**17 НОЯБРЯ 2017**

**Вернуться в оглавление**

|  |
| --- |
| **Публикации** |

### КОММЕРСАНТ; НАТАЛЬЯ СКОРЛЫГИНА; 2017.11.17; ТАРИФ «ИНФЛЯЦИЯ ПЛЮС ПЛЮС»

ОАО РЖД попросило себе две надбавки на 2018 год

Правительство, вопреки ожиданиям, не утвердило вчера инвестпрограмму и финансовый план ОАО РЖД – решение по ключевому вопросу индексации тарифов на 2018 год отложено. Сейчас оба документа сверстаны из расчета индексации тарифа в 3,9% с сохранением в нем надбавки в 2%, которую должны были отменить с января, и с прибавлением еще 1,9% дополнительной индексации для снятия инфраструктурных ограничений. Но Белый дом обещает принять решение до конца месяца, в итоге и инвестпрограмма, и финплан монополии без тарифной основы пока повисли в воздухе.

Правительство вчера рассмотрело инвестпрограмму ОАО РЖД на 2018 год на 580 млрд руб., но окончательно так и не утвердило: итоговая индексация тарифа на грузоперевозки еще будет обсуждаться на отдельном совещании у Дмитрия Медведева. Оно, по словам главы ОАО РЖД Олега Белозерова, должно пройти не позже начала декабря. «Подходы одобрены, а уточнение и дополнительные настройки еще предстоит произвести»,– сказал топ-менеджер.

ОАО РЖД выдало вчера правительству конечные параметры запрашиваемой индексации тарифа на грузоперевозки. Как сообщил в докладе Олег Белозеров, компания, по-прежнему предлагая долгосрочную формулу индексации по принципу «инфляция минус 0,1%» (подробнее см. “Ъ” от 10 октября), на 2018 год просит установить ее «в размере 3,9% при сохранении в базе индексации целевой надбавки на ремонт в размере 2%». Эта надбавка должна была, по решениям еще 2016 года, исчезнуть из тарифной базы, но ОАО РЖД давно предлагает ее не исключать. Как пояснил глава **Минтранса** Максим **Соколов**, при индексации согласно параметрам прогнозов социально-экономического развития РФ (4% с учетом отмены целевой надбавки в 2%) доходы ОАО РЖД по перевозкам снизятся на 56 млрд руб.

Но сохранение надбавки в тарифной базе – не единственное, чего просило ОАО РЖД. «Просим рассмотреть в 2018 году как переходный период для завершения начатых мероприятий по обновлению и снятию инфраструктурных ограничений в базе инвестнадбавку в размере 1,9%,– добавил господин Белозеров.– Это 26 млрд руб. Это решение позволит при наших возможностях по ковенантам заимствовать дополнительные средства, и это уже превращается в 70 млрд руб.». Таким образом, реально запрашиваемая ОАО РЖД индексация составляет 5,8% к уровню 2017 года, а не 2%, как предполагалось исходя из социально-экономического прогноза. В ФАС замечают, что ОАО РЖД просило реальную индексацию 8% к решениям премьера от 2 декабря 2016 года.

Монополия при этом пообещала ряд мер по снижению нагрузки на грузоотправителей: уменьшить на 20% экспортную надбавку (максимальный предел надбавки в рамках тарифного коридора составит не 10%, как сейчас, а 8%), не индексировать инфраструктурный тариф для пассажирских перевозок дальнего следования и распространить единый тариф на «Железные дороги Якутии». Также, в случае принятия его предложений, ОАО РЖД пообещало в 2018 году сократить расходы на 80 млрд руб., поднять производительность труда на 5% и реализовать до 2025 года инвестпрограмму в 5,8 трлн руб. «При этом мы готовы начать реализацию проекта по транспортному переходу на Сахалин и приступить к строительству высокоскоростной магистрали Москва–Владимир»,– заявил господин Белозеров.

Вместе с тем Максим **Соколов**, согласившись принять и параметры долгосрочной индексации, и сохранение надбавки в 2% в тарифной базе, заявил, что «вопрос по дополнительной надбавке предлагается проработать в течение следующего года и оценить дополнительно». По итогам совещания он сообщил, что вопрос о надбавке поручено дополнительно проработать и доложить на совещании у премьера до конца года. «Параметры допнадбавки должны быть сбалансированы с другими макроэкономическими решениями, в том числе и с влиянием на инфляцию, и с другими решениями правительства»,– говорит он.

«Прежде чем просить повышения тарифа, ОАО РЖД должно решить проблемы невывоза грузов, за счет скидок привлечь клиентов на железную дорогу,– говорит замглавы ФАС Александр Редько.– Второе – поработать с издержками и выйти в лидеры по эффективности закупок с сегодняшних – более чем скромных – показателей экономии. Третье – диалог с потребителями надо вести честно, без лукавства». По его словам, ФАС не понимает, почему предлагается тариф с превышением инфляции более чем на 4% в 2018 году, а потом более 40 лет по 0,1% снижается до текущего уровня в сопоставимых ценах. «Какая же это “инфляция минус”?» – удивляется чиновник. По мнению заместителя гендиректора ИПЕМ Владимира Савчука, сокращение запланированных источников инвестирования, включая отставание темпов индексации в 2018–2020 годах от заложенных в инвестпрограмме ОАО РЖД, являются одним из существенных рисков ее реализации.

### РИА НОВОСТИ; 2017.11.17; ДЕНЬ ТРАУРА: МАРИЙ ЭЛ СКОРБИТ ПО ЖЕРТВАМ КРУПНОГО ДТП

День траура объявлен в Марий Эл в пятницу, 17 ноября, в связи с ДТП, в результате которого погибли 15 человек, сообщили в управлении общественных связей и информации главы региона.

Микроавтобус Mercedes столкнулся с лесовозом в Марий Эл в четверг около 17.30 мск на автодороге «Йошкар-Ола – Козьмодемьянск». Маршрутное такси следовало из Йошкар-Олы в райцентр Юрино, в больнице остаются четыре человека, в том числе трое детей.

Водитель микроавтобуса, по предварительным данным, предпринял попытку выполнить обгон, выехав на полосу встречного движения, однако завершить маневр не успел, в результате чего маршрутка столкнулась с груженым лесовозом. После мощного удара Mercedes выбросило с дороги.

В республиканском МВД РИА Новости сообщили, что причиной ДТП могло стать резкое ухудшение погоды. В момент аварии шел дождь со снегом, температура воздуха составляла минус 1 градус, на дорогах была гололедица.

Уголовное дело и помощь пострадавшим

После ДТП в Марий Эл возбуждено уголовное дело по статье об оказании услуг, не отвечающих требованиям безопасности, заявили в пресс-службе СК России. «Возбуждено уголовное дело по факту дорожно-транспортного происшествия с участием пассажирского микроавтобуса по признакам преступления, предусмотренного частью 3 статьи 238 УК РФ (оказание услуг, не отвечающих требованиям безопасности жизни и здоровья)», – говорится в сообщении.

Перевозчика, микроавтобус которого попал в аварию, проверит **Ространснадзор**. «По поручению **министра транспорта** РФ Максима **Соколов**а **Ространснадзор** рассматривает правовую возможность проведения внеплановой проверки в отношении перевозчика, автобус которого 16 ноября попал в ДТП в Республике Марий Эл», – говорится в сообщении **Минтранса**.

