**20 АПРЕЛЯ 2018**

**Вернуться в оглавление**

|  |
| --- |
| **Публикации** |

### КОММЕРСАНТ; АНАСТАСИЯ ВЕДЕНЕЕВА; 2018.04.20; ГРУЗОВИКИ НЕ ПУСТЯТ К КРЫМСКОМУ МОСТУ

Как выяснил “Ъ”, проблемы с оборудованием для транспортной безопасности Крымского (Керченского) моста расширились. Теперь они касаются не только автоподходов, но и автомобильной части самого моста. Госзаказчик, ФКУ «Упрдор «Тамань»« требует 22,5 млн руб. с Управления ведомственной охраны (УВО) **Минтранса** за неисполнение контракта на 4,5 млрд руб. Завершение работ намечено на конец апреля, но проект еще даже не одобрен Главгосэкспертизой. В результате сроки запуска движения грузовиков по мосту, уже отложенные на осень, могут дополнительно затянуться.

Как следует из данных сайта госзакупок, ФКУ «Упрдор «Тамань»« (подведомственно **Росавтодор**у), госзаказчик проектирования и строительства Крымского моста, требует с УВО **Минтранса** 22,5 млн руб. за «систематические нарушения» обязательств по госконтракту по обеспечению транспортной безопасности автомобильной части моста. Для организации транспортной безопасности рядом с мостом должны быть выделены охраняемые территории, на которых будут построены сооружения с системами досмотра, фото– и видеонаблюдения, идентификации, сбора, обработки и передачи информации, пожарной безопасности, охраны и т. д.

Строительство мостового перехода началось в феврале 2016 года после заключения Главгосэкспертизы и разрешения на строительство от **Росавтодор**а. Общая стоимость – 228 млрд руб., генподрядчик – ООО «Стройгазмонтаж» Аркадия Ротенберга. Первоначально открытие автомобильной части моста было намечено на конец 2018 года, железнодорожной – в 2019 году. Но в марте Владимир Путин заявил, что автомобильное движение откроется через несколько месяцев. Аркадий Ротенберг не исключал, что автомобильную часть могут сдать после 9 мая.

Как уточняется в материалах госзакупки, контракт на инженерные изыскания, проектирование и оснащение инженерно-техническими системами обеспечения транспортной безопасности моста за 4,5 млрд руб. был заключен с УВО **Минтранса** в феврале 2017 года. Срок исполнения – 30 апреля 2018 года. Но подрядчик не устранил все замечания, проект еще не получил одобрения Главгосэкспертизы (туда он должен был поступить до 1 марта). Проектная документация подлежала корректировке, но ФКУ этого не сделало. В итоге УВО **Минтранса** не может ни начать работы по автодорожной части, ни «обеспечить их завершение до 30 апреля».

Без этого грузовое движение по мосту будет полностью блокировано, поясняют источники “Ъ”, знакомые с проектом. Представитель Аркадия Ротенберга отказалась от комментариев, отметив, что это «не их тема». В ФКУ «Упрдор «Тамань»« и УВО **Минтранса** не ответили “Ъ”. В аппарате курирующего Крым вице-премьера Дмитрия Козака перенаправили запрос в **Минтранс**, где напомнили, что движение легкового транспорта и автобусов по мосту будет открыто в мае (это сообщал еще в среду ТАСС глава Крыма Сергей Аксенов). Безопасность объекта будет обеспечена в необходимом объеме, заверяют в **Минтрансе**, движение грузовиков по мосту организуют до конца года. Такой же комментарий дали и в **Росавтодор**е. Господин Аксенов добавлял, что досмотровые комплексы для грузовиков будут поставлены лишь к сентябрю.

В декабре 2017 года РБК сообщал о проблемах с транспортной безопасностью автоподходов к мосту со стороны Керчи. Этот контракт на 2,07 млрд руб. заключен между Службой автодорог Крыма и УВО **Минтранса** 28 февраля 2017 года. Сергей Аксенов просил Дмитрия Козака и **министра транспорта** РФ Максима **Соколов**а разобраться с отставанием от графика по этим работам. Через несколько дней после публикации правительство перенесло сроки по контракту с 30 апреля на 30 сентября. Как говорится на сайте **Росавтодор**а, ввод развязок автоподхода со стороны Тамани состоится в четвертом квартале 2018 года.

Старший юрист практики «Стратегия и операционная эффективность» «НЭО Центра» Александр Киреев замечает, что «нарушение сроков контракта подрядчиком в соответствии с 44-ФЗ достаточно для расторжения контракта» в одностороннем порядке, подрядчик должен вернуть все перечисленные ему средства. Глава «Infoline-Аналитики» Михаил Бурмистров считает поиск нового подрядчика непростой задачей в связи с высоким уровнем ответственности и рисков и полагает, что, скорее всего, до расторжения контракта дело не дойдет: «Срыв сроков будет очень болезненным для заказчика».

<https://www.kommersant.ru/doc/3607647>

На ту же тему:

<https://www.rbc.ru/business/20/04/2018/5ad95d299a7947085b27bee9>

### РИА НОВОСТИ; 2018.04.19; АЭРОПОРТ ХУРГАДЫ ГОТОВИТСЯ ПРИНИМАТЬ САМОЛЕТЫ ИЗ РОССИИ

Два терминала аэропорта Хургады готовятся принимать самолеты из России, хотя дата переговоров по чартерам еще неизвестна, сообщает Ассоциация туроператоров России.

Как сообщил губернатор египетской провинции Красное море генерал-майор Абдулла Ахмед, в обновленном первом терминале международного аэропорта Хургады уже «зарезервирован» специальный зал для российских пассажиров, где, по подобию каирского аэропорта, будет в целях безопасности, отдельный выход.

Кроме того, в ремонтируемом в настоящее время втором терминале также будет отдельный зал для российских туристов.

Ранее **министр транспорта** Максим **Соколов** сообщал, что РФ и АРЕ договорились провести переговоры по возобновлению авиасообщения между РФ и Хургадой и Шарм-Эль-Шейхом через 2-3 месяца после начала регулярных рейсов между Москвой и Каиром.

Министр гражданской авиации Египта Шериф Фатхи, в свою очередь, заявлял о том, что переговоры по чартерам пройдут в середине мая. При этом Фатхи подчеркнул, что полеты будут возобновлены, исходя из оценки ситуации российской стороной, которая сообщит, что для этого настало «подходящее время».

<https://ria.ru/tourism_news/20180419/1519005593.html>

### BUSINESS-CLASS.SU; 2018.04.19; ПЕРМСКИЙ ПЕРЕВОЗЧИК ВОШЕЛ В СОСТАВ СОВЕТА ПРИ МИНТРАНСЕ РОССИИ

Член пермского регионального отделения «ОПОРЫ РОССИИ» Александр Стерлягов вошел в состав Координационного по развитию малого и среднего предпринимательства при **Министерстве транспорта** РФ. Приказ о внесении изменений в состав совещательного органа подписал глава ведомства Максим **Соколов**.

Совет рассматривает вопросы, касающиеся малого и среднего предпринимательства в сфере транспорта. Они могут быть связаны с участием бизнеса в речных, железнодорожных, автобусных перевозках, а также в государственных закупках в дорожной сфере.

Александр Стерлягов руководит комиссией по транспорту в пермском отделении «ОПОРЫ РОССИИ», кроме того он является действующим перевозчиком на городских маршрутах.

<https://www.business-class.su/news/2018/04/19/permskii-perevozchik-voshel-v-sostav-soveta-pri-mintranse-rossii>

### НАКАНУНЕ.РУ; КСЕНИЯ ТЕПЛЯКОВА; 2018.04.19; МОСТ ЧЕРЕЗ ЧУСОВУЮ НАЧНУТ СТРОИТЬ УЖЕ В ЭТОМ ГОДУ

Строительство Чусовского моста начнется в 2018 г. Такое решение было принято на заседании правительственной комиссии по транспорту, которое прошло в Красноярске. Участие в мероприятии принял первый заместитель председателя правительства – министр строительства и архитектуры Пермского края Михаил Сюткин, сообщили Накануне.RU в пресс-службе краевого минстроя.

Мост через Чусовую – первый в Прикамье крупнейший автодорожный проект на условиях государственно-частного партнерства.

«Решение о реализации проекта обусловлено критической ситуацией с пропускной способностью на подъезде и выезде к Перми в районе мостового перехода через реку Чусовая. Норматив автомобильного трафика здесь превышается в несколько раз. При нормативе до 6 тыс. автомобилей в сутки, фактический трафик составляет 20 тыс., а в пиковые часы – до 30 тыс.», – отметил Михаил Сюткин.

Проект позволит разгрузить транспортное «узкое горло» автодороги «Пермь-Березники», связывающей краевой центр и Березниковско-Соликамский промышленный узел Пермского края.

Кроме того, на правительственной комиссии принято решение о передаче в федеральную собственность региональных автомобильных дорог Пермского края, входящих в маршрут Пермь – Чусовой – Серов – Ивдель – Ханты-Мансийск, являющихся частью Северного транспортного коридора. Дополнительный федеральный маршрут позволит перераспределить транспортные потоки и снизить перепробег автотранспорта на 230 км на пути следования в регионы Западно-Сибирского федерального округа.

Также было принято решение о передаче в федеральную собственность региональных автомобильных дорог Пермского края по маршруту Пермь-Кудымкар-Сыктывкар с целью создания устойчивой круглогодичной автотранспортной связи Пермским краем и Республикой Коми.

Напомним, договор на строительство моста через Чусовую был заключен во время визита **министра транспорта** РФ Максима **Соколов**а в Пермь между «Стройтрансгаз» и «Пермской концессионной компанией» (входит в группу ВТБ).

<https://www.nakanune.ru/news/2018/04/19/22504934/>

### ТАСС; 2018.04.19; РФ И КНР ПЛАНИРУЮТ В ТЕЧЕНИЕ ТРЕХ МЕСЯЦЕВ СОГЛАСОВАТЬ ОБОСНОВАНИЕ МТК В ПРИМОРЬЕ

Россия и Китай в течение трех месяцев планируют согласовать обоснование проекта модернизации международных транспортных коридоров (МТК) «Приморье-1» и «Приморье-2». Об этом сообщил журналистам на Дне китайского инвестора в четверг в Хабаровске заместитель председателя правительства РФ – полномочный представитель президента в Дальневосточном федеральном округе Юрий Трутнев.

«У нас ТЭО (технико-экономическое обоснование – прим. ТАСС) есть, но, когда была встреча глав государств, партнеры из Китая сказали, что им тоже нужно посчитать, и подготовили свое ТЭО. Сегодня мы получили его на руки; я его еще не изучал внимательно, но мои коллеги, которые имели возможность познакомиться с материалами, сказали, что они рассчитали окупаемость на основе существующего транспортного потока. Но это некорректно, так как дороги нет, нет и транспортного потока. Мы договорились о том, что эту работу надо продолжить, и в течение трех месяцев все-таки найти согласованность», – сообщил Трутнев.

Правительство РФ утвердило концепцию развития международных транспортных коридоров (МТК) «Приморье-1» и «Приморье-2» в декабре 2016 года в рамках договоренности глав государств России и КНР о сопряжении Евразийского экономического союза и экономического пояса «Шелкового пути». Транспортные коридоры проходят через территорию свободного порта Владивосток и соединяют китайские провинции Хэйлунцзян и Цзилинь с морским портами Приморского края. Интерес к модернизации МТК проявили несколько китайских инвесторов, среди которых China Communications Construction Company, China Railway Group Limited, «Гуанда» и другие.

День китайского инвестора проходит в Хабаровске в четверг под руководством вице-премьера – полпреда президента РФ в ДФО Юрия Трутнева. На нем обсуждаются совместные проекты РФ и КНР, в частности, подготовка технико-экономического обоснования по проекту развития международных транспортных коридоров «Приморье-1» и «Приморье-2» и проект строительства высокоскоростной магистрали Владивосток – Муданьцзянь.

В 2017 году День китайского инвестора на Дальнем Востоке России проводился в марте и в декабре. 19 декабря во Владивостоке обсуждались, в частности, проект по разведению и выращиванию аквакультуры на Дальнем Востоке России, создание кластера глубокой переработки стали и другие.

<http://tass.ru/ekonomika/5140338>

### DP.RU; 2018.04.19; БОЛЕЛЬЩИКАМ НЕГДЕ ЖИТЬ: ИНОСТРАНЦЫ БУДУТ ЛЕТАТЬ НА ФУТБОЛ ИЗ МОСКВЫ

Больше половины приезжающих на чемпионат мира по футболу иностранцев собираются жить в Москве, откуда будут летать на футбольные матчи в 10 других городов. Из Москвы можно добраться до любой точки России, к тому же в других городах-участниках не хватает гостиниц, отвечающих требованиям иностранных болельщиков.

На ЧМ по футболу, который пройдет в России в июне-июле 2018 года, куплено уже около 1,7 млн билетов, из них свыше 800 тысяч приобрели россияне, сообщила зампред комитета по развитию туризма Петербурга Нана Гвичия. Примерно 1 млн билетов куплено на матчи, которые пройдут в Москве и Петербурге.

При этом 53% приезжающих в Россию иностранных болельщиков собираются жить в Москве, откуда будут летать на матчи в другие города, добавляет Антон Кузнецов, региональный менеджер по России, Украине и странам СНГ Expedia Group Lodging Partner Services. Еще 34% поселятся в Петербурге и 10% – в Сочи. На все остальные 8 городов, в которых пройдут игры, приходится всего 3% бронирований номеров в отелях, подсчитали в Expedia. Бронировать в других городах нечего – очень мало гостиниц, удовлетворяющих требованиям иностранцев, поясняет Антон Кузнецов.

<https://www.dp.ru/a/2018/04/19/Bolelshhikam_negde_zhit_i?hash=689330>

### ИНТЕРФАКС; 2018.04.19; МЕДВЕДЕВ УТВЕРДИЛ НОВЫЕ СРОКИ ВВЕДЕНИЯ ВОЗРАСТНОГО ЦЕНЗА АВТОБУСОВ ДЛЯ ДЕТСКИХ ПЕРЕВОЗОК

Премьер-министр РФ Дмитрий Медведев подписал распоряжение правительства РФ, которым утверждаются сроки введения запрета на использование автобусов старше 10 лет для детских перевозок.

Постановление от 17 апреля 2018 г. N456, размещенное на официальном интернет-портале правовой информации в четверг, вносит изменения в постановление правительства РФ от 17 декабря 2013 г. № 1177.

Как говорится в документе, запрет на перевозки детей автобусами старше 10 лет максимальной массой до 5 тонн и более 8 мест для сидения (помимо водителя), «начальные пункты отправления и (или) конечные пункты назначения» которых расположены в Москве и Московской области, а также в Санкт-Петербурге и Ленинградской области, вступит в силу с 1 июля 2018 года. В отношении других маршрутов запрет вступит в силу с 1 апреля 2019 года.

Запрет на перевозки детей автобусами старше 10 лет максимальной массой свыше 5 тонн и более 8 мест для сидения (помимо водителя) в столичных регионах вступит в силу с 1 октября 2018 года, по другим маршрутам – с 1 октября 2019 года.

Правительство ограничило возраст автобусов для детских перевозок десятью годами после ряда резонансных ДТП. Эта норма была введена постановлением от 17 декабря 2013 г. N1177, но с тех пор ее вступление в силу регулярно переносилось из-за неоднократных протестов туристической отрасли. Как считают представители турбизнеса, в России, особенно в регионах, нет достаточного числа «молодых» автобусов, а значит, уход с рынка машин старше 10 лет приведет к коллапсу детского экскурсионного туризма и в целом перевозок школьных групп с любыми целями.

### РИА НОВОСТИ; 2018.04.19; АКСЕНОВ РАССКАЗАЛ, КОГДА ПЕРВЫЕ АВТОМОБИЛИ ПРОЕДУТ ПО МОСТУ В КРЫМ

Первые автомобили по мосту через Керченский пролив проедут уже через несколько недель, сообщил глава Крыма Сергей Аксенов во время приветствия участников Ялтинского международного экономического форума.

