**20 ОКТЯБРЯ 2017**

**Вернуться в оглавление**

|  |
| --- |
| **Публикации** |

### RNS; 2017.10.19; ПУТИН ПОРУЧИЛ ОБЕСПЕЧИТЬ ПОСТОЯННЫЙ МОНИТОРИНГ ФИНАНСОВОГО СОСТОЯНИЯ АВИАКОМПАНИЙ

Правительство РФ должно до 1 ноября представить предложения по постоянному мониторингу финансово-экономического состояния авиакомпаний, следует из перечня поручений президента Владимира Путина по итогам совещания с членами правительства 27 сентября.

«Представить предложения о мерах по обеспечению постоянного мониторинга финансово-экономического состояния юридических лиц, имеющих сертификат эксплуатанта и выполняющих коммерческие воздушные перевозки, в целях недопущения внепланового прекращения ими деятельности по перевозке пассажиров, а также представить проекты соответствующих нормативных правовых актов», – указано в документе.

Обязать авиакомпании отчитываться перед **Росавиаци**ей было одним из предложений **Минтранса** по ужесточению контроля за деятельностью авиаперевозчиков по итогам ситуации с «ВИМ-Авиа», о которых **министр транспорта** Максим **Соколов** докладывал на заседании комитета по транспорту и строительству в Госдуме 4 октября.

«Мы должны.. обеспечить у регулятора соответствующий механизм режима, что называется, онлайн-контроля за финансово-экономическим состоянием. И здесь я не думаю, что защита, вернее, передача информации регулятору, то есть, уполномоченному правительством органу будет каким-то раскрытием коммерческой тайны. Если речь идёт об интересах пассажиров, а, в конечном счёте, безопасности нахождения в зарубежных поездках, то, конечно же, ни о какой коммерческой тайне, под сурдинку которой могут быть проведены и вывод активов, и другие непланируемые действия, с которыми сейчас разбираются следственные органы», – сказал он.

Если будет обнаружено ухудшение финансового состояния, «должно быть подключение соответствующих мер как по приостановке лицензии, приостановке продажи билетов, иных мер, но и включения тех механизмов внутриотраслевых, которые обеспечивают бесперебойное обслуживание пассажиров», говорил **Соколов**.

### РИА НОВОСТИ; 2017.10.19; «АВРОРА» ГОТОВА ПРИНЯТЬ НА РАБОТУ БЫВШИХ СОТРУДНИКОВ «ВИМ-АВИА»

Авиакомпания «Аврора» готова принять на работу сотрудников «ВИМ-Авиа», находящейся в тяжелом финансовом положении, однако пока заявлений от них не поступало, сообщила в четверг РИА Новости пресс-секретарь единого дальневосточного перевозчика Татьяна Козырева.

«Сейчас в банке данных «Авроры» есть вакансии инженера по эксплуатации воздушного судна, командира воздушного судна DНС-8 и авиатехника для работы в Южно-Сахалинске. Авиакомпания готова рассмотреть всех кандидатов на данные вакансии», – сообщила Козырева.

В «Авроре» рассказали, что компания готова оплатить проезд к месту работы, а также частично компенсировать затраты на аренду жилья.

Ранее **Росавиаци**я сообщала, что сосредоточена на содействии в трудоустройстве летного, кабинного и инженерно-технического состава «ВИМ-Авиа», соответствующие запросы о наличии свободных вакансий направлены более чем в 90 авиапредприятий страны, включая организации московского авиационного узла.

Накануне на сайте ведомства опубликовали список более 20 перевозчиков, аэропортов и других авиапредприятий, в которых есть свыше 900 вакансий среди летного состава, бортпроводников, инженерно-технического персонала и других служб.

В конце сентября несколько десятков тысяч клиентов «ВИМ-Авиа» как в РФ, так и за рубежом столкнулись с массовыми задержками рейсов из-за финансовых проблем перевозчика. Общая кредиторская задолженность компании, по данным **Росавиаци**и, составляет около 10 миллиардов рублей, из которых около 7 миллиардов – перед кредитными организациями, лизингодателями, аэропортами и топливозаправочными комплексами.

Вице-премьер РФ Аркадий **Дворкович** 17 октября говорил, что «ВИМ-Авиа» будет обанкрочена, если не найдется инвестор.

**Министр транспорта РФ** Максим **Соколов** заявлял, что «ВИМ-Авиа» может выполнить еще несколько рейсов после 15 октября, однако в целом активная летная деятельность перевозчика будет свернута. По его словам, **Минтранс** огласит свою позицию по судьбе сертификата эксплуатанта компании после завершения ее перевозок.

### ПРАЙМ; 2017.10.19; ПРЕДСТАВИТЕЛЬ «ВИМ-АВИА» НЕ ЯВИЛСЯ НА СЛУШАНИЕ ПО ИСКУ ПАССАЖИРОВ

Представитель авиакомпании «ВИМ-Авиа» не явился в Подольский городской суд Подмосковья на заседание по иску пассажиров, пострадавших из-за задержек рейсов, сообщил РИА Новости адвокат Алексей Михальчик.

«Представитель авиакомпании в суд не явился. Судья провела беседу сторон и назначила предварительные слушания по делу на 8 ноября», – сказал он.

Адвокат отметил, что попросил суд принять обеспечительные меры. «Мы попросили суд наложить арест на расчетный счет авиакомпании в рамках заявленных требований – 869 тысяч рублей. Суд пока не принял решение», – пояснил Михальчик.

Истцами являются родители с ребенком, которые сутки провели в аэропорту. Ситуация осложнялась тем, что мать страдает серьезной болезнью и вынуждена принимать редкие и дорогостоящие лекарства. Когда они стали заканчиваться, они подняли панику, и через сутки их отправили домой.

По мнению Михальчика, положение людей было «серьезным и травмирующим», поэтому они решили обратиться в суд. Адвокат настаивает на компенсации морального ущерба в размере 150 тысяч рублей и ущерба в рамках Монреальской конвенции, к которой присоединилась Россия, на сумму 719 тысяч рублей.

Ситуация с вылетом рейсов «ВИМ-Авиа» обострилась 23 сентября из-за долгов. Общая кредиторская задолженность компании составляет около 10 миллиардов рублей. С проблемами столкнулись несколько десятков тысяч клиентов перевозчика как в РФ, так и за рубежом.

К вывозу пассажиров под контролем **Минтранса** и **Росавиаци**и подключились другие авиакомпании. **Министр транспорта РФ** Максим **Соколов** заявлял, что «ВИМ-Авиа» может выполнить еще несколько рейсов после 15 октября, однако в целом активная летная деятельность перевозчика будет свернута.

### РБК ВОЛОГОДСКАЯ ОБЛАСТЬ; ЕВГЕНИЯ ВАСИЛЬЕВА; 2017.10.19; ВОЛОГОДСКИЕ ДОРОГИ ВЕТШАЮТ БЫСТРЕЕ, ЧЕМ РЕМОНТИРУЮТСЯ

Накануне ещё 30 км федеральной трассы Вологда – Новая Ладога были признаны несоответствующими требованиям безопасности – допустимая скорость автотранспорта здесь ограничена до 50 км/ч.

Необходимость установки знаков, временно ограничивающих движение на участке трассы Вологда – Новая Ладога от 125 километра (Череповец) до поворота к поселку Хохлово (156 километр) начальник отдела организации работ по содержанию и сохранности автомобильных дорог управления дорог «Холмогоры» Сергей Ручьёв обосновал тем, что колейность и дефекты больше допустимых. Таков результат диагностики, проведённой в августе этого года.

А в июле аналогичные ограничения были введены для 11 километров той же трассы от посёлка Шексна в сторону Череповца.

В прошлом году депутаты ЗСО из-за повышенной колейности принимали решение о введении ограничения скорости до 60 км/ч на значительном протяжении федеральной трассы от Шексны до границы Вологодского района. Справедливости ради надо отметить, что сейчас там ведёт работы дорожно-строительная компания «ВАД».

Именно «ВАД» в начале октября сдавал главе **Росавтодор**а Роману **Старовойт**у и губернатору Олегу Кувшинникову капитально отремонтированный 14-километровый участок дороги Вологда – Тихвин (в федеральной классификации Р-21 «Кола»).

14 против минимум 40-ка – нехитрый подсчёт показывает, что пока темпы ремонта и строительства дорог (даже федеральных) в регионе отстают от скорости их ветшания.

Правда и губернатор, и глава **Росавтодор**а обещают «ускорить» ремонты и строительство дорог в 2018 году. Если верить пресс-службе областного правительства, **Роман Старовойт**, пообещал, что к концу 2018 года дорожники приведут в нормативное состояние все федеральные автодороги, в том числе в Вологодской области.

Деньги на дороги, кажется, есть. Стоимость подрядов того же «ВАД» на вологодских дорогах, ради которых он даже сменил налоговую «прописку», теперь составляет около 13,5 млрд рублей. А ежегодные отчисления в региональный дорожный фонд, по словам губернатора области, увеличились до 5,5 млрд рублей.

### ИНТЕРФАКС; 2017.10.19; ЛАВРОВ УКАЗАЛ НА ДОСТИЖЕНИЯ В РАЗРАБОТКЕ МАСШТАБНОГО СОВМЕСТНОГО ТРАНСПОРТНОГО ПЛАНА МЕЖДУ СТРАНАМИ СБЕР

Глава МИД РФ Сергей Лавров констатировал прогресс в развитии транспортного сообщения между странами Совета Баренцева/Евроарктического региона (СБЕР).

«По итогам встречи министров транспорта здесь же в прошлом году достигнут прогресс в разработке масштабного Совместного транспортного плана, предусматривающего формирование в Баренцевом регионе 16 трансграничных коридоров железнодорожного, автомобильного и морского видов сообщения. Семь из них проходят по территории России», – сказал С.Лавров, открывая заседание СБЕР в четверг в Архангельске.

«Предусматривается также развитие сети авиасообщения на севере Европы с задействованием аэропортов Архангельска, Мурманска, Киркенеса, Тромсё», – добавил он.

Министр подчеркнул, что «значимым достижением стало завершение в сентябре этого года реконструкции дороги «Кола» на участке «Мурманск-Никель-Киркенес».

По словам С.Лаврова, развитие туризма также является перспективным направлением для сотрудничества, «что позволит привлекать инвестиции и создавать новые рабочие места».

Глава МИД РФ добавил, что в рамках заседания СБЕР планируется одобрить новую редакцию Плана для Баренцева сотрудничества в связи с изменением климата.

### ИНТЕРФАКС; 2017.10.19; ПРАВИТЕЛЬСТВО ПРЕДЛОЖИЛО ПОВЫСИТЬ ШТРАФЫ ЗА НЕПЛАТЕЖИ В СИСТЕМЕ «ПЛАТОН» ДО 20 ТЫС. РУБ

Правительство РФ внесло в Госдуму законопроект, который предлагает повысить штрафы за неуплату в системе «Платон» до 20 тыс. рублей. Соответствующий проект закона размещен в четверг в базе законодательной деятельности нижней палаты парламента РФ.

Предлагается повысить штраф в четыре раза – с 5 до 20 тыс. рублей (ст. 12.21.3 КоАП РФ).

Кроме того, нарушителя смогут привлечь к ответственности в течение шести месяцев, а не двух, как сейчас.

В пояснительной записке отмечается, что предлагаемое увеличение штрафа за нарушение законодательства РФ о взимании платы предусматривается не в качестве фискальной функции, а служит для стимулирования владельцев (собственников) транспортных средств к соблюдению законодательства РФ.

Установление штрафа в размере менее 20 тыс. рублей не приведет к необходимому результату, считают разработчики.

Также в проекте предлагается передать **Ространснадзор**у полномочия Госавтоинспекции по рассмотрению дел об административных нарушениях по «Платону», которые были зафиксированы работающими в автоматическом режиме спецсредствами фото– и видеосъемки.

Вместе с тем реализация передаваемых полномочий будет осуществляться без увеличения штатной численности **Ространснадзор**а путем оптимизации его структуры, говорится в пояснительной записке. На реализацию таких полномочий предлагается направить 150 сотрудников **Ространснадзор**а.

### АГЕНТСТВО МОСКВА; 2017.10.19; МИНТРАНС РФ ПОДГОТОВИЛ ИЗМЕНЕНИЯ В ПОРЯДОК ОСУЩЕСТВЛЕНИЯ ВЕСОВОГО И ГАБАРИТНОГО КОНТРОЛЯ ТРАНСПОРТА

**Министерство транспорта** РФ подготовило изменения в порядок осуществления весового и габаритного контроля транспортных средств, сообщили в пресс-службе ведомства.

«**Министерство транспорта** РФ подготовило изменения в порядок осуществления весового и габаритного контроля транспортных средств. Проект приказа **Минтранса** России вводит институт автоматического весогабаритного контроля транспортных средств», – говорится в сообщении.

В пресс-службе пояснили, что в проекте приказа уточнены требования к обустройству стационарных и передвижных пунктов весогабаритного контроля. Предусмотрено наличие переходно-скоростных либо остановочных полос, блокирующих устройств для задержанных транспортных средств. Пункты контроля должны быть оборудованы техническими средствами для копирования и сканирования документов, а также средствами для определения географических координат. Также введено обязательное условие информирования водителей транспортных средств о фактах превышения допустимых весогабаритных параметров при проезде пунктов весогабаритного контроля.

«Кроме того, проект приказа уточняет процедуру и виды контроля: визуальный, инструментальный, документальный, а также условия определения габаритов транспортных средств и признаки превышения весогабаритных параметров», – отметили в пресс-службе.

В пресс-службе добавили, что в настоящее время проект приказа размещен в соответствии с законодательством Российской Федерации на федеральном портале проектов нормативных правовых актов в целях публичного обсуждения.