**Министр транспорта** Максим **Соколов** и глава Марий Эл Александр Евстифеев находятся в режиме телефонной связи для уточнения оперативных действий в ходе устранения последствий ДТП и помощи пострадавшим.

Правительство Марий Эл окажет всю необходимую помощь семьям погибших и пострадавших в крупном ДТП, сообщил Евстифеев. «Пострадавшие в результате дорожной аварии в Килемарском районе и родственники погибших получат всю необходимую помощь», – сказал глава республики, слова которого приводятся в сообщении его пресс-службы.

Это большая трагедия для республики, подчеркнул Евстифеев.

### ИНТЕРФАКС; 2017.11.16; МЕДВЕДЕВ ПОРУЧИЛ ПРОРАБОТАТЬ ВОПРОС ОБЕСПЕЧЕНИЯ КОМПЕНСАЦИИ ПАССАЖИРАМ ОСТАНОВКИ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ АВИАКОМПАНИЙ

Премьер-министр России Дмитрий Медведев дал ряд поручения, направленных на создание системы осуществления финансирования расходов на обеспечение прав пассажиров, чьи авиакомпании прекратили работу, сообщает в четверг сайт правительства РФ.

«**Минтрансу** России (Максиму **Соколов**у), Минфину России (Антону Силуанову) совместно с ПАО «Аэрофлот» рассмотреть вопрос о создании системы, позволяющей оперативно осуществлять финансирование расходов, возникающих в связи с необходимостью обеспечения прав пассажиров, заключивших ранее договор перевозки с авиаперевозчиком, допустившим остановку операционной деятельности, с проработкой вариантов использования денежных средств компенсационного фонда, формируемого в соответствии с законодательством об обязательном страховании гражданской ответственности перевозчика, или денежных средств, получаемых ПАО «Аэрофлот» от иностранных авиаперевозчиков за пролёт над территорией России, и до 22 ноября 2017 года представить в правительство РФ предложения по созданию указанной системы», – говорится в документе.

**Минтрансу** России (М.**Соколов**у), Минэкономразвития (Максиму Орешкину), **Росавиаци**и (Александру **Нерадько**) до 8 декабря поручено представить в правительство предложения по созданию методики оценки финансово-экономического состояния авиакомпаний, обеспечивающей превентивный контроль и своевременное выявление рисков и угроз остановки операционной деятельности.

Кроме того им поручено выработать предложения по принятию в отношении авиаперевозчика, отнесённого к группе риска остановки операционной деятельности, гибких ограничительных мер без приостановления действия или аннулирования сертификата эксплуатанта, позволяющих авиаперевозчику осуществлять вывоз пассажиров, заключивших с ним договор воздушной перевозки.

**Минтрансу** России (М.**Соколов**у), Минкультуры России (Владимиру Мединскому), Минэкономразвития России (М.Орешкину) поручено провести анализ правовой базы, регулирующей отношения авиаперевозчиков, туроператоров, пассажиров при организации и осуществлении чартерных воздушных перевозок, и до 8 декабря представить в правительство предложения по внесению в законодательство изменений, обеспечивающих для пассажиров, перевозимых по договорам фрахтования воздушного судна (чартерные воздушные перевозки), и пассажиров, пользующихся услугами регулярных воздушных перевозок, равные условия правовой защиты.

### ТАСС; 2017.11.16; СОКОЛОВ: ОБЪЕМ ФОНДА ПОДДЕРЖКИ АВИАКОМПАНИЙ МОЖЕТ СОСТАВИТЬ ОКОЛО 2 МЛРД РУБЛЕЙ

Объем фонда поддержки авиакомпаний может составить около 2 млрд рублей, заявил журналистам **министр транспорта РФ** Максим **Соколов**.

«Мы считаем, что он [объем фонда] должен быть в пределах 2 млрд рублей, этого будет вполне достаточно. Формироваться может постепенно... Будут прорабатываться и другие решения, которые не дадут дополнительной нагрузки на тариф для пассажиров или на компании», – сказал он.

Случаи приостановки и отзывов сертификатов эксплуатанта у крупных авиакомпаний РФ. Досье

Ранее сообщалось, что премьер-министр России Дмитрий Медведев поручил **Минтрансу** совместно с Минфином и «Аэрофлотом» проработать вопрос создания компенсационного фонда, который позволит оперативно осуществлять финансирование расходов на вывоз пассажиров авиакомпаний, допустивших остановку операционной деятельности.

Предложения по созданию фонда должны быть представлены в правительство 22 ноября 2017 года.

Кроме того, в рамках поручений премьера **Минтранс** до 8 декабря должен разработать методику оценки финансово-экономического состояния авиакомпаний, а также перечень ограничительных мер, которые позволят проблемным перевозчикам вывозить пассажиров без приостановки или аннулирования сертификата эксплуатанта. В этот же срок министерству поручено предложить изменения в законодательство, которые обеспечат равные условия правовой защиты для пассажиров как чартерных, так и регулярных рейсов.

### ИНТЕРФАКС; 2017.11.16; ПАРАМЕТРЫ БЮДЖЕТА И CAPEX РЖД НА 2018 Г. БУДУТ ПОНЯТНЫ ПОСЛЕ СОВЕЩАНИЯ ПО ТАРИФАМ У МЕДВЕДЕВА

Итоговые параметры бюджета и инвестиционной программы ОАО «Российские железные дороги» 2018 года будут понятны после совещания у премьер-министра РФ Дмитрия Медведева по тарифам.

«Все будет зависеть от принятых тарифных решений. В зависимости от (них – ИФ) мы понимаем, какой объем средств (генерируется – ИФ). Набор (проектов, предлагаемых к реализации – ИФ) был представлен как инвестиционная программа. Соответственно, если не хватает EBITDA, мы понимаем, какой объем средств будет недостаточен и идем по критериям, какие проекты останутся. Это точно так же будет обсуждаться на совещании, решение будет комплексным», – заявил журналистам президент РЖД Олег Белозеров по итогам заседания правительства, на котором рассматривался проект финансового плана и инвестиционной программы компании на ближайшую трехлетку.

«Мы (на заседании по этому вопросу – ИФ) доложили, подходы одобрены, а уточнение и их дополнительную настройку нужно провести. Как председатель правительства проведет совещание, так и будет итоговое решение. Пока оно не назначено. Насколько я понял, оно должно быть проведено не позже начала декабря», – отметил топ-менеджер, уточнив, что встреча у российского премьера будет «больше по сбалансированным тарифным решениям».

На заседании в четверг О.Белозеров сообщил, что «Российские железные дороги» рассчитывают на индексацию грузовых тарифов в 2018 г. на 3,9% по формуле «целевая инфляция минус 0,1 процентный пункт» с инвестиционной надбавкой в 1,9% (ранее сообщалось, что этот инструмент предполагается использовать под конкретные проекты), а также с сохранением 2%-ной целевой надбавки (вводилась для дополнительного финансирования капитального ремонта на 2017 г. с условием ее вычета из базы тарифа).

«Мы предлагаем долгосрочную формулу индексации тарифообразования по принципу «инфляция минус 0,1 процентный пункт». При этом предлагаем индексацию на 2018 г. установить в размере 3,9% с учетом сохранения в базе индексации целевой надбавки на ремонт в размере 2%. И просим рассмотреть в 2018 г. как переходный период начатых мероприятий по обновлению и снятию инфраструктурных ограничений в базе инвестиционную надбавку в размере 1,9%», – заявил топ-менеджер.