Кроме того, по его словам, Таврическая и Балаклавская электростанции дадут первый ток в этом году.

«Ввод в эксплуатацию этих важных объектов придаст мощный импульс развитию всех отраслей экономики и социальной сферы, резко повысит инвестиционную привлекательность нашего полуострова», – добавил Аксенов.

Мост через Керченский пролив, который соединит Крым и Краснодарский край, будет самым протяженным в России – его длина составит 19 километров. Начало движения автомобилей по нему изначально запланировали на декабрь 2018 года. Однако строители заявили, что идут с опережением графика и планируют пустить автомобили уже в мае.

Ялтинский международный экономический форум – ежегодное деловое мероприятие в экономической сфере, проводимое в Крыму. Организаторы форума: правительство Крыма, фонд «ЯМЭФ» при поддержке Администрации президента России. В этом году он проходит с 19 по 21 апреля.

<https://ria.ru/economy/20180419/1518970142.html>

### REGNUM; 2018.04.19; НОВЫЙ УЧАСТОК ФЕДЕРАЛЬНОЙ ТРАССЫ «КАВКАЗ» БУДЕТ ПОСТРОЕН В 2018 ГОДУ. ВВЕДЕНИЕ НОВОГО УЧАСТКА АВТОТРАССЫ ПОЗВОЛИТ АВТОМОБИЛИСТАМ ДВИГАТЬСЯ В ОБХОД ПЯТИГОРСКА И ОЗЕРА ТАМБУКАН

В 2018 году будет построен новый участок федеральной трассы Р-217 «Кавказ», сообщили в **Росавтодор**е.

Строительство нового участка осуществляется в границах Ставропольского края и Кабардино-Балкарской Республики.

Сейчас строители приступили к возведению моста через реку Этока у поселка Зелёный в Кабардино-Балкарии.

Вместе с мостом строится развязка на пересечении с автодорогой регионального значения Зольская – Залукокоаже. Она разведет местный и транзитный транспортные потоки на разные уровни.

В **Росавтодор**е отметили, что в этом строительном сезоне дорожники должны ввести в эксплуатацию первые 7 км вновь построенной трассы.

Второй этап работ по строительству трассы «Кавказ» включает в себя строительство ещё двух мостов, 8 км автодороги.

Окончательные работы на развязке у поселка Прогресс, планируется закончить в 2019 году.

Введение нового участка автотрассы позволит автомобилистам двигаться не только в обход Пятигорска и п. Залукокоаже, но и озера Тамбукан.

Напомним, проект предусматривает строительство четырехполосного участка автодороги «Кавказ» в Кабардино-Балкарии технической категории протяженностью 15 км, трех мостов и двух транспортных развязок с путепроводами.

Как сообщало ИА REGNUM, в декабре 2016 года в Ставропольском крае было открыто два участка федеральной трассы «Кавказ». Обе трассы находятся в регионе Кавказских Минеральных Вод.

Протяженность обоих участков федеральной автомобильной дороги Р-217 «Кавказ» составила 11,6 км.

Первый участок дороги является частью основного узла транспортной системы Кавминвод. Второй участок автодороги проходит вдоль озера Тамбукан на границе Ставрополья с Кабардино-Балкарской республикой.

<https://regnum.ru/news/2406445.html>

### ТАСС; 2018.04.19; АВТОМОБИЛЬНЫЙ ПУНКТ ПРОПУСКА УСТАНОВЯТ НА ТРАНСГРАНИЧНОМ МОСТУ МЕЖДУ РФ И КИТАЕМ

Автомобильный пункт пропуска установят на строящемся трансграничном мосту через реку Амур в Приамурье, который соединит Россию и Китай. Об том в четверг сообщила пресс-служба правительства Амурской области.

«Полномочный представитель президента РФ в ДВФО Юрий Трутнев поддержал губернатора Амурской области Александра Козлова в необходимости создания автомобильного пункта пропуска [на трансграничном переходе через реку Амур] и дал поручение **Министерству транспорта** РФ в части ускорения процедур согласования всех необходимых российских и международных документов», – говорится в сообщении.

По информации пресс-службы областного правительства, предполагается, что по автомобильному мосту сможет передвигаться легковой транспорт вместимостью до восьми человек. Строительство будет вестись за счет внебюджетных средств.

Проект строительства трансграничного моста через реку Амур между Благовещенском и городом Хэйхэ включат в федеральную госпрограмму,

Старт строительству трансграничного автомобильного моста через реку Амур дали в конце 2016 года. Общая длина моста составит более километра. Пять опор расположатся на российской стороне, пять – на китайской. На мосту предусматриваются две полосы движения.

Благовещенск – единственный административный центр субъекта РФ, расположенный непосредственно на государственной границе. Напротив него находится китайский город Хэйхэ, их разделяет река Амур. В областном центре проживают около 220 тыс. человек.

<http://tass.ru/ekonomika/5140091>

### ТАСС; 2018.04.19; В РОССИИ СОЗДАДУТ НАЦИОНАЛЬНЫЙ СТАНДАРТ С ТИПОВЫМИ КОНСТРУКЦИЯМИ ДОРОГ

Национальный стандарт с типовыми конструкциями дорог появится в России по примеру ряда стран, чтобы в регионах не приходилось при строительстве магистралей проводить расчеты, которые можно выполнить заранее. Об этом сказал на круглом столе «Инновации в дорожном строительстве» в рамках Ялтинского международного экономического форума (ЯМЭФ) президент Ассоциации «Росасфальт» Николай Быстров.

«Мы договорились с «Евроцементом», который финансирует разработку документа..., и следующий шаг – должен появиться фактически национальный стандарт с типовыми конструкциями дорог. Есть задача создать общий альбом типовых дорожных конструкций по немецкому, по мировому образцу и прекратить псевдорасчеты, которые ведут люди во многих субъектах», – сказал Быстров.

Он добавил, такая практика имеется, например, в Германии, где отдельный расчет ведут только для дорог высоких категорий. «Все остальное – типовые конструкции дорожных объектов. Создание такого документа с типовыми конструкциями необходимо уже в этом году... В том числе и потому, что кадров в 80 регионах, чтобы решать эти задачи, сегодня нет» – подчеркнул он.

Четвертый Ялтинский международный экономический форум проходит 19-21 апреля. Его главная тема – «Будущее мира. Будущее России». ТАСС выступает стратегическим информационным партнером и официальным фотохост-агентством форума.

<http://tass.ru/ekonomika/5140519>

### ТАСС; 2018.04.19; АДЫГЕЯ И КУБАНЬ НАЧНУТ ПРИНИМАТЬ СОВМЕСТНЫЕ РЕШЕНИЯ ОБ ОТКРЫТИИ ПАССАЖИРСКИХ МАРШРУТОВ

Решения об открытии новых межрегиональных пассажирских автобусных маршрутов с 1 июля будут приниматься властями Адыгеи и Краснодарского края совместно. Соответствующее соглашение об организации регулярных перевозок пассажиров и багажа по межрегиональным маршрутам заключено профильными ведомствами двух регионов, сообщил в четверг ТАСС руководитель отдела транспорта министерства строительства, транспорта, жилищно-коммунального и дорожного хозяйства Адыгеи Андрей Скотченко.

«Профильные министерства Адыгеи и Кубани заключили соглашение, и с 1 июля будем принимать совместные решения об открытии новых пассажирских маршрутов. Ранее разрешение на открытие и действие автобусных маршрутов принимали на федеральном уровне. Изменения в законодательстве позволят регионам в зависимости от их географического положения выносить решения о смежных маршрутах», – сказал он.

Такая мера значительно упрощает работу по организации регулярных пассажирских перевозок. Новым регламентом, обозначенным в соглашении, решения об открытии смежных маршрутов принимаются межведомственной комиссией, в составе которой специалисты Адыгеи и Кубани, пояснил Скотченко.

«Сейчас в Адыгее берут начало 54 смежных маршрута, более 70 – в Краснодарском крае. Каждый день пассажирские автобусы, следующие по территории двух регионов, перевозят порядка 30 тыс. пассажиров. Есть запрос на увеличение автобусных маршрутов и развитие пассажирских перевозок, особенно в районах Кубани, граничащих с Адыгеей», – уточнил собеседник агентства.

Ранее подобные соглашения подписали три города федерального значения – Москва, Санкт-Петербург и Севастополь, добавил он.

<http://tass.ru/ekonomika/5141323>

### FEDPRESS.RU; 2018.04.19; ПОШЛО ТРЕЩИНАМИ. ПОЧЕМУ ЕЖЕГОДНЫЙ РЕМОНТ НЕ ДЕЛАЕТ КИРОВСКИЕ ДОРОГИ ЛУЧШЕ

Как только начал сходить снег, интернет оказался завален жалобами кировчан на дорожные ямы и трещины. Многие улицы,отремонтированные еще в прошлом году, оказались разрушенными, констатировали в кировском отделении ОНФ. Почему после ремонта дороги в Кировской области служат автомобилистам всего несколько месяцев – в материале «ФедералПресс».

Как сообщают активисты кировского отделения ОНФ, ямы на дорожном полотне, которому нет еще и года, появились сразу на нескольких участках. На улице Пролетарской общественники обнаружили яму диаметром около 2 метров и глубиной более 10 сантиметров. Из-за неправильно сделанных вырубок выбоинами покрылись улицы Свободы и Милицейская. Скандально известная трасса Киров – Русское, ремонт которой московский подрядчик так и не успел завершить в прошлом году, тоже пошла трещинами.

В общем, заявляют общественники, повторилась ситуация, которая возникает в Кирове год за годом – чиновники принимают дороги, заверяя, что они соответствуют всем требованиям, но те после ремонта не живут и года. При этом дорожники под разными предлогами уходят от исполнения гарантийных обязательств, а местные автомобилисты продолжают штурмовать дорожные колеи. Правдивость жалоб кировчан подтверждают эксперты ОНФ, называющие кировские дороги худшими в ПФО, и заезжие артисты, посвящающие дорожным ямам стихи и песни.

Расписались в бессилии

Сами кировские дорожники утверждают, что они эту ситуацию изменить не в силах.

«Дорог у нас нет не потому, что дорожники не умеют их делать, – пояснил ныне уволенный глава «Гордормостстроя» Алексей Вепрев. – А потому, что по-настоящему содержанием и ремонтом дорог в Кировской области не занимался никто уже несколько десятков лет. При современном строительстве земляное полотно идорожная «подушка» живут 50 лет. Каждые 25 лет должен проводиться капитальный ремонт дороги. А каждые пять лет – замена верхнего слоя асфальта. Я десять лет работаю в ГДМС, за это время мы провели капремонт только на двух участках кировских улиц – по Воровского и Некрасова».

По мнению Алексея Вепрева, для качественного ремонта дорог региону не хватает денег. Он считает, что привести кировские дороги в нормальное состояние можно за 8 – 10 лет, если выделять на их ремонт по миллиарду ежегодно. И это без учета капитальных ремонтов и строительства новых дорог. Заявления о том, что половина денег по пути разворовывается, он называет мифом, поясняя, то при грамотном заказчике деньги украсть практически невозможно.

Похожей точки зрения придерживаются и кировские чиновники, добавляя к числу причин плохого ремонта также неблагоприятную погоду. Признать, что в этом есть вина дорожников, они если и хотят, то часто не могут: до прошлого года львиную часть работ выполняли «ГДМС» и прославившийся уголовными делами «Вятавтодор», контролируемые как раз областным правительством и городской администрацией.

Совсем другого мнения о причинах некачественного ремонта придерживаются кировские общественники. Они уверены в том, что виной всему жадность компаний и равнодушие чиновников.

В качестве примера они приводят дорогу Киров – Русское, которую ремонтировали по федеральной программе «Безопасные и качественные дороги» и которая уже покрылась трещинами после прошлогоднего ремонта. Еще во время дорожных работ активисты сообщали, что ремонт ведется с нарушениями. Однако вместо того, чтобы воздействовать на подрядчика, «Дирекция дорожного хозяйства» изменила техзадание с учетом тех параметров, по которым вела ремонт московская компания.

Член рабочей группы по контролю за ремонтом дорог ОП КО Багир Шарифов обращал внимание, что обновленные требования значительно расходятся с первоначальным техзаданием, причем не в лучшую сторону. Также, заявил общественник, при проведении ремонта использовались менее качественные материалы, чем изначально требовалось по контракту. Почему так произошло, кировчанам так никто не объяснил, хотя глава «Дирекции дорожного хозяйства» Андрей Менькин и был спустя несколько месяцев уволен. Провести независимую экспертизу качества дороги общественникам не позволили.

В то же время в областном **минтрансе** уточнили, что трассу по итогу приняли лишь частично.

«Участок автодороги принят не полностью (18,99 км из 21,5 км) в связи с некачественным выполнением ремонтных работ, – пояснил **министр транспорта** Кировской области Михаил Поршнев. – В этом году за счет средств, дополнительно выделенных из федерального бюджета, запланировано проведение работ по ремонту верхнего слоя покрытия участков данной автодороги, которые не были приняты».

Сейчас чиновники заверяют кировчан, что все дороги, которые успели износиться за зиму, будут повторно отремонтированы за счет подрядчиков, но общественники уверены, что дорожники вполне могут не исполнять гарантийные обязательства. Ремонт был не капитальным, а это значит, что разрушения могут быть списаны на повреждения основания дороги. К тому же на руках у всех дорожников есть заключения о том, что ремонт проведен с соблюдением технологий и соответствует всем требованиям.

Член Общественной палаты Кировской области Константин Ситчихин считает, что самые большие проблемы возникнут с повторным ремонтом трассы Киров – Русское, поскольку московская фирма «АРПТ», которая ремонтировала участок, фактически перестала существовать.

Однако в правительстве области уверяют, что уклониться от исполнения гарантийных обязательств у подрядчиков не получится, поскольку «БКД» – масштабный проект и контролируют его реализацию не только заказчики на местах, но и федеральные структуры. «Все участки, нуждающиеся в проведении дополнительных работ в рамках гарантийных обязательств, будут определены владельцами автодорог (муниципалитетами или субъектом) в ходе весеннего обследования улично-дорожной сети Кировской городской агломерации», – добавил Михаил Поршнев.

В 2018 году, успокаивают кировчан чиновники, оба дорожных контракта взяли «свои» компании – областной «Вятавтодор» и городской «Гордормостстрой», а не московская фирма-прокладка. Однако и к местным компаниям у общественников есть вопросы: «Гордормостстрой», утверждают они, закупил лишь малую часть материалов для предстоящего дорожного строительства. В мэрии города заверяют, что все это не вызовет проблем, и обещают пристально следить за ходом работ.То же самое собираются делать и общественники, обещая при малейших нарушениях обращаться в контролирующие органы. Правда, не факт, что эти обращения принесут эффект. На последнюю жалобу о неправомерности укрупнения лотов общественным активистам в УФАС по Кировской области так и не ответили.

В областном минстрое напомнили, что при наличии запроса от общественных организаций и граждан можно провести дополнительные лабораторные испытания образцов асфальтобетонного покрытия ремонтируемых участков. Экспертизы проводит лаборатория КОГКУ «Дорожный комитет Кировской области».

Чисто российская специфика

Эксперт аналитического агентства «Финам» Алесей Калачев так же, как и кировские общественники, считает, что нельзя валить все дорожные неудачи на недостаток денег. Он согласен, что суровый российских климат, как и рост грузоперевозок, способствуют быстрому разрушению дорог. Однако указывает и на чисто российскую специфику – качество используемых строительных материалов может не соответствовать указанному в проектах и, что особенно важно, в отчетах о выполненных работах.