### ТАСС; 2017.10.19; ЗАМГЛАВЫ МИНТРАНСА: ИНФРАСТРУКТУРА «ПЛАТОНА» ПОМОЖЕТ В БОРЬБЕ С НЕЗАКОННЫМИ СВАЛКАМИ

Система взимания платы с большегрузов «Платон» поможет в борьбе с незаконными свалками посредством контроля за мусоровозами, сообщил ТАСС первый заместитель **министра транспорта** РФ Евгений **Дитрих**.

«Использование имеющейся инфраструктуры государственной системы «Платон» для контроля за перевозчиками твердых коммунальных отходов обеспечит экономию бюджетных средств», – прокомментировал он.

Замминистра отметил, что на большинстве мусоровозов уже установлены бортовые устройства «Платона». «Использование данных госсистемы позволит обеспечить контроль за перемещением отходов в кратчайшие сроки, что особенно важно для жителей городских агломераций», – добавил **Дитрих**.

Координатор проекта ОНФ «Генеральная уборка» Дмитрий Миронов также считает, что инициатива, согласно которой система «Платон» будет отслеживать движение мусоровозов, действительно поможет в упреждении случаев появления незаконных свалок. «Мы считаем, что усиление государственного контроля за перевозчиками мусора необходимо, так как нередки случаи, когда большегрузы вываливают мусор «мимо полигонов», в результате чего образовываются огромные нелегальные свалки», – пояснил он.

Кроме того, с помощью карты проекта «Генеральная уборка» уже сегодня можно контролировать процесс образования стихийных свалок, сказал Миронов.

Проект ОНФ «Генеральная уборка» был запущен в конце января 2017 года в связи с началом в России Года экологии. В рамках проекта работает сетевой ресурс «Интерактивная карта свалок», на котором граждане могут самостоятельно отметить места, где, по их мнению, действуют нелегальные свалки. На основе поступивших сигналов коммунальные службы при содействии ОНФ проверяют информацию и принимают меры по ликвидации выявленных незаконных мусорных полигонов.

 «Платон» – государственная система взимания платы в счет возмещения вреда, причиняемого автомобильным дорогам общего пользования федерального значения транспортными средствами, имеющими разрешенную максимальную массу свыше 12 т. Введена на территории России с 15 ноября 2015 года. Тариф «Платона» с 15 апреля составляет 1,9 рубля за км.

### АГЕНТСТВО МОСКВА; 2017.10.19; ГЛАВА КОМИТЕТА ГОСДУМЫ ПОДДЕРЖАЛ ПОВЫШЕНИЕ ШТРАФОВ ДЛЯ АВТОВЛАДЕЛЬЦЕВ ЗА НАРУШЕНИЕ ПДД НА Ж/Д ПЕРЕЕЗДАХ

Глава думского комитета по транспорту и строительству Евгений Москвичев поддерживает повышение штрафов для автовладельцев за нарушения правил дорожного движения на железнодорожных переездах, однако для этого нужно утвердить программу по строительству путепроводов разных уровней над железнодорожными переездами. Об этом он сказал Агентству городских новостей «Москва».

«На железнодорожных переездах я бы сделал больше (штрафы – прим. Агентства «Москва»), но прежде, чем делать больше, мы этот вопрос также будем рассматривать, нужно на территории России утвердить программу по строительству путепроводов на железнодорожных магистралях на разных уровнях. Мы считаем, что там где железнодорожные переезды закрываются на три и более раз в час, то надо срочно делать путепроводы разных уровней», – сказал Е.Москвичев.

Депутат отметил, что строительство таких путепроводов необходимо делать по типовым проектам. «Это небольшие деньги в масштабе России, но делать их нужно по единому типовому проекту **Минтранса** России», – заключил он.

Ранее СМИ сообщали, что **Федеральная служба по надзору в сфере транспорта** (**Ространснадзор**) предлагает ввести для автовладельцев штрафы до 300 тыс. руб. за нарушения правил дорожного движения на железнодорожных переездах. Такое предложение прозвучало на выездном заседании коллегии совместно с заседанием Общественного совета при **Ространснадзор**е от руководителя ведомства Виктора Басаргина.

### ИНТЕРФАКС; 2017.10.19; РОСАВТОДОР ОТКРЫЛ ПОСЛЕ РЕКОНСТРУКЦИИ 13 КМ ФЕДЕРАЛЬНОЙ АВТОДОРОГИ А-370 «УССУРИ»

Участок трассы А-370 «Уссури» протяженностью 13 километров открыт после реконструкции в Дальнереченском районе Приморского края, говорится в сообщении межрегиональной дирекции по дорожному строительству в Дальневосточном регионе (ФКУ ДСД «Дальний Восток» **Росавтодор**а).

Участок расположен с 355-го по 366-й км федеральной автомобильной дороги А-370 «Уссури» Хабаровск-Владивосток.

Новый объект соответствует параметрам второй категории дороги с асфальтобетонным покрытием и шириной проезжей части 7,5 метра, при этом пропускная способность участка увеличилась вдвое – с 6 тыс. до 14 тыс. автомобилей в сутки.

В ходе реконструкции на объекте построены 17 водопропускных труб и два моста.

Кроме того, в рамках опытно-экспериментального внедрения на 500-метровом участке уложен нижний слой основания из щебеночной смеси, обработанной цементом с применением ресайклера (машина для холодного рециклирования дорожных одежд – ИФ).

В сообщении отмечается, что в 2017 году ФКУ ДСД «Дальний Восток» планирует ввести в эксплуатацию семь объектов общей протяженностью около 86 км на территории Приморского края, Якутии, Амурской и Магаданской областей. Три объекта общей протяженностью более 31 км уже сданы.

### ТАСС; 2017.10.19; БОЛЕЕ 400 МЛРД РУБЛЕЙ ВЫДЕЛЕНО НА СТРОИТЕЛЬСТВО ДОРОГ В МОСКВЕ В 2018-2020 ГОДАХ

Более 400 млрд рублей предусмотрено в Адресной инвестиционной программе (АИП) города Москвы на строительство улично-дорожной сети в 2018-2020 гг. Об этом сообщила в четверг пресс-служба Департамента строительства столицы.

«Департаменту строительства Москвы выделено 404,6 млрд рублей в АИП города Москвы на строительство объектов улично– дорожной сети в 2018-2020 гг., – приводит пресс-служба слова руководителя ведомства Андрея Бочкарева. – За этот период мы должны построить 201 км дорог, 79 искусственных сооружений и 42 внеуличных пешеходных перехода».

По данным пресс-службы, в предстоящий период будет продолжена реконструкция Калужского шоссе до Центральной кольцевой автодороги и строительство дороги Солнцево – Бутово – Видное, завершится основной объем работ по строительству Северо-западной и Северо-восточной хорд, Южной рокады.

Кроме того, будет завершено строительство транспортных объектов для обслуживания территории бывшей промышленной зоны «ЗИЛ» и административно-делового центра в Коммунарке в Новой Москве. «Предстоит строительство Южного и Северного дублеров Кутузовского проспекта, реализация локальных мероприятий для обеспечения поперечных связей между районами, разделенными железнодорожными путями», – добавил Бочкарев.

### ТАСС; 2017.10.19; ФЕДЕРАЛЬНЫЙ ГРАНТ НА ЧЕТВЕРТЫЙ МОСТ В НОВОСИБИРСКЕ ПЛАНИРУЕТСЯ ВЫДЕЛЯТЬ ПОЭТАПНО

Федеральный грант в размере 26 млрд рублей на строительство 4-го моста в Новосибирске планируется выделять в 2018 году поэтапно, сообщил в четверг журналистам врио губернатора Новосибирской области Андрей Травников. Ранее сообщалось, что выделение гранта может задержаться на год.

«В доходную часть планируемых бюджетов включаются только подтвержденные данные. Эти гранты (три гранта на крупные инфраструктурные проекты – прим. ТАСС) формируются за счет системы «Платон», но объем поступлений на 2018 год пока не спрогнозирован. У нас есть подтверждение от **Минтранса** РФ – после подписания концессионного соглашения будет приниматься решение о поэтапном финансировании 4-го моста в 2018 году», – сказал Травников.

Как сообщалось ранее, соглашение на финансирование 4-го моста должно быть подписано с «Сибирской концессионной компанией» до 6 декабря 2017 года.

Вот вторник министр финансов и налоговой политики Новосибирской области Виталий Голубенко сообщил на бюджетных слушаниях, что, по данным **Минтранса** РФ, федеральное финансирование 4-го моста может сдвинуться на год.

Проект четвертого моста

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

Мост будет строиться на условиях концессии. Стоимость проекта определена в размере около 35 млрд рублей. Федеральный бюджет должен выделить на строительные работы 26 млрд рублей, 3,8 млрд рублей на подготовку площадки будет направлено из бюджета региона, остальное обеспечат средства концессионера. Под снос в месте строительства попадает около 300 объектов, 74 из них – жилые здания.

Чтобы обеспечить доход концессионера, проезд по мосту будет платным. Ранее региональные власти провели предварительный конкурс для инвесторов. Его победителем стала «Сибирская концессионная компания», принадлежащая дочерней структуре Газпромбанка.

### ТАСС; 2017.10.19; СТОИМОСТЬ ПРОЕЗДА ПО ТРАССЕ «САНКТ-ПЕТЕРБУРГ – МОСКВА» БУДЕТ ЗАВИСЕТЬ ОТ УЧАСТКА

Стоимость проезда по трассе М-11 между Санкт-Петербургом и Москвой будет зависеть от участка. Об этом в четверг сообщил журналистам председатель правления государственной компании «Российские автомобильные дороги» Сергей Кельбах.

«Тарифы из расчета 1,5 рублей за километр не изменились. Все, что декларировалось нами ранее. Безусловно, (цена будет зависеть от участков) под Петербургом, так и под Москвой тарифы, соответствующие мегаполису, несколько выше. На линейно-протяженном участке – обычный, стандартный, как на М4», – сказал он в рамках форума It's on road.

Ранее сообщалось, что проезд от Москвы до Санкт-Петербурга по новой автотрассе М-11, которая будет полностью введена в строй в 2018 году, займет не более 5,5 часа. Общая протяженность новой платной дороги составит 669 км, разрешенная скорость на ней будет 130 км/ч. Строительство дороги продолжается.

### РИА НОВОСТИ; 2017.10.19; НА КАМЧАТКЕ ЗАВЕРШИЛИ СТРОИТЕЛЬСТВО НОВОГО МОСТА

Строительство нового моста через реку Половинка во втором по значимости городе региона – Елизово завершено на Камчатке, сообщает пресс-служба краевого правительства.

Движение автотранспорта по новому мосту открыли накануне, на трассе четыре полосы дорожного движения шириной 18 метров и пешеходной зоной.

«Стройка была непростой. Два подрядчика ушли – не смогли справиться с этой задачей. Как итог – выпали из графика на восемь месяцев. В этом году на объект пришла компания «Устой М» и профессионально выполнила все запланированные работы. Хочу сказать огромное спасибо строителям, которые сделали этот мост, и всем дорожным службам. За прошедшие 10 лет мы отремонтировали и построили на Камчатке свыше 30 мостов. Эта работа, вроде, незаметная, но очень нужная сегодня жителям и города Елизова, и всей Камчатки», – цитирует пресс-служба слова губернатора края Владимира Илюхина.

Мостовой переход реконструировали за счет краевого бюджета. Общая протяженность участка реконструкции превысила 400 метров.

По словам главы Елизовского муниципального района Романа Василевского, «этот мост – не только связующая нить между двумя районами Елизова, но и между отдельными населенными пунктами».

### РБК; 2017.10.19; НА РЕМОНТ ДОРОГ В КРАСНОДАРЕ ДО 2025 ГОДА ВЫДЕЛЯТ 18 МЛРД РУБЛЕЙ

Объем финансирования на ремонт дорог Краснодара в 2017 – 2025 годах составит 18 млрд рублей, сообщает администрация краевого центра.

По данным городских властей, ежегодно на дороги кубанской столицы будут выделять по 2 млрд рублей. Из них 1 млрд рублей направят из федерального бюджета, 900 млн рублей – из краевого, еще 100 млн рублей – из местного.

«Перед нами была поставлена задача, в первую очередь, привести дорожную сеть Краснодара в хорошее состояние и обеспечить необходимый уровень безопасности дорожного движения, сократив число аварийно-опасных участков. На первом этапе, который включил 2017 и 2018 годы, запланированы преимущественно некапиталоемкие работы по содержанию, обустройству и ремонту дорожной сети. После 2018 года пройдут более сложные мероприятия – реконструкция и строительство новых дорог, – рассказал директор департамента строительства администрации Краснодара Максим Карпенко.

При оценке состояния дорожно-транспортной сети Краснодара было выявлено, что только 39% дорог соответствует нормативным требованиям. Благодаря произведенному в 2017 году ремонту к удовлетворительному состоянию приведены еще 5%, отмечает заместитель директора департамента строительства Борис Сухов. К концу 2018 года эта цифра должна составлять не менее 50%, а к 2025 – не менее 85%.

В настоящее время работы выполнены на сумму более 1,2 млрд рублей. На эти средства в кубанской столице полностью окончен ремонт 20 участков улиц, ждет своего завершения еще 21 участок. На пяти объектах, где есть небольшое отставание от графика.

С целью разгрузки дорожной сети в ноябре 2017г. планируется возобновить движение трамваем на Садовом мосту, а уже в декабре – открыть одну полосу для автомобилей.

Как сообщал РБК Юг, всего в 2017 году в Краснодаре должны были отремонтировать 53 участка городских магистралей. На 47 участках обновляют дорожное покрытие в рамках проекта «Безопасные и качественные дороги» **Минтранса** РФ, также планируется капитальный ремонт четырех объектов: подъездной дороги к п. Индустриальному, участков ул. Новороссийской, ул. Тургенева и ул. Восточно-Кругликовской.

Всего на эти цели городские власти планировали потратить 3,5 млрд рублей. Часть работ, в том числе на ул. Тургенева и на ул. Садовой продолжатся в 2018 году.

В мае 2017 года для этих целей доходы бюджета Краснодара увеличили на 2,3 млрд рублей – в основном за счет субсидий из краевого бюджета.