«Что касается дополнительной надбавки по индексации тарифа на грузовые перевозки, то поручено дополнительно проработать этот вопрос и доложить на совещании у председателя правительства до конца этого года. Параметры этой допнадбавки должны быть сбалансированы с другими макроэкономическими решениями, в том числе – влиянием на инфляцию, хотя, как нам представляется, ее воздействие минимально, и другими решениями правительства», – заявил в этой связи журналистам по итогам заседания глава **министерства транспорта** РФ Максим **Соколов**.

Также О.Белозеров отметил, что компания предлагает в 2018 г. ряд решений по снижению тарифов, что уменьшит нагрузку на грузоотправителей, в частности, – на 20% уменьшить экспортную надбавку. В среду замглавы Федеральной антимонопольной службы Александр Редько уже сообщал, что монополия готова на снижение верхней границы тарифного коридора с нынешних 10% до 8% «и ниже», и ведомство поддерживает это решение. « Мы считаем, что в той модели, которую мы предложили, необходимо снижать с 10% до 8% экспортную надбавку», – сказал в четверг глава РЖД.

Кроме того, по его словам, компания планирует не индексировать тариф на услуги инфраструктуры для пассажирских перевозок в дальнем следовании и распространить действие единого железнодорожного тарифа для железных дорог Якутии. « Вопрос про дополнительные тарифные надбавки предлагается проработать в течение следующего года и оценить дополнительно», – заявил по этому поводу М.**Соколов**, добавив, что «такие решения обеспечат сбалансированность финансового плана» монополии.

В ходе заседания О.Белозеров отметил, что инвестиционная надбавка в 1,9% позволит РЖД привлечь дополнительно 70 млрд руб., не нарушая обязательств перед кредиторами по уровню долга. «Инвестнадбавка в размере 1,9% – это 26 млрд руб. (дополнительных доходов – ИФ). Это решение позволит при наших возможностях по ковенантам заимствовать дополнительные средства, и это уже превращается в 70 млрд руб., которые, в свою очередь, приведут к росту ВВП», – сказал топ-менеджер.

По этому поводу на заседании высказался и глава **Минтранса**. «Параметры прогноза социально-экономического развития предусматривают индексацию тарифов на 4% с учетом отмены целевой надбавки в 2%, и, по данным РЖД, при такой индексации доходы по перевозкам снизятся на 56 млрд руб., что негативно отразится и на ремонте пути, и не позволит выполнить программу инвестиций на 68 млрд руб.», – заявил чиновник.

«Поскольку у нас сформированы ковенанты (по заимствованиям – ИФ) 3, в зависимости от тарифа, если будет сформирован дополнительный объем EBITDA, мы сможем эти средства дополнительно привлечь в трехкратном размере», – отметил глава РЖД, общаясь с журналистами. М.**Соколов** в ходе заседания сообщил, что EBITDA компании в 2018 г. может вырасти на 7%, до 377 млрд руб.

Такая же цифра (376,6 млрд руб. с ростом на 6,6%) содержалась в проекте финансового плана монополии, направленном в октябре Совету потребителей РЖД (копия есть в распоряжении «Интерфакса»). Ковенант же «3» в документе относится к параметру «чистый долг / EBITDA» по РСБУ – на этом уровне (в пределах 1,067 трлн руб. при EBITDA в 353 млрд руб.) он ожидается по итогам 2017 г.

Из всего этого следует, что «Российские железные дороги» рассчитывают удержать чистый долг на уровне порядка 1,13 трлн руб.

Между тем, в проекте финансового плана отмечалось, что в 2018 г. компания планирует увеличить этот показатель на 14,5%, или 154,9 млрд руб., до 1,222 трлн руб., а общий долг по кредитам и займам – на 9,7%, или 112,7 млрд руб. В этом случае соотношение «чистый долг/EBITDA» выросло бы до 3,2. При этом РЖД уточняли, что средства необходимы для финансирования инвестиционной программы. В то же время, параметры capex, приводимые в документе (579,4 млрд руб.) и озвученные в четверг (по словам О.Белозерова – порядка 580 млрд руб.), идентичны. «Но в конечном итоге цифра будет зависеть от принятых тарифных решений», – заявил топ-менеджер журналистам.

Президент «Российских железных дорог» на вопросы журналистов о параметрах заимствований ответил уклончиво. «Пока преждевременно (об этом – ИФ) говорить, поскольку все будет зависеть от того, как будет сформирован тариф. И, если порядка 20 млрд руб. у нас выпадет (в случае, если инвестиционная надбавка в 1,9% не будет утверждена – ИФ), в инвестиционной программе у нас может выпадать до 60 млрд руб.», – сказал лишь топ-менеджер. «Элемент «долг/EBITDA» «3» является неизменным, а объем привлечений будет зависеть от тарифных параметров», – добавил он. Представитель РЖД также не прокомментировал «Интерфаксу» причину изменения параметров финплана, в том числе затруднился сказать, идет ли речь об увеличении оптимизационных мероприятий для того, чтобы направлять средства на capex.

В то же время, в октябрьской версии проекта документа отмечалось, что в 2018 г. РЖД предполагает оптимизацию расходов на 14,9 млрд руб. На заседании правительства в четверг О.Белозеров заявил, что в следующем году компания «планирует сократить расходы на 80 млрд руб., производительность труда поднять на 5%». «В целом инвестиционная программа до 2025 г. при таких условиях составит 5,8 трлн руб. При этом мы готовы начать реализацию проектов по транспортному переходу на Сахалин и строительство ВСМ Москва – Владимир», – сообщил глава компании.

Что касается наполнения инвестиционной программы на 2018 г., исходя из проекта финплана, в ближайшую трехлетку компания собирается начать существенные инвестиции в строительство казанской ВСМ. Точнее, первой ее части – Москва-Владимир. Ранее газета «Ведомости» сообщила, что участники сентябрьского совещания у вице-премьера Аркадия **Дворкович**а пришли к выводу, что магистраль из Москвы в восточном направлении нужно сначала строить до Владимира, а по поводу прокладки остальной части, до Казани, – принять решение позднее.

На строительство линии в 2018 г. монополия планирует выделить 15,7 млрд руб., в 2019 г.– 31,3 млрд руб., в 2020 г. – 31,7 млрд руб. (всего – 78,7 млрд руб.). Практически все средства компания собирается вложить самостоятельно, рассчитывая получить из федерального бюджета лишь 89,8 млн руб. и 88 млн руб., соответственно. При этом монополия уточняет, что «объемы инвестиций могут быть уточнены по результатам утверждения окончательных параметров финансирования проекта за счет государственной поддержки».

Среди других наиболее значимых заявляемых проектов – продолжение работ по модернизации Байкало-Амурской и Транссибирской магистралей. В 2018 г. на эти цели компания закладывала в проекте финплана 118,9 млрд руб., в 2019 г. – 129,7 млрд руб. (существенная часть средств должна поступить из федерального бюджета и Фонда национального благосостояния). При этом с 2019 г. планировалось начать второй этап модернизации магистралей, инвестиции оцениваются почти в 12 млрд руб., в 2020 г. – в 38,2 млрд руб.

Компания рассчитывает продолжить развитие участка Междуреченск-Тайшет, обеспечивающего выход на БАМ и Транссиб грузов из Кузбасса, модернизацию ж/д инфраструктуры на подходах к портам Азово-Черноморского бассейна и Северо-Запада РФ, развитие московского транспортного узла. С 2020 г. ожидаются масштабные вложения в создание подходов к Северному широтному ходу (СШХ, работы на Северной и Свердловской железных дорогах), будут наращиваться инвестиции в проект по строительству линии Селихин-Ныш с переходом пролива Невельского на остров Сахалин.