«Не хочется быть голословным, но ведь все мы знаем, что воровство и коррупция имеются «кое-где у нас порой». Дело даже не в ГОСТАх и СНиПах – на бумаге они могут и быть, да не соблюдаться в реальности. СНиП и ГОСТ – это одно дело, а качество контроля и ответственность за него – другое. В регионах, как правило, количество потенциальных подрядчиков невелико, все наперечет, и зачастую единственный исполнитель связан с администрацией области», – замечает Алексей Калачев.

<http://fedpress.ru/article/2023805>

### RNS; 2018.04.19; ФАС ОБНАРУЖИЛА НОВЫЙ ВИД НАРУШЕНИЙ ПРИ ПРОВЕДЕНИИ ГОСЗАКУПОК НА РЕМОНТ ДОРОГ

Федеральная антимонопольная служба (ФАС) России выявила новый вид нарушений при государственных закупках, который заключается в искажении изначального технического задания на поставку услуг и товаров.

«Заказчики формируют техническое задание, причем в такой файл погружают формулу, автоматически изменяющую ранее заявленные показатели. После несанкционированного изменения параметров, показатели, представленные участником, противоречат требованиям заказчика. Как следствие, заявка признается некорректно заполненной и может быть отклонена заказчиком», – говорится в сообщении ФАС.

Такое нарушение было выявлено в закупке управления автомагистрали Москва-Нижний Новгород по ремонту участка автодороги М-7 «Волга» стоимостью 1,7 млрд рублей, аналогичное – ранее в закупке **Минтранса** Ростовской области на строительство участка дороги с ценой контракта 1,4 млрд рублей.

«Подобное нарушение – подтасовка, искажение данных исходной документации, становится причиной некорректного заполнения заявки и ее последующего отклонения. Обращаем внимание участников закупок на подобные нарушения и возможность защиты своих прав в антимонопольной службе», – сказал заместитель руководителя ФАС России Рачик Петросян, его слова приводит служба.

<https://rns.online/transport/FaS-obnaruzhila-novii-vid-narushenii-pri-provedenii-goszakupok-na-remont-dorog-2018-04-19/>

На туже тему:

<https://www.vedomosti.ru/business/news/2018/04/19/767257-novii-vid-narushenii-pri-provedenii-goszakupok>

### РИА ТОМСК; 2018.04.19; ГОРДУМА: ТОМСКУ СРОЧНО НУЖЕН ПРОЕКТ КАПРЕМОНТА КОММУНАЛЬНОГО МОСТА

Депутаты Думы города Томска попросят мэрию поторопиться с проектом капитального ремонта коммунального моста; документ позволит претендовать на господдержку, а если затянуть с проектированием, нужно будет снова тратить деньги на обследование моста, сообщил в четверг председатель комиссии гордумы по дорожному хозяйству и благоустройству Василий Музалев.

Коммунальный мост через Томь был открыт в Томске в 1973 году. Ранее сообщалось, что реконструкция моста проводилась в 2008 году, однако его состояние вызывает опасения у горожан. В 2017 году началось обследование моста, специалисты обнаружили, что его конструкции износились и требуют ремонта. Летом 2017 года на мосту провели только ремонт дорожного полотна.

По словам Музалева, обследование моста показало, что запас прочности у него есть, однако затягивать с ремонтом объекта опасно – это приведет к необратимым последствиям. В данный момент заключение экспертов находится у администрации Томска, но она по каким-то причинам не может определиться с проектом.

«Нужно поторопиться с проектом. Сложность в том, что мы провели предпроектное обследование моста, и если в ближайшее время не приступим к проектированию, то через два-три года нужно будет снова делать предпроектное обследование. Сегодня есть возможность получать на реконструкцию и капитальный ремонт таких объектов федеральные деньги, но только при наличии проекта», – сказал Музалев.

По его словам, при наличии проекта администрация Томской области готова помочь городу – выйти на **Минтранс** и попросить средства на ремонт моста. По его предположению, капремонт может обойтись в 60-70 миллионов рублей.

«Безусловно, это очень дорогостоящий объект, он сложный – экспериментальный – и требует привлечения серьезных проектных организаций. Объекты такого класса проектируются на сто и более лет и требуют регламентного ремонта – постоянного содержания, потому что они работают в экстремальных условиях», – добавил он.

Члены комиссии решили попросить мэрию не затягивать с проектированием.

<https://www.riatomsk.ru/article/20180419/kommunaljnij-most-tomsk-proekt-kapremonta/>

### ТАСС; 2018.04.19; ПЕРВЫЙ ПЕРЕДВИЖНОЙ ПУНКТ ВЕСОВОГО КОНТРОЛЯ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ ЗАРАБОТАЕТ В КЧР В МАЕ

Передвижной пункт весового контроля, определяющий вес грузовиков в автоматическом режиме, начнет работать в Карачаево-Черкесии в конце мая, сообщили в четверг ТАСС в управлении «Карачаевочеркесавтодор».

«Это будет первый в республике передвижной пункт весового контроля транспортных средств. Он будет установлен на региональной трассе Адиль-Халк – Псаучье-Дахе, по которой чаще всего осуществляется перевозка тяжеловесных грузов, в частности, строительных гипсовых материалов и минеральной воды из Архыза», – сказали в ведомстве.

В управлении отметили, что площадку для пункта весового контроля подготовили, необходимое оборудование закупили. «Проведем отладку и испытание оборудования, а в конце мая пункт весового контроля транспортных средств начнет свою работу. В перспективе еще один пункт планируем оборудовать в Урупском районе на трассе Майкоп-Карачаевск, по которой перевозку тяжелых грузов осуществляет Урупский горно-обогатительный комбинат (ГОК)», – добавил собеседник агентства.

Как отметили в пресс-службе главы и правительства КЧР, мероприятия проводятся для обеспечения сохранности автомобильных дорог регионального и межмуниципального значения от разрушения тяжеловесными транспортными средствами, превышающими предельно нормативные параметры грузоперевозки. Соответствующее постановление приняло правительство КЧР.

<http://tass.ru/ekonomika/5140915>

### ИНТЕРФАКС; 2018.04.19; ЗАПРЕТ НА ВЪЕЗД БОЛЬШЕГРУЗОВ БУДЕТ ВВЕДЕН В САМАРЕ НА ПЕРИОД ПРОВЕДЕНИЯ МАТЧЕЙ ЧМ-2018

Въезд грузового транспорта с разрешенной максимальной массой свыше 3,5 тонны в Самару будет запрещен с 16 июня по 8 июля в дневные часы, сообщает пресс-служба правительства региона в четверг.

Запрет будет действовать с 6 часов утра до полуночи, исключение предполагается сделать для аккредитованных большегрузов.

«В связи с тем, что введение ограничения окажет влияние на работу промышленных предприятий города, а также автозаправочных станций, принято решение об аккредитации грузовых транспортных средств для проезда на территорию Самары в дни между матчами, исключая предматчевый день, для возможности функционирования предприятий», – говорится в сообщении.

Порядок аккредитации большегрузов сейчас разрабатывается, также совместно с предприятиями будут скорректированы логистические пути доставки грузов в обход основных магистралей Самары, отмечается в пресс-релизе облправительства.

Ранее сообщалось, что власти Самарской области, планируя ограничить проезд большегрузов в Самаре в связи с подготовкой города к ЧМ-2018, столкнулись с жалобами со стороны промпредприятий и ритейлеров. Последние утверждали, что нововведение может привести к росту цен на товары и, возможно, дефициту продовольствия.

Исполнительный директор Ассоциации компаний розничной торговли (АКОРТ) Владимир Ионкин заявлял в июне 2017 года, что после ввода запрета производители и ритейлеры будут вынуждены нанимать грузовики небольшой грузоподъемности.

«Предлагаемая фактически в одностороннем порядке модель управления логистической операционной схемой Самары создаст нагрузку на инфраструктуру области в ночное время, повлечет за собой перестройку логистических цепочек и значительный рост затрат компаний на перевозку готовой продукции, вызванный снижением скорости оборачиваемости грузов, и как следствие, пересмотру тарифов грузоперевозчиками», – говорил тогда В.Ионкин журналистам.

Со своей стороны, в **Минтрансе** региона заявляли, что ввод запрета в городской черте необходим для подготовки к ЧМ-2018, при этом власти не собираются запрещать движение большегрузов к основным самарским предприятиям, расположенным в промышленной зоне Самары, а также на правобережье реки Самары (приток Волги) и за границами города.

Летом в Самаре должны пройти четыре матча группового турнира ЧМ-2018, в том числе игра с участием сборной России, а затем – по одному матчу 1/8 и 1/4 финала. Первый матч ЧМ-2018 в Самаре запланирован на 17 июня, последний – на 7 июля.

### ИНТЕРФАКС; 2018.04.19; НЕОБХОДИМО ОБЪЕДИНЯТЬ ВОЗМОЖНОСТИ ТЕХНОЛОГИЙ «БЕЗОПАСНЫЙ ГОРОД», СИСТЕМ «112» И «ЭРА-ГЛОНАСС» – РОГОЗИН

Вице-премьер РФ Дмитрий Рогозин поставил задачу объединить возможности технологий аппаратно-программного комплекса (АПК) «Безопасный город» и систем «112» и «ЭРА-ГЛОНАСС».

«Для надежной защиты людей и инфраструктуры от угроз техногенного, природного и рукотворного характера необходимо комплексно увязать технологии и инструменты «Безопасного города», систем «112» и «ЭРА-ГЛОНАСС». Это позволит добиться объективного и детального мониторинга ситуации в наших городах и обеспечить не только безопасность, но и комфорт городской жизни для наших людей», – сказал Д.Рогозин, выступая в четверг в режиме телемоста на санкт– петербургской конференции «Цифровой и безопасный от технологий к новому качеству жизни населения».

Он отметил, что в настоящее время АПК «Безопасный город» успешно функционирует в Москве, Санкт-Петербурге, Сочи и ряде крупных городов, а потому такой комплексный подход «позволит решить, в том числе и транспортные проблемы, особенно в мегаполисах», так как на данный момент ГАИС «ЭРА-ГЛОНАСС» объединяет информацию о передвижении 1,5 млн автомобилей, в ближайшее время их количество кратно увеличится.

Конференция стала частью деловой программы I Петербургского цифрового форума.

Конференция стала частью деловой программы I Петербургского цифрового форума. В ее работе приняли участие члены Межведомственной комиссии по внедрению и развитию систем аппаратно-программного комплекса технических средств «Безопасный город», системы обеспечения вызова экстренных оперативных служб по единому номеру «112» и ГАИС «ЭРА-ГЛОНАСС», руководители субъектов Российской Федерации, представители органов исполнительной власти субъектов Российской Федерации, курирующие вопросы создания умных и безопасных городов, представители крупнейших российских и транснациональных корпораций, которые предлагают решения для безопасности.

### ТАСС; 2018.04.19; ПРОЕКТЫ ДОРОГ К «ДАЛЬНЕВОСТОЧНЫМ ГЕКТАРАМ» ОБОЙДУТСЯ ХАБАРОВСКОМУ КРАЮ В 85 МЛН РУБЛЕЙ

Власти Хабаровского края приступили к созданию инфраструктуры в местах компактного размещения «дальневосточных гектаров». На проектирование дорог к ним выделено более 85 млн рублей, сообщила в четверг пресс-служба правительства региона.

«На разработку градостроительной и проектно-сметной документации по строительству дорог из регионального бюджета выделены дотации в размере 85,5 млн рублей. Средства направлены на развитие приоритетных территорий Кругликовского сельского поселения района им. Лазо, Галкинского и Анастасьевского сельских поселений в Хабаровском районе», – говорится в сообщении. По данным краевого правительства, в безвозмездное пользование на этих территориях предоставлено более 600, 200 и около 100 участков соответственно.

Всего из федерального и регионального бюджетов направят более 720 млн рублей на создание инфраструктуры в местах компактного размещения «дальневосточных гектаров». В регионе определено девять таких территорий, которые расположены в Хабаровском, Комсомольском и им. Лазо районах. В совокупности подано 1 тыс. 941 заявление на 1 тыс. 367 земельных участков общей площадью около 1793 гектаров. На выделенные средства планируется разработать проектно-сметную и градостроительную документацию, проложить дороги и построить объекты сетевого электрохозяйства на четырех приоритетных территориях.

По информации министерства инвестиционной и земельно– имущественной политики края, с начала действия программы бесплатный надел земли на территории Хабаровского края захотели взять более 16,8 тыс. человек. Самым популярным по– прежнему остается район им. Лазо – уже оформлено 1604 договора, в Бикинском районе – 856, в Советско-Гаванском районе – 795.

Закон о «дальневосточном гектаре» в мае прошлого года подписал Президент РФ Владимир Путин. Инициатива была выдвинута для ускорения развития Дальнего Востока и поддержки демографии федерального округа. Оформить в безвозмездное пользование участок земли может любой житель России. Федеральная программа рассчитана до 2035 года.

<http://tass.ru/ekonomika/5142543>

### ТАСС; 2018.04.19; НОВЫЙ УЧАСТОК ТРАССЫ Р-217 «КАВКАЗ» В КАБАРДИНО-БАЛКАРИИ ПОСТРОЯТ В 2018 ГОДУ

Строительство участка федеральной дороги Р-217 «Кавказ» в границах Ставропольского края и Кабардино-Балкарской республики завершится в 2018 году, сообщили в пресс-службе «Упрдор «Кавказ»

«В 2018 году будет построен новый участок трассы Р-217 «Кавказ» в Кабардино-Балкарии. Строительство вышло на новый этап», – говорится в сообщении.

В настоящее время началось возведение моста через реку Этока у поселка Зеленый в Кабардино-Балкарии. Одновременно строится развязка на пересечении с автодорогой регионального значения Зольская – Залукокоаже. Кроме того, мостостроители выполняют работы по возведению земляного полотна еще одной развязки возле поселка Прогресс, которая уже в следующем году свяжет новый участок с федеральной трассой Р-217 «Кавказ». В этом году дорожники намерены ввести в эксплуатацию первые 7 км вновь построенной трассы.

Второй этап работ, включающий в себя строительство еще двух мостов, 8 км автодороги и завершающие работы на развязке у поселка Прогресс, планируется закончить в 2019 году. Реализация этого проекта позволит автомобилистам двигаться не только в обход Пятигорска и поселка Залукокоаже, но и озера Тамбукан, расположенного в природоохранной зоне. Это положительно скажется на экологической обстановке и снижении аварийности, а также разгрузит трассу Р-217 «Кавказ» и повысит скорость движения транзитного транспорта.

<http://tass.ru/ekonomika/5142251>

### RNS; 2018.04.19; ВЛАСТИ МОСКВЫ НЕ ОБСУЖДАЮТ ВВЕДЕНИЕ ПЛАТЫ ЗА ВЪЕЗД В ЦЕНТР

Вопрос введения платного въезда для автомобилей в центр Москвы не обсуждается, сообщил журналистам заместитель мэра Москвы, руководитель департамента транспорта и развития дорожно-транспортной инфраструктуры столицы Максим Ликсутов.

«Мы этот вопрос не обсуждаем в правительстве Москвы», – сказал он, отвечая на вопрос о возможности введения платы за въезд в центр Москвы.

Он также посоветовал москвичам ездить на общественном транспорте. «Пользуйтесь городским транспортом и все станет хорошо», – сказал Ликсутов.

<https://rns.online/transport/Vlasti-Moskvi-ne-obsuzhdayut-vvedenie-plati-za-vezd-v-tsentr-2018-04-19/>

### ИНТЕРФАКС; 2018.04.19; СЕВЕРНАЯ КОРЕЯ ПООБЕЩАЛА РОССИИ ПОДГОТОВИТЬ ПРЕД-ТЭО АВТОМОБИЛЬНОГО ПОНТОННОГО МОСТА ЧЕРЕЗ РЕКУ ТУМАННАЯ

Российская сторона ждет от Северной Кореи предварительное технико-экономическое обоснование (ТЭО) строительства автомобильного понтонного моста через пограничную реку Туманная, сообщил министр РФ по развитию Дальнего Востока Александр Галушка.

