решение, покупать или нет такую технику, должен принимать сам аэропорт.

В Европе небольшие аэропорты не обязаны иметь тягачи для эвакуации судов. Для этого при необходимости привлекается сторонняя техника – строительных компаний или военных, говорит Парфененко и подтверждает человек, близкий к **Минтрансу**.

<https://www.vedomosti.ru/business/articles/2018/04/16/766762-uralvagonzavod-aerodromi>

### КОММЕРСАНТ; ЕЛИЗАВЕТА КУЗНЕЦОВА; ИВАН СИНЕРГИЕВ; ИВАН САФРОНОВ; 2018.04.16; КОНТРАКТЫ НЕ ПО ПРОТОКОЛУ

Генпрокуратура нашла нарушения при ремонте президентских самолетов

Как выяснил “Ъ”, Генпрокуратура недовольна качеством техобслуживания самолетов перевозящего первых лиц государства специального летного отряда (СЛО) «Россия», которое вели предприятия Объединенной авиастроительной корпорации (ОАК). Основные претензии связаны с затягиванием сроков ремонта, недостаточным контролем, а также тем, что работы начинались еще до подписания госконтракта. Но в итоге, по данным “Ъ”, никаких кадровых или организационных выводов не последует, а для решения возникших проблем ОАК предлагает перейти на обслуживание самолетов СЛО по контрактам жизненного цикла, что уже применяется к военной авиатехнике.

Как стало известно “Ъ”, Генпрокуратура РФ провела проверку ОАК в части выполнения гарантийных обязательств по самолетам специального летного отряда «Россия» (перевозит первых лиц государства). Часть претензий связана с тем, что авиастроители начинают ремонт еще до заключения госконтракта, нарушая закон о госзакупках. Как рассказал источник “Ъ” в одном из ведомств, Генпрокуратура вела проверку с начала года, запрашивая документы по выполнению контрактных обязательств со СЛО. По ее результатам в середине марта президенту ОАК Юрию Слюсарю направлено представление от заместителя генпрокурора Саака Карапетяна, отметил собеседник “Ъ”, в котором говорится, что «ОАК недостаточно контролирует дочерние предприятия и руководство корпорации обязано упорядочить их работу».

По словам источников “Ъ”, знакомых с итогами проверки, надзорное ведомство сочло, что ОАК неоднократно затягивала сроки ремонта воздушных судов, в том числе спецназначения для перевозки руководства страны.

Результаты рассматривались на совещаниях, в том числе в правительстве, говорит топ-менеджер одного из предприятий авиапрома, и на фоне несвоевременного заказа комплектующих и иных форс-мажорных обстоятельств была вскрыта и более системная проблема.

Так, по версии прокуроров, Воронежское акционерное самолетостроительное общество (ВАСО) начало выполнять технические работы по обслуживанию трех Ил-96 СЛО еще до проведения торгов и заключения госконтракта – уже в тот момент, когда самолет оказался на ВАСО. «Но СЛО является серьезным заказчиком, который просит осуществить ремонт как можно скорее, и мы осознаем их потребность»,– говорит собеседник “Ъ”.

Как сочли проверяющие, ОАК не провела полностью и оговоренные в контракте работы по замене оборудования, а также не соблюла сроки по импортозамещению. Так, например, с 2016 года семь самолетов из девяти были переданы СЛО позднее контрактного срока. При этом часть недоработок, выявленных при поставке, затем так и не были устранены. По данным “Ъ”, проблемы затронули Ил-96, Ан-148, Ту-214, на которых ОАК не выполнила часть обязательных доработок. У прокуратуры были претензии к ОАК и по формированию системы управления безопасностью полетов на этих самолетах. Прокуратура также сочла, что стоимость одного из госконтрактов СЛО с одним из предприятий ОАК на замену иностранных комплектующих была завышена: контракт предусматривал установку систем навигации, которые не могли быть одновременно использованы на одном самолете. Правда, по словам собеседника “Ъ”, в последнем случае это было сделано по настоянию СЛО.

Но, по данным “Ъ”, каких-либо кадровых перестановок или иных административных мер после рассмотрения прокурорского представления в правительстве решено не предпринимать. Получить комментарий СЛО не удалось. В ОАК говорят, что сейчас вместе со СЛО прорабатывается концепция послепродажного обслуживания самолетов на основе контрактов полного жизненного цикла, что уже три года действует по линии военной авиации. Перейти к этому должна позволить предложенная ОАК концепция послепродажного обслуживания по принципу «одного окна» в режиме 24/7. Схема уже реализуется в работе с самолетами Минобороны, подчеркнули в корпорации. Источник “Ъ” в отрасли пояснил, что рамках такого рамочного договора определяется объем средств и исходя из него фиксируется уровень исправности самолетов в процентном соотношении, ответственность за него несет исполнитель.

Исполнительный директор компании «Авиапорт» Олег Пантелеев замечает, что эксплуатируемая СЛО авиатехника производится штучно или вообще не выпускается, что серьезно осложняет процесс поставки запчастей. Поэтому, по его мнению, при заключении госконтрактов на техобслуживание самолетов следует принимать реальные сроки, учитывающие ограниченные возможности выпуска комплектующих.

<https://www.kommersant.ru/doc/3604984>

### ИНТЕРФАКС; 2018.04.13; АЭРОПОРТ ВЛАДИВОСТОКА В I КВАРТАЛЕ УВЕЛИЧИЛ ПАССАЖИРОПОТОК НА 20%

АО «Международный аэропорт Владивосток» (МАВ) в январе-марте 2018 года увеличило пассажиропоток на 20% по сравнению с аналогичным периодом прошлого года – до 483 тыс. человек, сообщает пресс-служба АО.

На международных направлениях пассажиропоток вырос на 33%, до 206 тыс. человек. В частности, прирост наблюдается на рейсах в Юго-Восточную Азию (41%), Южную Корею (38%), Японию (33%), Китай (23%).

На 11% возрос пассажиропоток на внутренних направлениях – до 277 тыс. человек.