Основными источниками финансирования инвестиционной программы 2018 г. РЖД видят амортизацию (242,6 млрд руб.), кредитные средства (88,9 млрд руб.), бюджетное финансирование (113,4 млрд руб.), поступления от продажи акций «дочек» (16,3 млрд руб.), а также прочие собственные источники (129,9 млрд руб.), среди которых – чистая прибыль. «Ввиду существенного роста объемов инвестиционной программы предлагается весь объем чистой прибыли направить на финансирование проектов», – отмечала компания.

### ТАСС; 2017.11.16; РЖД МОГУТ ПОЛУЧИТЬ БОЛЕЕ 50 МЛРД РУБЛЕЙ ДОПДОХОДОВ ПО ИТОГАМ 2017 ГОДА

ОАО «Российские железные дороги» (РЖД) может получить около 50 млрд рублей дополнительных доходов в 2017 году, заявил **министр транспорта РФ** Максим **Соколов** на заседании правительства.

«По сравнению с 2016 годом в этом году увеличится показатель погрузки на 2,6%, а общего грузооборота – на 5,2%. Положительная динамика связана как с возрастающим спросом внутри страны, так и с благоприятной конъюнктурой на мировых рынках, основной прирост обеспечен за счет погрузки каменного угля, хлебных грузов, а также удобрений. Вместе с тем ожидается снижение по минерально-строительным грузам и нефтяным грузам по причине сокращения спроса со стороны стран-потребителей из-за продолжающегося перехода перевозок нефти на трубопроводный транспорт. В целом, несмотря на указанные ожидания по снижению показателей по отдельным видам грузов, РЖД сможет получить более 50 млрд рублей доходов дополнительно к установленному плану», – сказал министр.

### ИНТЕРФАКС; 2017.11.16; ФАС СОГЛАСНА ЛИШЬ НА ИНВЕСТНАДБАВКУ К ГРУЗОВЫМ Ж/Д ТАРИФАМ В 2018 Г., ИДЕТ ОБСУЖДЕНИЕ – МИНТРАНС

Федеральная антимонопольная служба (ФАС) РФ согласна только на инвестиционную надбавку к грузовым железнодорожным тарифам в 2018 году, вопрос прорабатывается, заявил журналистам **министр транспорта РФ** Максим **Соколов**.

«Позиция ФАС в том, что должна быть инвестиционная надбавка и исключительно по отдельным направлениям. Мы, наверное, в рамках подготовки к соответствующему совещанию председателя (правительства РФ Дмитрия Медведева – ИФ) более широко посмотрим на этот вопрос, конечно, с учетом позиции ФАС», – сказал министр по итогам заседания правительства в четверг.

«Но эти решения должны быть сбалансированы с возможностью РЖД осуществлять реализацию инвестиционной программы, по крайней мере, на 2018 г., в полном объеме, и при этом финансовая модель деятельности «Российских железных дорог» должна быть безубыточной», – добавил он.

До этого на заседании правительства президент РЖД Олег Белозеров заявил, что монополия просит в 2018 г. при индексации грузовых тарифов на 3,9% (по принципу «инфляция минус») сохранить 2%-ную целевую надбавку (вводилась для дополнительного финансирования капитального ремонта на 2017 г. с условием ее вычета из базы тарифа), а также инвестиционную надбавку в 1,9%.

### ИНТЕРФАКС; 2017.11.16; «АЭРОФЛОТ» ПОДДЕРЖИВАЕТ СОЗДАНИЕ ФОНДА ДЛЯ ПАССАЖИРОВ ПРОБЛЕМНЫХ АВИАКОМПАНИЙ ЗА СЧЕТ ТРАНССИБИРСКИХ РОЯЛТИ – ИСТОЧНИК

«Аэрофлот» (MOEX: AFLT) поддерживает создание резервного фонда для поддержки пассажиров авиакомпаний, столкнувшихся с финансовыми проблемами, за счет транссибирских роялти, сообщил «Интерфаксу» источник в совете директоров компании.

«Аэрофлот» положительно относится к идее создания резервного фонда. Даже если фонд будет пополняться за счет роялти, то это еще раз покажет, что «Аэрофлот» не оставляет их себе, а тратит на важнейшие социальные проекты», – заявил собеседник агентства.

После кризиса с «ВИМ-Авиа» правительство дало ряд поручений по созданию системы обеспечения прав пассажиров, чьи авиакомпании прекратили работу. Среди предложений профильных ведомств – создание резервного фонда, который бы пополнялся за счет внебюджетных источников. В качестве вариантов рассматриваются надбавки к авиабилетам в размере 10 руб., а также транссибирские роялти «Аэрофлота», которые перевозчик получает от иностранных авиакомпаний за беспосадочные полеты над Сибирью из Европы в Азию.

Ранее в четверг глава **Минтранса** Максим **Соколов** заявил, что ведомство «предлагает и намерено прорабатывать и другие решения, которые не дадут дополнительной нагрузки на тариф для пассажиров или авиакомпаний».

### KOMMERSANT.RU; 2017.11.16; ГЛАВА УДМУРТИИ ВСТРЕТИЛСЯ С МИНИСТРОМ ТРАНСПОРТА РОССИИ

Удмуртия рассчитывает получить дополнительную финансовую поддержку в области дорожного строительства. Об этом шла речь на встрече главы Удмуртии Александра Бречалова и **министра транспорта** России Максима **Соколов**а. «У нас есть все основания полагать, что, получив дополнительную финансовую поддержку от РФ республика может уже в 2018 году полностью решить проблему весенне-осенней распутицы и обеспечить безопасность школьных маршрутов», – сообщил Александр Бречалов. По данным на апрель текущего года, дороги к 87 населённым пунктам Удмуртии были полностью непроезжими в период межсезонья. За 2017 год число таких «отрезанных» населённых пунктов удалось сократить до 61.

Максим **Соколов** в свою очередь отметил потенциал дорожной отрасли. Удмуртия, по его мнению, «способна решать больший объем задач, обеспечивающий рост региональной экономики». Министр добавил, что возможность увеличения финансирования для республики проектов «Безопасные и качественные дороги» и ФЦП «Устойчивое развитие сельских территорий» будет рассмотрена. Удмуртия сможет направить полученные деньги на ремонт сельских дорог, ведущих к общественно значимым объектам.

### ИНТЕРФАКС; 2017.11.16; ПРАВИТЕЛЬСТВЕННАЯ КОМИССИЯ ОДОБРИЛА ПРОЕКТ СТРОИТЕЛЬСТВА СЕВЕРНОГО ШИРОТНОГО ХОДА

Комиссия правительства РФ приняла положительное решение по вопросу реализации проекта строительства Северного широтного хода (СШХ, железнодорожная магистраль), сообщил губернатор Ямало-Ненецкого автономного округа Дмитрий Кобылкин.

«Мне приятно сообщить, что в конце октября на федеральном уровне принято историческое решение о строительстве железнодорожной магистрали Надым – Салехард (ключевая часть СШХ – ИФ). Мы долго шли к этому», – отметил Д.Кобылкин, выступая в четверг с ежегодным докладом о положении дел и перспективах развития округа перед депутатами регионального Заксобрания и общественностью.