«Совместная рабочая группа между профильными ведомствами КНДР и Российской Федерации создана. Мы в первую очередь от коллег из КНДР ожидаем пред-ТЭО. Они взяли на себя это обязательство: подготовить пред-ТЭО создания этого инфраструктурного объекта, в том числе с оценкой потенциальной грузовой базы», – сказал А.Галушка на IV Ялтинском международном экономическом форуме (ЯМЭФ) в четверг в Крыму.

Он сообщил, что проект строительства моста будет реализовываться с учетом санкций Совета Безопасности ООН.

«Еще раз подчеркну неизменную и исключительную позицию РФ: наше сотрудничество мы будем развивать только в рамках тех решений, которые приняты международным сообществом на фоне решений Совета Безопасности ООН», – сказал глава Минвостокразвития РФ.

В марте А.Галушка в ходе визита в Пхеньян предложил представителям правительства КНДР обсудить вопрос о сооружении понтонной переправы на границе между двумя странами.

«Правительством России дано поручение **Минтрансу** РФ проработать вопрос создания такого мостового перехода. Уже создана рабочая группа, которая должна выработать решение. Строительство мостового перехода – это полезное начинание в наших отношениях. Как первый шаг мы могли бы рассмотреть создание понтонной переправы», – заявил А.Галушка на встрече с заместителем премьера, председателем Госплана КНДР Ро Ду Чером.

В свою очередь Ро Ду Чер отметил в ходе встречи, что создание автомобильного перехода между двумя странами может стать еще одним фактором развития торгово-экономических отношений России и КНДР.

«Между КНДР и Китаем существует 23 автомобильных пункта пропуска, а с Россией ни одного. В настоящее время при ввозе товаров с Дальнего Востока они приходят не через границу с Россией, а через Китай. Это значительно удлиняет путь. Необходимо рассмотреть возможность создания автомобильного моста через реку Туманная», – сказал вице-премьер КНДР.

РФ и КНДР с 2015 года ведут переговоры о строительстве понтонного моста через реку Туманную в Приморье, который позволит организовать автомобильное сообщение между странами. Пока транспортное сообщение между РФ и КНДР осуществляется по железной дороге (мост через р.Туманная) и авиатранспортом.

### RNS; 2018.04.19; ЛИКСУТОВ ДОПУСТИЛ ПОЯВЛЕНИЕ БЕСПИЛОТНЫХ ЭЛЕКТРОБУСОВ ЧЕРЕЗ 10-15 ЛЕТ

Беспилотные электробусы могут выйти на маршруты в Москве через 10-15 лет, заявил журналистам заместитель мэра Москвы, руководитель департамента транспорта и развития дорожно-транспортной инфраструктуры столицы Максим Ликсутов.

«Думаю, да», – сказал он, отвечая на вопрос RNS, появятся ли в Москве беспилотные электробусы через 10-15 лет.

Ранее сообщалось, что Москва в 2017 году протестировала несколько моделей электробусов финских, китайских, белорусских и российских производителей.

Москва в будущем может приобретать по 300 электробусов ежегодно, а с 2021 года город будет закупать только электробусы вместо техники с дизельными двигателями.

<https://rns.online/transport/Liksutov-dopustil-poyavlenie-bespilotnih-elektrobusov-cherez-10-15-let-2018-04-19/>

### АГЕНТСТВО МОСКВА; 2018.04.19; МИНТРАНС РФ: ПРОЕКТ ПРИКАЗА О ПОЛЬЗОВАНИИ МЕТРО ПРИЗВАН УНИФИЦИРОВАТЬ НОРМЫ ДЛЯ ВСЕХ ГОРОДОВ С ПОДЗЕМКОЙ

Разработанный **министерством транспорта** РФ проект приказа, который опубликован на портале проектов нормативно-правовых актов, призван унифицировать правила пользования метрополитеном в российских городах, при этом каждый регион при разработке своих правил сможет брать за основу созданный ведомством документ. Об этом Агентству городских новостей «Москва» сообщили в пресс-службе **Минтранса** России.

«Разработанный **Минтрансом** проект приказа призван унифицировать правила пользования метрополитеном в российских городах. Подчеркнем, что в настоящее время отсутствует единый документ федерального уровня, регулирующий правила пользования метрополитеном», – пояснили в пресс-службе.

В ведомстве отметили, что при разработке своих правил каждый город с метрополитеном сможет брать за основу разрабатываемый **Минтрансом** России документ. «Среди основных положений – перечень прав и обязанностей пассажиров и перевозчиков. Основная цель – обеспечение безопасности перевозок пассажиров», – отметили в пресс-службе.

Помимо этого, как пояснили в министерстве, в правилах прописаны типовые положения, уже используемые в настоящее время метрополитенами в городах России.

«Подчеркнем, что проект документа в настоящее время находится на публичном обсуждении, и по итогам поступивших замечаний в него могут быть внесены изменения, в том числе в п. 51. **Минтранс** России призывает к активному обсуждению данного документа», – заключили в пресс-службе.

Ранее СМИ со ссылкой на проект документа, опубликованный на портале проектов нормативно правовых актов, сообщали, что **Минтранс** обяжет уступать в метро инвалидам, пожилым людям и пассажирам с детьми. Кроме этого, разработанный ведомством проект правил вменяет пассажирам в обязанность снимать рюкзаки, также документом предлагается запретить перевозить детей в колясках и запускать в подземке дроны.

<http://www.mskagency.ru/materials/2773468>

### DP.RU; 2018.04.19; МИНТРАНС ЗАПРЕТИТ ВОЗИТЬ ДЕТЕЙ В КОЛЯСКАХ В МЕТРО И ОБЯЖЕТ ПАССАЖИРОВ УСТУПАТЬ МЕСТА

**Министерство транспорта** разработало типовые правила пользования метро в России. Документ опубликован для общественного обсуждения на портале проектов нормативных правовых актов.

В нем указано, что пассажирам запрещается перевозить детей в детских колясках «в вагоне поезда, на эскалаторах, станциях и межстанционных переходах». Пока в московском метро нельзя перевозить детей в колясках только на эскалаторах. В правилах петербургского метрополитена про запрет на коляски ничего не говорится.

В типовых правилах ничего не сообщается о возможности для обычных пассажиров провозить в метро собак в намордниках, если речь не идет об инвалидах. В правилах петербургского метро также есть пункт о том, что инвалиды могут заходить внутрь с собаками-проводниками в намордниках. В типовых правилах, как и в петербургских, прописан запрет на перевозку животных вне специальных контейнеров.

В типовых правилах среди обязанностей пассажиров также прописано, что нужно уступать места в вагонах поездов инвалидам, лицам пожилого возраста, пассажирам с детьми и беременным женщинам. В правилах петербургского метро формулировка мягче. Там говорится, что пассажирам следует так делать.

Кроме того, в типовых правилах указано, что пассажиры должны быть взаимно вежливыми, тогда как в петербургских правилах необходимость быть вежливыми прописана и для работников метро.

Общественное обсуждение документа закончится 8 мая. Он разработан согласно требованиям закона «О внеуличном транспорте и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации». Госдума и Совет Федерации приняли закон в декабре 2017 года, но пока он не вступил в силу.

Согласно закону, субъекты Федерации должны разрабатывать правила пользований внеуличным транспортом на основе типовых правил, но с учетом региональных особенностей.

<https://www.dp.ru/a/2018/04/19/Mintrans_zapretit_vozit>

На ту же тему:

<http://tass.ru/obschestvo/5141329>

<https://rns.online/transport/Mintrans-razrabotal-novie-pravila-polzovaniya-metro-2018-04-19/>

<https://www.kommersant.ru/doc/3607635>

<https://www.gazeta.ru/business/news/2018/04/19/n_11433463.shtml>

<https://echo.msk.ru/news/2187368-echo.html>

<https://www.kp.ru/online/news/3089712/>

<http://argumenti.ru/society/2018/04/570111>

<https://www.metronews.ru/novosti/moscow/reviews/v-metro-zapretyat-perevozit-detey-v-kolyaskah-1398696/>

<https://life.ru/t/%D0%BD%D0%BE%D0%B2%D0%BE%D1%81%D1%82%D0%B8/1109492/mintrans_priedlaghaiet_zaprietit_vozit_dietiei_v_koliaskakh_v_mietro>

<https://360tv.ru/news/transport/mintrans-predlozhil-zapretit-perevozit-detej-v-koljaske-v-metro/>

<http://tv.rbc.ru/archive/main_news/5ad895709a7947cc02b30326>

<http://www.mk.ru/social/2018/04/19/v-metro-khotyat-zapretit-perevozit-detey-v-kolyaskakh.html>

<https://iz.ru/734145/2018-04-19/mintrans-zapretit-perevozku-detei-v-koliaskakh-v-metro>

<http://www.rzd-partner.ru/logistics/news/mintrans-planiruet-zapretit-perevozit-detey-v-kolyaskakh-v-metro/>

### ИНТЕРФАКС; 2018.04.19; ДЕТСКИЙ ОМБУДСМЕН ПОТРЕБОВАЛА У МИНТРАНСА РФ РАЗЪЯСНИТЬ ПРЕДЛАГАЕМЫЕ ЗАПРЕТЫ НА ПРОВОЗ ДЕТЕЙ В КОЛЯСКАХ В МЕТРО

Уполномоченный при президенте РФ по правам ребенка Анна Кузнецова раскритиковала проект правил пользования метрополитеном, предложенный **Минтрансом** России, в части запрета на перевозку детей в детских колясках в метро.

«Мною будут направлены обращения руководству **Минтранса** России с целью разъяснения предлагаемых запретительных мер, так как они как минимум создадут массу неудобств родителям с малолетними детьми, а как максимум – нарушат конституционные права граждан на свободу передвижения», – заявила А.Кузнецова, которую цитирует пресс-служба уполномоченного в сообщении, поступившем в «Интерфакс» в четверг.

Детский омбудсмен считает, что запрет на провоз детей в детских колясках в вагонах метро, на эскалаторах, на станциях и межстанционных переходах избыточен и «противоречит здравому смыслу». По словам А.Кузнецовой, провоз ребенка в детской коляске может быть оправдан в переполненном вагоне метро, поскольку вне коляски ребенка «могут затолкать другие пассажиры». Кроме того, дети могут упасть или потеряться в толпе.

«Находясь вне коляски на платформе или в межстанционных переходах, дети также подвергаются серьезной опасности», – добавила уполномоченный.

Она также напомнила, что в России стартовал объявленный президентом России проект «Десятилетие детства», в рамках которого государством предлагаются «беспрецедентные меры по поддержке рождаемости». Уполномоченный считает, что предложение **Минтранса** не отвечает политике, объявленной руководством страны.

Действующими правилами Московским метрополитеном установлен запрет на перевозку детей в детских колясках только при движении на эскалаторе. Ранее сообщалось, что подобные правила действуют и в других городах России, где есть подземка. Кроме того, существует запрет на помещение ребенка в коляску, если родители поднимаются или спускаются на лифте.

О разработке **Минтрансом** России типовых правил пользования метрополитеном сообщалось ранее. Документ размещен в четверг на федеральном портале нормативно-правовых актов для общественного обсуждения.

На ту же тему:

<https://www.rbc.ru/society/19/04/2018/5ad8de899a7947f488c68485>

<https://www.gazeta.ru/social/news/2018/04/19/n_11435695.shtml>

<https://rg.ru/2018/04/19/kuznecova-poprosila-peresmotret-zapret-na-ispolzovanie-koliasok-v-metro.html>

<http://tass.ru/obschestvo/5143072>

<https://ria.ru/society/20180419/1519020773.html>

<https://www.znak.com/2018-04-19/kuznecova_gotovit_obrachenie_v_mintrans_iz_za_planov_vvesti_ogranichenie_na_kolyaski_v_metro>

<https://ura.news/news/1052331781>

<https://360tv.ru/news/obschestvo/kuznetsova-potrebuet-u-mintransa-rf-otveta-na-zapreperevozku-detej-v-koljaskah-v-metro/>

<https://govoritmoskva.ru/news/157727/>

<https://www.pnp.ru/social/kuznecova-raskritikovala-ideyu-mintransa-zapretit-perevozku-detey-v-kolyaskakh-v-metro.html>

<https://echo.msk.ru/news/2187518-echo.html>

### ИНТЕРФАКС; 2018.04.19; ПРАВИТЕЛЬСТВО РЕКОМЕНДУЕТ СОЗДАТЬ КОМПЕНСИРУЮЩИЙ ФОНД В КОНЦЕССИИ ПО Ж/Д В ТУВЕ ЗА СЧЕТ ЦЕНЫ УГЛЯ

Правительство РФ, утверждая концессию по строительству железной дороги Кызыл-Курагино к угольному месторождению Элегест в Туве, рекомендует разработать механизм создания фонда, который бы наполнялся при превышении цены коксующегося угля эквивалента $300 за тонну – для обеспечения минимального гарантированного дохода концессионера.

Это прописано в соответствующем распоряжении от 17 апреля, подписанном премьер-министром Дмитрием Медведевым, сообщил «Интерфаксу» источник, знакомый с содержанием документа. Провести эту работу должны АО «ТЭПК «Кызыл – Курагино» (по данным системы «СПАРК-Интерфакс», сейчас на 100% принадлежит АО «Тувинская энергетическая промышленная корпорация» – ТЭПК – Руслана Байсарова) совместно с **министерством транспорта** РФ и самой ТЭПК.

Стоимость коксующегося угля для формирования фонда предлагается определять по средним квартальным котировкам Premium Low Vol HCC FOB Australia – на основе данных S&P Global Platts. Также в распоряжении рекомендовано разработать механизм использования средств фонда, отметил собеседник агентства.

В целом документ предписывает заключить с АО «ТЭПK «Кызыл-Курагино» концессионное соглашение. Полномочиями концедента от государства наделяется **Федеральное агентство железнодорожного транспорта** (**Росжелдор**) РФ. В течение пяти рабочих дней оно должно направить компании проект документа. Подписать соглашение стороны должны в течение одного месяца. В свою очередь **Минтранс** совместно с Минфином и Минэкономразвития должны предусмотреть в федеральном бюджете расходы на плату концедента, предусмотренную в договоре.

**Минтрансу** распоряжение также предписывает определить порядок взаимодействия **Росжелдор**а и концессионера по увеличению пропускной способности построенной линии – «для максимального удовлетворения спроса грузоотправителей на перевозку грузов», добавил источник «Интерфакса». Федеральная антимонопольная служба (ФАС) РФ после обращения концессионера установит тарифы на услуги, оказываемые концессионером – в том числе с учетом условий финансовой модели. Кроме того, Федеральное агентство по управлению государственным имуществом (Росимущество) РФ и **Росжелдор** должны будут предоставить концессионеру земельные участки для строительства.

Проект создания линии длиной 410 км и стоимостью 192,4 млрд руб. будет реализовываться по концессии сроком на 30 лет (с октября 2018 г. по декабрь 2048 г.), писал ранее «Коммерсантъ». Концессионером выступит SPV-компания, в которой по 47,5% будет у «Тувинской энергетической промышленной корпорации», владеющей лицензией на Элегест, и УК «Лидер», еще 5% – у ОАО «Российские железные дороги». 15% инвестиций придется на собственные средства концессионера, остальное SPV займет. Плановый объем перевозок – 15 млн тонн в год, отмечала газета, напоминая, что соглашение не могли заключить более 10 лет. Первоначально инициатором проекта был бенефициар обанкротившегося Межпромбанка Сергей Пугачев.

В соглашении предусмотрена компенсация концедентом минимальной гарантированной доходности, за счет которой покрывается недополученная выручка концессионера, если вывоз грузов оказывается ниже плана, также отмечало издание. SPV-компании компенсируется и разница между фактическим тарифом и закрепленным в финансовой модели.