«Увеличение пассажиропотока на внутренних направлениях обеспечили рейсы из Владивостока в Южно-Сахалинск, Петропавловск-Камчатский и Новосибирск. Наиболее высокая динамика роста наблюдалась на следующих направлениях: Комсомольск-на-Амуре (более чем в 4 раза), Благовещенск (почти в 1,5 раза), Иркутск (на 39%)», – говорится в сообщении.

Пресс-служба напоминает, что в марте авиакомпания «Уральские авиалинии» (MOEX: URAL) начала выполнять полеты в Пекин, а авиакомпания China Southern Airlines возобновила полеты в Харбин.

Аэропорт Владивостока может принимать любые типы воздушных судов. Пассажирский терминал рассчитан на 3,5 млн пассажиров в год. Маршрутная сеть насчитывает 45 направлений.

Консорциум инвесторов в составе группы «Базовый элемент» Олега Дерипаски, Российского фонда прямых инвестиций (РФПИ) и сингапурского аэропортового оператора Changi Airports International в феврале 2017 года закрыл сделку по приобретению 52,16% акций АО «Международный аэропорт Владивосток» и 100% акций ЗАО «Терминал Владивосток», владеющего и управляющего зданием терминала аэропорта Владивостока. Продавцом выступило АО «Международный аэропорт Шереметьево».

### РИА НОВОСТИ; 2018.04.13; ЕВГЕНИЙ ПЛАКСИН: НОВЫЙ АЭРОПОРТ СВЯЖЕТ КРЫМ С 67 ГОРОДАМИ РОССИИ

Новый терминал аэропорта Симферополь получил разрешение на ввод в эксплуатацию от **Росавиаци**и, первые рейсы он примет в понедельник, 16 апреля. Об особенностях терминала и планах развития самого крупного аэропорта на юге России рассказал в интервью РИА Новости генеральный директор международного аэропорта Симферополь Евгений Плаксин. Беседовал Максим Грознов.

– О планах строительства нового терминала аэропорта впервые объявили в 2015 году, уже летом следующего года началось строительство. Когда терминал примет первых пассажиров?

– Уже через несколько дней – 16 апреля с 8 утра все рейсы начнут выполняться из нового терминала. С последней декады марта мы приступили к тестовым испытаниям, в них участвовали не только сотрудники аэропорта, но и волонтеры и студенты крымских вузов. Во время тестов участники проходили путь пассажира, а на выходе заполняли специально разработанные чек-листы. Благодаря этому мы еще на этапе ввода в эксплуатацию понимали, что и как работает, чему нужно уделить больше внимания, что может быть доработано.

– Расскажите, пожалуйста, об особенностях архитектурного проекта здания.

– Новый терминал международного аэропорта Симферополь спроектирован одной из ведущих мировых архитектурных компаний Samoo Architects & Engineers (Южная Корея). Вдохновленные природой крымского полуострова, в качестве основной идеи дизайнеры взяли образ моря, назвав проект «Крымская волна».

Из основного, что можно выделить, это, конечно, сама конструкция. Здание не имеет постоянной высоты, и своей формой напоминает набегающую на берег моря волну. Это то, что мы видим снаружи. Силуэт волны удалось создать благодаря 136 уникальным криволинейным колоннам высотой до 35 метров.

Конструкция терминала была спроектирована с учетом высокой сейсмической активности региона. Необходимым условием обеспечения устойчивости здания было уплотнение просадочных грунтов до 20 метров вглубь. Строители сняли верхний слой грунта – а это более 300 тысяч кубометров – и утрамбовали дно образовавшегося десятиметрового котлована еще на пять метров. Затем перемещенный грунт вернули и послойно уплотнили. Каток стелил грунт слой за слоем по 20 сантиметров – кропотливая, почти ювелирная работа для обеспечения максимальной стабильности здания.

Кровля нового терминала так же криволинейна, как и фасады. Общая площадь ее составляет более 30 тысяч квадратных метров. Новый терминал аэропорта будет самым большим на юге России, и мы надеемся, что пассажиры по достоинству оценят его и, соответственно, нашу работу.

Тут же хочется отметить и сроки: такой масштабный проект осуществлен всего за 22 месяца. Это беспрецедентный срок для такого объекта.

– Каковы технические и дизайнерские особенности нового аэровокзала?

– Новый терминал аэропорта Симферополь можно назвать самым зеленым в России. Помимо зеленой стены с живыми растениями, у нас будут стеклянные кубы с растениями в зоне прибытия, на первом этаже будет целая аллея из крупномерных деревьев. При переходе из зоны прилета в зал выдачи багажа пассажиры увидят карту Крыма, выполненную из мха.

Зеленая стена в зоне регистрации будет самой большой в Европе. По задумке фитодизайнеров стена состоит из двух частей – искусственной и натуральной. Высота живой части составит пять метров, искусственной – десять метров. В общей сложности конструкция будет высотой 15 метров и шириной 110 метров, что сопоставимо с размерами пятиэтажного дома.

Отдельно стоит рассказать о багажной системе. Это первый для современной России полностью отечественный проект. Она изготовлена на заводе в подмосковной Балашихе, комплектующие поставлялись с предприятий Волгограда, Набережных Челнов, Московской области и других городов. Ее пропускная способность составляет 4,8 тысячи единиц багажа в час – этой производительности будет достаточно даже при расширении аэровокзального комплекса в будущем. Сотрудники аэропорта одновременно смогут осуществлять загрузку до 25 рейсов, что особенно важно в летний период, когда аэропорт обслуживает свыше 200 рейсов в сутки.

– Как будет обеспечиваться эксплуатация такого сложного с инженерной точки зрения объекта?

– Новый терминал аэропорта оборудован автоматической системой управления зданием (АСУЗ) или, как принято ее называть в мире, BMS (Building Management System). Система в автоматическом режиме создает микроклимат здания и управляет им по заданным параметрам. Можно сказать, она позволяет с рабочего места оператора удаленно управлять отдельно взятой лампочкой в одном из сотен помещений терминала.

АСУЗ обеспечивает управление в автоматическом и ручном режимах вентиляцией и кондиционированием воздуха (она сама измеряет и регулирует влажность и уровень СО2 в воздухе), а также всеми системами жизнеобеспечения терминала, в том числе системами вертикального транспорта (лифты и эскалаторы) и противопожарной системой.