По его словам, в заседании правительственной комиссии, принявшей положительное решение, участвовали вице-премьер Аркадий **Дворкович**, **министр транспорта** Максим **Соколов**, министр финансов Антон Силуанов, министр экономического развития Максим Орешкин, руководитель РЖД Олег Белозеров и член комитета Совета Федерации по обороне и безопасности Вячеслав Штыров.

«Итоговую концессионную схему правительство России должно утвердить в ближайшие месяцы. Мы приступаем к проектированию и затем переходим к строительству», – подчеркнул Д.Кобылкин.

Он уточнил, что запуск железнодорожной магистрали существенно расширит промышленную зону Ямала.

«Новыми центрами станут три города: Салехард, Лабытнанги и Надым. Уже скоро мы увидим рывок в их развитии. Это формирование логистических пунктов и перерабатывающих комплексов», – заявил губернатор.

Он добавил, что значимым продолжением проекта станет создание 170-километровой железнодорожной линии Бованенково-Сабетта, которая выведет СШХ к Северному морскому пути.

Как сообщалось, проект «Северный широтный ход» предполагает создание в ЯНАО ж/д линии Обская – Салехард – Надым – Пангоды – Новый Уренгой – Коротчаево для вывоза грузов с месторождений северных районов Западной Сибири и сокращения транспортных маршрутов в порты северо-запада РФ. Реализовать его планируется с привлечением средств частных инвесторов по концессионной схеме.

Предполагается, что основные участники – РЖД, «Газпром» и ЯНАО – профинансируют реконструкцию объектов собственной железнодорожной инфраструктуры, а строительство новых объектов выполнит концессионер.

### RNS; 2017.11.16; ДВОРКОВИЧ ИСКЛЮЧИЛ УЧАСТИЕ ГОСУДАРСТВА В СПАСЕНИИ «ВИМ-АВИА»

Вице-премьер РФ Аркадий **Дворкович** исключил возможность участия государства в спасении прекратившей полеты авиакомпании «ВИМ-Авиа», но отметил, что если найдется инвестор, который захочет вкладывать в авиакомпанию средства, то препятствий для этого нет. Об этом он сказал RNS.

«Нет, не знаком (с планом директора фонда Aurora Investments Бориса Карлова по спасению «ВИМ-Авиа». – RNS). Мы (правительство. – RNS) не должны принимать какое-то решение по судьбе «ВИМ-Авиа». Есть установленный законом процесс. Сейчас, я знаю, уже начались иски о банкротстве. Если будет банкротство, значит, будет банкротство. Если будет инвестор, который предотвратит банкротство, значит будет. Государство инвестором не будет – это точно. Если кто-то захочет, это же добровольное дело», – сказал **Дворкович**.

25 октября **Минтранс** России получил от управляющего директора фонда Aurora Investments Бориса Карлова, который ранее назывался в качестве одного из возможных инвесторов авиакомпании, презентацию бизнес-модели «обновленной» «ВИМ-Авиа». Письма от имени Карлова 24 октября были отправлены на имя заместителя **министра транспорта** Валерия **Окулов**а и директора департамента гражданской авиации Светланы Петровой (есть распоряжении RNS).

Глава **Минтранса** Максим **Соколов** поручил **Росавиаци**и представить заключение на этот документ. В **Росавиаци**и позже говорили RNS, что план Карлова по спасению «ВИМ-Авиа» считают «рассуждениями».

**Росавиаци**я объявила о прекращении чартерных перевозок «ВИМ-Авиа» из-за нехватки средств 25 сентября. Позже Следственный комитет России возбудил уголовное дело по подозрению в хищении денежных средств пассажиров должностными лицами авиакомпании. Совладельцы авиакомпании Рашид и Светлана Мурсекаевы, по данным СК находятся за пределами России.

### ТАСС; 2017.11.17; НОВОЕ СУДНО НА ПОДВОДНЫХ КРЫЛЬЯХ «КОМЕТА» ПРИБЫЛО В КРЫМ ДЛЯ ИСПЫТАНИЙ

Морское пассажирское судно на подводных крыльях «Комета 120М», созданное на судостроительном заводе «Вымпел» в Рыбинске в Ярославской области, прибыло в Крым для дальнейшей достройки и испытаний. Об этом в четверг сообщила ТАСС начальник группы по связям с общественностью завода Татьяна Герасимова.

«Морское пассажирское судно на подводных крыльях «Комета 120М» прибыло для достройки и испытаний в Севастополь. «Комета» была погружена на баржу в Рыбинском порту 23 октября, и под буксиром отправилась на Черное море. 16 ноября проведены работы по его перегрузке с баржи на воду, а затем краном – на причальную стенку завода «Персей», где будет производиться достройка», – сказала она.

Работы по завершению внутренней и внешней отделки должны завершить к февралю 2018 года, после чего начнутся испытания. На завод «Персей» для достройки судна приехали порядка 30 сотрудников завода «Вымпел».

Торжественный спуск на воду первой «Кометы 120М» состоялся 20 октября в Рыбинске. Проект судна был разработан по программе Минпромторга РФ. Для Черноморского бассейна «Вымпел» планирует построить пять «Комет». Второе судно будет заложено в декабре этого года, третье – в I квартале 2018 года.

Ранее «Вымпел» учредил компанию «Морские скоростные пассажирские перевозки», которая займется перевозками в Крыму и Краснодарском крае. Первая «Комета» будет ходить по маршруту Севастополь – Ялта.

«Выпуск двух «Комет» состоится в 2019 году, еще два судна спустят на воду в 2020. Предположительно две единицы будут [ходить] на маршруте Севастополь – Ялта и две – на маршруте Сочи – Новороссийск. Еще мы смотрим на маршрут Сочи – Сухум», – рассказал ТАСС начальник управления гражданского судостроения завода «Вымпел» Сергей Мазохин.

Инновационное судно

Он добавил, что в советские годы в Феодосии выпускали суда на подводных крыльях, но новая «Комета» значительно отличается от предшественницы по техническим характеристикам. Например, судно оснащено автопилотом и технологией против качки.

«Из новизны – комфортабельный салон, система кондиционирования воздуха, система управления движением судна, целый комплекс, который позволит умерить качку, снизит перегрузку для пассажиров. Ну и автоматическое управление движением, как автопилот в самолете. Более того, авиационная компания выполняла для нас этот проект управления – закрылки на крыльях, как на самолете, они управляются автоматически», – пояснил Мазохин.

Он отметил, что «Вымпел» ведет переговоры с Грецией и Хорватией по вопросу поставок «Комет 120М». «Мы предлагаем эти суда Греции и Хорватии. «Вымпел» готов поставить продукцию за рубеж, и производственных мощностей на это хватит», – рассказал начальник управления гражданского судостроения завода «Вымпел».

О проработке возможности поставок в Хорватию судов на подводных крыльях 18 октября заявлял президент РФ Владимир Путин в Сочи по итогам переговоров с президентом Хорватии Колиндой Грабар-Китарович. 11 сентября 2017 года Греция и Россия подписали меморандум на поставку четырех морских пассажирских судов «Комета 120М», однако, как отмечал **министр транспорта РФ** Максим **Соколов**, «твердого контракта пока еще нет».

«Комета 120М» предназначена для скоростных перевозок пассажиров в светлое время суток. Ее салон оборудован креслами авиационного типа и вмещает 120 пассажиров. Судно сможет развивать скорость до 35 узлов и находиться до восьми часов в режиме автономного плавания.