Представитель ТЭПК напоминал, что с РЖД еще в 2013 г. заключено соглашение, по которому монополия намеревается обеспечить перевозку 15 млн тонн угля в год от Курагино к портам Дальнего Востока. Также, отмечал собеседник «Коммерсанта», в 2017 г. монополия уведомила, что в проекте модернизации Байкало-Амурской и Транссибирской магистралей учтена потребность вывоза 12 млн тонн грузов к 2020 г., еще 3 млн тонн будут учтены в мероприятиях по развитию инфраструктуры после 2020 г.

«Таким образом, пропускные и провозные способности для вывоза 15 млн тонн угольного концентрата в год с учетом выхода проекта на проектную мощность в 2024 г. будут обеспечены», – говорил представитель ТЭПК. На сети «Российских железных дорог» развивается участок Междуреченск-Тайшет, чтобы обеспечить к 2020 г. перевозку на восток 15 млн тонн грузов с Кызыл-Курагино, в том числе 12 млн тонн угля с Элегеста.

### БИЗНЕС ONLINE; 2018.04.19; БОЛЕЛЬЩИКИ ЧМ-2018 ЗАБРОНИРОВАЛИ 80% БИЛЕТОВ НА ДОППОЕЗДА ДО КАЗАНИ

Болельщики ЧМ-2018 забронировали 80% билетов на дополнительные поезда до Казани. Об этом в ходе пресс-конференции рассказал начальник управления **минтранса** РТ Алексей Сидоров. На время ЧМ у ж/д вокзала «Казань-1» на 68 увеличится количество убывающих поездов и на 48 – прибывающих.

По словам Сидорова, шестивагонная электричка на 1,2 тыс. человек от аэропорта до ж/д вокзала «Казань-1» в дни проведения матчей будет ходить каждый час без промежуточных остановок. Дополнительно из аэропорта запустят «шаттлы» до «Казань Арены» и дворца водных видов спорта, плюс к этому продолжит работу 197 автобусный маршрут.

Напомним, в Казани пройдет 6 матчей чемпионата мира – 2018: Франция и Австралия – 16 июня, Испания и Иран – 20 июня, 30 июня пройдет матч 1/8 финала, а 6 июля – матч ¼ финала.

<https://www.business-gazeta.ru/news/379471>

### ИНТЕРФАКС; 2018.04.19; «ТРАНСКОНТЕЙНЕР» НЕ ПРЕКРАЩАЛ ДЕЛОВЫЕ ОТНОШЕНИЯ С «РУСАЛОМ» – Ж/Д ОПЕРАТОР

ПАО «Трансконтейнер» (MOEX: TRCN) не прекращало деловые и договорные отношения с предприятиями «РусАла» (MOEX: RUALR) и продолжает осуществлять перевозки его продукции внутри РФ, заявляет железнодорожный оператор.

«Имевшее место в апреле 2018 г. сокращение объемов экспортных перевозок произошло по инициативе клиента», – говорится в сообщении.

О приостановке транспортировки продукции «РусАла» на экспорт в подвижном составе «Трансконтейнера», во вторник сообщали топ-менеджеры ж/д компании. «РусАл» сейчас отказался от всех перевозок. Из 1,7 тыс. вагонов в месяц – 3 тыс. контейнеров – мы (в апреле – ИФ) перевезли около 700 (контейнеров – ИФ)», – говорил генеральный директор оператора Петр Баскаков, уточнив, что это была инициатива алюминиевой компании. «Пока перевозки в экспортном сообщении приостановлены, потому что «РусАл» еще не разобрался (что делать – ИФ)», – отмечал он.

«Они на этой неделе дали информацию о том, что приостанавливают (отправку на заводы) порожних контейнеров. Тот металл, который был на колесах, временно «остановлен» до выяснения вопроса по оплате и назначению. При этом контракт продолжается, план на май они заявляют», – уточнял при этом представитель «Трансконтейнера», добавляя, что из перевозимой оператором продукции «РусАла» на экспорт идет примерно две трети, остальное – на внутренний рынок и в СНГ.

При этом П.Баскаков говорил, что на бизнесе «Трансконтенера» ситуация «сильно не сказывается»: компания «немного изменила логистику». «В среднем в месяц они («РусАл» – ИФ) отправляли чуть больше 2 тыс. контейнеров. В целом каждый месяц мы перевозим 120 тыс. контейнеров. Процентов 70 через нас идет (у «РусАла» – ИФ) в контейнерах. И еще в крытых вагонах он столько же перевозит. Для него «Трансконтейнер» – это 20-30% общего грузооборота», – отметил топ-менеджер.

«В настоящее время мы прорабатываем с «РусАлом» различные варианты дальнейшего взаимодействия. Планируем получить консультацию юристов, специализирующихся в области последствий санкционного воздействия. После этого будем уже принимать решение», – заявлял при этом замглавы «Трансконтейнера» Виктор Марков. «В целом мы обрисовываем картину, проводим согласования, чтобы минимизировать возможные риски для «Трансконтейнера» в этой схеме. И дальше начинаем работать, если не увидим проблем», – отмечал он.

Первый замглавы финансового директора железнодорожного оператора Андрей Жемчугов, отвечая на вопросы, говорил, что на оплату услуг ситуация не влияет, поскольку Минфин США разрешил завершить расчеты с «санкционными» компаниями по ценным бумагам до 7 мая, по другим операциям – до 5 июня.

### ТАСС; 2018.04.19; «KTZ EXPRESS» И «РЖД ЛОГИСТИКА» БУДУТ РАЗВИВАТЬ Ж/Д ПЕРЕВОЗКИ В МЕЖДУНАРОДНОМ СООБЩЕНИИ

Между АО «KTZ Express» и АО «РЖД Логистика» подписано соглашение о взаимном развитии железнодорожных перевозок в международном сообщении, следует из сообщения казахстанской компании.

Документ подразумевает расширение географии собственных сервисов за счет взаимовыгодного использования комплекса логистических и экспедиторских услуг двух компаний для организации железнодорожных перевозок по территориям России, Монголии, Казахстана и стран Центральной Азии.

Документ также закрепляет договоренности сторон в области расширения сотрудничества по привлечению транзитных перевозок в универсальном подвижном составе и контейнерах, привлечения грузовой базы для доставки грузов в рефрижераторных контейнерах по территории Казахстана и России, разработки предложений тарифной политики для стимулирования перевозок железнодорожным транспортом, а также взаимному управлению подвижным составом двух компаний, говорится в сообщении.

АО «KTZ Express» – мультимодальная транспортно-логистическая компания, 100% акционером является АО «НК «КТЖ».

АО «РЖД Логистика» создано в 2010 году в рамках развития логистического направления бизнеса холдинга РЖД. Компания представлена в России 33 филиалами и обособленными подразделениями, пятью дочерними обществами и совместными предприятиями за рубежом.

<http://tass.ru/transport/5142086>

### ТАСС; 2018.04.19; РЖД ВЕДЕТ РАБОТУ ПО ПРОЕКТИРОВАНИЮ ТРАНСПОРТНОГО ПЕРЕХОДА С МАТЕРИКА НА САХАЛИН

ОАО «Российские железные дороги» ведет работу по проектированию транспортного перехода с материковой части России на Сахалин. Об этом сообщил журналистам министр Российской Федерации по развитию Дальнего Востока Александр Галушка в кулуарах Четвертого Ялтинского международного экономического форума (ЯМЭФ).

«О чем можно говорить сегодня в фактическом плане? В инвестиционной программе компании РЖД заложены в этом году средства на проект этого моста, деньги выделены, работа по проектированию ведется», – сказал он.

Ранее сообщалось, что РЖД планировали начать проектирование транспортного перехода с материковой части России на Сахалин в 2018 году, средства на это в размере 1 млрд рублей уже заложены в инвестиционную программу компании на этот год, разработка технико-экономического обоснования (ТЭО) транспортного перехода с Сахалина на Хоккайдо может начаться также в 2018 году

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.

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 – включен 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 линии должна составить 580 км.

Четвертый Ялтинский международный экономический форум проходит 19-21 апреля. Его главная тема – «Будущее мира. Будущее России». ТАСС выступает стратегическим информационным партнером и официальным фотохост-агентством форума.

<http://tass.ru/ekonomika/5143062>

### KOMMERSANT.RU; 2018.04.20; ПЕРЕГОВОРЫ ПО ПРОЕКТУ ВСМ «ЧЕЛЯБИНСК-ЕКАТЕРИНБУРГ» ЗАВЕРШАТСЯ К НАЧАЛУ ОКТЯБРЯ

Переговоры о создании высокоскоростной магистрали (ВСМ) Челябинск-Екатеринбург завершатся до начала октября, а само строительство линии планируется начать в 2021 году и закончить в 2024-м, заявил вице-губернатор Руслан Гаттаров.

Господин Гаттаров сообщил, что уже завершен этап подготовки концессионной инициативы и получена поддержка РЖД. «Сейчас хозяйственное партнерство «Уральская скоростная магистраль» обсуждает перспективы и условия реализации проекта с **Министерством транспорта** России. Уточняется ряд важных вопросов – налоговые и другие эффекты, нюансы с перевозчиками, пассажиропоток. Далее следует подписание концессионного соглашения, затем проектирование и строительство. Завершить его планируется в 2024 году»,– сообщили в пресс-службе министерства экономического развития Челябинской области.

По словам Руслана Гаттарова, проектом ВСМ интересуется много компаний, в том числе зарубежных. В процессе поиска партнеров областные власти провели переговоры с рядом бизнесменов из Китая, Германии, Японии, Южной Кореи, Франции и других стран.

Вице-губернатор подчеркнул, что трассировка магистрали продумана с экологической точки зрения и предусматривает прохождение ВСМ рядом с трассой М-5, но в обход всех территорий, имеющих особый природоохранный статус.

Также заместитель главы региона сообщил, что в планах билеты нескольких категорий, а цена эконом-класса «будет сопоставима со стоимостью билета на автобус». Ожидается, что поезда ВСМ будут преодолевать расстояние между Челябинском и Екатеринбургом за 1 час 10 минут при скорости выше 250 км/ч.

«ВСМ имеет бюджетную эффективность даже как отдельный проект, а в контексте магистрали Берлин – Москва – Пекин ее инвестиционная привлекательность еще значительно возрастет»,– отметили в пресс-службе регионального минэкономразвития.

<https://www.kommersant.ru/doc/3608071>

### ТАСС; 2018.04.19; ТРУТНЕВ: ПОРТЫ ПРИМОРЬЯ, КОТОРЫЕ ИНВЕСТОРЫ НЕ РАЗВИВАЮТ СВОЕВРЕМЕННО, ВЫСТАВЯТ НА АУКЦИОН

Часть портов в Приморье, которые инвесторы не развивают своевременно и эффективно, выставят на аукцион. Об этом сообщил журналистам на Дне китайского инвестора в четверг в Хабаровске заместитель председателя правительства РФ – полномочный представитель президента в Дальневосточном федеральном округе Юрий Трутнев.

«Мы сейчас занимаемся в Приморье инвентаризацией проектов в области портового хозяйства, будем часть портов, там, где инвестор не торопится, отбирать и выставлять на аукцион, и интенсифицировать эту работу (по развитию портов)», – сообщил Трутнев.

Ранее во Владивостоке он раскритиковал развитие портов Приморья, отметив, что главными их проблемами являются отсутствие зонирования (выделение зон работы с разными грузами) и утвержденных планов развития. Кроме того, по его словам, нередки случаи, когда инвестор порта заключает соглашение, получает землю, но так и не начинает работы по реализации проекта. Также эти проекты не включены ни в какие утвержденные программы развития портов.

День китайского инвестора проходит в Хабаровске в четверг под руководством вице-премьера – полпреда президента РФ в ДФО Юрия Трутнева. На нем обсуждаются совместные проекты РФ и КНР, в частности, подготовка технико-экономического обоснования по проекту развития международных транспортных коридоров «Приморье-1» и «Приморье-2» и проект строительства высокоскоростной магистрали Владивосток – Муданьцзянь.

В 2017 году День китайского инвестора на Дальнем Востоке России проводился в марте и в декабре. 19 декабря во Владивостоке обсуждались, в частности, проект по разведению и выращиванию аквакультуры на Дальнем Востоке России, создание кластера глубокой переработки стали и другие.

<http://tass.ru/ekonomika/5140319>

### ИНТЕРФАКС; 2018.04.19; ПОРТ ПОСЬЕТ В 2017Г СНИЗИЛ ПЕРЕВАЛКУ УГЛЯ НА ЭКСПОРТ НА 16%, В 2018Г НАДЕЕТСЯ НАРАСТИТЬ

АО «Торговый порт Посьет» (MOEX: TPOP) (Приморский край, входит в транспортный дивизион группы «Мечел» (MOEX: MTLR)) в 2017 году перевалило 5,906 млн тонн угля на экспорт, что на 16% меньше по сравнению с предыдущим годом, говорится в годовом отчете стивидора.

В прошлом году в порту было обработано 279 судов (в 2016 году – 329 судов).

Компания не объясняет причину сокращения перевалки. При этом в отчетных материалах отмечается, что в 2018 году «общество будет стремиться к увеличению объемов грузопереработки, улучшению качества оказываемых услуг».

Ранее сообщалось, что АО в 2017 году сократило чистую прибыль по РСБУ в 2 раза по сравнению с 2016 годом, до 1,39 млрд рублей, выручку – на 21,4%, до 2,58 млрд рублей.

Торговый порт Посьет, расположенный на побережье Японского моря, обеспечивает поставки угля в страны Азиатско-Тихоокеанского региона. Железная дорога связывает его с Транссибирской железнодорожной магистралью, северо-восточным Китаем и КНДР. Посьет является удобным терминалом для вывоза угля, добытого на месторождениях предприятий «Мечела», в том числе «Южного Кузбасса», «Якутугля», «Эльгаугля».

ООО «Мечел-Транс» владеет 97,49% акций АО «Торговый порт «Посьет».

### ТАСС; 2018.04.19; МЭР ПРЕДЛАГАЕТ ПРОДЛИТЬ СРОК ДЕЙСТВИЯ ФЦП РАЗВИТИЯ КРЫМА

Срок действия Федеральной целевой программы (ФЦП) социально-экономического развития Крыма и Севастополя, рассчитанный до 2020 года, следует продлить, считает директор департамента реализации региональных инвестиционных программ и координации социально-экономического развития регионов Минэкономразвития РФ Вадим Павлов.

«Мы считаем, что ФЦП, которая у нас ограничена 20-м годом, 20-м годом не должна закончиться», – сказал он в ходе секции «Крым: стратегия 2030», которая проходит в рамках Ялтинского международного экономического форума (ЯМЭФ).

По его словам, в республике пока не решили проблему с водоснабжением северной части региона, также неразвита портовая инфраструктура. Эти вопросы можно было бы решить в случае продления сроков ФЦП, полагает Павлов.

«У нас остается ряд мероприятий, которые не предусмотрены ФЦП, но тем не менее являются жизненно важными для Крыма. Пока, к сожалению, никак не решен вопрос водоснабжения северного Крыма. Этот проект напрашивается, чтобы его включили в ФЦП. Республика должна предпринять шаги, чтобы проект туда попал», – рассказал директор департамента.

Говоря о портовой инфраструктуре, он отметил, что в Крыму необходимо развивать яхтенный туризм. «Мы знаем возможности, которые раньше были в Крыму в части портовой инфраструктуры, – это не только грузовые, но и пассажирские перевозки. Но нужно развитие яхтенного туризма и спорта, который пока не развивается, но географически напрашивается этот проект», – считает чиновник.

Павлов напомнил, что объем финансирования Крыма и Севастополя по ФЦП «беспрецедентен в новейшей истории РФ – 837 млрд рублей». «По сути мероприятия ФЦП должны стать и стали инфраструктурным каркасом дальнейшего развития территории Крыма и Севастополя», – сказал он.

О форуме

Четвертый Ялтинский международный экономический форум проходит 19-21 апреля. Его главная тема – «Будущее мира. Будущее России».