Датчики температуры и освещенности задают уровень отопления в терминале, а также освещения в здании и на привокзальной площади. Кроме того, АСУЗ автоматически управляет электрообогревом антиобледенительной системы кровли и водостока с учетом показаний датчика наружной температуры.

– Как организована система пожарной безопасности нового терминала?

– Противопожарная система здания, интегрированная в АСУЗ, включает в себя около 10 тысяч пожарных извещателей и более 200 линейных лазерных датчиков. В случае их срабатывания система в автоматическом режиме приводит в действие весь комплекс мер противопожарной защиты. Производится автоматическое закрытие более 1,3 тысячи огнезадерживающих воздуховодов, опускаются противопожарные шторы, отключаются эскалаторы, лифты опускаются на основной посадочный этаж. В автоматическом режиме производится остановка системы обработки багажа, запускаются системы оповещения и дымоудаления, останавливается работа приточной и вытяжной вентиляции. Здание оборудовано системой спринклерного пожаротушения и разделено на 37 зон дымоудаления.

– Какие удобства для пассажиров будут созданы в новом терминале?

– Пассажиры, ожидающие рейсы, смогут зарядить свои телефоны и гаджеты перед путешествием. В здании увеличено число доступных розеток, ими будут оборудованы даже кресла в залах ожидания. Мы предусмотрели полностью автоматизированную систему звукового информирования пассажиров, синхронизированную с системой визуального информирования, в которой будет порядка 170 современных плазменных панелей.

Мы рассчитываем, что инфраструктурное оборудование, которое мы заложили, позволит обеспечить автоматизацию на требуемом уровне на десять следующих лет. Новый аэропорт будет полностью покрыт системой видеонаблюдения с применением интеллектуальной видеоаналитики. Мы планируем продолжить внедрение новых технологий в аэропорту и в будущем. Одна из первоочередных целей в этом списке – внедрение полностью автоматических выходов на посадку, без персонала. При проектировании такая возможность была учтена с самого начала.

В новом терминале будут работать около 20 кафе и ресторанов с открытыми террасами, здесь будут расположены игровые комнаты для детей.

На первом этапе, до появления международных рейсов в терминале, будет работать аналог duty free, где можно будет приобрести косметику и парфюмерию, продукты питания и сувениры. Магазин будет располагаться на третьем этаже в «стерильной зоне», он предназначен для пассажиров, вылетающих внутренними авиалиниями.

– Новый аэропорт был построен буквально в поле, сейчас к нему уже подведены подъездные пути. Какова будет транспортная доступность терминала к моменту его ввода в эксплуатацию?

– Что касается транспортной доступности, то уже проработан вопрос переноса городских автобусных маршрутов из действующего аэровокзального комплекса в новый терминал и двух троллейбусных городских маршрутов. На данный момент региональными властями прорабатывается вопрос продления до нового терминала троллейбусов до Ялты и Алушты.

С точки зрения пересечения транспортных путей у нас очень удобное расположение. Рядом пройдет трасса «Таврида», объездная дорога вокруг Симферополя, выезд в сторону Евпатории и Черноморского. Нашим пассажирам будет очень удобно добираться в любую точку Крыма.

Мы также предусмотрели всю необходимую инфраструктуру для автомобилистов. Парковка на привокзальной площади будет вместимостью порядка 1,5 тысячи машиномест. При этом будут отдельные парковки для грузового транспорта, отдельные парковки для туристических автобусов и отдельный накопитель для автомобилей такси.

– Одна из проблем старого аэропорта – нелегальные автоперевозчики. Как будет организована работа такси в новом терминале?

– Мы создали собственную диспетчерскую службу такси. Машина будет подаваться на первую линию движения перед терминалом и соответствовать всем стандартам, применяем к таксомоторным предприятиям в России.

Пассажиры смогут оформить заказ на стойках расположенных в залах выдачи багажа и прибытия либо самостоятельно заказать услуги такси, воспользовавшись специальными терминалами и мобильными приложениями, избегая при этом нелегальных таксистов.

Водители через мобильное приложение будут получать информацию о том, что можно подъехать и забрать пассажира, строго в соответствии с номером заказа. В парке оператора, который начал сотрудничество с аэропортом, около 300 автомобилей трех классов – эконом, комфорт и бизнес. Все машины обладают необходимым уровнем комфорта, системой безопасности, возможностью оплаты банковской картой, Wi-Fi, детскими креслами. Тарифы согласованы и жестко зафиксированы, так что пассажир сразу узнает о стоимости поездки во время ее заказа.

К системе диспетчеризации такси аэропорта Симферополь может подключиться любой официальный перевозчик, отвечающий требованиям действующего законодательства, регламентирующего деятельность предприятий такси.

– Существующий аэровокзальный комплекс после 2018 года перестанет обслуживать рейсы. Принято ли решение о дальнейшей судьбе терминала?

– Окончательного решения еще нет, но действующие площади пустовать точно не будут. Возможно, часть из них займут объекты торговли. Кроме того, есть очень хорошая идея перенести на это место городской автовокзал. Это поможет разгрузить город и создаст предпосылки для дальнейшего развития на этой территории транспортного хаба.

Часть аэровокзала будет функционировать, как и прежде, но рассчитана она будет только на прием и отправку рейсов бизнес-авиации.

– Как продвигаются проекты, финансируемые по программе ФЦП: строительство новой полосы, ограждения, новой башни для диспетчеров?

– Сегодня в рамках ФЦП ведется реконструкция существующих рулежных дорожек, завершаются работы по строительству перрона, ведутся они в соответствии с графиком. Претензий к качеству, темпу работ и к самому подрядчику у нас нет. Работы по монтажу нового периметрового ограждения планируется начать в ближайшее время.

Что касается дальнейших этапов модернизации аэропорта в рамках ФЦП, то они предполагают возведение новой диспетчерской вышки и строительство новой всепогодной взлетно-посадочной полосы. Все эти работы запланированы на текущий год.

– Аэропорт Симферополя в 2017 году обслужил более 5 миллионов пассажиров, приблизившись вплотную к результату 2016 года. Каковы прогнозы по пассажиропотоку в текущем году?