### ТАСС; 2017.11.16; МИНТРАНС И РОСАВИАЦИЯ ПРОВОДЯТ СЛУЖЕБНЫЕ ПРОВЕРКИ

**Министерство транспорта** и **Росавиаци**я проводят служебные проверки по представлениям Генеральной прокуратуры РФ после серии банкротств российских авиаперевозчиков. Об этом ТАСС сообщили в управлении взаимодействия со средствами массовой информации Генпрокуратуры РФ в ответ на соответствующий запрос агентства.

«По указанным представлениям организованы служебные проверки, в том числе в соответствии с поручением председателя правительства РФ Д. А. Медведева, проведение которых не завершено», – сообщили в Генпрокуратуре. В ведомстве уточнили, что материалы проверок не подлежат разглашению до их завершения.

Случаи приостановки и отзывов сертификатов эксплуатанта у крупных авиакомпаний РФ. Досье

Ранее источник, близкий к **Минтрансу** РФ, сообщил ТАСС, что министерство получило представление Генпрокуратуры о дисциплинарной ответственности руководителя **Росавиаци**и Александра **Нерадько** и его заместителя Олега Клима, в том числе о соответствии занимаемым должностям в связи с банкротствами российских перевозчиков («Авианова», «Континент», «Московия», «РусЭйр», «Полет», «Татарстан», «Трансаэро» и других).

18 сентября этого года Генеральная прокуратура России внесла представление руководителю **Росавиаци**и в связи с неоднократными нарушениями, которые выявлялись в авиакомпании «ВИМ-Авиа».

### РИА НОВОСТИ; 2017.11.16; «ПОБЕДА» ПРОСИТ НАЛАДИТЬ РАБОТУ НОВОЙ СИСТЕМЫ ПО ВОЗДУШНОМУ ДВИЖЕНИЮ

Авиакомпания «Победа» (входит в группу «Аэрофлот») обратилась к руководителю **Росавиаци**и Александру **Нерадько** с просьбой устранить недостатки новой системы управления воздушным движением в московской зоне, следует из письма гендиректора перевозчика Андрея Калмыкова (есть в распоряжении РИА Новости).

Новая автоматизированная система организации воздушного движения в московской зоне начала функционировать 9 октября. Во вторник газета «Коммерсант» написала, что «Аэрофлот» попросил главу **Росавиаци**и устранить замечания к системе, в частности, авиакомпания пожаловалась на рост в 2,5 раза числа задержанных рейсов, прибывающих в «Шереметьево».

«Проведенный ООО «Авиакомпания «Победа» сравнительный анализ объемов незапланированного расхода топлива, израсходованного воздушными судами ООО «Авиакомпания «Победа» в результате нахождения воздушных судов в зоне ожидания при прибытии в московскую воздушную зону по результатам операционной деятельности за прошедший период 2017 года, позволил прийти к следующим выводам», – говорится в письме.

Отмечается, что продолжительность времени незапланированного нахождения самолетов в зоне ожидания в районе аэропорта «Внуково» с 10 октября по 13 ноября увеличилось в два раза. «Так, за период с 1 сентября по 9 октября 2017 года… было зафиксировано 8 фактов векторения в зоне аэропорта «Внуково». Однако… за период с 10 октября по 13 ноября «Победа» зафиксировала уже 19 случаев векторения», – указывается в письме.

Это, по мнению авиакомпании, влияет на экономичность и регулярность выполняемых рейсов.

Векторение – это обеспечение навигации воздушных судов посредством указаний экипажам определённых курсов. При этом самолет начинает наводиться с отклонением от ранее заданного маршрута, пилоту сообщается о целях такого наведения.

«Победа», отмечается в письме, неоднократно направляла претензии в адрес Московского центра автоматизированного управления воздушным движением (МЦ АУВД).

Позиция госкорпорации по ОРВД

В Госкорпорации по организации воздушного движения (ОрВД) РИА Новости заявили, что векторение является стандартной процедурой, применяемой ко всем воздушным судам в рамках оказания госуслуги по аэронавигационному обслуживанию. «Применение векторения зависит от складывающейся воздушной обстановки в том или ином районе в конкретный период. Данная процедура не является изменением плана полета, не может быть превентивно запланирована, но связана с загруженностью или закрытием воздушного пространства», – сказали в Госкорпорации.

Там также напомнили, что в районе «Внуково» часто вводятся ограничения из-за полетов госавиации.

В Госкорпорации по ОрВД добавили, что интенсивность воздушного движения в российском небе выросла на 8,3% с начала года. Однако благодаря вводу новой системы управления воздушным движением и грядущему вводу новой структуры воздушного пространства в московской зоне, ее пропускная способность может возрасти в 1,5 раза и более, считают там.

В ГК по ОрВД отметили, что в прошлом году «Победа» подавала иск в арбитражный суд, утверждая, что понесла убытки из-за незапланированного векторения своих самолетов при заходе на посадку в районе аэропорта «Внуково». «Однако в удовлетворении данного иска перевозчику было отказано», – напомнили в ведомстве.

### КОММЕРСАНТ; АНАСТАСИЯ ВЕДЕНЕЕВА; 2017.11.17; «ИНТЕРНАЦИОНАЛИЗАЦИЯ СЕВМОРПУТИ МОЖЕТ БЫТЬ ХОРОША ТОЛЬКО В ЧАСТИ ТРАНЗИТА»

Блицинтервью

Зам**министра транспорта** РФ, глава **Росморречфлот**а Виктор **Олерский** рассказал “Ъ” о том, каковы перспективы транспортировки нефти и газа под российским флагом.

– Президент заявил о законопроекте, который разрешит возить по Севморпути (СМП) нефть и газ только под флагом РФ. Как будет устроена эта норма?

– Это поправки в кодекс торгового мореплавания. Норма, закрепляющая за судами под российским флагом перевозки грузов, погруженных на СМП, независимо от места их добычи. Это не только континентальный шельф, не только экономическая зона РФ, а вся территория Арктики. То есть, к месту добычи нет никаких ограничений, а местом погрузки должна быть акватория СМП. Интернационализация СМП может быть хороша только в части транзита. В части вывоза полезных ископаемых, которые добываются в арктической зоне и вывозятся по СМП, нам представляется целесообразным закрепить грузовую базу за национальным флагом.

– В мире есть примеры подобных ограничений?

– Не мы первые, не мы последние. В США все каботажные перевозки закреплены за американским флагом. Более того, судно должно быть построено в США, весь экипаж должен иметь американское гражданство. Эти требования 95-й поправкой (в закон США о торговом флоте.– “Ъ”) расширили в том числе и на международное плавание, что называется, секторально. То есть нефть с Аляски, добытая там, должна вывозиться судами под американским флагом, построенными на территории США и экипажем из граждан США. По сути мы ничего нового не придумываем. Не было смысла говорить про такую меру, пока мы не уравняли налоговые условия эксплуатации судов под российским флагом с удобными юрисдикциями (государства, предоставляющие льготы судам под своим флагом.– “Ъ”). Это было сделано в 2011 году, и тогда стало справедливо требовать для ряда случаев (а это один из таких) наличия российского флага для вывоза российской грузовой базы.

– По идее, от таких ограничений в выигрыше окажется «Совкомфлот»...

– Самое главное – это вопрос компетенций, вопрос высококлассных кадров, которые сейчас на вес золота. Тех моряков, офицеров, которые работают в Арктике, по пальцам двух рук можно пересчитать. Сегодня «Совкомфлот» очень скрупулезно собирает и готовит их. Ни у кого (другого.– “Ъ”) не было опыта высокоширотного арктического плавания на крупнотоннажном флоте, тем более на таком высокотехнологичном флоте, как «Кристоф де Маржери» и подобных судах.