ТАСС выступает стратегическим информационным партнером и официальным фотохост-агентством форума.

<http://tass.ru/ekonomika/5140691>

### ТАСС; 2018.04.19; ПАССАЖИРСКИЙ ПОРТ ПЕТЕРБУРГА ВЛОЖИТ ДО 600 МЛН РУБ. В СОЗДАНИЕ ОПЕРАТОРА КРУИЗНОЙ КОМПАНИИ

Компания «Морской фасад», которой принадлежит одноименный крупнейший пассажирский порт Санкт-Петербурга, инвестирует до 600 млн рублей в создание собственного судоходного оператора. Об этом сообщил журналистам генеральный директор компании Вадим Каширин.

Ранее сообщалось, что власти Петербурга намерены создать собственную круизную компанию. Для нее также планировалось приобрести собственное судно стоимостью до €120 млн, которому будет не более 15 лет. Компания должна начать работу к сезону навигации 2019 года.

«Речь идет о собственных средствах порта для того, чтобы создать оператора, так как сам порт оперировать судоходной компанией и судном не будет <…>. Ориентировочная сумма [на создание оператора] – 600 млн рублей», – сказал он на пресс-конференции в Петербургском информационном центре ТАСС.

Каширин также отметил, что сейчас компания ведет переговоры с несколькими зарубежными и российскими частными фирмами, которые могут стать соинвесторами круизной компании Санкт-Петербурга. В ходе пресс-конференции он также рассказал, что в процессе создания компании прорабатываются несколько вариантов судов.

«Самый дешевый вариант – это приобретение паромного судна, дальше выходим на круизное судно, и самый дорогой проект – это строительство нового судна. Все варианты просчитываются. Есть определенная сложность при выборе судна – нам нужно ледового класса с определенным количеством кают, а таких судов в мире всего четыре, из них только одно 2004 года постройки, все остальные – еще с прошлого века», – уточнил Каширин.

Базироваться компания будет в петербургском порту «Морской фасад», которым управляет одноименная госкомпания. «Морской фасад» в настоящее время является первым и единственным в России специализированным пассажирским портом, однако с 2019 года он также планирует начать обслуживать паромы с грузовыми автомобилями. В 2017 году принял рекордное количество туристов – свыше 500 тыс., в 2018 году планируется обслужить около 600 тыс. пассажиров. Иностранные туристы имеют возможность приезжать сюда на 72 часа без визы.

<http://tass.ru/ekonomika/5142077>

### ИНТЕРФАКС; 2018.04.19; В МОСКВЕ ОСТАВЛЯЮТ ЗА СОБОЙ ПРАВО НА ЖЕСТКИЕ ОТВЕТНЫЕ ДЕЙСТВИЯ, ЕСЛИ УКРАИНА НЕ ОТПУСТИТ ДОМОЙ ЭКИПАЖ «НОРДА» – МИД РФ

В Москве требуют от Киева отпустить домой российский экипаж судна «Норд», в случае невыполнения этих требований оставляют за собой право на жесткий ответ.

«Требуем прекратить измываться над российскими гражданами и дать им возможность, наконец, беспрепятственно возвратиться домой, к своим семьям. Наше терпение не безгранично. Оставляем за собой право на жесткие ответные действия», – говорится в сообщении МИД РФ, текст которого размещен в четверг на сайте ведомства.

По информации МИД РФ, 19 апреля в киевском аэропорту «Жуляны» представители погранслужбы Украины в очередной раз не пропустили рыбаков – граждан России, предъявивших российские паспорта, на авиарейс в Минск. «Их документы под надуманным предлогом были изъяты, а на моряков составлены протоколы об административном нарушении. Хотя ранее в тот же день и из того же аэропорта на Родину через Минск по российским паспортам вылетели два члена экипажа судна «Норд», – говорится в сообщении.

В МИД РФ «возмущены циничным произволом, творимым киевским режимом в отношении простых моряков». «Насильственное принуждение к украинскому гражданству и невозможность свободно покинуть Украину грубо нарушает основополагающие права человека, противоречит цивилизованным нормам международных отношений», – заявили в российском внешнеполитическом ведомстве.

Госпогранслужба Украины 25 марта задержала сейнер «Норд» (флаг РФ, порт приписки – Керчь) с 10 членами экипажа на борту. Им было запрещено покидать судно до решения суда.

Херсонский городской суд 6 апреля избрал капитану сейнера Владимиру Горбенко меру пресечения в виде содержания под стражей сроком до 31 мая с возможностью внесения 35,24 тыс. грн залога (около $1,3 тыс.). Адвокаты внесли деньги. Капитана освободили 10 апреля с обязанностью являться к следователю каждый понедельник.

Остальным членам экипажа вменялась ч.2 ст.204 КоАП Украины (незаконное пересечение границы), санкция – штраф от ста до трехсот необлагаемых минимумов доходов граждан или до 15 суток административного ареста.

Вечером 7 апреля команда судна «Норд» неудачно попыталась покинуть территорию Украины через автомобильный пункт пропуска «Гоптовка» (Харьковская обл.) «Вывезти команду за пределы Украины пытались представители Генерального Консульства РФ под прикрытием своего иммунитета», – сообщала Госпогранслужба.

За попытку нарушения государственной границы в отношении этих лиц составлены протоколы по ч.1 ст.204-1 КУоАП (пересечение или попытка пересечения госграницы Украины любым способом вне пунктов пропуска через госграницу или в пунктах пропуска через госграницу Украины без соответствующих документов или c документами, содержащими недостоверные сведения о лице, или без разрешения соответствующих органов власти – влекут наложение штрафа от 100 до 200 необлагаемых минимумов доходов граждан или административный арест на срок до 15 суток).

12 апреля админматериалы в отношении членов экипажа «Норда» поступили в Дергачевский райсуд Харьковской области. Но при подготовке к рассмотрению дела судьей было установлено, что в них отсутствуют материалы, необходимые для решения дела. В связи с этим постановлением судьи материалы были возвращены в отдел погранслужбы Дергачи для надлежащего оформления.

19 апреля двум членам экипажа сейнера «Норд» удалось вылететь из Украины в Минск. Позже еще семерых украинские пограничники остановили в аэропорту.

### ТАСС; 2018.04.19; ДЕПУТАТ ГОСДУМЫ: США ВЫГОДНЕЕ СОХРАНИТЬ АВИАСООБЩЕНИЕ С РФ, ПОЭТОМУ ОНО НЕ ПРЕКРАТИТСЯ

Американские авиакомпании в большей степени заинтересованы в сохранении авиасообщения между РФ и США, нежели российские, поэтому они не допустят его прекращения. Такое мнение высказал ТАСС в четверг первый зампред комитета Госдумы по транспорту и строительству Виталий Ефимов.

В четверг в МИД РФ заявили, что Россия и США могут остаться без авиационного сообщения из-за трудностей с получением американских виз экипажами «Аэрофлота». В дипведомстве напомнили, что обязанность заблаговременно предоставлять визы для персонала воздушных судов зафиксирована в российско-американском Соглашении о воздушном сообщении от 1994 года. Впоследствии «Аэрофлот» подтвердил наличие проблемы с получением виз США для экипажей.

«Я не думаю, что с Америкой прекратится авиационное сообщение», – считает Ефимов. По его словам, поскольку самолеты американских авиакомпаний летают через Россию в другие страны, им невыгодно прекращение подобного сотрудничества. «Поэтому мы их прижать можем как раз больше, чем они нас, и их авиационные компании уже сейчас забеспокоились, что, не дай бог, они не смогут летать через территорию России, и им придется летать через Северный полюс. А летать через Северный полюс – это дольше на треть», – пояснил политик.

В связи с этим, он высказал мнение, что Россия «должна выдавать столько виз пилотам американских компаний, сколько они выдают российским пилотам».

 «У нас в двустороннем соглашении [о воздушном сообщении] есть пункт по частоте рейсов: если они должны выполнять 20 рейсов, то и мы должны выполнять 20 рейсов, если не полетели наши пилоты, значит и их не полетят», – считает первый зампред думского комитета. «Там авиационные компании очень мощные, они этот вопрос со своим правительством решат», – уверен он.

<http://tass.ru/ekonomika/5143308>

На ту же тему:

<https://rg.ru/2018/04/19/mid-rf-moskva-i-vashington-mogut-ostatsia-bez-aviasoobshcheniia.html>

<https://rns.online/transport/MID-Rossii-ne-isklyuchaet-prekrascheniya-aviasoobscheniya-mezhdu-Rossiei-i-SSHa-2018-04-19/>

<https://ria.ru/tourism/20180419/1519027424.html>

### ТАСС; 2018.04.19; КОСАЧЕВ: США ПЫТАЮТСЯ ВЫДАВИТЬ «АЭРОФЛОТ» С РЫНКА ПЕРЕВОЗОК В ПОЛЬЗУ СВОИХ КОМПАНИЙ

США, ограничивая выдачу виз сотрудникам «Аэрофлота», пытаются выдавить крупнейшую российскую авиакомпанию с рынка двусторонних перевозок для того, чтобы заполнить маршруты рейсами своих перевозчиков, однако такой вариант не может быть согласован российскими властями. Такое мнение высказал в четверг ТАСС глава комитета Совета Федерации по международным делам Константин Косачев.

В четверг в МИД РФ заявили, что Россия и США могут остаться без авиационного сообщения из-за трудностей с получением американских виз экипажами «Аэрофлота». Авиакомпания подтвердила наличие проблемы с получением виз США для своих экипажей.

«Судя по всему, американцы пытаются выдавить «Аэрофлот» с рынка двусторонних авиаперевозок и в конечном счете поставить на эти маршруты свои авиакомпании. Уверен, такой вариант не должен быть согласован российскими властями», – сказал Косачев.

Он подчеркнул, что если эти сообщения подтвердятся и наши экипажи столкнутся с реальными проблемами, это будет означать невозможность для «Аэрофлота» сохранить свои рейсы. «Это будет подтверждением существовавшего с самого начала подозрения, что американские санкции на самом деле являются инструментом недобросовестной конкуренции, агрессивной и бессовестной, когда за каждой такой санкцией не заявленные «благородные цели», а беззастенчивое продвижение своих компаний в нарушение общепринятых принципов свободного рынка и свободной конкуренции», – отметил глава международного комитета Совфеда.

В МИД РФ напомнили, что обязанность заблаговременно предоставлять визы для персонала воздушных судов зафиксирована в российско-американском соглашении о воздушном сообщении от 1994 года. Ранее социальные медиа сообщали, что посольство США перестало выдавать и продлевать визы пилотам и стюардессам «Аэрофлота», единственной авиакомпании, которая летает в США из России. Посольство США в Москве эту информацию опровергло.

<http://tass.ru/politika/5143275>

### АВИАПОРТ.РУ; 2018.04.19; «ТАРИФНАЯ СЕТКА ОЧЕНЬ КОНКУРЕНТОСПОСОБНА. ОНА НЕ ИЗМЕНИТСЯ ПОСЛЕ ОТКРЫТИЯ ТЕРМИНАЛА»

Международный аэропорт «Жуковский» в 2018 году планирует запустить в эксплуатацию карго-терминал площадью 9,6 тыс. кв. метров. Проект подразумевает не только обслуживание грузов на воздушном транспорте, но и развитие наземных перевозок. Для управления комплексом создано новое юридическое лицо – АО «Жуковский Интернешнл Эйрпорт Карго». О первом этапе работы компании, её тарифной политике и взаимоотношениях с партнёрами «АвиаПорту» рассказал генеральный директор «Жуковский Интернешнл Эйрпорт Карго» Евгений Солодилин.

– По данным **Росавиаци**и, за первое полугодие 2017 года аэропорт обслужил 645 тонн грузов. Какова динамика перевозок?

– В первом полугодии обслуживанием грузов в «Раменском» занималась другая компания, она работала на протяжении последних нескольких лет. АО «Жуковский Интернешнл Эйрпорт Карго», несмотря на то, что грузовой терминал ещё не построен, приступило к работе с грузовыми авиакомпаниями и агентами с 10 декабря 2017 г. За два с половиной месяца мы перевезли около 800 тонн грузов. Мы начали работать напрямую с авиакомпаниями и агентами, приглашать их к нам в аэропорт. Повторюсь: сегодня у нас ещё нет карго-терминала, но есть коллектив: люди, умеющие работать и знающие, что и как следует делать.

– На какой инфраструктуре сейчас обслуживаются грузы?

– Исторически в «Раменском» были небольшие складские площади: там начинают работать наши наземные службы. За последние несколько месяцев мы приобрели необходимое оборудование. У нас есть возможность принимать и отправлять грузы по внутренним воздушным линиям (ВВЛ), по международным (МВЛ) мы можем заниматься только отправкой.

– Сейчас есть возможности для обслуживания крупногабаритных грузов, опасных, требующих соблюдения температурного режима?

– Крупногабаритные мы сейчас отправляем. Прочие будем отправлять после того, как введём в эксплуатацию карго-терминал.

– Насколько активно грузовой инфраструктурой пользуются сейчас предприятия нашей авиационной промышленности?

– Мы начали с ними работать, выслушали их условия и пожелания. В декабре заключено соглашение с грузовым оператором госкорпорации Ростех – компанией «РТ – Логистика», она выступит агентом по продаже услуг «ЖИА КАРГО» для организации внутренних и международных перевозок сырьевых грузов, комплектующих и готовой продукции предприятий госкорпорации. Но, в первую очередь, нужно ввести в эксплуатацию терминал, а потом уже говорить о развитии работы с «РТ – Логистика».

Сдача объекта и его ввод запланированы на второе полугодие этого года. Точную дату назвать пока сложно, очень многое зависит от различных согласований и работы с документами. Инвестиции на первом этапе составят $12 млн, по мере развития проекта объем вложений будет расти. В будущем «Жуковский» станет логистическим центром для «РТ – Логистика», мы к этому идём. Уже летом мы объявим о реальных планах по грузоперевозкам через «Жуковский» на 2018-2019 годы.

– В московском авиационном узле высокий уровень конкуренции. В чем будет ваше преимущество?

– Мы говорим не только о ценовой политике. Будут предложены различные продукты, которые ранее грузовыми операторами в МАУ не предлагались. Услуги по обслуживанию грузов будут «в одном пакете»: перевозка автомобильным и авиационным транспортом, оформление документов, таможенная очистка. Для этого создаются новые предприятия, в том числе специализированная компания для траковой доставки.

– На каких площадях будет строиться терминал?

– Участок был передан в ТВК «Россия» в 2008 году, когда создавалось предприятие, после чего он был внесён в уставной капитал «Рампорт Аэро». АО «Жуковский Интернешнл Эйрпорт Карго» как отдельное юридическое лицо выкупило этот участок на инвестиционной фазе под строительство карго-терминала.

– Можете раскрыть структуру собственности юрлица?

– Это открытая информация: 51% принадлежит «Рампорт Аэро», 49% – инвестору из Объединённых Арабских Эмиратов Greenway International.

– Ранее сообщалось о возможном вхождении Sky Gates в проект – можете это подтвердить или опровергнуть?

– Переговоры о том, что Sky Gates будет покупать ту или иную долю, в текущий момент не идут, но мы готовимся к совместной работе. Авиакомпании важно не только наличие инфраструктуры, но и качественное обслуживание: эти вопросы обсуждаются менеджментом обеих компаний. У нас есть «чек лист» от Sky Gates, по которому мы двигаемся.

– Хендлингом будет заниматься Baltic Ground Services?

– Мы вплотную рассматриваем вопрос выбора оператора. Есть несколько предложений и потенциальных возможностей. Конечно, предложение BGS тоже рассматривается.

– Интерес к работе с вами проявляла «Авиастар-Ту». Как с ними идут переговоры?

– Мы продолжаем работать с ними, но пока нет терминала и сопутствующей инфраструктуры, грузовые перевозки из «Жуковского» будут осуществляться по заявкам и только по внутренним направлениям. «Авиастар-Ту» сейчас работает на МВЛ, в первую очередь на китайских маршрутах, и мы не можем ничего предложить. Мы работаем со всеми авиакомпаниями, но переговоры активизируются ближе к открытию терминала.