### ТАСС; 2017.10.19; ЕДИНЫЙ ТРАНСПОНДЕР С НОЯБРЯ НАЧНЕТ РАБОТАТЬ НА ПЛАТНЫХ ТРАССАХ ОТ ПЕТЕРБУРГА ДО РОСТОВА

Единый транспондер – устройство, которое позволяет осуществлять бесконтактную регистрацию и оплату проезда – с 1 ноября начнет работать на платных трассах от Санкт-Петербурга до Ростова. Об этом в четверг сообщил журналистам председатель правления государственной компании «Российские автомобильные дороги» Сергей Кельбах.

«Жители Санкт-Петербурга с транспондерами, с которыми они передвигаются здесь, могут спокойно доехать до Москвы, а затем от Москвы до Ростова, используя один, единый транспондер. Это знаковое событие... Мы планируем уже сейчас, с 1 ноября, поставить в тестовый режим (единый транспондер)», – сказал он.

Соответствующее соглашение, которое расширяет зону пользования транспондером единственной платной внутригородской дороги Петербурга – Западного скоростного диаметра – было подписано в четверг в рамках IV Международной конференции «Роль и место интеллектуальных транспортных систем в сети платных автомобильных дорог Российской Федерации. Современные тенденции развития» (It’s on road). В подписании участвовали государственная компания «Автодор», АО «Западный скоростной диаметр», а также ООО «Объединенные системы сбора оплаты» (платные дороги М-4 «Дон»).

С 1 сентября единый транспондер был запущен на участках автомобильных дорог М-3 «Украина», М-4 «Дон» и участке скоростной автомагистрали М-11 «Москва – Санкт-Петербург» в обход города Вышнего Волочка (Тверская область), а также на головном отрезке скоростной дороги М-11 от Москвы до Солнечногорска.

Реклама 13

Теперь к системе межоператорского взаимодействия, действующей на 700 км платных дорог, вошли почти 50 км Западного Скоростного Диаметра в Санкт-Петербурге.

### РИА НОВОСТИ; 2017.10.20; НА ПОГРАНИЧНОМ ОСТРОВЕ ПОД ХАБАРОВСКОМ ПРЕДЛОЖИЛИ СОЗДАТЬ ТРАНСПОРТНЫЙ УЗЕЛ

Остров Большой Уссурийский под Хабаровском, часть которого принадлежит Китаю, может развиваться не только как зона туризма и отдыха, но и как грузопассажирский узел Дальнего Востока, считает председатель хабаровского регионального отделения общественной организации «Опора России» Сергей Мазунин.

Часть острова Большой Уссурийский на Амуре под Хабаровском в 2008 году была передана Китаю по соглашению между руководством двух стран. Обе стороны планируют сделать территорию «Островом Дружбы» и развивать там туризм.

«Наряду с развитием острова Большой Уссурийский как туристско-рекреационной зоны, необходимо разрабатывать и концепцию по развитию его транспортного потенциала, так как на данный момент Хабаровский край не имеет полноценной приграничной транспортной инфраструктуры», – отмечает Мазунин, слова которого приводит Минвостокразвития РФ.

По его словам, на острове могут быть организованы выставочные площади, проводиться мероприятия регионального и международного уровня.

Предложения по развитию транспортного потенциала острова были представлены руководству «Опоры России» и в Минвостокразвития. Вопрос использования острова неоднократно обсуждался на форумах предпринимателей, на Восточном экономическом форуме сентябре этого года, а также вошел в доклад, представленный в рамках Госсовета во Владивостоке.

По итогам заседания президиума Госсовета президент России Владимир Путин поручил правительству страны к началу декабря представить предложения по созданию на государственной границе между Россией и Китаем грузопассажирского автомобильного пункта пропуска Большой Уссурийский.

### КОММЕРСАНТ; НАТАЛЬЯ СКОРЛЫГИНА; 2017.10.20; ДЕНЬГИ ПОВЕРНУТ НА ВОСТОК

ОАО РЖД оценило второй этап развития БАМа и Транссиба

Как выяснил “Ъ”, продолжение развития железнодорожной инфраструктуры на востоке России в 2019–2023 годах обойдется почти в 500 млрд руб. Это позволит магистралям Сибири и Дальнего Востока обслуживать грузовую базу в 178,7 млн тонн. Но последняя сильно зависит от реализации планов горнодобывающих предприятий, поэтому согласование финансово-экономических параметров проекта и определение источников средств откладывается. А источники “Ъ” уверяют, что для ОАО РЖД проект в принципе неокупаем и может быть реализован только с помощью госсубсидий или серьезного увеличения долга.

В **Минтрансе** 19 октября прошло совещание по второму этапу развития железнодорожной инфраструктуры Восточного полигона. В частности, обсуждался базовый сценарий развития БАМа и Транссиба на 2019–2023 годы. В ОАО РЖД не комментируют совещание, в **Минтрансе** обещают изучить представленные ОАО РЖД расчеты, «учитывая позитивный опыт реализации БАМ-1».

Источник, близкий к ОАО РЖД, рассказал, что представители монополии доложили о ходе текущих работ по модернизации БАМа и Транссиба, также обсуждались различные варианты выработки решений с учетом мнений грузоотправителей. «По итогам решили сформировать “дорожную карту” по дальнейшему развитию Восточного полигона»,– пояснил собеседник “Ъ”.

По оценке ОАО РЖД, инвестиции в БАМ-2 в 2019–2023 годах должны составить 493,2 млрд руб. Это позволит построить 1,5 тыс. км дополнительных главных путей, два разъезда, реконструировать 28 станций, обход Северомуйского тоннеля, электрифицировать участок Волочаевка–Комсомольск–Ванино и усилить устройства тягового электроснабжения на Транссибе. Этот проект рассчитан на грузовую базу в 178,7 млн тонн (сейчас около 94 млн тонн). Чтобы увеличить ее еще на 30 млн тонн, нужно дополнительно 330 млрд руб. на строительство 1 тыс. км.

Эти деньги должны пойти на главные пути и тоннели, дальнейшее усиление устройств тягового электроснабжения на Транссибе и строительство обходов на участке Уссурийск–Находка.

По оценке Института экономики и развития транспорта (ИЭРТ), прирост объемов вывоза полезных ископаемых с месторождений Восточного полигона к 2020 году составит 66,8 млн тонн к уровню 2012 года, а к 2025 году в зависимости от сценария – еще 47,9 млн или 59,9 млн тонн. Отклонения в прогнозах связаны с темпами развития Денисовского и Чульмаканского месторождений группы «Колмар» (22–24 млн тонн погрузки в 2025 году) и началом разработки Сугодинско-Огоджинского месторождения Огоджинской угольной компанией, входящей в «РТ-Глобальные ресурсы» (ноль или 10 млн тонн в 2025 году).

Работы по БАМу-2 начнутся уже в 2019 году путем приближения финансирования за счет ФНБ. В августе президент Владимир Путин поручил сдвинуть выделение последних 50 млрд руб. из ФНБ, предназначенных для развития полигона, с 2019 на 2018 год (в 2017 году должно быть выделено 100 млрд руб.).

Из 493 млрд руб., предусмотренных в базовом сценарии, 98 млрд руб. уйдут на мероприятия по расширению пропускной способности на участке Артышта–Тайшет, что позволит увеличить отправку кузнецкого угля в порты Дальнего Востока. Остальные средства должны быть вложены в инфраструктуру восточнее Тайшета. Аналогичные цифры были предусмотрены в проекте долгосрочной программы развития ОАО РЖД в базовом сценарии; в оптимистическом вложения должны составить 536 млрд руб.

Однако к экономической эффективности проекта остается масса вопросов. Источник “Ъ”, знакомый с расчетами ОАО РЖД, говорит, что при текущих параметрах она отрицательная, то есть окупаемость не может быть достигнута. В грузовую базу, поясняет собеседник “Ъ”, заложены слабо адаптированные предельные пожелания грузоотправителей.

Это, полагает источник “Ъ”, делает бессмысленными попытки ОАО РЖД уйти от механизма господдержки через прямые бюджетные субсидии только к экономически обоснованной индексации грузовых тарифов (см. “Ъ” от 10 октября) – тогда монополии придется серьезно увеличить задолженность с непонятными перспективами возврата. По мнению партнера практики «Инжиниринг» «НЭО-Центра» Алексея Ефанова, можно было бы попробовать привлечь к финансированию проекта Китай, который заинтересован в расширении грузовых коридоров для транспортировки грузов в Европу и в развитии российских угольных месторождений.

### ИНТЕРФАКС; 2017.10.19; РЖД ПРЕДЛАГАЮТ ПОВЫСИТЬ ТАРИФЫ НА ИНФРАСТРУКТУРУ ДЛЯ ПАССАЖИРСКИХ ПЕРЕВОЗОК В 2018 Г. НА 3,5%

ОАО «Российские железные дороги» предлагает повысить свои тарифы на предоставление инфраструктуры для пассажирских перевозок в дальнем следовании и пригородном сообщении в 2018 году на 3,5%.

«С целью (сокращения – ИФ) стоимости услуг для пользователей предлагается подход по снижению уровня ежегодной индексации на 0,5 процентного пункта от инфляции, то есть в размере 3,5%», – говорится в письме президента РЖД Олега Белозерова главе Федеральной антимонопольной службе РФ Игорю Артемьеву («Интерфакс» ознакомился с содержанием документа, датированного 13 октября).

«Это позволит за счет общего финансового результата РЖД снизить расходную нагрузку на пассажирский комплекс (в размере около 4,2 млрд руб.) и обеспечит экономию бюджетных средств», – отмечает топ-менеджер.

В соответствии с законодательством монополия направила регулятору необходимые документы и материалы для рассмотрения вопроса.

### ИНТЕРФАКС; 2017.10.19; РЖД ПРОСЯТ 4% БАЗОВОГО РОСТА ТАРИФОВ В 2018 Г. НА ВСЕ ГРУЗЫ, КРОМЕ «НЕФТЯНКИ», ОБЩИЙ НЕ ПРЕВЫСИТ 6%

ОАО «Российские железные дороги» предлагает в 2018 году проиндексировать грузовые тарифы на 4% на все грузы, за исключением нефтяных, а также для выхода на параметры роста «инфляция минус» – поднять базу расчета ставок за счет комплекса мер: с учетом ранее принятых решений это увеличит финансовую нагрузку на отправителей в среднем в пределах 6%, следует из письма президента РЖД Олега Белозерова главе Федеральной антимонопольной службе РФ Игорю Артемьеву («Интерфакс» ознакомился с содержанием документа, датированного 13 октября).

Как отмечает топ-менеджер, формулируя тарифную заявку, компания основывалась на том, что в РФ нужно опережающее развивать ж/д инфраструктуру: растут как объемы грузоперевозок, так и требования их отправителей к качеству услуг (включая скорость транспортировки, доставку в срок, оптимизацию сортировки вагонопотоков, их маршрутизацию). При этом предложения учитывают переход на долгосрочное (до 10 лет) тарифное регулирование в сфере грузовых железнодорожных перевозок с использованием с 2019 г. принципа «инфляция минус».

В этой связи монополия предлагает в 2018 г. не индексировать тарифы на перевозки нефтяных грузов, скорректировав систему понижающих коэффициентов в рамках «тарифного коридора», а на остальные грузы – поднять ставки на 4%. При этом компания подчеркивает, что с учетом отмены 2%-ной целевой надбавки, введенной на 2017 г. для финансирования капитального ремонта путей (и изымаемой из базы индексации по итогам года) фактический рост тарифной нагрузки в 2018 г. составит «всего на 2%». Соответственно, доходная база РЖД автоматически снизится на 2% по сравнению с текущей.

«Для перехода на долгосрочную индексацию с использованием принципа «инфляция минус» требуется сохранение инвестиционной надбавки в базе индексации тарифов. С этой целью предлагается установить в 2018 г. целевую надбавку в размере 1% – для улучшения состояния инфраструктуры железнодорожного транспорта в связи с возрастающим объемом перевозок», – также отмечает глава «Российских железных дорог».

Кроме того, в 2018 г. РЖД предлагают «предусмотреть дополнительную индексацию базовых тарифных ставок для компенсации затрат, возникающих в связи с изменением законодательства РФ, а также сохранения у (монополии – ИФ) части достигнутой экономии в 2017 г.». Последняя инициатива касается 19,1 млрд руб. (что «соответствует дополнительной индексации на 1,4%») и «позволит компании компенсировать потери, связанные со снижением в 2017 г. доходной ставки на 1,7% по отношению к плану в связи с ухудшением структуры перевозимых грузов».

Общий эффект от программы по оптимизации затрат в этом году оценивается примерно в 32,5 млрд руб., не считая снижения расходов на лизинг путевой техники и уменьшения ставки по налогу на имущество), уточняет О.Белозеров. Инициатива соответствует позиции Совета потребителей РЖД, подчеркивает он (идея перераспределения средств от оптимизации закреплена в протоколе декабрьского совещания у главы правительства РФ Дмитрия Медведева).

Что касается влияния поправок в федеральную нормативную базу, то свои расходы от этого монополия оценивает примерно в 21,9 млрд руб. (что соответствует индексации в размере 1,6%). Эта сумма складывается из нескольких составляющих: на 0,3% увеличится налог на недвижимое имущество (эффект – 7,8 млрд руб.), поднимутся акцизы на закупаемое дизельное топливо (4 млрд руб.), повысятся требования к транспортной безопасности (8,1 млрд. рублей), вырастет стоимость электроэнергии за счет инвестиционной надбавки к цене на мощность для вводимых энергоблоков (2 млрд руб.).

«В этих условиях суммарная тарифная нагрузка на грузоотправителей изменится не более чем на 6%», – говорится в письме. При этом, правда, О.Белозеров замечает, что переход на принцип «инфляция минус» с 2019 г. возможен лишь при сохранении федеральной льготы по налогу на имущество в отношении движимого и недвижимого имущества, а также отсутствии прироста акцизов и страховых взносов.