– Когда законопроект может стать законом?

– Надеемся, что в эту сессию (Госдумы.– “Ъ”) он в том или ином виде должен быть принят. Пока документ во втором чтении, окончательной редакции нет. Там есть разные позиции. Кто-то считает, что не нужно это делать. Последняя редакция допускает исключения по отдельным решениям правительства. Но само появление такого законопроекта – это хороший сигнал. Задача не просто повесить российский флаг, нужно, чтобы флаг и локализация судостроения работали в связке. Обсуждается целесообразность в этот же законопроект погрузить требования по локализации судов, которые осуществляют перевозки в Арктике. В любом случае, это будет сделано. Либо в этом законопроекте, либо отдельным законопроектом.

### ИНТЕРФАКС; 2017.11.16; МОСТ В КРЫМ К КОНЦУ ГОДА ОБРЕТЕТ ОФИЦИАЛЬНОЕ НАЗВАНИЕ

Жители России могут выбрать название для строящегося в Керченском проливе моста в Крым в ходе голосования на спецсайте, которое стартовало в четверг и продлится месяц, сообщил информационный центр проекта.

«Онлайн-голосование открылось 16 ноября на специальном сайте http://назовимост.рф/. Выбрать название моста предлагается из пяти самых популярных вариантов: Крымский, Керченский, Тузлинский, Мост Дружбы или Мост Воссоединения. Их определил организатор голосования – **Минтранс** России – после изучения общественного мнения на Крымском и Таманском полуостровах», – говорится в пресс-релизе.

На сайте, кроме пяти предложенных вариантов, предусмотрена графа «свой вариант». «Тем, кто не выбрал имя моста из списка, предлагается поделиться оригинальным названием», – отмечает инфоцентр «Крымский мост».

Официальное имя моста появится на топографических картах и дорожных информационных указателях.

Вопрос о названии моста в Крым поднимался на большой пресс-конференции президента России Владимира Путина в 2016 году. Глава государства предложил узнать мнение людей и провести опрос.

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

Крым вошел в состав России после республиканского референдума в марте 2014 года. Украина его результаты не признает и считает полуостров своей временно оккупированной территорией. Страны ЕС и США называют действия РФ аннексией и ввели санкции в отношении ряда компаний, политиков и бизнесменов.

### .11.16; РЕШЕНИЕ ПО ПРОЕКТУ ДОРОГИ ОТ М4 К «ДОМОДЕДОВО» ПРИНЯТО, РЕАЛИЗАЦИЯ НАЧНЕТСЯ В 2018Г – ГЛАВА «АВТОДОРА»

Принципиальное решение по проекту строительства соединительной дороги от трассы М4 «Дон» к аэропорту «Домодедово» принято, его реализация начнется в 2018 г., сообщил «Интерфаксу» глава госкомпании «Автодор» Сергей Кельбах.

«Принципиальное решение принято, этот проект вошел в программу деятельности компании. Сейчас финальная стадия идет по структурированию. В 2018 г. начнем реализацию проекта. Стоимость – порядка 14 млрд руб., инвесторы – «Домодедово» и ряд банков проявили интерес к проекту», – сказал он.

По словам главы «Автодора», проект будет финансироваться со стороны госкомпании за счет размещения облигационных займов, со стороны аэропорта «Домодедово» «как основного потребителя», а также со стороны банков. При этом он уточнил, что госфинансирование составит порядка 10-12%.

В июне сообщалось, что «Автодор» совместно с потенциальными инвесторами обсуждает проект строительства автодороги от М4 «Дон» до аэропорта «Домодедово». «Есть проектные проработки, есть финансовая модель – вопрос заключается в том, что на сегодняшний день мы достаточно серьезно ограничены в средствах господдержки. Рынку интересно, аэропорту «Домодедово» – я имею в виду хозяев – это крайне интересно. Вопрос заключается в том, что они убедительно просят структурировать проект так, чтобы там оказалось какое-то государственное плечо. Небольшое – даже если это будет в пределах 10-15%. Но важно, чтобы государство участвовало», – сказал тогда С.Кельбах.

Ранее структура финансирования предполагала вложения 50/50 со стороны государства и частных инвесторов, однако в связи с ограничениями бюджета проект был приостановлен, а его финмодель была пересчитана. «Пересчитали модель – она живет при 85% частных инвестиций. Вышли на новый виток», – добавил тогда он.

Также сообщалось, что проект платной трассы от М4 «Дон» до «Домодедово» разрабатывался по поручению первого вице-премьера РФ Игоря Шувалова. Предполагалось, что новая магистральная перемычка начнется примерно от 40-го километра «Дона». Осенью 2014 г. госкомпания «Автодор» оценивала стоимость трассы в 13 млрд рублей с учетом реконструкции участка, примыкающего к привокзальной площади аэропорта. Примерно 20% необходимых средств предполагалось получить от инвесторов. Тогда дорога до «Домодедово» в программу развития госкомпании до 2020 года не входила, финансирование на нее не предусматривалось.

### ИНТЕРФАКС; 2017.11.16; ГРУППА «ВИС» УВЕДОМИЛА «АВТОДОР» О НАМЕРЕНИИ УЧАСТВОВАТЬ В ПРОЕКТЕ ЦКАД-4 В КАЧЕСТВЕ ПОДРЯДЧИКА

Группа ВИС уведомила госкомпанию «Автодор» о намерении участвовать в проекте ЦКАД-4 в качестве подрядчика, сообщил «Интерфаксу» глава госкомпании «Автодор» Сергей Кельбах.

«Группа «ВИС» уведомила (об участии в проекте – ИФ) в качестве подрядчика (будет участвовать – ИФ) акционера ООО «Юго-Восточная магистраль», но это не взаимодействие с нами, а с акционерами. К нам обращаются с точки зрения согласования. Обращения концессионеров еще не было. Мы знаем об интересе «ВИСа», мы поддерживаем, но пока обращения действующих концессионеров еще не было», – сказал он.

При этом ранее член совета директоров группы «ВИС» Сергей Ромашов заявлял, что компания заинтересована в участии в строительстве ЦКАДа и ведет переговоры с «Автодором» о строительстве четвертого пускового комплекса ЦКАД. « Мы действительно заинтересованы в участии в ЦКАДе в Московской области – четвертом участке. И в настоящий момент вступаем в активные переговоры по участию в проекте», – сказал он, отметив, что «ВИС» намерена участвовать в проекте совместно с итальянской Astaldi. С.Ромашов уточнил, что традиционно группа выступает в таких проектах как инвестор.

Группа «ВИС» объединяет 11 строительных и инжиниринговых компаний, занимающихся строительством и реконструкцией крупных промышленных, нефтегазовых и энергетических предприятий, дорожно-транспортных систем, социально-культурных, спортивных и коммерческих объектов в РФ и за рубежом. Холдинг реализует инвестиционные проекты в качестве ЕРС/ЕРСМ-контрактора. Компания имеет собственные асфальтобетонный и модульный бетонный заводы, производственные цеха.

Вместе с тем, ранее сообщалось, что заказчик строительства ГК «Автодор» в рамках ПМЭФ-2017 подписала с ООО «Юго-Восточная магистраль» концессионное соглашение относительно финансирования, строительства и эксплуатации четвертого пускового комплекса ЦКАД.