– Уровень тарифов уже определён?

– Тарифная сетка сформирована и сейчас мы работаем по ней, но с каждым агентом, с каждой авиакомпанией будем договариваться индивидуально. Сетка очень конкурентоспособна, она не изменится после открытия терминала.

– Когда планируете выйти на безубыточность?

– Если не считать инвестиционную фазу, выход на безубыточность планируется в первом полугодии 2019 года.

– Какие поставлены целевые объёмные показатели?

– Ставим задачу в 2019 году перевезти в районе 15-20 тысяч тонн грузов.

– Заявленная пропускная способность – 100 тысяч тонн, из них воздушным транспортом 80 тысяч, автомобильным – 20 тысяч. Есть ли понимание, когда сможете выйти на эти объёмы?

– Мы думаем о том, что к 2020 году приблизимся к цифре 40 тысяч тонн грузов, но более подробно про 2019 год поговорим уже в конце этого года. После того, как мы запустим терминал, будем говорить о показателях. Те цифры, которые я озвучил – это задача минимум, её необходимо выполнить.

– Вторая очередь развития комплекса предусмотрена планом?

– Безусловно. Он будет находиться практически в той же точке.

– Опишите, пожалуйста, параметры инфраструктуры терминала. Будут ли условия для обслуживания температурно-чувствительных грузов, инфраструктура для дипломатических, живых, скоропортящихся грузов и так далее?

– Площадь составит 9,2 тыс. кв. метров. Грузовой двор будет обеспечивать одновременный приём и обработку через шесть грузовых ворот, из них двое для ВВЛ, четверо для МВЛ. В соответствующих пропорциях будут зонированы и площади внутри терминала. Выходы на перрон будут оборудованы роликовыми столами. Необходимые условия для обработки полного спектра грузов и почты, включая оформление лицензии склада временного хранения для осуществления экспортных/импортных операций, обеспечим уже в 2018 году – на первом этапе реализации проекта. Активное внедрение систем автоматической сортировки и хранения груза запланировано на 2019 год.

Инфраструктура терминала позволит практически без ограничений осуществлять обработку скоропортящихся и термочувствительных грузов – для их хранения устанавливаются холодильные отделения с тремя различными режимами температурного хранения. Предусмотрены зоны для ценных и опасных грузов (включая радиоактивные), размещения и передержки живых животных. Обработка крупногабаритных грузов, конечно, тоже будет возможна.

Помимо грузовой инфраструктуры в здании – на верхних этажах – будет расположена офисная зона для размещения сотрудников компании и партнёрских организаций.

– Можете ли сейчас оценить объем грузоперевозок в багажниках пассажирских воздушных судов?

– Дать такую оценку пока достаточно трудно. Прошедший год в этом отношении не является показательным: из-за противостояния с авиационными властями ряда стран, не желавших признавать региональный статус аэропорта, нам не в полной мере удалось выполнить программу расширения числа направлений полётов.

Более точную картину можно будет получить в 2018 году: заключённые с авиакомпаниями-партнёрами соглашения позволяют рассчитывать на значительное расширение маршрутной сети в летнем сезоне. Расширение сети европейских направлений и планируемое появление в расписании аэропорта внутренних рейсов позволит более точно оценить потенциал объёмов грузов, перевозимых пассажирскими лайнерами, поэтому предлагаю вернуться к этому вопросу позднее.

<https://www.aviaport.ru/news/2018/04/19/537741.html>

### RG.RU; ЕВГЕНИЙ ГАЙВА; 2018.04.19; РОСТУРИЗМ: ПО ЧАРТЕРНЫМ РЕЙСАМ ЛЕТОМ ЗАДЕРЖЕК НЕ БУДЕТ

В туристическом сезоне этого года никаких сбоев в движении чартерных рейсов на массовых направлениях выездного туризма не будет, отметил руководитель Федерального агентства по туризму Олег Сафонов в интервью «Российской газете» в кулуарах Ялтинского международного экономического форума.

«Мы убеждены, что сезон этого года пройдет очень организованно, нарушения прав туристов не будет. Задержек по чартерным перевозкам не будет», – рассказал Олег Сафонов.

В прошлом году компании взяли на себя обязательства, которые превышали технологические возможности. То есть продавалось большее количество билетов по разным направлениям, а физически эту перевозку авиационных компаний выполнить не могли, пояснил он.

«Сейчас эта ситуация кардинальным образом изменена. **Министерство транспорта** Российской Федерации проводит активную работу для того, чтобы ситуации, когда были ожидания чартерных перевозок в течение нескольких часов и даже суток, больше не было. Мы эту работу поддерживаем», – сказал Олег Сафонов.

<https://rg.ru/2018/04/19/reg-ufo/rosturizm-po-charternym-rejsam-letom-zaderzhek-ne-budet.html>

### ТАСС; 2018.04.19; РОСТУРИЗМ: УВЕЛИЧЕНИЕ КОНКУРЕНЦИИ В АВИАПЕРЕВОЗКАХ В КРЫМ ПОЗВОЛИТ СНИЗИТЬ ИХ СТОИМОСТЬ

Открытие нового аэровокзала в Симферополе и расширение сотрудничества с авиакомпании может привести к снижению стоимости авиабилетов в Крым. Об этом сообщил ТАСС в кулуарах Ялтинского международного экономического форума руководитель Федерального агентства по туризму (Ростуризм) Олег Сафонов.

«Был открыт замечательный аэропорт, масштабный, он позволяет качественно обслужить 6 млн человек ежегодно, расширяется маршрутная сетка полетов – из 67 регионов будут летать самолеты рейсами 17 авиакомпаний. Мы считаем, что увеличение конкуренции приведет к снижению стоимости авиационной перевозки, так что мы надеемся на рост популярности Крыма у наших граждан», – сказал он.

Сафонов отметил, что совокупный эффект от появления нового аэровокзала и планируемый запуск автомобильного движения по Крымскому мосту дадут эффект уже в 2018 году. «Мы естественно ожидаем увеличения въездного туристического потока в Крым, в прошлом году это было 5,4 млн человек, в этом году мы думаем, что более 6 млн человек приедут в Крым. Причем не только автомобильным транспортом люди будут приезжать, будут пользоваться паромной переправой, авиационным транспортом», – пояснил глава Ростуризма.

Новый аэровокзальный комплекс аэропорта Симферополь открылся в апреле 2018 года. Решение построить в Симферополе новый терминал аэропорта приняли в связи с тем, что после воссоединения Крыма с Россией в 2014 году произошел резкий рост пассажиропотока. Если в 2013 году аэропорт обслужил 1,2 млн пассажиров, то в 2014 году эта цифра увеличилась вдвое – до 2,8 млн пассажиров. С 2015 года аэропорт обслуживает более 5 млн пассажиров в год.

IV Ялтинский международный экономический форум проходит 19-21 апреля. Его главная тема – «Будущее мира. Будущее России». ТАСС выступает стратегическим информационным партнером и официальным фотохост-агентством форума.

<http://tass.ru/ekonomika/5142315>

### ТАСС; 2018.04.19; ВТОРОЙ АВИАРЕЙС МЕЖДУ БАРНАУЛОМ И КАЗАНЬЮ ЗАПУСТЯТ С МАЯ 2018 ГОДА

Второй авиарейс между административным центром Татарстана Казанью и административным центром Алтайского края Барнаулом будет организован с мая 2018 года, сообщил на пресс-конференции в четверг председатель государственного комитета республики Татарстан по туризму Сергей **Иванов**, находящийся на Алтае с рабочей поездкой.

«В межрегиональном российском туризме не бывает игры в одни ворота, нам необходимо, чтобы не только жители края приезжали в Татарстан, но и, безусловно, жители Татарстана должны приезжать в Алтайский край. Будет два рейса, с 4 мая <...> появляется второй рейс. Сейчас рейс летает во вторник, добавляется еще один рейс, в субботу», – сказал **Иванов**.

Первый рейс Барнаул – Казань был введен в марте, за это время было совершено шесть перелетов, пассажирами которых стали порядка 200 человек. Одна из целей организации рейса – сделать удобной доставку из Сибири болельщиков на матчи ЧМ-2018, шесть матчей которого пройдут в Казани. Для организации рейсов была выделена субсидия в 40 млн рублей из бюджетов **Росавиаци**и, Алтайского края и Республики Татарстан. В сентябре 2017 года глава Татарстана Рустам Минниханов и губернатор Алтайского края Александр Карлин провели встречу, на которой договорились об организации рейсов между двумя регионами.

**Иванов** подчеркнул, что благодаря этому маршруту взаимодействие между регионами вышло на новый уровень и задача на сегодня – максимально использовать эту возможность. «Это дает туристам шанс познакомиться с культурой и природой территорий», – сказал глава госкомитета Татарстана по туризму.

По словам заместителя начальника управления края по внешним связям, туризму и курортному делу Елены Евсюковой, для гостей из Татарстана разработаны специальные маршруты – это предусмотрено соглашением о сотрудничестве между регионами. Путешествия рассчитаны на неделю и приурочены к времени вылета, по сути это пакетные туры. За короткий период времени гости из Татарстана могут познакомиться с Барнаулом, посетить ключевые туристические объекты – курорт Белокуриху, туристско-рекреационную зону «Бирюзовая Катунь», игорную зону «Сибирская монета», маральники и другие знаковые места.

Сейчас, по словам Евсюковой, есть пять комплексных программ, которые позволяют при двух рейсах в неделю сформировать более короткие программы в зависимости от запроса.

<http://tass.ru/sibir-news/5140535>

### ТАСС; 2018.04.19; ЗДАНИЕ НОВОГО ТЕРМИНАЛА ХАБАРОВСКОГО АЭРОПОРТА ПОСТРОЯТ К КОНЦУ ЛЕТА 2019 ГОДА

Строители приступили к возведению нового пассажирского терминала внутренних авиалиний международного аэропорта Хабаровск (Новый), строительство завершится летом 2019 года. Об этом сообщила журналистам в четверг первый заместитель исполнительного директора АО «Хабаровский аэропорт» (главный оператор по наземной деятельности аэропорта) Эльвира Ванюшкина.

«Наш подрядчик – турецкая компания Limak-Marashstroy – приступил уже к основным строительным работам. <…> К декабрю этого года должны быть завершены работы по возведению каркаса здания, в феврале – уже завершение фасадных работ, и уже к лету 2019 года – завершение внутренних работ. И приступаем к подготовке проекта к сдаче контролирующим надзорным органам», – сказала Ванюшкина.

Как уточнили ТАСС в пресс-службе хабаровского аэропорта, все строительные работы завершатся к концу августа 2019 года.

Ванюшкина также сообщила журналистам, что терминал построят в короткие сроки.Этому поспособствует сама технология строительства – предусмотрено монолитное возведение здания с использованием в том числе металлоконструкций с остеклением. Здание площадью 26 тыс. квадратных метров будет пятиэтажным, первые три этажа займут зоны для обслуживания пассажиров, на двух верхних – разместят помещения, откуда будет вестись контроль за терминалом. Новый аэровокзал сможет с комфортом обслуживать 3,5 млн пассажиров в год, в том числе и маломобильных граждан. В здании будет несколько эскалаторов, лифтов, телетрапов, установят новые технологические линии обработки багажа, оборудуют зоны отдыха. Общая стоимость проекта – 5 млрд рублей.

Ванюшкина добавила, что после ввода терминала в эксплуатацию все внутренние рейсы переведут на обслуживание в новое здание. С назначением старого терминала пока не определились.

Представитель Limak-Marashstroy в Хабаровске Серкан Эрарслан в свою очередь сообщил журналистам, что сейчас на объекте ведутся подготовительные фундаментные работы. В строительстве задействовали 50 рабочих, позже привлекут около 1000. Большинство прибудут с Ростовской области, где шло строительство аэропорта «Платов».

Аэропорт Хабаровск

Международный аэропорт Хабаровск (Новый) – крупнейший авиаузел Дальневосточного федерального округа, ежегодно обслуживающий около 2 млн пассажиров. Программа его комплексного развития реализуется на условиях государственно-частного партнерства в рамках режима территории опережающего развития «Хабаровск». Она направлена на создание на базе аэропорта главного узлового аэропорта-хаба Дальнего Востока РФ и развитие прилегающих к нему территорий.

Предусматривается реконструкция аэродрома за 8,2 млрд рублей, развитие терминальной инфраструктуры за 5 млрд рублей и зоны AirCity – строительство гостинично-делового и выставочного комплексов с объемом вложений в общей сложности 4 млрд рублей.

<http://tass.ru/ekonomika/5140074>

### ИНТЕРФАКС; 2018.04.19; СПРОС НА РЕЙСЫ В РОССИЮ АВИАКОМПАНИЙ LUFTHANSA GROUP ВЫРОС ВДВОЕ ИЗ-ЗА ЧМ-2018

Спрос на рейсы в Россию четырёх авиакомпаний Lufthansa Group вырос вдвое в период проведения ЧМ-2018, для перевозки болельщиков будут поставлены 85 дополнительных рейсов, сообщил журналистам в четверг директор по продажам группы в России и СНГ Дирк Гроссманн.

«Спрос на рейсы в Россию летом вырос почти в два раза. Чтобы удовлетворить спрос, некоторые рейсы будет выполнять лайнер Airbus A330. На период чемпионата будет запущено 85 дополнительных рейсов общей вместимостью 18 тыс. кресел. Я рад, что наш флот, насчитывающий более 700 лайнеров, позволяет нам увеличивать объёмы», – рассказал он.

Помимо регулярных, будут организованы также чартерные рейсы для болельщиков в Сочи, Ростов, Калининград и Самару. Их число, по словам Д.Гроссманна, будет зависеть от итогов матчей тех или иных команд.

«В июне и июле мы видим рост бронирований из Мексики, Бразилии, Аргентины в 10 раз. Мы видим также рост из Великобритании, Испании и Франции», – добавил представитель группы.

Группа также повезёт в Россию сборную Германии.

«Мы гордимся, что немецкая сборная традиционно летает рейсами Lufthansa. В Бразилию они летали на самолете в специальной ливрее. В этом году также будет специальный чартерный рейс во Внуково в середине июня», – сказал Д.Гроссманн.

### ИНТЕРФАКС; 2018.04.19; ПАССАЖИРОПОТОК НА РОССИЙСКИХ РЕЙСАХ LUFTHANSA GROUP ВЫРОС НА 21% В 2017 ГОДУ

Число пассажиров на рейсах в российские города авиакомпаний Lufthansa Group выросло на 21% в 2017 году, всего перевезено 1,2 млн пассажиров, сообщил журналистам в четверг директор по продажам группы в России и СНГ Дирк Гроссманн.

«В 2017 году авиакомпании группы – Lufthansa, Austrian airlines, SWISS, Brussels airlines – перевезли 1,2 млн пассажиров на маршрутах в Россию. Рост по сравнению с 2016 годом составил 21%, коэффициент загрузки кресел достиг 78%. Наиболее популярными городами стали Барселона, Цюрих и Вена», – рассказал он.

«Мы летаем в Россию 46 лет, и 2017 год стал лучшим для нас. У нас 77% трансферных пассажиров из России, которые летают через наши хабы в Европе. Самые популярные маршруты – Европа и Северная Америка. В Южной Америке популярны Канкун, Мехико, Буэнос-Айрес. В Африке – Каир, Марракеш, Касабланка», – добавил Д.Гроссманн.

В Россию, по его словам, в первую очередь летят немцы, итальянцы, французы, швейцарцы и американцы.

При этом российские пассажиры в 2018 году чаще всего выбирают рейсы в Барселону, Рим, Лиссабон, Мюнхен, Валенсию. Спрос на испанскую Валенсию вырос на 17%.