По словам директора по коммерческой деятельности «Российских железных дорог», главы центра фирменного транспортного обслуживания компании Алексея Шило, в среду подходы к формированию тарифов на 2018 г. обсуждались на встрече с заинтересованными сторонами. «Говорили, что мы в долгосрочной программе развития предусматриваем следующий подход: «очищаем» уровень тарифа от 2%, которые были даны (в 2017 г. – ИФ) на модернизацию и дополнительное усиление инфраструктуры, и предлагаем внести в тариф те изменения, которые оказывают внешнее воздействие на работу компании, например, изменения в законодательстве по налогообложению», – заявил он «Интерфаксу» в кулуарах заседания Совета по ж/д транспорту СНГ в четверг.

«По нашим расчетам, у нас общий рост уровня тарифов на следующий год не должен превышать 6%. А дальше мы предлагаем подход «инфляция минус 0,1%». Вот это мы вчера с коллегами обсуждали и общее мнение, как мне кажется, что все с этим подходом были согласны», – пояснил топ-менеджер логику руководства компании.

Точечные настройки, по словам А.Шило, в среду не обсуждались. «Это не предусматривалось пока, по крайней мере», – сказал он агентству. При этом, правда, он уточнил, что принципиально подход к решению тарифного вопроса не исключает вариативности.

### ТАСС; 2017.10.19; ЖЕЛЕЗНАЯ ДОРОГА «БЕЛКОМУР» ОБОЙДЕТСЯ В 330 МЛРД РУБ. С УЧЕТОМ КРЕДИТОВ

Строительство железной дороги «Белкомур», которая, согласно проекту, пройдет от Белого моря через Республику Коми до Урала, с учетом заемных средств оценивается в 330 млрд рублей. Об этом сообщил журналистам в четверг генеральный директор ОАО МК «Белкомур» Владимир Щелоков.

«Стоимость собственно проекта – 251,5 млрд рублей в ценах 2016 года. Если учитывать стоимость заемного капитала, который должен быть использован, – порядка 330 млрд рублей. Для государства это сложно реализуемо. Поэтому начиная с 2014 года мы пошли по пути государственно– частного партнерства и планируем реализовать этот проект через концессию», – сказал Щелоков.

Он напомнил, что 30 августа в Пекине состоялась презентация проекта перед китайскими инвесторами. «Мы сумели убедить китайских партнеров в том, что проект реализуем, интересен, и они готовы принимать участие в его реализации. Еще раз подтверждена позиция китайской стороны о готовности вложить 100% финансовых ресурсов для реализации проекта», – сказал Щелоков.

По его словам, после визита в Пекин в сентябре делегация китайских инвесторов, включая представителей компании Poly Group и китайского Эксимбанка, была в Москве. «Вместе с нашим участием были проведены переговоры в ВЭБе по поводу уже механизмов хеджирования и других вопросов, связанных с вопросами финансирования проекта», – сообщил Щелоков.

Он напомнил, что, согласно расчетам, строительство займет восемь лет. Если оно будет начато в 2018 году, то начиная с 2023 года по дороге можно будет везти грузы. К 2034 году дорога достигнет проектных объемов по перевозке – 35 млн тонн грузов в год, сказал Щелоков.

О проекте

Проект строительства новой железнодорожной магистрали «Белкомур» (Белое море – Коми – Урал) предполагает сокращение плеча доставки грузов с Урала и из Сибири к морским портам Архангельска до 850 км. Новая магистраль будет иметь стратегическое значение для России, поскольку свяжет Урал и Коми с незамерзающими портами Архангельска, Мурманска и Северной Европы.

В перспективе новая дорога обеспечит кратчайший путь в Северную Европу и регионы Сибири, Казахстана и Средней Азии, создавая хорошие условия для транзита грузов через Россию, и позволит рассматривать организацию внутренних и международных интермодальных перевозок (доставки грузов двумя или несколькими видами транспорта).

Инвестор – входящая в Poly Group китайская компания Poly International Holding Co., Ltd – готов вложить в «Белкомур» до 5,5 млрд долларов.

### ИНТЕРФАКС; 2017.10.19; РЖД ОТМЕЧАЕТ РЕЗКИЙ РОСТ ТРАНЗИТНЫХ КОНТЕЙНЕРНЫХ ПЕРЕВОЗОК В РАМКАХ КОРИДОРА «ПРИМОРЬЕ-1»

Дальневосточная железная дорога (ДВЖД, филиал ОАО «РЖД») в январе-сентябре 2017 года увеличила по сравнению с аналогичным периодом 2016 года объем международных перевозок в/из Китая на 40,9%, до 11,6 млн тонн.

В том числе, в январе-сентябре через железнодорожный переход Суйфэньхэ (Китай) – Гродеково (Приморский край) в транзитном сообщении проследовало 5 тыс. 984 TEU (эквивалент контейнера в 20-футовом эквиваленте), что выше показателя за аналогичный период 2016 года в 4,6 раза.

Всего по итогам 9 месяцев 2017 года через погранпереход Гродеково – Суйфэньхэ экспортировано 7,4 млн тонн грузов (рост на 27,6%), через погранпереход Махалино – Хуньчунь (Китай) экспортировано 2,1 млн тонн (рост на 66,3%).

Перевозки импортных грузов через пункт пропуска Гродеково увеличились на 59,4%, до 176 тыс. тонн.

Дальневосточная железная дорога проходит по территории шести субъектов РФ: Приморскому и Хабаровскому краям, Амурской и Сахалинской областям, Еврейской автономной области, Якутии.

### ТАСС; 2017.10.19; «СУММА» ХОЧЕТ КУПИТЬ ВЕСЬ ПАКЕТ РЖД В «ТРАНСКОНТЕЙНЕРЕ», ГОТОВА ИДТИ НА ОТКРЫТЫЙ КОНКУРС

Группа «Сумма» готова купить весь пакет ОАО «РЖД» в «Трансконтейнере». Об этом ТАСС в кулуарах Всемирного форума молодежи и студентов в Сочи сообщил председатель совета директоров группы «Сумма» Зиявудин Магомедов.

«Знаете, я так понимаю, выставляться будет 51%, мы хотим купить его», – сказал он.

Он также добавил, что «Сумма» готова участвовать в открытом конкурсе, если он будет объявлен. Отвечая на вопрос о том, готова ли группа участвовать в открытом конкурсе, если он будет объявлен, Магомедов сказал: «Будем».

Кроме того, «Сумма» при покупке пакета РЖД в «Трансконтейнере» может выставить оферту на доли других акционеров. «Наверное, надо будет делать оферту на все остальные акции тоже», – отметил Магомедов. По его словам, если группа будет претендовать на покупку доли РЖД в «Трансконтейнере», она должна будет предоставить другим акционерам возможность выйти из капитала компании.

Объединенной транспортно-логистической компании (ОТЛК, «дочка» РЖД) принадлежит 50% плюс 2 акции оператора. Группа Fesco (головная компания – ПАО «Дальневосточное морское пароходство», ДВМП), контролируемая «Суммой», владеет 25%. ЗАО «УК «Трансфингрупп» (управляет пенсионными резервами НПФ «Благосостояние», аффилированным с РЖД) принадлежит 24,5%.

 «Трансконтейнер» является ведущим российским оператором контейнерных интермодальных перевозок. «Трансконтейнер» располагает 45 собственными терминалами во всех грузообразующих центрах России, а также 19 железнодорожными терминалами в Казахстане (через совместное общество АО «Кедентранссервис», ведущего частного оператора сети железнодорожных терминалов в Казахстане) и управляет контейнерным терминалом «Добра» на границе Словакии и Украины. В собственности компании находится более 24 тыс. фитинговых платформ и около 64,5 тыс. крупнотоннажных контейнеров.

### ИНТЕРФАКС; 2017.10.19; МИНТРАНС РФ РАЗРАБОТАЛ ПРАВИЛА ВЗИМАНИЯ ИНВЕСТСБОРА В МОРПОРТАХ

**Министерство транспорта** РФ подготовило проект постановления правительства об утверждении порядка определения, взимания и применения нового инвестиционного сбора в морских портах.

Соответствующий документ опубликован в четверг на официальном интернет-портале правовой информации и в настоящее время проходит независимую антикоррупционную экспертизу.

Разработанные правила определяют размер, порядок взимания и применения инвестсбора, уточняют принципы формирования ставок нового сбора, а также контроль расходования средств, полученных от сбора на цели строительства или реконструкции российских морских портов.

Согласно документу, применение инвестбора в каждом морском порту рассчитывается индивидуально, с учетом выполнения инфраструктурной программы порта и совокупной нагрузки на потребителей его услуг в части уплаты портовых сборов. В частности, инвестиционный портовый сбор предполагается взимать в 13-14 высоко востребованных портах со значительным текущим или потенциально высоким уровнем грузооборота, при этом допускается установление сбора в иных портах в зависимости от складывающихся экономических условий, изменения конъюнктуры спроса и транспортных потоков.

Размер сбора в российских рублях определяется нормативным правовым актом федерального органа исполнительной власти в области транспорта на очередной календарный год и плановый период, составляющий два года, в срок до 1 ноября текущего года.

Инвестсбор взимается с российских и иностранных судовладельцев или уполномоченных ими лиц за заход судна в порт, выход судна из порта, а также транзит судна через акваторию морского порта.

Размер сбора определяется за единицу валовой вместимости судна и устанавливается в отношении находящихся в заграничном плавании российских и иностранных сухогрузных и наливных судов. При включении в программу порта объектов капитальных вложений, предназначенных для обслуживания пассажиров, сбор может быть также установлен в отношении пассажирских судов в заграничном плавании, а также паромов, работающих на линиях заграничного плавания. Для контейнеровозов, накатных и наплавных судов размер сбора рассчитывается с применением коэффициента 0,5.

Сбор не взимается с судов, повторно заходящих в порт, а также с российских судов рыбопромыслового флота, осуществляющих рейсы без захода в морские порты иностранных государств.

Как сообщалось, новый инвестиционный сбор в размере 25% может быть введен в российских морских портах начиная с 2019 года. Это нововведение может повысить доходы бюджета в 2019-2020 гг. на 6 млрд рублей ежегодно. Предполагается, что полномочиями по взиманию инвестсбора будет наделено ФГУП «**Росморпорт**» – предприятие должно обеспечить направление чистой прибыли в доход федерального бюджета. По словам зам**министра транспорта** Виктора **Олерск**ого, инвестсбор должен использоваться адресно, под конкретную программу, которая утверждается на правительственной комиссии по транспорту.

В июле президент РФ Владимир Путин подписал федеральный закон о внесении изменений в закон о морских портах, регулирующий отношения, связанные с созданием, развитием морских портов и осуществлением в них деятельности. В частности, поправки в закон о морских портах урегулировали возможность взимания нового инвестиционного сбора. Сбор планируется направить на строительство и реконструкцию объектов инфраструктуры морских портов, относящихся к объектам федеральной собственности.

### КОММЕРСАНТ; АНАСТАСИЯ ВЕДЕНЕЕВА; АНАТОЛИЙ ДЖУМАЙЛО; ЮРИЙ БАРСУКОВ; 2017.10.20; ЛЕДОКОЛЫ ЗАПЛУТАЛИ В ТУМАНЕ

Перспективы новых проектов для освоения Арктики остаются под вопросом

Государство снова заговорило об Арктике как о приоритете развития с акцентом на транспортной инфраструктуре и добыче полезных ископаемых. Ключевым элементом любых таких планов неизбежно становится Северный морской путь с перспективой круглогодичной навигации, в том числе в тяжелых ледовых условиях Восточной Арктики. Для реализации идеи потребуется новый флот как транспортных судов, так и мощных атомных ледоколов. Но перспективы их строительства остаются туманными. Частные инвесторы крупных ледокольных проектов сторонятся, в бюджете на них денег пока не предусмотрено. Более того, до сих пор неясно, а нужны ли эти проекты на обозримом этапе развития российской Арктики.

В конце августа правительство утвердило новую редакцию госпрограммы социально-экономического развития Арктики. На этот раз в ней появились не только проекты, но и деньги, хотя и довольно скромные: на развитие Севморпути (СМП) в 2018–2025 годах из бюджета выделят 35,4 млрд руб. Государство называет СМП «национальной транспортной магистралью», традиционно рассчитывая то на транзитный грузопоток из Азии в Европу (альтернатива маршруту через Суэцкий канал), то на вывоз добытого в Арктике сырья по Северному Ледовитому океану.

По сути, будущее СМП зависит от решения двух задач: наличия грузов на маршруте и возможности круглогодичной ледокольной проводки в Восточной Арктике. Западная часть СМП, от устья Енисея до Мурманска, с более легкой ледовой обстановкой освоена еще во времена СССР. Но Восточная Арктика проходима лишь несколько месяцев в году, летом и в начале осени; в остальное время для обеспечения навигации недостаточно имеющихся четырех атомных ледоколов ФГУП «Атомфлот» и менее мощных дизельных ледоколов «**Росморпорт**а».

Куда ведут грузопотоки

Грузопоток по СМП в последние годы растет: по данным **Минтранса**, в 2016 году он достиг рекордных 7,5 млн тонн, число ледокольных проводок удвоилось до 411. В Минобороны год назад оценивали свой грузопоток в 700 тыс. тонн. Но основным драйвером роста стали СПГ, нефть и уголь, хотя активные проекты – это Западная Арктика с вывозом сырья в основном в Европу. Ключевые грузоотправители – Новопортовское месторождение нефти «Газпром нефти», проект НОВАТЭКа «Ямал СПГ» (отгрузка СПГ начнется в ноябре), «Норникель» и «Востокуголь». Добычей нефти занимается и ЛУКОЙЛ, но отгрузка идет через терминал в Варандее на побережье Печорского моря. В Восточной Арктике добывающих проектов пока почти нет. Геологоразведку в устье Хатанги ведут «Роснефть» и ЛУКОЙЛ, у Polymetal, Kinross, Higland Gold и Millhouse – проекты по добыче золота на Чукотке, у «Ростеха» и группы ИСТ – лицензия в Якутии на Томторское редкоземельное месторождение.