– В целом большинство аэропортов России показали значительный прирост в пассажиропотоке в первую очередь на международных линиях. И здесь очень важно отметить, что мы являемся единственным региональным аэропортом России, который обслуживает более 5 миллионов пассажиров только за счет внутреннего трафика. Напомню, что пропускная способность нового терминала – 6,5 миллионов человек в год, в час сотрудники аэропорта смогут обслуживать 3 650 человек.

Начало года было для нас очень хорошим. За первые три месяца мы обслужили более 600 тысяч пассажиров, опережая показатели 2017 года на 7 процентов. Крым остается популярным направлением у туристов, также мы видим увеличение деловых потоков – все больше людей приезжают в регион по вопросам бизнеса. Это значит, что выросла и инвестиционная привлекательность.

Что касается планов пассажиропотока на 2018 год, мы придерживаемся планки в 5 миллионов пассажиров. Сможем ли мы опередить показатели 2016 и 2017 годов, говорить пока преждевременно. Однако один рекорд мы уже побили – в 2018 году из нашего аэропорта можно будет улететь по 67 направлениям. Для симферопольского аэропорта это абсолютный рекорд, такого не было никогда. В этом смысле мы сегодня являемся лидером по пассажиропотоку, разветвленной сети маршрутов и самым необычным терминалом среди всех региональных аэропортов России. После зимнего перерыва будут возобновлены рейсы во многие города России, также откроются абсолютно новые для нас направления – Тамбов, Саранск, Нальчик, Махачкала, Владикавказ, Псков и Ноябрьск.

К нам приходят абсолютно новые перевозчики и перевозчики, которые возобновляют полеты спустя несколько лет. Уже в этом году все наши пассажиры и партнеры смогут получить принципиально другой уровень сервиса и комфорта благодаря открытию нового терминала аэропорта Симферополь. В этой связи нам приятно осознавать, что Крым по-прежнему является востребованным у туристов и деловые потоки на полуостров увеличиваются.

<https://ria.ru/interview/20180413/1518498776.html>

### ИНТЕРФАКС; 2018.04.13; СУД 15 МАЯ РАССМОТРИТ ИСК АК «ПОБЕДА» К РОСАВИАЦИИ О ДОПУСКЕ К РЕЙСАМ МОСКВА-БАТУМИ

Арбитражный суд Москвы назначил на 15 мая основное заседание по рассмотрению заявления ООО «Авиакомпания «Победа» (входит в группу «Аэрофлот» (MOEX: AFLT) ) к **Росавиаци**и, которая выдает авиакомпаниям допуски к международным рейсам, и **Минтрансу** РФ, участвующему в распределении допусков.

В информации на сайте суда отмечается, что третье лицо по делу – АО «Ред Вингс».

Иск заявлен о признании незаконным отказа в рассмотрении вопроса об отзыве допуска по перевозке пассажиров у авиакомпании АО «Ред Вингс» на линии Москва – Батуми, обязании рассмотреть этот вопрос.

Ранее сообщалось, что авиакомпания «Победа» намерена в судебном порядке добиться разрешения на выполнение рейсов Москва – Батуми.

Перевозчик обратился с соответствующим иском в Арбитражный суд Москвы 12 марта.

Из искового заявления следует, что АК% «Победа» запрашивала у **Росавиаци**и допуск на выполнение регулярных рейсов Москва – Батуми, но получила отказ. Допуск при этом достался авиакомпании Red Wings, которая впоследствии открыла рейсы по этому маршруту. «Победа» ранее просила **Росавиаци**ю пересмотреть решение, передав допуск ей, но снова получила отказ. Теперь «дочка» «Аэрофлота» просит суд обязать Росавицию отозвать разрешение на полеты в Батуми у Red Wings и передать это право ей, указано в материалах.

«Победа» – низкобюджетная авиакомпания группы «Аэрофлот», образована в сентябре 2014 года. Рейсы компании выполняются на самолетах Boeing-737-800 в одноклассной компоновке.

Red Wings – российская авиакомпания, базируется в московском аэропорту «Домодедово». Единственный акционер – лизинговая «Ильюшин финанс Ко».

В июле 2017 года со ссылкой на материалы, подготовленные **Росавиаци**ей к заседанию межведомственной комиссии (МВК) при **Минтрансе** РФ по допуску перевозчиков к международным рейсам, сообщалось, что **Росавиаци**я планирует отозвать у авиакомпании Red Wings допуск на регулярные рейсы Москва – Батуми.

В материалах, опубликованных на сайте **Росавиаци**и, пояснялось, что отозвать допуск ведомство попросила авиакомпания «Победа».

В начале 2017 года сообщалось, что «Победа» получила допуск **Росавиаци**и на рейсы из Санкт-Петербурга в Батуми – до 3 раз в неделю, но летать по этому маршруту так и не начала.

### ИНТЕРФАКС; 2018.04.13; ИНВЕСТИЦИИ В ТРАНСПОРТНЫЙ ХАБ В КРАСНОЯРСКЕ ОЦЕНИВАЮТСЯ В $1 МЛРД

АО «Эра Групп» (управляющая компания аэропорта «Емельяново») разработало проект международного транспортного, логистического и производственного центра, сообщил гендиректор «Эра Групп» Алексей Васильченко, выступая с презентацией проекта на Красноярском экономическом форуме (КЭФ-2018).

Хаб предполагается разместить на базе аэропортов «Емельяново» и «Черемшанка» между двумя взлетно-посадочными полосами на площади 245 га. В частности, в хаб войдут грузовой железнодорожный контейнерный терминал, зона авиационно-грузовых перегрузок, индустриальный парк, административная зона.

«Можно будет построить до 830 тыс. кв. метров производственных логистических площадей. При полномасштабном развитии есть возможность обеспечить (обслуживание – ИФ) более 800 тыс. тонн авиационных грузов и не менее 165 тыс. контейнеров», – сказал А.Васильченко.

В этом году «Эра Групп» будет собирать заявки от потенциальных инвесторов, на 2021 год намечен ввод в эксплуатацию основных объектов.

«Эффекты от реализации этого проекта будут существенны: это и увеличение объема инвестиций в объекты хаба до 65 млрд рублей, и создание более 2 тыс. новых рабочих мест, создание базы для роста налоговых поступлений в бюджеты всех уровней, развитие производств с высокой добавленной стоимостью, увеличение экспорта транспортных услуг», – сказал А.Васильченко.