В 2017 году на 19% вырос также интерес к рейсам авиакомпаний группы из России в США. В рейтинге самых популярных городов лидируют Нью-Йорк, Лос-Анджелес и Бостон.

Всего, как сообщил генеральный директор группы в России, СНГ и Израиле Аксель Хигерс, в 2017 году авиакомпании группы перевезли рекордное число пассажиров – 130 млн. Выручка выросла на 12,4% и достигла 35,6 млрд евро.

Автомобильный пункт пропуска установят на трансграничном мосту между РФ и Китаем

Экономика и бизнес 19 апреля, 9:02 UTC+3

На ту же тему:

<https://rns.online/transport/Lufthansa-nazvala-populyarnie-napravleniya-u-passazhirov-iz-Rossii-v-2018-godu-2018-04-19/>

### ИНТЕРФАКС; 2018.04.19; СУД ОСТАВИЛ БЕЗ УДОВЛЕТВОРЕНИЯ ЖАЛОБУ «ВИМ-АВИА» НА ВВЕДЕНИЕ ПРОЦЕДУРЫ НАБЛЮДЕНИЯ

Одиннадцатый арбитражный апелляционный суд (Самара) на заседании в четверг отставил без удовлетворения апелляционную жалобу ООО «Авиакомпания «ВИМ-Авиа» на введение в отношении компании процедуры наблюдения, говорится в материалах картотеки арбитражных дел.

«Оставить определение суда без изменения, жалобу без удовлетворения», – говорится в резолютивной части решения.

Как сообщалось, Арбитражный суд Татарстана в феврале 2018 года признал обоснованным заявление о признании банкротом «ВИМ-Авиа» и ввел в отношении компании процедуру наблюдения.

Заявление о признании авиакомпании банкротом подало АО «Спектр-Авиа» (Ульяновская область) 21 ноября 2017 года. Позже право требования было уступлено ООО «РНГО».

ООО «Авиакомпания «ВИМ-Авиа» зарегистрировано в Сабинском районе Татарстана.

«ВИМ-Авиа», замыкавшая первую десятку крупнейших авиакомпаний РФ, в сентябре 2017 года заявила о прекращении чартерных программ. Причиной стали нехватка оборотных средств и долги перед контрагентами, которые ранее оценивались в более 10 млрд рублей. Этому предшествовала серия задержек рейсов из российских и зарубежных аэропортов, затронувшая тысячи пассажиров. В настоящее время сертификат эксплуатанта «ВИМ-Авиа» ограничен, самолеты возвращены лизингодателям, большая часть работников уволилась.

### ИНТЕРФАКС; 2018.04.19; АВИАКОМПАНИЯ «АЗИМУТ» ПОЛУЧИЛА ВОСЬМОЙ SSJ-100, КОНТРАКТ С ГТЛК ЗАКРЫТ

Авиакомпания «Азимут» получила в эксплуатацию восьмое воздушное судно Sukhoi Superjet 100 (SSJ-100), сообщается в совместном пресс-релизе авиакомпании и АО «Гражданские самолеты Сухого» (ГСС).

АО «Гражданские самолеты Сухого» завершило поставки SSJ-100 авиакомпании в рамках контракта с «Государственной транспортной лизинговой компанией» (ГТЛК). Самолеты в рамках контракта между ГТЛК и авиакомпанией «Азимут» по программе субсидированного лизинга поставлялись в компоновке на 100 и 103 места. Особенностью салона на 100 мест является техническая возможность изменять компоновку, которая может быть как одноклассной (на 100 мест), так и двуклассной (на 93 места) в зависимости от актуальных потребностей эксплуатанта.

«Наши контрактные обязательства перед ГТЛК и авиакомпанией «Азимут» были реализованы в запланированные сроки. Сложившийся опыт сотрудничества, особенно в условиях формирования новой для рынка авиакомпании, флот который состоит исключительно из самолетов нашего производства, позволяет нашей компании рассчитывать на дальнейшую плодотворную совместную работу, в том числе для развития регионального авиасообщения на юге России», – сказал президент ГСС Александр Рубцов, слова которого приводятся в пресс-релизе.

Как сообщалось ранее, у «Азимута» также есть рамочное соглашение с ГТЛК на дополнительную поставку еще четырех SSJ-100 в 2021-2022 годах.

«Азимут» – региональный авиаперевозчик, базируется в ростовском аэропорту «Платов». Первый регулярный рейс выполнил в сентябре 2017 года, по итогам года перевез 72 тыс. пассажиров, заняв по этому показателю 34 место среди других российских авиакомпаний. Парк состоит из самолетов российского производства Sukhoi Superjet 100.

По данным системы «СПАРК-Интерфакс», «Азимут» на паритетных началах принадлежит ООО «Инвесттехсервис» (82% у кипрской Wellington Investment Ltd, 12% – у совладельца московского аэропорта «Внуково» Виталия Ванцева) и ООО «Аэрокарго+» гражданки РФ Елены Каратаевой.

### ИНТЕРФАКС; 2018.04.19; АВИАКОМПАНИЯ «АНГАРА» В ИЮНЕ ОТКРОЕТ РЕЙС ИЗ ИРКУТСКА В АЛМА-АТУ

Российская авиакомпания «Ангара» с 3 июня начнет выполнять полеты из Иркутска в Алма-Ату с пересадкой в Красноярске, сообщает пресс-служба компании.

Полеты по маршруту Иркутск – Красноярск – Алма-Ата будут осуществляться на самолете Ан-148-100Е, вмещающем 75 пассажиров.

Рейс будет выполняться 2 раза в неделю, в понедельник и пятницу.

Ранее авиакомпании сообщала также о планах открыть маршруты Иркутск-Астана, Красноярск-Астана. Будут ли это прямые рейсы или маршрут с пересадкой, не уточнялось.

«Ангара» – один из основных авиаперевозчиков на местных линиях в Восточной Сибири, базируется в аэропорту Иркутска, выполняет регулярные пассажирские рейсы по Иркутской области, в другие регионы Сибирского федерального округа, а также чартерные рейсы. В 2017 году компания перевезла 416,35 тыс. человек.

### ИНТЕРФАКС; 2018.04.19; ЮТЭЙР СОЗДАЛА СТЫКОВОЧНЫЙ ЦЕНТР В ЕКАТЕРИНБУРГЕ ДЛЯ РАЗВИТИЯ ПЕРЕВОЗОК МИНУЯ МОСКВУ

ПАО «Авиакомпания «ЮТэйр» (MOEX: UTAR) организовало стыковочный центр в Екатеринбурге для развития региональных авиаперевозок минуя Московский авиаузел, говорится в сообщении перевозчика.

«ЮТэйр расширяет транспортную доступность регионов и выстраивает единый транспортный коридор Сибирь-Поволжье-Юг. Теперь пассажиры могут напрямую добраться в региональные аэропорты, минуя Москву», – цитирует пресс-служба президента «ЮТэйр – Пассажирские авиалинии» Павла Пермякова.

По его словам, стыковочный центр в Екатеринбурге обслуживает рейсы из Тюмени, Сургута, Уфы. Из Екатеринбурга пассажиры отправляются дальше по сетке региональных маршрутов. Еще несколько самолетов компании базируются на Кавказе и совершают полеты в южные города.

П.Пермяков также сообщил, что «ЮТэйр» планирует организовать круглогодичное прямое сообщение с югом России. Однако точных сроков он не назвал.

В 2018 году пассажиры «ЮТэйр» стали летать прямыми региональными маршрутами: из Тюмени в Екатеринбург, Краснодар, Минеральные Воды и Сочи; из Уфы – в Екатеринбург, Нижний Новгород, Самару и Тюмень; из Краснодара – в Самару и Тюмень; из Сочи – в Махачкалу, Минеральные Воды и Ростов-на-Дону; из Иркутска в Новосибирск; из Санкт-Петербурга в Грозный.

Кроме того, из Москвы открылись рейсы в Архангельск, Берлин, Вену, Калугу, Милан и Мюнхен.

«ЮТэйр» – одна из крупнейших авиакомпаний в РФ, входит в одноименную группу, включающую самолетный и вертолетный сегменты. Акционерами являются НПФ «Пенсионный выбор» (владеет 50,112% через АО «АК-инвест»), Ханты-Мансийский автономный округ (38,83%) и Тюменская область (8,44%).

### ТАСС; АЛЕКСАНДР ЗЮЗИН; 2018.04.19; HONG KONG AIRLINES ЗАПУСТЯТ ПРЯМОЙ РЕЙС В МОСКВУ

Третья по величине авиакомпания Гонконга – Hong Kong Airlines – намерена запустить прямой рейс в Москву в период с 18 мая по 27 октября текущего года. Полеты будут осуществляться трижды в неделю самолетом Airbus A330-300 в аэропорт Внуково.

«Hong Kong Airlines стремится помочь большему числу путешественников увидеть мир с помощью нашей растущей международной сети. Россия принимает чемпионат мира по футболу 2018 года, и мы рады предложить нашим клиентам больше вариантов поездок в столицу этой страны», – заявил коммерческий директор Hong Kong Airlines Майкл Ма.

Предполагается, что рейсы из Гонконга будут отправляться по вторникам, пятницам и воскресеньям. А обратные полеты из Внуково планируется осуществлять по понедельникам, средам и субботам. Авиакомпания уточнила, что новый маршрут еще должен быть окончательно утвержден правительством и регулятором отрасли гражданской авиации.

Hong Kong Airlines уже обслуживала эту линию в 2010-2012 годах (вылеты тогда совершались в аэропорт Шереметьево). Однако компания не смогла закрепиться на маршруте, на который также пытались выйти еще несколько конкурентов, включая гонконгского гиганта Сathay Pacific.

В настоящее время прямые рейсы между Москвой и Гонконгом продолжает обслуживать только лишь «Аэрофлот» на ежедневной основе. В то же время сюда летают самолеты из других городов России – Новосибирска, Иркутска и Владивостока.

В минувшем году Гонконг посетили свыше 148 тысяч россиян. С 2009 года граждане РФ могут находиться в этом специальном административном районе Китая без визы сроком до 14 дней.

<http://tass.ru/transport/5141290>

### RNS; 2018.04.19; ПАССАЖИРОПОТОК ДОМОДЕДОВО НА МЕЖДУНАРОДНЫХ ЛИНИЯХ В МАРТЕ ВЫРОС НА 3,5%

Пассажиропоток аэропорта Домодедово в первом квартале 2018 года составил 5,9 млн человек, что практически соответствует показателям прошлого года. На международных воздушных линиях пассажиропоток составил 2,4 млн человек, на внутренних воздушных линиях – 3,5 млн человек, сообщили в Домодедово.

В марте аэропорт обслужил 871 тыс. пассажиров на международных линиях, что на 3,5% больше, чем в прошлом году. В число наиболее активно растущих маршрутов вошли Анталья, Доха, Барселона, Дубай и Нячанг. При этом пассажиропоток в сегменте дальнего зарубежья увеличился на 12,2% относительно первого квартала 2017 года.

На внутренних воздушных линиях в марте пассажиропоток составил 1,2 млн человек. Наибольший рост зафиксирован на таких направлениях, как Пенза, Новосибирск, Тюмень, Кемерово и Нижний Новгород.

<https://rns.online/transport/Passazhiropotok-Domodedovo-na-mezhdunarodnih-liniyah-v-marte-viros-na-35-2018-04-19/>

### ИНТЕРФАКС; 2018.04.19; БЕСПИЛОТНЫЙ ВЕРТОЛЕТ VRT-300 ВПЕРВЫЕ ВЗЛЕТИТ В КОНЦЕ 2018 ГОДА

Первый полет беспилотника VRT-300 запланирован в конце этого года, сообщили журналистам в пресс-службе холдинга «Вертолеты России» (входит в Ростех).

«Конструкторское бюро «ВР-Технологии» холдинга «Вертолеты России» (входит в Ростех) приступило к стендовым испытаниям основных систем и агрегатов беспилотного вертолета VRT-300. Начало летных испытаний аппарата запланировано на конец 2018 года», – сказали в пресс-службе.

В холдинге отметили, что в данный момент облик нового гражданского беспилотника согласован с рядом российских компаний и ведомств, а на основании этого облика уже разработан летный демонстратор с максимальным взлетным весом 300 кг.

Гендиректор «ВР-Технологий» Александр Охонько сообщил журналистам, что также сформированы технические требования к беспилотному вертолету и выбраны поставщики его основных систем и агрегатов.

«Начало стендовых испытаний является своеобразной точкой отсчета, и если все пойдет по плану, то к концу года мы выйдем на летно-конструкторские испытания», – сказал А.Охоньков.

Он подчеркнул, что технические решения VRT-300 позволят обеспечить необходимый уровень безотказности, надежности и безопасности для эксплуатации беспилотника на международном гражданском рынке.

В пресс-службе «Вертолетов России» сообщили, что этот экспериментальный летательный аппарат также будет использоваться в качестве летающей лаборатории для испытаний всех систем и оборудования беспилотника, в том числе для испытаний по взаимодействию с элементами полезной нагрузки и наземным комплексом управления.

Комплекс VRT-300 разрабатывается в двух версиях: Arctic Supervision – с радаром бокового обзора для ведения ледовой разведки и эксплуатации в условиях Арктики и Opticvision – с увеличенной дальностью полета для задач мониторинга и дистанционного зондирования.

Приоритетными задачами комплекса VRT-300 Arctic Supervision являются развитие транспортной системы Северного морского пути, а также помощь в освоении Арктики. В холдинге считают, что наличие двигателя на «тяжелом» топливе и возможность корабельного базирования делает арктическую версию VRT-300 незаменимой как на ледоколах, так и на буровых платформах.

Кроме того, новый беспилотник сможет транспортировать различные грузы, например, продукты и медикаменты, общей массой до 70 кг.

Комплекс VRT-300 в исполнении Opticvision предназначен для развития системы диагностики, предупреждения и ликвидации аварийных ситуаций в сфере добычи и транспортировки энергоресурсов. К прочим задачам комплекса относятся: диагностика воздушных линий электропередачи, картографирование, транспортировка грузов, поисковые работы, а также мониторинг экологической обстановки, дорог и объектов придорожной инфраструктуры.

### ТАСС; 2018.04.19; АВИАКОМПАНИЯ «ПОБЕДА» ЗАПУСТИЛА РЕГУЛЯРНЫЕ РЕЙСЫ ИЗ КАЛИНИНГРАДА В САНКТ-ПЕТЕРБУРГ

Низкобюджетная авиакомпания «Победа» приступила к выполнению регулярных рейсов по маршруту Санкт-Петербург – Калининград – Санкт-Петербург, сообщила в четверг ТАСС помощник генерального директора международного аэропорта Храброво Наталья Грицун.

«Вчера [18 апреля] вечером первый в начавшемся летнем сезоне рейс авиакомпании «Победа» прибыл в Калининградский аэропорт Храброво из Санкт-Петербурга, и в тот же день лайнер вылетел обратно. Тем самым положено начало прямым регулярным рейсам этого перевозчика из Северной столицы страны в столицу янтарного края», – сказала она.

Рейсы из Калининграда в Санкт-Петербург авиакомпания «Победа» будет выполнять самолетами Boeing 737-800 ежедневно.

Согласно данным сайта «Победы», в апреле стоимость перелета из Калининграда в Петербург для взрослого пассажира составляет в разные дни от 1499 до 2499 рублей.

Как сообщалось ранее, с 26 марта «Победа» начала выполнение регулярных рейсов по маршруту Москва (Внуково) – Калининград ежедневно.

Аэропорт Храброво – международный аэропорт Калининграда. Связан регулярными воздушными сообщениями с Москвой, Санкт-Петербургом, Череповцом, Екатеринбургом, Краснодаром, Мурманском, Сочи, Архангельском, Минском, Гродно, Брестом, Гомелем, Витебском, Ташкентом, Варшавой, Барселоной, Ригой. Пассажиропоток аэропорта в 2017 году превысил 1,78 млн пассажиров.

<http://tass.ru/ekonomika/5142332>