Перспективы транзита по Севморпути участники рынка оценивают скептически.Как отмечает источник “Ъ”, навигация по СМП – всего два-четыре месяца, зависит от погоды и требует дорогостоящего ледокольного обеспечения. Кроме того, в мире нет крупных контейнеровозов с усиленным корпусом для работы в Арктике, отсутствуют попутные порты погрузки-выгрузки. Но глава «InfoLine-Аналитики» Михаил Бурмистров замечает, что Maersk до конца 2018 года введет семь контейнеровозов ледового класса вместимостью 3600 TEU для торговли с Россией, один из них может использоваться на СМП.

Основным драйвером грузопотоков СМП пока считается СПГ НОВАТЭКа, что признавал и глава «Атомфлота» Вячеслав Рукша (см. интервью с ним в “Ъ” от 29 сентября). В НОВАТЭКе на запрос “Ъ” не ответили, но глава и совладелец компании Леонид Михельсон сам называл порт Сабетта «локомотивом освоения СМП». Полная мощность «Ямала СПГ» – 16,5 млн тонн в год, к началу 2019 года НОВАТЭК планирует принять инвестрешение по второму проекту «Арктик СПГ-2» на Гыдане (французская Total заявила, что заинтересована в доле в проекте). Минприроды опубликовало в сентябре прогноз объемов вывоза сырья из акватории СМП до 2030 года. Основной грузопоток будет связан с перевозкой СПГ, нефти и угля, считают в ведомстве. По базовому сценарию (утвержденные проекты) к 2020 году грузопоток по СМП достигнет 25 млн тонн в год, а с учетом лицензионных обязательств и планов компаний – 40 млн тонн. В 2025 году эти прогнозы составляют 37 млн и 67 млн тонн, в 2030 году – 41 млн и 72 млн тонн соответственно.

Рост потребует строительства флота ледового класса. Пока такой есть у «Норникеля» – пять контейнеровозов и танкер класса Arc7. При этом с января по май приходится привлекать атомные ледоколы для прокладки каналов во льдах Енисейского залива, признают в компании. Но объемы вывоза «Норникеля» невелики (более 1 млн тонн), и роста не ожидается. Без атомных ледоколов могут работать Приразломное «Газпром нефти» и Варандей. «Совкомфлот» обслуживает их танкерами ледового класса Arc6 и дизельными ледоколами. Сырье «Ямала СПГ» будут вывозить газовозы «Совкомфлота» (в том числе класса Arc7), для проекта заказано 15 ледовых танкеров. О необходимости крупнотоннажного ледового флота говорили в «Востокугле», планировавшем привлекать атомные ледоколы.

Рудные проекты, видимо, не дадут большого прироста грузов. Гендиректор Региональной горнорудной компании (реализует проект Millhouse по освоению Баимского месторождения меди и золота на Чукотке) Виктор Кудинов говорит, что запуск производства запланирован на 2023 год, основным продуктом будет медный концентрат на экспорт в страны АТР через порт Певека. Но при выходе ГОКа на проектную мощность вывоз продукции составит около 1 млн тонн в год. Есть два сценария вывоза, говорит господин Кудинов: в навигационное окно (до пяти месяцев) или круглогодично с использованием ледоколов. «Мы обсуждаем с “Атомфлотом” возможности использования как существующих, так и строящихся ледоколов и возможные условия контрактов»,– замечает менеджер.

В «Совкомфлоте» полагают, что при ледокольной проводке суда ледового класса могут ходить по СМП круглогодично, но зимой эффективность таких перевозок будет невысока из-за малой скорости судов и серьезных расходов топлива. При этом восточный маршрут СМП – в Китай и страны Юго-Восточной Азии – считается премиальным для СПГ. Доставка грузов с Ямала в Японию – 16 дней, что в два раза быстрее, чем через Суэцкий канал. По оценке «Атомфлота», при круглогодичной загрузке восточной части СМП транспортные расходы при поставке в Японию на $30 на тонну ниже. Добавляет перспектив маршруту и идея НОВАТЭКа построить терминал для перегрузки СПГ на Камчатке с возможным созданием там хаба для спотовых продаж (см. “Ъ” от 2 августа).

«Лидер» на карандаше

Однако вопрос ледокольного обеспечения восточного маршрута далек от определенности. «Атомфлот» считает, что с учетом планов операторов проектов до 2020 года нужно четыре атомных ледокола (столько есть сейчас), в 2020–2023 годах – пять, затем до 2026 года – шесть и потом уже восемь. Входящий в Объединенную судостроительную корпорацию Балтзавод уже строит для ФГУП за 121,4 млрд руб. три ледокола проекта 22220 на 60 МВт (ЛК-60), их сдача планируется в 2019–2021 годах.

Но ЛК-60 будут эксплуатироваться в Западной Арктике, восточный маршрут они могут проходить только в летне-осенний период. «Атомфлот» ставит вопрос о необходимости сверхмощного ледокола «Лидер» для круглогодичной навигации по СМП, который мог бы проходить лед толщиной 2 м при коммерчески эффективной скорости 11–12 узлов. Кроме того, у ФГУП есть варианты строительства четырех ледоколов на СПГ (см. “Ъ” от 22 сентября). Но пока неизвестны ни точная стоимость «Лидеров» (предварительные оценки – от 70 млрд руб. за каждый), ни их возможное количество (теоретически может потребоваться до трех судов), ни источники финансирования строительства, ни верфь, которая сможет выполнить заказ. В бюджете таких денег нет, и в июне вице-премьер Дмитрий Рогозин поручил «Росатому» проработать привлечение частных средств для «Лидера».

Но вопрос завис: ключевые инвесторы добывающих проектов (и в том числе НОВАТЭК) до сих пор не выражали желания вкладываться в «Лидер» или гарантировать грузовую базу. Источник “Ъ” на рынке говорит, что «Росатом» изучал возможность строить «Лидер» на заемные средства. Но без гарантий грузоотправителей проект может оказаться в сложной ситуации, а НОВАТЭК не хочет тратиться на ледоколы, отмечает собеседник “Ъ”.

В «Росатоме» “Ъ” заявили, что решение по финансированию должно принять правительство: деньги на ледоколы всегда были бюджетные, поскольку государство формулировало задачи (развитие СМП, разработка месторождений, укрепление обороноспособности и т. д.). Сейчас готовится технический проект, идет обсуждение экономики. Если будут развиваться проекты с грузооборотом (не только НОВАТЭКа), то решение о строительстве будет принято, «только в такой последовательности, а не наоборот», подчеркнули в «Росатоме», добавив, что варианты финансирования могут быть разные. Так, у «Атомэнергомаша» уже есть меморандумы с голландскими компаниями: холдинг рассмотрит возможность их участия в «Лидере» и других судостроительных проектах. В Минэкономики говорят, что финансирование и сроки проекта не определены, поскольку Минпромторг не дал обосновывающих документов. В Минпромторге пояснили, что детали будут понятны после появления технического проекта и его «согласования с конечным бенефициаром», не уточнив, кто именно имеется в виду.

Ситуацию осложняет конкуренция между верфями: кроме указанных выше предприятий на «Лидер» уже претендует и недостроенная «Звезда» консорциума «Роснефти», «Роснефтегаза» и ГПБ. Глава ОСК Алексей Рахманов уточнил “Ъ”, что сейчас идет реконструкция Северной верфи, после которой она сможет реализовать даже такие масштабные проекты, как «Лидер», впрочем, признал он, традиционно строит атомные ледоколы Балтзавод, «Адмиралтейские верфи» также «имеют необходимые мощности и компетенции».

При этом, по данным “Ъ”, строительство ледоколов «держат на карандаше» как Дмитрий Рогозин, так и президент РФ. Источник в Кремле утверждает, что создание «Лидеров» и развитие СМП – во главе президентского невоенного списка арктических проектов. Но, как признают отраслевые топ-менеджеры, есть вопросы, без решения которых продвинуться дальше планов нельзя. Так, нужно строить серию как минимум из трех «Лидеров», но поиск частных инвесторов пока «в подвисшем состоянии». «Все (частные компании.– “Ъ”) считают проект слишком рискованным и не хотят тратить свои деньги»,– говорит источник “Ъ”.

Михаил Бурмистров согласен, что с учетом необходимости модернизации верфей, которые могут построить «Лидер» (Балтзавод, Северная верфь, керченский «Залив» группы «Ак Барс»), и неготовности проекта крайне сложно оценить его стоимость и сроки, поэтому «вопрос о частных инвестициях даже не может ставиться». По его мнению, вероятность того, что «Лидер» будет построен до 2025 года, фактически нулевая.

### КОММЕРСАНТ; АНАСТАСИЯ ВЕДЕНЕЕВА; 2017.10.20; «АРКТИКА – ЗОНА ВЫСОКОГО РИСКА, УТВЕРЖДАТЬ ЧТО-ТО НАВЕРНЯКА СЛОЖНО»

Идеи развития Севморпути в разное время связывали и с вывозом добываемых в Арктике полезных ископаемых, и с транзитом грузов между Азией и Европой. Почему рассчитывать на транзит не стоит, а прогнозировать объемы добычи сырья в Арктике на десять лет вперед рискованно, “Ъ” рассказал председатель правления и совладелец ПАО «Совфрахт» Дмитрий Пурим.

– Как вы видите объем грузооборота по Севморпути в ближайшие годы и в следующем десятилетии?

– В 2016 году объем перевозок через СМП составил 6,9 млн тонн, это рекорд последних лет. Драйверами стали крупные проекты – «Ямал СПГ», Новопортовское месторождение и другие. Есть мнение, что грузопоток в акватории СМП превысит 80 млн тонн к 2030 году, но оценивать такие заявления сейчас сложно. Мы в начале пути, большинство проектов в Арктике не имеют аналогов в силу уникальности региона. Можно строить прогнозы на базе мощностей новых предприятий, например только «Ямал СПГ» будет выпускать 16,5 млн тонн СПГ в год. Но Арктика – зона высокого риска, утверждать что-то наверняка сложно. В начале 2000-х эксперты утверждали, что к 2015 году перевозки по СМП составят 10 млн тонн в год. Сейчас для региона 2030 год – слишком длинный горизонт планирования.

В ближайшей перспективе в структуре грузопотока будут доминировать углеводороды. Также будут перевозиться грузы для строительства инфраструктуры, развития арктических территорий, повышения уровня жизни населения, обеспечения Минобороны. Контейнерные перевозки – дело далекого будущего. Сегодня в Арктике невозможно организовать полноценный линейный сервис из-за погодных ограничений. Мы понимаем, что контейнерная линия не сможет работать стабильно в климате российского Севера: сложная ледовая обстановка делает сроки доставки непрогнозируемыми, для большинства грузов в контейнерах низкие температуры неприемлемы. В конечном счете из-за высоких рисков страховщики откажутся работать с контейнерными перевозчиками в регионе, грузовладельцы, скорее, предпочтут более длинный, но более безопасный маршрут через Суэцкий канал.

– Сколько, по вашим оценкам, потребуется ледоколов и каких именно для обслуживания этого грузопотока по СМП?

– Российский флот насчитывает 40 ледоколов различной мощности и назначения, в 2016 году они обеспечили более 400 ледокольных проводок по СМП. Учитывая, что изменение площади льда в Арктике то увеличивается, то уменьшается, мы должны быть готовы к тому, что на северном маршруте будет регулярно требоваться ледовая проводка, и наращивать объемы флота.

Для круглогодичной навигации в Восточном секторе СМП необходимы атомные ледоколы двух типов: ледокол-лидер (110–130 МВт) и мелкосидящие ледоколы (около 40 МВт). Также полезны суда с двухосадочной конструкцией, которые могут быть использованы как в арктических водах, так и в устьях полярных рек. Если объем грузоперевозок вырастет до 80 млн тонн, потребуется увеличить ледокольный флот вдвое.

– Как вы оцениваете перспективы круглогодичной навигации по СМП в восточном направлении? Каковы должны быть предпосылки для запуска такого маршрута?

– Для реализации перспектив навигации в восточном направлении в первую очередь нужно решить задачу модернизации береговой инфраструктуры, причем как развития перевалочных мощностей, так и обеспечения безопасности мореплавания, наращивания ледокольного флота, группировки МЧС. Помимо этого, необходимо обеспечить регион недорогим доступным интернетом. Тогда восточное направление СМП будет развиваться.

– Будет ли грузовая база для проводок в тяжелых льдах с помощью ледокола-лидера?

– Ледокол, безусловно, необходим для обеспечения непрерывного транзита в интересах проектов добычи нефти, газа, угля и руды. Важно, чтобы его эксплуатация осуществлялась с учетом грузовой базы. Схема загрузки такого судна должна быть тщательно проработана. Есть прогнозы, что в течение десяти лет будут построены еще три ледокола подобного типа. Этот план рассчитан на шельфовые проекты по добыче углеводородов. Некоторые из них сдвигаются по срокам из-за западных санкций и ограничений по использованию иностранных технологий на арктическом шельфе РФ. Тем не менее нефтегазовые перевозки растут, эта тенденция сохранится, и модернизированный ледокольный флот нам будет необходим.

– Какие именно мощности (порты, аэропорты, навигационные объекты) СМП надо модернизировать?

– Крайне важная задача, которую мы сейчас ставим,– развитие ситуационного арктического центра в Архангельске на базе автоматизированной логистической системы управления морскими операциями в Арктике. Деятельность центра должна повысить безопасность работы транспортных средств в арктической зоне, обеспечить наглядность оперативной обстановки – трафика, грузов, этапов реализации крупных проектов,– оптимизировать процесс управления погрузочно-разгрузочными операциями, координировать логистику в Арктике для компаний–участников центра. Также важна гарантия высокой квалификации персонала – лоцманов, капитанов ледоколов, портовых операторов и других лиц, речь идет не только о профессиональных знаниях, но и об опыте работы в Арктике, об элементарной языковой подготовке.