При этом он отметил, что при использовании нескольких видов транспорта значительно снизится стоимость доставки грузов, однако ее срок будет увеличен, но «для целой группы товаров это приемлемо»

Как сообщалось, в рамках проекта планируется строительство крупных складских комплексов для перевалки и хранения различных грузов, сортировочного центра товаров, проданных через интернет, а также железнодорожной линии до Красноярска. На этой базе предполагается организовать мультимодальные перевозки: проводить перевалку грузов в любой последовательности – с воздушного транспорта на железнодорожный, автомобильный или наоборот. Проект ориентирован на грузопоток из стран Юго-Восточной Азии в Европу и Северную Америку.

Также сообщалось, что в январе авиакомпания Air Bridge Cargo (входит в ГК «Волга-Днепр», крупнейший российский перевозчик грузов воздушным путем) объявила о запуске программы регулярных полетов через аэропорт «Емельяново». В Красноярске воздушные суда Air Bridge Cargo будут проходить техобслуживание и дозаправку, а также при необходимости перевалку грузов по технологии Tail-to-Tail: трансферный груз перемещается с борта воздушного судна сразу на другой самолет. Air Bridge Cargo планирует выполнять рейсы из Китая в Западную Европу с посадкой в Красноярске шесть раз в неделю. Самолеты будут перевозить грузы из Гонконга и Шанхая в Амстердам, Франкфурт, Милан и Париж.

Аэропорт «Красноярск» («Емельяново») введен в эксплуатацию в октябре 1980 года, постоянно сотрудничает с 27 российскими и зарубежными авиакомпаниями, которые осуществляют полеты по 65 направлениям. Базовый перевозчик – авиакомпания NordStar.

Аэропорт в декабре 2017 года ввел в эксплуатацию новый пассажирский терминал площадью 58 тыс. кв. метров и пропускной способностью 2,5 млн пассажиров в год. Стоимость проекта составила 5,9 млрд рублей. В настоящее время в новый терминал переведены все внутренние пассажирские авиарейсы. Контрольный пакет акций управляющей компании аэропорта – АО «Эра Групп» – принадлежит ООО «КрасИнвест» (Дивногорск, Красноярский край), близкому к холдингу «БазЭл».

На ту же тему:

<http://tass.ru/ekonomika/5122267>

### РИА НОВОСТИ; 2018.04.13; АЭРОПОРТ «ШЕРЕМЕТЬЕВО» ПОДАЛ ИСКИ К «АЭРОФЛОТУ» НА 177 МИЛЛИОНОВ РУБЛЕЙ

Арбитражный суд Москвы зарегистрировал два иска АО «Международный аэропорт Шереметьево» к крупнейшей российской авиакомпании «Аэрофлот» о взыскании в общей сложности более 177 миллионов рублей, следует из информации в картотеке арбитражных дел.

Оба иска поступили в арбитраж 12 апреля, к производству они пока не приняты. В одном из них аэропорт требует от перевозчика около 149,5 миллиона рублей, в другом – 27,9 миллиона. Основания исковых требований и другие подробности в материалах суда пока не сообщаются.

Маршрутная сеть аэропорта «Шереметьево» включает в себя более 200 направлений. По итогам 2017 года аэропорт обслужил 40,1 миллиона пассажиров, что на 17,8% выше 2016 года. Является крупнейшим российским аэропортом по объемам пассажирских и грузовых перевозок, взлетно-посадочных операций (ВПО) и площади аэровокзального комплекса.

Частный стратегический инвестор – ООО «Шереметьево Холдинг» – и государство в лице Росимущества являются основными владельцами пакетов акций АО «Международный аэропорт Шереметьево» в размере 66% и 30,43% соответственно.

Оставшиеся принадлежат «Аэрофлоту» и «ВЭБ Капиталу». «Шереметьево Холдинг» контролируется TPS Avia Group. Основными акционерами TPS Avia являются бизнесмены Аркадий Ротенберг, Александр Скоробогатько и Александр Пономаренко.

<https://ria.ru/economy/20180413/1518563518.html>

### ИНТЕРФАКС; 2018.04.13; АЭРОПОРТ ТОЛМАЧЕВО В I КВАРТАЛЕ УВЕЛИЧИЛ ПАССАЖИРОПОТОК НА ЧЕТВЕРТЬ

Аэропорт «Толмачево» (Новосибирск, входит в холдинг «Новапорт») в январе-марте 2018 года увеличил пассажиропоток на 24,6% по сравнению с аналогичным периодом 2017 года – до 1,17 млн человек, говорится в пресс-релизе аэропорта.

В частности, пассажиропоток на внутренних воздушных линиях вырос на 26% и составил 784,7 тыс. человек, международных – на 21%, до 387,5 тыс. человек.

В марте пассажиропоток вырос на 23,5% – до 411,5 тыс. человек. Самыми динамичными темпами в прошлом месяце рос пассажиропоток на направлениях в Красноярск (в 2,8 раза), Пхукет (в 2,6 раза), Благовещенск (в 2,5 раза), Дубай (в 2,1 раза), Челябинск (в 2,1 раза).

Количество самолетовылетов увеличилось на 18,3% – до 6,1 тыс. Было обработано 7,1 тыс. тонн грузов и почты (рост на 14%).

Аэропорт «Толмачево» является одним из крупнейших в РФ по пассажиропотоку. В 2017 году аэропорт увеличил пассажиропоток на 22% – до 5 млн человек. В 2018 году пассажиропоток ожидается на уровне 5,5 млн человек.

### ИНТЕРФАКС; 2018.04.13; АЭРОПОРТ ПЕРМИ В I КВАРТАЛЕ УВЕЛИЧИЛ ПАССАЖИРОПОТОК НА 20,7%

Международный аэропорт «Пермь» («Большое Савино») в январе-марте увеличил пассажиропоток на 20,7% по сравнению с аналогичным периодом 2017 года, до 302,2 тыс. человек, сообщает пресс-служба авиаузла.

Пассажиропоток на внутренних линиях составил 266,8 тыс. человек, на международных – 35,4 тыс. человек.