Наконец, важно понимать, что растет антропогенная нагрузка на регион, необходимо обеспечивать сохранность хрупкой экосистемы Арктики. Еще с советских времен на арктическом побережье осталось много мусора, наша компания сейчас участвует в очистке побережья и вывозе этих отходов. Только за нынешний год мы перевезли почти 2 тыс. тонн грузов, загрязнявших Арктику, и планируем продолжать эти работы.

### REGNUM; АЛЕКСАНДР ШИМБЕРГ; 2017.10.19; ВЕРНУТЬ ФЛАГ РОССИИ НА ТОРГОВЫЙ ФЛОТ!

Девяносто два года назад, 25 октября 1925 года, со стапелей Балтийского судостроительного завода в Ленинграде сошли первые советские торговые суда «Григорий Зиновьев» и «Товарищ Сталин». Спуском на воду этих судов было положено начало советского торгового флота.

18 июля 1924 г. было организовано акционерное общество «Советский торговый флот» («Совторгфлот»), объединившее транспортные суда, принадлежавшие прежде различным наркоматам, ведомствам и акционерным обществам, в том числе смешанным, с участием иностранного капитала. Этим объединением были заложены основы централизованного управления морским транспортом как единой отраслью народного хозяйства. Было положено начало созданию инфраструктуры, включающей не только суда, но и порты, судоремонтные заводы, учебные заведения.

Во все годы существования Советского Союза морской торговый флот рассматривался как один из основных факторов обеспечения экономической и военной безопасности государства, а также как источник валютных поступлений.

После Великой Отечественной Войны, в первой послевоенной пятилетке, в нашей стране строили флот всего 3 завода: «Красное Сормово», Навашинский и Сретенский, а из зарубежных стран – предприятия Болгарии, Венгрии, Финляндии, КНР. В последующие годы к ним подключились Николаевский завод им. Носенко, Херсонский, Адмиралтейский, Морской завод в Севастополе, Гороховецкий, Северодвинский, Хабаровский, «Петрозавод» в Ленинграде и другие. За рубежом строились суда в верфях ГДР, Польской Народной Республики, Социалистической Федеративной Республике Югославия, Венгерской Народной Республике, Социалистической Республике Румыния, а также Англии, Австрии, Бельгии, Голландии, Дании, Италии, Японии и, особенно, Финляндии, где строился советский ледокольный флот.

Морской торговый флот постоянно пополнялся и в период 1971–1985 гг. интенсивно обновлялся. В этот период в состав флота ежегодно входило от 50 до 80 новых судов общим тоннажем от 0,7 до 1 млн. т. В результате к концу 1985 года морской торговый флот Советского Союза, состоящий из 1800 судов общим тоннажем 22,3 млн. т, занял пятое место в мире среди развитых судоходных стран. Этот период характеризует интенсивный этап качественного развития морского торгового флота. Суда, которые пополняли отечественный торговый флот в этот период, имели принципиально новые конструкции, устройства и механизмы.

С распадом СССР (из-за раздела территорий и собственности) была нарушена единая транспортная система бывшего государства, особенно ее морская составляющая. При разделе в Российской Федерации осталось лишь 10 из 16 морских пароходств с морским флотом общим количеством 798 единиц судов суммарным измещением около 10 млн. т. Большинство судов имело запредельный (20-летний) возраст.

«Сегодня Российская Федерация входит в топ 30–40 и по тоннажу, и по количеству», – такие данные привел, выступая на 10-м международном форуме «Транспортный потенциал», директор департамента государственной политики в области морского и речного транспорта **Министерства транспорта** РФ Виталий Клюев.

Почему российские суда стали ходить под иностранными флагами?

В 1973 году Министерство морского флота СССР попросило правительство разрешить ведомству приобретать за рубежом новые и подержанные суда по схеме долгосрочного лизинга или бербоут-чартера. Образование «Совкомфлота» стало результатом решения Совета Министров СССР от 23 марта 1973 года косвенно нарушить монополию внешней торговли и предоставить Министерству Морского флота СССР возможность приобретения новых и подержанных судов по схеме долгосрочного лизинга, так называемого бербоут-чартера

Иностранный банк давал советской стороне кредит на покупку судна, залогом служило приобретаемое имущество. После выплаты кредита судно уже полностью принадлежало покупателю. Данная схема позволяла расширить флот без использования государственных средств.

«Вплоть до конца 80-х банки соглашались на регистрацию бербоутных судов под советским флагом. Впоследствии, по причине невозможности для инобанков применять залоговое право на территории СССР, а затем и России, банки отказывали в кредитах, если их не удовлетворяла страна регистрации флага, а наиболее приемлемые условия можно было найти государствах «удобного» флага, – говорит Вадим Корнилов, генеральный директор «Совкомфлота» в 1991–1999 годах – Иностранные судовладельцы уже проторили дорожку туда – около 70% мирового тоннажа было зарегистрировано в офшорах (Либерия, Виргинские острова, Кипр, остров Мэн, Бермудские острова и т.д.). Регистрация компании на одно судно обходится там в несколько (3–5) тысяч долларов».

Тогда и было принято решение для покупки новых судов и соответствия праву тех стран, где оформлялся лизинг, регистрировать суда в иностранной юрисдикции.

«В 90-е годы политика правительства была такая, что порты надо развивать, а флот мы и за рубежом наймем, – напомнил директор департамента государственной политики в области морского и речного транспорта **Министерства транспорта** РФ Виталий Клюев. – По сей день последствия такого недальновидного подхода тех лет мы чувствуем».

Также Виталий Клюев отметил, что около 60% всего экспортно-импортного грузооборота Российской Федерации осуществляется морским транспортом, но только от 2% до 3% всего этого грузооборота обеспечивается судами под российским флагом. Все остальное перевозится судами под иностранными флагами.

«Советский Союз в судостроении делал упор на другие страны – это Польша, Германия, Болгария, Румыния. И те судостроительные мощности по гражданскому судостроению, которые и были в СССР, они ушли в другие республики, – подчеркнул В.Клюев. – И сейчас мы сильно зависим от того продукта, который производится судостроительной промышленностью, и сегодня это иностранный продукт».

Примерное соотношение по производству судов для СССР в период с 71 по 85 год было таково: отечественные заводы давали 35% судов, социалистические страны – 32,8%; западноевропейские страны и Япония 32,2%, то есть две трети всех закупаемых в СССР судов приходили из-за границы.

Как вернуть российский флаг на суда?

**Минтранс** принимает различные экономические меры стимулирования. «Раньше это называлось возврат судов под российских флаг, – сказал В.Клюев. – Сейчас возвращаться нечему, все эти суда старые или списанные. Поэтому для пополнения флота судов под российским флагом внесены изменения в федеральный закон 305-ФЗ от 2011 года «О поддержке судостроения и судоходства».

Принятые меры дают свои результаты. По словам В. Клюева, количество судов в международном реестре после принятия этого закона увеличилось почти в четыре раза. Более 100 судов в рамках этого закона было построено на российских верфях с последующей регистрацией под государственным флагом Российской Федерации. Но этого мало, хотя первый шаг сделан.

**Минтранс** РФ выступил со следующей инициативой: судам под иностранным флагом запретят перевозить грузы по Северному морскому пути на внутренних рейсах. Ведомство предлагает распространить понятие каботажа на Северный морской путь и тем самым заставить работающих в Арктике судовладельцев отказаться от флагов офшорных государств.

«Сегодня в Государственной думе находится законопроект, который предполагает, что суда, которые перевозят грузы, погруженные в акватории Северного морского пути, добытые на территории РФ, должны перевозиться судами под российским флагом. Мы надеемся, что до конца года этот вопрос решится», – сказал В. Клюев.

Читайте также: **Минтранс** заставит иностранные суда ходить по Севморпути под флагом России

Правительство РФ также предлагает внести поправки к проекту федерального закона о расширении понятия «каботаж» в Кодексе торгового мореплавания, сообщается на сайте кабмина.

Уточняется, что принятый Госдумой в первом чтении 13 января 2017 года законопроект предлагает понимать под каботажем перевозки и буксировку не только между российскими морскими портами, но и между морскими портами, другими местами погрузки и выгрузки в России или искусственными островами, установками и сооружениями на российском континентальном шельфе.

«Поправками к законопроекту предлагается установить, что перевозки и хранение углеводородного сырья и угля, погруженных на суда в акватории Северного морского пути, могут производиться исключительно с использованием судов, плавающих под государственным флагом Российской Федерации», – говорится на сайте кабмина.

Российский профессиональный союз моряков говорит о том, что изменения действующего российского законодательства требуются еще и для того, чтобы иностранный судовладелец обязательно регистрировал свои суда в Российском международном реестре судов или, по крайней мере, нанимал не менее 80% российских граждан в состав экипажа на борту судна.

Реализовав данные инициативы, страна сможет пополнить бюджет, ведь налоги с Виргинских и Бермудских островов вернутся в Россию, российские моряки получат больше рабочих мест, и у нас у всех будет больше поводов для гордости, наблюдая за заходом в российские порты судов под российским триколором.

### ВЕДОМОСТИ; АЛЕКСАНДР ВОРОБЬЕВ; 2017.10.20; ДЛЯ РОССИЙСКИХ САМОЛЕТОВ ПОЯВИТСЯ ЕЩЕ ОДНА ЛЬГОТА

Если флот отечественный, то для регулярных перевозок достаточно трех судов. Сейчас нужно восемь

Изменения в федеральные авиационные правила подготовил **Минтранс**: выполнять регулярные перевозки можно будет, имея в парке только три самолета, если они произведены в России. Об этом рассказали топ-менеджеры двух российских авиакомпаний и человек, близкий к **Минтрансу**. Сейчас по правилам для регулярных перевозок необходимо минимум восемь самолетов, с меньшим флотом можно выполнять только чартерные рейсы.

Изменения будут сделаны в интересах прежде всего новой авиакомпании «Азимут», говорят два собеседника. Хотя в целом это очередная мера в поддержку российского авиастроения, добавляют они. «Азимут» начал полеты 21 сентября, в парке у него четыре российских самолета Sukhoi SuperJet 100 (SSJ100), твердый контракт с Государственной транспортной лизинговой компанией предполагает поставку в лизинг 12 SSJ100.

«Указанные изменения будут введены в действие приказом **Минтранса**, который не подлежит согласованию с Минпромторгом. Они направлены на поддержку российских производителей авиационной техники и оцениваются нами положительно», – говорит представитель Минпромторга. Данные изменения в федеральные авиаправила находятся в завершающей стадии разработки, ответил представитель **Минтранса**.

«Это инициатива **Минтранса**. Изменениями смогут воспользоваться в будущем все новые авиакомпании, начинающие работу с российским парком, сейчас они важны только для «Азимута», – рассказал председатель совета директоров аэропорта «Внуково» и совладелец «Азимута» Виталий Ванцев (ему с Павлом Удодом принадлежит по 50% авиакомпании). «Логика изменений такова: региональных самолетов Embraer можно на рынке взять в лизинг сразу 20 шт., а российский авиапром не в состоянии быстро поставить восемь SSJ100 – нам надо стоять и терпеть убытки из-за того, что мы эксплуатируем российскую технику?» – продолжает Ванцев.

Еще четыре SSJ100 «Азимут» получит только в феврале – мае 2018 г., хотя все поставки могут быть выполнены на месяц-другой раньше графика, рассказал топ-менеджер «Азимута». «Гражданские самолеты Сухого» (входят в Объединенную авиастроительную корпорацию; ОАК) в 2015–2016 гг. поставляли менее 30 самолетов в год, в 2017–2018 гг. планируют поставить примерно по 35 судов, рассказывал в начале года президент ОАК Юрий Слюсарь.

«Азимут» базируется в Ростове-на-Дону, продает билеты из Ростова по семи направлениям («Внуково», Санкт-Петербург, Екатеринбург, Омск, Махачкала, Новосибирск, Самара), по два направления в продаже из Санкт-Петербурга, Москвы и Краснодара.

Перевод рейсов в разряд регулярных нужен для получения федеральных и региональных субсидий и для запуска самостоятельной продажи билетов, объясняет Ванцев. На чартерные рейсы перевозчик не имеет права продавать билеты пассажирам, но на сайте «Азимута» продаются билеты по всей его сети. Сейчас емкости «Азимута» продаются консолидатору «Випсервис», который перепродает билеты пассажирам, что для авиакомпании связано с дополнительными расходами, объяснил Ванцев. Билеты «Азимута» продаются через большое количество субагентов «Випсервиса», подтвердил гендиректор «Випсервиса» Дмитрий Горин.

Это третья инициатива по поддержке отечественного авиапрома, о которой стало известно с лета. Ранее **Минтранс** опубликовал приказ, по которому вновь создаваемая авиакомпания должна иметь в парке минимум три российских самолета. Правда, о новых проектах авиакомпаний пока не известно. В 2014–2017 гг. начали полеты три авиакомпании (см. инфографику). О самой кардинальной мере объявил Минпромторг: с 2019 г. планируется отменить режим временного ввоза иностранных самолетов, с них будет платиться пошлина (до 30% от стоимости).

«Вход на рынок эта мера серьезно облегчит, требование по восьми судам для регулярных рейсов было введено несколько лет назад и является весьма суровым», – говорит профессор ГосНИИ гражданской авиации Александр Фридлянд. Другое дело, что новые авиакомпании в России появляются достаточно редко, так как бизнес-среда в целом неблагоприятна для входа на этот рынок, добавляет эксперт.

### ИНТЕРФАКС; 2017.10.19; МИНТРАНС ПЛАНИРУЕТ РАСШИРИТЬ ПОЛНОМОЧИЯ ПО ЭКСПЛУАТАЦИИ СИСТЕМЫ ОБРАБОТКИ ДАННЫХ ПАССАЖИРОВ

**Минтранс** РФ планирует расширить полномочия по эксплуатации единой государственной информационной системы обеспечения транспортной безопасности (ЕГИС ОТБ).

Уведомление о начале подготовки соответствующих изменений в закон о транспортной безопасности опубликовано на госпортале regulation.gov.ru. В работе также участвуют МВД, Минкомсвязи и ФСБ.

ЕГИС ОТБ хранит и обрабатывает персональные данные пассажиров и экипажей транспортных средств. Система была разработана **Минтрансом** по поручению правительства несколько лет назад.

Цель нового законопроекта – «расширение полномочий **Минтранса**, ограниченных лишь созданием ЕГИС ОТБ, функциями по организации ее эксплуатации и дальнейшего развития», говорится в справке к документу. Он также призван уточнить порядок передачи персональных данных об авиапассажирах в связи с директивой Евросоюза, регулирующей использование странами ЕС записей регистрации пассажиров (PNR).

Европейский парламент принял упомянутую директиву в прошлом году. Ее суть в том, что европейские и иностранные авиакомпании в обязательном порядке должны передавать властям государств ЕС сведения о пассажирах своих рейсов, связывающих союз со странами за его пределами. Цель директивы – повышение эффективности борьбы с терроризмом и преступностью.

Закон, который готовит **Минтранс**, должен вступить в силу в декабре 2018 г., говорится в справке к нему.

### RNS; 2017.10.19; АЭРОПОРТЫ ПРОСЯТ ВЕРНУТЬ ЗОНЫ ДЛЯ КУРЕНИЯ

Международная ассоциация аэропортов (МАА) предлагает вернуться к обсуждению организации курительных комнат в аэропортах, рассказал RNS исполнительный директор МАА Сергей Никотин. С докладом о необходимости соответствующих изменений закон «Об охране здоровья граждан от воздействия окружающего табачного дыма и последствий потребления табака» ассоциация выступит на ближайшем координационном совете по законотворческой деятельности **Минтранса**.

«Разговор идет о внесении в 15-ФЗ изменений, разрешающих курение в специально оборудованных курительных комнатах, расположенных в терминалах аэровокзальных комплексов», – сказал он.

МАА заручилась поддержкой Российской ассоциации эксплуатантов воздушного транспорта (АЭВТ, объединяет авиаперевозчиков). «Члены АЭВТ поддерживают предлагаемую инициативу в целях предотвращения и минимизации случаев курения в запрещенных местах при условии соблюдения требований к расположению и техническому оснащению курительных комнат в зданиях аэропортов», – говорится в ответе АЭВТ, направленном МАА в августе (есть у RNS).

Сейчас курить на территории аэропорта разрешено в отведенных местах на привокзальной площади в удалении от входов в терминалы. Курительные комнаты были закрыты в 2013 году, после введения антитабачного закона. В 2015 году за возврат курительных комнат выступал аэропорт Шереметьево, инициировав проведение общественных слушаний на базе общественной палаты, но законодательных изменений не последовало.

Пассажиры все равно курят в туалетах, комнатах матери и ребенка, технических помещениях, а следствие этого – поток жалоб на задымленность помещений, эти жалобы составляют около 15% от общего числа, объясняет инициативу Никотин. Такое курение приводит к срабатыванию противопожарных систем, нарушает работу технических средств и коммуникаций, что существенно затрудняет работу аэропорта, указывает он. Также последствием ограничений может явиться агрессивное поведение пассажиров, в том числе, на борту пассажиров воздушного судна, считает Никотин, напоминая об инициативе авиакомпании «Победа» делать вынужденную остановку в ближайшем аэропорту и высаживать курящих на борту пассажиров. «Отсутствие курительных комнат в аэропортах, как очень важного дополнительного сервиса, ставит российские авиаузлы в невыгодное конкурентное положение в борьбе за транзитный пассажиропоток из Европы в Азию», – заключает он.

В пресс-службах Шереметьево и Внуково сообщили, что поддерживают внесение поправок. Внуково готово заново открыть курительные помещения в случае принятия законопроекта. «По всему аэропорту Внуково построены курительные комнаты с девятикратным обменом воздуха. Они до сих пор не демонтированы, в случае принятия законопроекта о возврате зон для курения в аэропорты мы готовы их открыть», – указали в пресс-службе. Шереметьево уже презентовал концепцию изолированных курительных комнат с непрозрачными стенами и мощными вентиляционными системами, напомнила представитель аэропорта Анна Захаренкова. В пресс-службе Домодедово отметили только, что знакомы с идеей.

В пресс-службе **Минтранса** предложили прокомментировать инициативу после обсуждения вопроса «всеми участниками заседания, а также причастными структурами».

### РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; ВЛАДИМИР ФЕДОСЕНКО; 2017.10.19; ПАССАЖИРЫ ЖЕЛАЮТ РАСПЛАТЫ

Пострадавшая семья судится с «ВИМ-Авиа»

В подольском городском суде Подмосковья начался процесс по первому иску пассажиров, пострадавших из-за задержек рейсов авиакомпании «ВИМ-Авиа».

Как пояснил корреспонденту «РГ» адвокат истца, в суд обратилась семья, которая по вине авиакомпании больше суток провела в зарубежном аэропорту. Причем с маленьким ребенком на руках.

К тому же у мамы ребенка, страдающей серьезной болезнью, в ожидании отложенного рейса закончилось очень редкое лекарство, без которого ей стало плохо.

Через сутки после настоятельной просьбы медиков эту семью все-таки отправили рейсом другой авиакомпании в Москву. Адвокат утверждает, что положение этой семьи было «серьезным и травмирующим не только морально, но и физически». По словам адвоката, в иске указана компенсация морального ущерба в размере 150 тысяч рублей. А в рамках Монреальской конвенции, к которой присоединилась Россия, ущерб указан на сумму 719 тысяч рублей. По мнению адвоката, положение людей было ужасным, поэтому они решили обратиться в суд.

Напомним, ситуация с вылетом рейсов «ВИМ-Авиа» обострилась 23 сентября из-за долгов авиакомпании. С проблемами столкнулись несколько десятков тысяч клиентов перевозчика как в РФ, так и за рубежом. Только за границей находились больше 30,6 тысячи российских туристов. С 25 сентября перевозчик прекратил выполнять чартерные рейсы из-за отсутствия денег. После этого следователи начали расследование в связи с хищениями средств пассажиров.

Приволжским следственным управлением на транспорте возбуждено уголовное дело по факту преднамеренного банкротства авиакомпании «ВИМ-Авиа». Об этом сообщил официальный представитель следственного ведомства Светлана Петренко. По данным СКР, «руководство компании совершенно сознательно убивало «ВИМ-Авиа». В СКР уверяют, что в 2016-2017 годах руководство «ВИМ-Авиа» «заключало явно невыгодные сделки, направленные на вывод активов за рубеж в пользу аффилированных организаций. Оно поручало бухгалтерам искажать отчетность компании для сокрытия высокой кредиторской задолженности». В СК сообщили, что в преступлении они подозревают «лиц из числа руководства и собственников» перевозчика. По ходатайству следователя суд отправил под домашний арест бывших генерального директора и главного бухгалтера «ВИМ-Авиа» Александра Кочнева и Екатерину Пантелееву.

Начальники и собственники авиакомпании, по версии следствия, давали указания или сами готовили договоры, которые «влекли огромные финансовые затраты и, как следствие, заведомо приводили к неспособности юридического лица в полном объеме удовлетворять требования кредиторов по денежным обязательствам».

По данным СКР, в некоторых договорах «ВИМ-Авиа» с иностранными компаниями не указывалась точная цена сделок, в результате выплаченные авиакомпанией суммы многократно увеличивались. Часть из этих договоров, по версии следствия, была направлена на то, чтобы вывести активы за рубеж в пользу аффилированных организаций.

### РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; НИНА ЕГОРШЕВА; 2017.10.20; ПРОЛЕТ С ПУТЕВКОЙ

Турбизнес намерен отделиться от авиакомпаний

После банкротства «ВИМ-Авиа» серьезные опасения были связаны с тем, что сорванный перевозчиком «стоп-кран» вызовет аналогичные банкротства и на туристическом рынке. Риск и правда был велик. Совокупные потери туроператоров, имевших чартерную перевозку на «ВИМ-Авиа», составили около 7 миллионов долларов.

Карточный домик на этот раз устоял. Хотя случаи, когда перевозчик становится причиной краха своего партнера, уже бывали. Именно из-за этого в 2014 году закрылся крупнейший туроператор «Лабиринт». Чтобы зависимость отрасли от авиакомпаний была не столь очевидной, турбизнес просит переписать законодательство, разграничив ответственность сторон.

Сейчас, если рейс чартерный, за перевозку отвечает турфирма, зафрахтовавшая самолет, а не сама авиакомпания. Соответственно, и волна гнева раздосадованных туристов, если вылет отменен или задерживается, обрушивается именно на турфирму. В истории с «ВИМ-Авиа» туроператорам, чтобы вернуть домой своих клиентов, пришлось повторно вносить деньги за билеты и размещать застрявших за рубежом туристов в отелях за свой счет. Хотя все чартерные рейсы до конца летнего сезона были полностью оплачены.

Конечно, тут можно возразить: туризм крайне зависим от цунами, землетрясений, терактов и прочих форс-мажоров. То есть, работая в этом бизнесе, туроператор должен осознавать все риски. В том числе связанные с банкротствами авиакомпаний. В конце концов именно туроператор продает туристу комплексную услугу с перелетом, проживанием и прочими радостями отдыхающего. С него и спрос. Однако этим, как отмечает президент Российского союза туриндустрии (РСТ) Сергей Шпилько, иногда пользуются недобросовестные партнеры. Все равно за все ответит туроператор.

Чего хочет турбизнес? В частности, прописать требования к перевозчикам предоставлять туроператорам авиабилеты туда-обратно до начала тура. Сергей Шпилько объясняет, что эта норма уже есть в туристическом законодательстве, но параллельно необходимо внести поправки в транспортное и авиационное законодательство.

По мнению отдельных экспертов, было бы правильным частично снять с туроператоров полную ответственность за чартеры. Но вряд ли это возможно, считает собеседник «Российской газеты». Слишком большая правка существующих законов в этом случае может потребоваться. Причем не только в части чартеров, но и в части регулярной перевозки.

«Основной смысл чартера: если ты зафрахтовал судно, то ты и несешь ответственность перед пассажиром. Неважно, говорим мы о морской, автобусной или железнодорожной перевозке. Именно поэтому, на мой взгляд, нельзя лишать туриста защиты и права требовать от туроператора оказания всех услуг, входящих в комплексный турпродукт», – говорит представитель Российского союза юристов Георгий Мохов.

Тем не менее, по мнению Мохова, необходимо усилить контроль за перевозчиками и обеспечить туроператорам возможность регресса, то есть взыскания с авиакомпаний своих убытков. Источником средств в этом случае может выступать специализированный фонд, в который будут «скидываться» все перевозчики.

Свои предложения турбизнес намерен внести до окончания общественной экспертизы поправок в закон о туризме.

### ИНТЕРФАКС; 2017.10.19; АЭРОФЛОТ ГОТОВ ТРУДОУСТРОИТЬ 337 ПИЛОТОВ, ВКЛЮЧАЯ КОМАНДИРОВ И ИНСТРУКТОРОВ

Авиакомпания «Аэрофлот» (MOEX: AFLT) в настоящее время готова трудоустроить 337 пилотов, включая командиров воздушного судна (КВС) и инструкторов, следует из обновленного реестра вакансий для работников «ВИМ-Авиа», опубликованного **Росавиаци**ей в четверг.

В реестре указано, что перевозчику требуются 127 КВС, 181 второй пилот и 29 пилотов-инструкторов.

Кроме того, «Аэрофлот» массово набирает бортпроводников (на эту должность открыто 249 вакансий) и инженерно-технический персонал (49 вакансий).

Ранее сообщалось, что **Росавиаци**я запросила 90 авиапредприятий о наличии вакансий для трудоустройства сотрудников «ВИМ-Авиа», которая из-за финансовых проблем вынуждена была приостановить деятельность в сентябре.

В июне глава «Аэрофлота» Виталий Савельев заявлял о массовом оттоке российских пилотов в Азию. Зарплата в азиатских авиакомпаниях, в частности в Китае, в валютном эквиваленте в 1,5-2 раза больше, объяснял топ-менеджер. После этого несколько российских авиакомпаний объявили о запуске программы стимулирования летного состава.

### ИНТЕРФАКС; 2017.10.19; РОСАВИАЦИЯ ОЖИДАЕТ ВВОДА РЕКОНСТРУИРОВАННОЙ ВПП В АЭРОПОРТУ «ХРАБРОВО» В ЯНВАРЕ 2018Г

Взлетно-посадочную полосу (ВПП) в аэропорту «Храброво» (Калининград) планируется ввести в эксплуатацию после реконструкции 4 января 2018 года, сообщил начальник управления аэропортовой деятельности **Федерального агентства воздушного транспорта** (**Росавиаци**я) Анатолий Пчелин журналистам в среду в Калининграде.

«Реконструкция аэродромного комплекса подходит к концу. Завершено удлинение взлетно-посадочной полосы. Смонтировано радиотехническое оборудование, завершается монтаж светосигнального и метеорологического оборудования. Полная строительная готовность полосы будет в ноябре этого года. Планируется с 4 января (2018 года – ИФ) ввести ее в эксплуатацию», – сказал А.Пчелин.

По словам представителя **Росавиаци**и, длина реконструированной полосы составит 3 тыс. 350 метров, она будет оборудована по требованиям второй категории ИКАО, что позволит принимать и выпускать воздушные суда в сложных метеоусловиях.

«В полном объеме реконструкция аэродромного комплекса будет завершена в марте 2018 года. Будет реконструированы две рулежные дорожки, построена одна новая скоростная, будут обеспечены 29 мест стоянок под расчетный тип воздушного судна А320», – добавил А.Пчелин.