По данным пресс-службы, самыми востребованным внутренними направлениями в минувшем квартале стали Москва, Санкт-Петербург, Сочи, Казань и Новосибирск. Из международных направлений наибольшей популярностью пользовались рейсы в Нячанг, Дубай, Утапао, Пхукет и Гоа.

Всего в I квартале в аэропорту Перми авиакомпаниями было выполнено 1,7 тыс. самолетовылетов, что на 5,5% больше показателя аналогичного периода прошлого года.

Как сообщалось, в конце 2017 года в аэропорту «Большое Савино» открылся новый пассажирский терминал. Базовый бюджет проекта составил 5,896 млрд рублей. Пока новый терминал обслуживает перелеты только по внутренним направлениям, обслуживание международных рейсов планируется с лета 2018 года.

25% акций АО «Международный аэропорт «Пермь» владеет краевое министерство по управлению имуществом и земельными отношениями, 25% минус 1 акция принадлежит АО «Корпорация развития Пермского края», 25% + 1 акция – ООО «Новая Колхида», структуре холдинга «Новапорт» Романа Троценко.

### ТАСС; 2018.04.13; ВЛАСТИ ВЛОЖАТ БОЛЕЕ 190 МЛН РУБЛЕЙ В РАЗВИТИЕ МАЛОЙ АВИАЦИИ КАРЕЛИИ

Аэропорты в двух райцентрах Карелии – городах Костомукша и Сортавала – планируется реконструировать за счет федеральной целевой программы (ФЦП) развития региона. Бюджетные инвестиции составят более 190 млн рублей, сообщил в пятницу и. о. заместителя министра по дорожному хозяйству, транспорту и связи республики Андрей Наумов.

«В целях развития авиаперевозок в рамках ФЦП развития Карелии предусматривается реконструкция сети посадочных площадок. Общий объем финансирования составляет более 190 млн рублей, в том числе 180 млн рублей из федерального бюджета, 11 млн рублей – из регионального. Учитывая ограниченный объем финансирования, запланирована реконструкция двух посадочных площадок, расположенных в Костомукше и Сортавале», – сказал Наумов на заседании парламентского комитета по экономической политике.

По его словам, в 2019-2020 годах в двух районных центрах планируется отремонтировать взлетно-посадочные полосы (ВПП), реконструировать аэровокзалы, модернизировать свето-сигнальное оборудование, обустроить заправочные комплексы и др. Сейчас посадочные площадки не используются.

«С целью возобновления пассажирских перевозок на местных воздушных линиях по маршруту Петрозаводск-Костомукша, Петрозаводск-Сортавала самолетами малой авиации рассматривается вариант их приобретения для бюджетного учреждения «Аэропорт Петрозаводск» с использованием механизма лизинговых схем», – отметил Наумов.

На маршрутах планируется использовать самолеты вместимостью до 55 человек. Власти рассматривают возможность покупки воздушных судов ТВС-2. Их стоимость 150 млн рублей, уточнил представитель министерства. В настоящее время в регионе пассажирские перевозки на местных линиях есть только на маршруте Петрозаводск – остров Кижи в период закрытия навигации.

ФЦП «Развитие Республики Карелия на период до 2020 года» правительство России одобрило в июне 2015 года. Ее цель – развитие и реализация экономического потенциала республики. Среди задач программы – повышение конкурентоспособности базовых и создание новых производств и секторов экономики, инфраструктурное обеспечение экономического развития.

<http://tass.ru/ekonomika/5122694>

### АГЕНТСТВО МОСКВА; 2018.04.13; АВИАКОМПАНИИ NORDSTAR, ROYAL FLIGHT И «АВРОРА» ОКАЗАЛИСЬ ЛИДЕРАМИ В РФ ПО ЗАДЕРЖКАМ ЧАРТЕРОВ В МАРТЕ

Авиакомпании NordStar, Royal Flight и «Аврора» в марте 2018 г. оказались лидерами в РФ по задержкам международных чартеров более чем на два часа. Это следует из документов, опубликованных на сайте **Федерального агентства воздушного транспорта** (**Росавиаци**я).

Согласно приведенным данным, авиакомпания NordStar в марте выполнила шесть международных чартерных рейсов, из которых один был задержан более чем на два часа от времени отправления, что составило 16,7% от общего числа рейсов. Royal Flight в отчетном месяце выполнила 240 международных чартерных рейсов, из которых 27 было задержано более чем на два часа, что составило 11,3% от общего числа рейсов. «Аврора» за март осуществила 19 зарубежных чартерных рейсов, два из которых (10,5%) были выполнены с задержкой более двух часов.

Кроме того, по количеству внутренних и международных полетов по расписанию и внутренних полетов вне расписания, выполненных в марте 2018 г. российскими авиакомпаниями с задержкой отправления, лидирует авиакомпания Royal Flight, выполнившая 14 рейсов, из которых было задержано три (21,43%). Второе место занимает авиакомпания «Саратовские авиалинии», выполнившая 556 рейсов, из которых было задержано 47 (8,45%). На третьем месте – авиапредприятие «Газпром Авиа» с выполненными 502 рейсами, из которых было задержано 40 (7,97%).

<http://www.mskagency.ru/materials/2771324>

### ИНТЕРФАКС; 2018.04.16; НОВЫЙ ТЕРМИНАЛ АЭРОПОРТА «СИМФЕРОПОЛЬ» В ПОНЕДЕЛЬНИК ПРИМЕТ ПЕРВЫХ ПАССАЖИРОВ

Аэропорт «Симферополь» с 08:00 мск понедельника переводит прием и отправку всех рейсов в новый аэровокзальный комплекс. Его площадь составляет более 78 тыс. кв. м, проект обошелся в 32 млрд рублей.

«Новый терминал аэропорта «Симферополь» – крупнейший на юге России, он в три раза больше существующего аэровокзального комплекса. Помимо площади и пространства, пассажиры получат совершенно новый уровень комфорта, которого раньше в нашем аэропорту не было: телетрапы, рестораны полного цикла, открытая терраса, – это только начало перечня. Мы старались уделить очень большое внимание деталям и мелочам», – сказал «Интерфаксу» генеральный директор ООО «Международный аэропорт «Симферополь» Евгений Плаксин.

Ожидается, что первые пассажиры прибудут в новый терминал в Крыму рейсом из Москвы в 8:20 мск.

**Росавиаци**я в конце прошлой недели выдала разрешение на ввод в эксплуатацию нового терминала, а также всех служебно-технических зданий аэровокзального комплекса.

Объект строился с ноября 2016 года возле симферопольского села Укромное, в 6-ти км от действующего аэровокзала.

Общий объем инвестиций в проект составил 32 млрд рублей: около 30% средств привлечены за счет инвесторов, 70% – за счет кредита банков.

Банк «Россия» (Санкт-Петербург) в 2016 году сообщил, что совместно с Российским национальным коммерческим банком (РНКБ, Симферополь) предоставит синдицированный кредит в 23,3 млрд рублей на 15,5 лет на строительство нового терминала аэропорта Симферополя.

В информации РНКБ отмечалось, что в рамках этого договора крымский банк открыл кредитную линию для ООО «Международный аэропорт «Симферополь» с общим лимитом в размере 13,98 млрд рублей.

Новый терминал спроектирован компанией Samoo Architects & Engineers (Южная Корея). Дизайнеры взяли образ моря в качестве основной идеи проекта, назвав его «Крымская волна». Здание имеет изогнутый силуэт, состоит из 136-ти криволинейных колонн высотой до 35 метров.

Терминал строило крымское ООО «Аконс Про». Ранее руководители компании, инженеры и менеджмент участвовали в сооружении аэропортов в Перми, Ростове-на-Дону, Нижнем Новгороде, Екатеринбурге и Самаре.

В новом аэровокзальном комплексе в Крыму есть 55 стоек регистрации, по 8 подвижных телетрапов и выходов к перронным автобусам, 16 эскалаторов и 28 лифтов.

Аэропорт «Симферополь» теперь, после перевода операционной деятельности в новый терминал, сможет обслуживать 6,5 млн пассажиров в год (в 2017 году – 5,1 млн пассажиров).

Доля Крыма в новом аэропорту составляет 49%, 51% – у пула инвесторов.

По данным системы «СПАРК-Интерфакс», АО «Международный аэропорт «Симферополь» (100% акций у правительства Крыма) через ООО «Аккорд Инвест» является владельцем 49% в ООО «Международный аэропорт «Симферополь» (ООО «МАС») – компании, которая управляет старым терминальным комплексом аэропорта Симферополя и является заказчиком строительства нового. 51% в ООО «МАС» – у ООО «Аккорд Холдинг», которой, в свою очередь, владеют предприниматель, член совета директоров РНКБ Олег Жестков (60%) и банк «Россия» (40%).

Симферопольский аэропорт основан в 1936 году, сейчас обслуживает рейсы только внутри России. Официальные международные полеты не осуществляются туда с 2014 года, это связано с санкциями, введенными после вхождения Крыма в состав РФ.

На ту же тему:

<https://iz.ru/732551/2018-04-16/novyi-terminal-aeroporta-simferopol-primet-pervykh-passazhirov>

<http://tass.ru/ekonomika/5129092>

<https://ria.ru/economy/20180416/1518703576.html>

### ИНТЕРФАКС-АЗЕРБАЙДЖАН; 2018.04.15; UTAIR В ИЮНЕ ОТКРЫВАЕТ ПРЯМОЙ РЕЙС ИЗ ТЮМЕНИ В БАКУ

Российская компания «UTair» с 6 июня 2018 года начнет выполнение прямых рейсов по маршруту Тюмень-Баку, сообщили агентству «Интерфакс-Азербайджан» в компании.

«Полеты будут выполняться раз в неделю – по воскресеньям. Вылет из тюменского аэропорта «Рощино» будет производиться в 18:00 по местному времени, прибытие в Международный аэропорт «Гейдар Алиев» – в 20:30 по местному времени», – отметили в компании.

Полеты в данном направлении будут выполняться в течение летнего сезона и продлятся до 5 сентября 2018 года.

Utair входит в топ-5 российских авиаперевозчиков. Авиакомпания летает по 150 направлениям, более 60 из которых доступны только пассажирам Utair. В 2017 году пассажиропоток авиакомпании вырос на 9,6%, до 7,3 млн пассажиров, за счет увеличения загрузки и эффективного управления флотом.

В парке Utair 65 самолетов. Основной пункт пересадки – московский аэропорт Внуково, на который приходится более 160 рейсов Utair ежедневно. Штаб-квартира Utair располагается в Сургуте.

### ИНТЕРФАКС-ЦЕНТР; 2018.04.15; ОШИБКА ПИЛОТИРОВАНИЯ И ТЕХНИЧЕСКАЯ НЕИСПРАВНОСТЬ РАССМАТРИВАЮТСЯ В КАЧЕСТВЕ ВЕРСИЙ КРУШЕНИЯ ЛЕГКОМОТОРНОГО САМОЛЕТА ПОД ЛИПЕЦКОМ

Следствие рассматривает несколько версий крушения легкомоторного самолета в Липецкой области, в результате которого погибли два человека, сообщает телеграмм-канал Следственного комитета России.

«Следствие рассматривает несколько версий крушения легкомоторного самолета в Липецкой области. В том числе ошибка пилотирования и техническая неисправность», – говорится в сообщении.

К расследованию привлечены специалисты Межгосударственный авиационный комитет (МАК).

Как сообщалось, накануне днем в Усманском районе Липецкой области потерпел крушение легкомоторный самолет Zlin-142, на борту которого находилось два человека. В связи с этим организована доследственная проверка.

Подробности аварии агентству сообщили в Авиационно-техническом спортивном клубе (АТСК) «Сапсан», на базе которого совершался полет.

«Легкомоторный самолет Zlin-142 № 1958 G, принадлежащий частному лицу, разбился недалеко от населенного пункта Шаршки в Усманском районе Липецкой области в субботу, 14 апреля. На борту находились два опытных пилота – Александр Нитовский и Евгений Егоров. Оба погибли», – сказали в пресс-службе АТСК «Сапсан».

Полет выполнялся согласно своевременно поданной заявке с уведомлением органов обслуживания воздушного движения, на земле жертв и разрушений нет, уточнили в пресс-службе.