Действующий с 15 марта 2017 года ежедневный режим «технологических окон» (промежутки времени, в течение которых аэропорт не принимает воздушные суда, в основном широкофюзеляжные самолеты), необходимый для проведения работ по реконструкции ВПП, планируется отменить в декабре текущего года.

Говоря о продолжающейся реконструкции аэровокзального комплекса, генеральный директор ООО «Новапорт» (владеет 60% АО «Аэропорт «Храброво») Сергей Рудаков отметил, что работы по второй очереди по-прежнему планируется завершить к концу марта 2018 года. «Основная задача – устранить отставание, которое допущено при строительстве первой очереди. Это локальные отставания от одного до трех месяцев. Мы работаем над их устранением», – отметил С.Рудаков.

Как сообщалось, по данным «Новапорта», реконструкция всего аэровокзального комплекса оценивается в 3,5 млрд рублей. Изначально планировалось, что первая очередь реконструкции завершится к началу мая 2017 года, однако объекты этой очереди начали функционировать лишь в июле.

Реконструкция ВПП ведется в рамках федеральной целевой программы развития Калининградской области. Общая стоимость проекта превышала 3,1 млрд рублей. Проект предусматривает усиление и удлинение взлетно-посадочной полосы с 2,5 тыс. м до 3,4 тыс. м, реконструкцию рулежных дорожек, укрепление и расширение перронов.

С 2014 года работы вело ООО «Стройновация» (входит в группу «Сумма» Зиявудина Магомедова). Осенью 2016 года **Росавиаци**я расторгла этот контракт. После расторжения правительство РФ увеличило его стоимость до 3,4 млрд рублей, а единственным исполнителем работ распоряжением правительства было определено московское ОАО «Центродорстрой» (MOEX: CDST).

Калининградский аэропорт был образован в 1945 году, с 1989 года является международным. В конце 2009 года образовано ЗАО «Аэропорт «Храброво». В настоящее время владельцами АО являются «Новапорт» (60%) и холдинг «Синдика» (40%).

### ИНТЕРФАКС; 2017.10.19; МИНФИН НЕ ПОДДЕРЖАЛ ОТМЕНУ ЛЬГОТЫ ПО НДС НА АЭРОПОРТОВЫЕ УСЛУГИ

Минфин РФ выступил против отмены льготы по НДС на аэропортовые услуги.

«Минфин не поддерживает отмену освобождения от обложения НДС реализации аэропортовых услуг», – сообщила пресс-служба ведомства.

За отмену льготы выступают операторы аэропортов, которые в настоящее время не могут возмещать налог на услуги поставщиков. Больше всего от этого страдают компании, активно инвестирующие в капстроительство и модернизацию аэропортов.

Инициативу поддерживал **Минтранс** РФ. Летом ведомство сообщало о старте разработки законопроекта, который позволил бы установить нулевую ставку НДС на аэропортовые услуги для международных рейсов и 18%-ную – для внутрироссийских. Предполагалось, что в случае одобрения закона правительством он вступит в силу в январе 2018 г.

### ИНТЕРФАКС; 2017.10.19; АВИАКОМПАНИЯ «АЗИМУТ» БУДЕТ ВЫПОЛНЯТЬ БОЛЕЕ 50% СВОИХ РЕЙСОВ ИЗ АЭРОПОРТОВОГО КОМПЛЕКСА «ПЛАТОВ»

Авиакомпания «Азимут» будет использовать аэропортовый комплекс «Платов» для выполнения более 50% своих рейсов, сообщается на сайте правительства Ростовской области.

Такое обязательство предусмотрено в соглашении о сотрудничестве в развитии пассажирских перевозок воздушным транспортом на территории Ростовской области, которое подписали губернатор региона Василий Голубев, гендиректор холдинга «Аэропорты регионов» Евгений Чудновский и гендиректор авиакомпании «Азимут» Павел Екжанов.

В документе определены критерии базового перевозчика, а ответственность по его обеспечению необходимой инфраструктурой берет на себя холдинг «Аэропорты регионов».

Строительство аэропорта «Платов» началось в 2014 году по поручению правительства страны, он должен обеспечить прием гостей Чемпионата мира по футболу 2018 года и заменить существующий аэропорт Ростова-на-Дону, который будет закрыт и в перспективе интегрирован в городскую застройку. Общая площадь нового комплекса составит более 86 тыс. кв. м, из них 50 тыс. займет пассажирский терминал. Расчетная пропускная способность аэропорта – 5 млн пассажиров в год.

Как сообщалось ранее, аэропортовый комплекс «Платов» будет введен в эксплуатацию в декабре 2017 года.

«Платов» станет первым в РФ аэропортовым проектом, который «с нуля» строит частный инвестор. Общий объем финансирования проекта составляет 47 млрд рублей, в том числе объем частных инвестиций -19 млрд рублей (собственные средства «Реновы», а также привлеченные у Газпромбанка (MOEX: GZPR)).

Авиакомпания «Азимут» – новый региональный авиаперевозчик, проект совладельца московского аэропорта «Внуково» Виталия Ванцева и бывших топ-менеджеров авиакомпании «Якутия» Павла Удода и Павла Екжанова. Маршрутная сеть перевозчика будет включать рейсы из Ростова-на-Дону и Краснодара в регионы РФ, самолетный парк состоит из российских Sukhoi Superjet 100.

По данным системы «СПАРК-Интерфакс», АО «Авиакомпания «Азимут» зарегистрировано в 2014 году в Краснодаре. В феврале 2017 года авиакомпания была перерегистрирована в Ростове-на-Дону. По данным на 22 августа 2017 года. 50% уставного капитала принадлежит ООО «Инвесттехсервис» В.Ванцева, еще 50% владеет ООО «Аэрокарго+» (Москва).

### ИНТЕРФАКС; 2017.10.19; МОСКОВСКОЕ ООО ПОДАЛО ИСК НА 3 МЛРД РУБ. К ПОДКОНТРОЛЬНОМУ ВИМ-АВИА АЭРОПОРТУ БРАТСКА

Московское ООО «РНГО» подало в Арбитражный суд Москвы иск к ПАО «Аэропорт Братск» («АэроБратск»), оператору аэропорта в Братске (Иркутская область), следует из картотеки суда.

Сумма иска составляет 3,04 млрд рублей, суть требований истца не раскрывается.

В качестве третьего лица привлечена авиакомпания «ВИМ-Авиа» (владеет аэропортом Братска – ИФ). Дело пока не назначено к рассмотрению.

По данным аналитической системы «СПАРК-Интерфакс», ООО «РНГО» зарегистрировано в Москве в 2017 году, компания занимается производством стальных труб, полых профилей и фитингов. Владельцем компании является Борис Ефименко.

ПАО «АэроБратск» на 100% принадлежит авиакомпании «ВИМ-Авиа». В 2016 году братский аэропорт получил чистую прибыль в размере 75,6 млн рублей против чистого убытка в 29,8 млн рублей в 2015 году.

Аэропорт Братска расположен на северо-западе Иркутской области, в 8 км от Братска. Взлетно-посадочная полоса аэропорта позволяет принимать воздушные суда без ограничений по максимальной взлетной массе, в том числе Boeing-747, -777, -767, Ил-96.

Ранее газета «Ведомости» сообщила, что «ВИМ-Авиа» может продолжить свою работу через ПАО «Аэропорт Братск», у которого есть сертификат эксплуатанта и авиаотряд. По данным **Росавиаци**и, в нем два вертолета Ми-8 и два самолета Як-40. Как пишет издание, аэропорт может взять в лизинг 8-10 самолетов, арендуемых сейчас «ВИМ-Авиа», и нанять часть ее персонала.

 «ВИМ-Авиа» 25 сентября остановила чартерные рейсы из-за недостатка средств на операционную деятельность. Билеты авиакомпании на тот момент имели на руках почти 200 тыс. пассажиров.

**Минтранс** РФ подтвердил интерес к проблемной авиакомпании бизнесмена Бориса Карлова, управляющего директора инвестиционного фонда TPG Aurora.

### ИНТЕРФАКС; 2017.10.19; ФАС ПРЕДЛАГАЕТ УВЕЛИЧИТЬ РЯД СБОРОВ И ТАРИФОВ В АЭРОПОРТУ СИМФЕРОПОЛЯ ПОСЛЕ ВВОДА НОВОГО ТЕРМИНАЛА

Федеральная антимонопольная служба (ФАС) России предлагает увеличить ряд сборов и тарифов в аэропорту «Симферополь» (Крым) после ввода нового терминала, говорится в проекте приказа ведомства.

Документ опубликован на сайте regulation.gov.ru и в настоящее время проходит независимую антикоррупционную экспертизу.

«Долгосрочные аэропортовые сборы и тарифы за обслуживание воздушных судов (. . .) подлежат применению после получения разрешения на ввод в эксплуатацию нового аэровокзального комплекса в аэропорту «Симферополь», – говорится в проекте приказа.

Так, до конца 2018 года предлагается установить сбор за взлет-посадку самолетов на внутренних линиях за тонну максимальной взлетной массы на уровне 513 рублей вместо нынешних 398 рублей (рост на 28,9%), в 2019 году – 590 рублей, в 2020 году – 611 рублей, в 2021 году – 616 рублей.

Сбор за обеспечение авиационной безопасности предлагается изменить после запуска терминала и до конца 2018 года с нынешних 400 рублей за тонну максимальной взлетной массы самолета до 342 рублей за пассажира для пассажирских типов воздушных судов, в 2019 году – 397 рублей, в 2020 году – 406 рублей, в 2021 году – 423 рубля. Тариф для грузовых и грузопассажирских самолетов с 2018 до 2022 года останется неизменным – 3 рубля за килограмм.

Сбор за предоставление аэровокзального комплекса на внутренних линиях предлагается увеличить с 160 рублей с человека до 230 рублей до конца 2018 года (рост на 43,8%), в 2019 он может составить 248 рублей, в 2020 году – 249 рублей, в 2021 году – 256 рублей.

Тариф за обслуживание пассажиров на внутренних линиях может вырасти почти в 2,4 раза – с нынешних 205 до 488 рублей с человека до конца 2018 года, в 2019 году тариф предлагается установить на уровне 519 рублей, в 2020 году – 522 рубля, в 2021 – 532 рубля.

Кроме того, ФАС выступает за увеличение тарифа за обслуживание пассажиров на международных линиях (в 2,1 раза – до 878 рублей в 2018 году, затем он может составить 934 рубля в 2019, 940 рублей в 2020, 958 рублей в 2021 году) и сбора за предоставление аэровокзального комплекса для таких линий (на 29,4%, до 414 рублей за пассажира в 2018 году, в 2019 году – 446 рублей, 2020 – 448 рублей, 2021 – 461 рубль).

Международные рейсы в Крым не осуществляются с 2014 года, это связано с санкциями, введенными после вхождения полуострова в состав России.

Последний раз тарифы и сборы менялись в аэропорту в середине лета текущего года.

Симферопольский аэропорт построен в 1940-х годах и в настоящее время может принимать все типы воздушных судов. С ноября 2016 года строится новый терминал аэровокзального комплекса площадью 78 тыс. кв. м, он обойдется в 32 млрд рублей.

После завершения первой очереди проекта весной 2018 года пропускная способность аэропорта увеличится до 6,5 млн пассажиров в год (в 2016 году он обслужил 5,2 млн человек).

### RNS; 2017.10.19; РОССИЙСКО-ЕГИПЕТСКИЙ ДЕЛОВОЙ СОВЕТ ОЖИДАЕТ ВОЗОБНОВЛЕНИЯ АВИАСООБЩЕНИЯ С ЕГИПТОМ В БЛИЖАЙШЕЕ ВРЕМЯ

Исполнительный директор Российско-египетского делового совета Мона Халиль заявила о возможности возобновления авиасообщения с Каиром в ближайшее время. Об этом она сказала RNS в кулуарах X Евразийского экономического форума в Вероне.

«Переговоры о возобновлении авиасообщения между Россией и Египтом идут очень активно. Похоже, что мы уже находимся на финальной стадии, поскольку российская сторона, насколько нам известно, после последней работы комиссии удовлетворена результатами того, что они увидели, это касается каирского аэропорта в первую очередь. И сейчас вот-вот мы ждём возобновления авиасообщения – по крайней мере с Каиром точно, а вторым траншем пойдут уже Хургада и Шарм-эль-Шейх», – сказала она.

Халиль не уточнила точные сроки запуска авиасообщения с Каиром. «Будем держать кулаки, и ничего точного сказать вам, к сожалению, я не смогу», – подвела итог Халиль.

### RG.RU; ЯДВИГА ЮФЕРОВА; 2017.10.19; «ПОБЕДА» ДОЛЕТЕЛА ДО БАДЕН-БАДЕНА

19 октября в 13:25 после трех часов полета в аэропорту Карлсруэ приземлился Boeing-737-800 со 186 пассажирами на борту. Самолет прокатился через водную арку, которую фонтанировали две пожарные машины. Говорят, тут так бывает со всеми, кто совершает первый рейс и прокладывает новый маршрут. Хлеб-соль, приветственные речи, дипломатические послания – все на высшем уровне.

– Почти десять лет мы боролись за право открыть авиасообщение между Баден-Баденом – Москвой и Сочи, – не устает повторять Игорь Ротманн, не просто руководитель известной компании, но и человек, ставший реальным народным послом между Россией и Германией. – И это свершилось! Сейчас, благодаря авиакомпании «Победа», люди без проблем смогут позволить себе бюджетные перелеты. Содружество наших городов-побратимов – Баден-Бадена и Сочи, Карлсруэ и Краснодара – реально перейдет на новое качество.

Авиакомпания «Победа», которая уже летает в Сочи три раза в неделю (вторник, четверг, воскресенье), увязывает маршрут с новым немецким направлением.

Генеральный директор компании Андрей Калмыков легко объясняет бюджетность полета (около девяти тысяч рублей из Москвы в Баден-Баден и обратно), и верит в перспективность этого маршрута.

Пока некие политики обитают на полюсе холода, реальные люди на земле и представители деловых кругов Германии проголосовали за летную погоду.