Zlin– 142 – многоцелевой учебно-тренировочный самолет, разработанный чешской фирмой Zlin. Самолет предназначен для начального обучения пилотов и акробатических выступлений. Серийное производство самолета была начато в 1981 году и продолжалось до 1989 года.

### ИНТЕРФАКС; 2018.04.13; РОСАВИАЦИЯ СОХРАНЯЕТ ПЛАНЫ ОТРЕМОНТИРОВАТЬ В ЭТОМ ГОДУ ВПП АЭРОПОРТА НОРИЛЬСКА

**Росавиаци**я сохраняет планы завершить в этом году реконструкцию взлетно-посадочную полосы (ВПП) аэропорта Норильска «Алыкель», следует из сообщения ведомства.

«С целью поддержания эксплуатационной деятельности аэропорта работы по реконструкции ВПП разделены на три строительных сезона. В течение летних строительных периодов 2016-2017 годов были реконструированы 1740 метров ВПП и большая часть инфраструктуры аэропорта. В 2018 году планируется завершить реконструкцию оставшейся части полотна ВПП», – указано в сообщении.

В настоящее время в аэропорту идет подготовка к строительному сезону, сообщает **Росавиаци**я. Ожидается, что в этом году он продлится с 4 июня по 22 сентября: продолжится реконструкция ВПП и перрона. Аэропорт при этом будет работать в обычном режиме.

**Росавиаци**я является государственным заказчиком реконструкции аэродрома «Алыкеля», подрядчиком выступает ООО «Трансстроймеханизация» (входит в ПАО «Мостотрест» (MOEX: MSTT)).

### ТАСС; 2018.04.14; ГЛАВА ТУВЫ: АЭРОПОРТ КЫЗЫЛА МОЖЕТ СТАТЬ ГРУЗОВЫМ ХАБОМ ДЛЯ ПОЛЕТОВ В СТРАНЫ АЗИИ

Аэропорт Кызыла может стать хабом для грузоперевозок в страны Азии. Об этом в субботу сообщил ТАСС глава Тувы Шолбан Кара-оол в кулуарах Красноярского экономического форума (КЭФ).

«Есть возможность в Кызыле создать грузовой терминал, пусть это будет не очень большой хаб. Факт тот, что аэропорт [в Кызыле] – это крайняя точка [России] – через который можно долететь до другой стороны азиатского материка», – сказал Кара-оол.

В феврале начались посадки на обновленную после реконструкции взлетно-посадочною полосу аэропорта. До июня планируется завершить подключение светооборудования. Дальше необходимо выполнить ряд «бюрократических процедур» для обретения воздушной гавани Тувы международного статуса, подчеркнул глава региона.

Как пояснили ТАСС в пресс-службе правительства Тувы, в 2018 году планируется открытие рейса Кызыл – Улан-Батор (Монголия), также ведется работа по привлечению авиакомпании по организации авиамаршрутов Кызыл – Пекин и Кызыл – Урумчи.

Реконструкция аэропорта началась в прошлом году. Объем инвестиций в ВПП аэропорта в 2016-2017 годы составляет 1,05 млрд рублей. Инвестиционный проект «Реконструкция аэропортового комплекса (г. Кызыл)» реализуется в рамках Федеральной целевой программы «Развитие транспортной системы России».

<http://tass.ru/v-strane/5125323>

### РИА НОВОСТИ; 2018.04.14; ЭКСПЕРТ РАССКАЗАЛ О ПЛАНАХ ОТМЕНИТЬ РАЗРЕШЕНИЯ НА УПРАВЛЕНИЕ ДРОНАМИ

Разрешения на управление беспилотниками на малой высоте в России планируется отменить к 2019 году, сообщил РИА Новости глава ассоциации «Аэронет» Глеб Бабинцев.

Соответствующие проекты нормативных актов содержатся в дорожной карте по снятию административных барьеров «Аэронет» Национальной технологической инициативы. Она была утверждена в конце марта. В частности, документ предполагает изменения в воздушном законодательстве России, которые сделают возможными полеты беспилотников на высоте до 150 метров без получения разрешения.

По словам Бабинцева, снятие ограничений востребовано в первую очередь бизнес-сообществом. «Основная часть интересов бизнеса – по доставке дронами, фотосъемке и прочее – сосредоточена на малой высоте, поэтому для них этот закон принципиально важен. Он упростит логистику и позволит, например, обмениваться почтовыми оправлениями между близлежащими населенными пунктами, осуществлять доставку медикаментов», – отметил эксперт.

Также инициатива будет востребована образовательными проектами. «Сегодня любой полет авиамоделиста незаконен, поскольку нужно получать разрешения – «заказывать воздух». После принятия предложенных в дорожной карте поправок можно будет спокойно летать и для этого не потребуются разрешения. Правда, стоит отметить, что изменения не коснутся особых зон, например, населенных пунктов, аэропортов, электростанций», – сказал глава ассоциации «Аэронет».

По его словам, нововведение вдохнет жизнь в авиамодельный спорт, дрон-racing, который сегодня в России находится в зачаточном состоянии. Кроме того, удастся сократить расходы государственных структур, в том числе МЧС. «Сейчас бригады МЧС, чтобы доставить какие-то материалы и инструменты на отдаленный объект, поднимают вертолет. С экономической точки зрения это невыгодно. С помощью дрона это сделать и дешевле, и удобнее, и быстрее», – пояснил эксперт.

Также в рамках дорожной карты «Аэронет» будет утвержден профстандарт по подготовке внешних пилотов. «У нас появится нормативная база, и мы начнем учить всех – от любителей до профессионалов – управлять бесплилотниками. Мы уйдем от ситуации, когда в воздухе появляются аппараты, управляемые людьми без соответствующей подготовки», – отметил Бабинцев.

Дорожная карта «Аэронет» предусматривает установление порядка учета и регистрации беспилотников и прав на них, порядка подготовки к полету, а также требования к сертификации лиц, управляющих беспилотниками. По оценкам разработчиков дорожной карты, экономический эффект от снятия законодательных барьеров в этой сфере составит 700 миллиардов рублей.

<https://ria.ru/economy/20180414/1518621301.html>