Ранее в составе ООО «Юго-Восточная магистраль» произошла замена участника – УК «Лидер» и ее структура ОАО «Главная дорога» окончательно вышли из состава владельцев компании – компанию не устроили условия проекта строительства четвертого участка ЦКАД, долгие переговоры с ГК «Автодор» не улучшили ситуацию. Им на замену пришло ООО «Концессионная строительная компания N4» (25% «КСК N4» принадлежит АО «ДСК «Автобан», остальные 75% – Павлу Антонову). Теперь структура совладельцев выглядит следующим образом: 60% – у «КСК N4», 40% – у ООО «Инфраструктурные инвестиции-2» (структура РФПИ).

ЦКАД-4 пройдет по юго-востоку Московской области, от пересечения с автомобильной дорогой М-7 «Волга» (нулевой километр автодороги А-113 ЦКАД) до пересечения с автомагистралью М-4 «Дон». Данный отрезок ЦКАД будет проходить через Ногинский, Павлово-Посадский, Воскресенский и Раменский районы, Электросталь и Домодедово.

Прогнозируемая интенсивность движения на 2030 г. составляет 40,3 тыс. автомобилей в сутки. На перспективное развитие проектом в рамках 2-й очереди строительства предусматривается доведение количества основных полос движения до 6 с шириной проезжей части 2х11,25 м. Данный участок будет соответствовать категории IA (автомагистраль с расчетной скоростью движения 140 км/ч). Первая очередь строительства предполагает обустройство четырех полос для движения (по две в каждом направлении).

При строительстве участка будет возведено 17 мостов и экодуков, 40 путепроводов и 9 эстакад. Проектом предусматривается устройство шести транспортных развязок в разных уровнях на пересечении с автодорогами М-7 «Волга», ММК, Егорьевским шоссе, с дорогой «ММК – Чечевилово – МБК», трассой М-5 «Урал», «Востряково – Образцово» (подъезд к аэропорту «Домодедово»), трассой М-4 «Дон».

### ТАСС; 2017.11.16; НОВОСИБИРСКАЯ ОБЛАСТЬ НАПРАВИТ В 2018 ГОДУ НА РЕМОНТ ДОРОГ СВЫШЕ 2,4 МЛРД РУБЛЕЙ

Новосибирская область в 2018 году в рамках проекта «Безопасные и качественные дороги» направит на ремонт дорог более 2,4 млрд рублей – чуть больше, чем в текущем (2,25 млрд). Об этом сообщил в четверг в пресс-центре ТАСС **министр транспорта** и дорожного хозяйства региона Анатолий Костылевский.

«В 2018 году область по программе «Безопасные и качественные дороги» планирует отремонтировать 36 участков дорог общей протяженностью 107 км. Общий бюджет пока остается в тех же цифрах, даже чуть больше, так как увеличивается областное софинансирование – мы потратим 1 млрд 130 млн, из федерального бюджета ждем 1 млрд, плюс средства из муниципальных источников – 288 млн», – отметил министр.

По словам Костылевского, в 2017 году отремонтировано 123,5 км дорог, всего ремонт был проведен на 60 объектах, 55 из них введены в эксплуатацию, еще 5 – переходящие объекты на следующий год. В частности, в следующем году планируется завершить реконструкцию важного участка автодороги Новосибирск – поселок Садовый, что позволит гарантировать свободный выезд из центра Новосибирска по скоростной трассе в направлении Северного обхода в 2019 году.

Проект «Безопасные и качественные дороги» разработан по инициативе президента РФ, его цель – снижение количества аварийно опасных участков на дорогах крупнейших городских агломераций и приведение дорог в нормативное транспортно– эксплуатационное состояние. Срок реализации проекта – с ноября 2016 года по март 2026 года.

### ИНТЕРФАКС; 2017.11.16; ВОСТОЧНЫЙ ОБВОД В ТУЛЕ РАСШИРЯТ К 2020 ГОДУ

Расширение до четырех полос Восточного обвода в Туле планируется завершить в 2019 году, сообщил журналистам **министр транспорта** и дорожного хозяйства Родион Дудник.

«В настоящий момент государственную экспертизу проходит значимый для Тулы проект «Строительство Восточного обвода (второй пусковой комплекс)», включающий строительство моста через реку Упу и путепровода через железную дорогу. Работы по проекту начнутся уже в 2018 году и завершатся уже в 2019 году», – отметил Р.Дудник.

По предварительным расчетам, стоимость работ составит 813 млн рублей, протяженность дороги – 1,906 км.

Как пояснил Р.Дудник, проект будет профинансирован из федерального бюджета. Регион взял на себя разработку проектно-сметной документации, которая направлена в **Минтранс** и **Росавтодор**.

В **министерстве транспорта** и дорожного хозяйства «Интерфаксу» уточнили, что в дальнейшем предполагается строительство новой дороги с соединением с Московским шоссе, ведущим к федеральной трассе «Крым».

«Этот проект затратный, оценивается уже в несколько миллиардов рублей в связи с отчуждением земель и переселением домовладельцев, переносом инженерных коммуникаций», – отметил представитель министерства.

Ранее губернатор Тульской области Алексей Дюмин заявлял, что строительство второй очереди Восточного обвода очень важно для города.

«Этот проект мы планируем реализовать на условиях государственно-частного партнерства», – подчеркнул глава региона.

В настоящее время дорога, соединяющая два крупных района Тулы – Центральный и Пролетарский («Восточный обвод») – имеет две полосы и достаточно серьезно загружена в «часы пик». Кроме того, рядом с магистралью активно ведется строительство жилого микрорайона, крупных торговых комплексов, спорткомплекса, а также новых корпусов суворовского училища.

Строительство второй очереди Восточного обвода планировалось начать в 2012 году, но из-за недостатка финансирования власти города отложили реализацию проекта. Предполагалось продлить магистраль на 8 км от улицы Ложевой до Веневского шоссе и далее до улицы Октябрьской с выходом на федеральную трассу «Крым».

### КОММЕРСАНТ; НАТАЛЬЯ СКОРЛЫГИНА; 2017.11.17; НОВОГОДНИЕ ПЛАЦКАРТЫ ДВИНУЛИСЬ В ПУТЬ

ОАО РЖД открыло продажу билетов на 2018 год

ОАО РЖД с полуночи возобновило продажу билетов в плацкартные и общие вагоны на 2018 год. Цена на билеты, в соответствии с решением правительства, проиндексирована не будет. При этом железнодорожники сохраняют глубину продаж в 60 дней, так что уже должны быть доступны билеты сроком отправления поездов по 15 января включительно.

С 00:00 17 ноября ОАО РЖД открыло продажу проездных документов в плацкартные и общие вагоны поездов дальнего следования отправлением с 1 января 2018 года. Об этом сообщила компания. Днем ранее глава монополии Олег Белозеров пообещал Дмитрию Медведеву, что продажи билетов на 2018 год начнутся с 17 ноября. «Все решения приняты всеми органами, зарегистрированы, и, как прописано в приказе, продажа начинается 17-го числа»,– заверил он.

Как сообщает ОАО РЖД, оно сохранит глубину продажи проездных документов в 60 суток: в продажу поступили билеты на даты отправления поездов до 15 января 2018 года включительно.

Напомним, что ОАО РЖД 3 ноября объявило о приостановке продажи билетов в плацкартные и общие вагоны на даты с 1 января 2018 года, поскольку тарифные решения по регулируемому пассажирскому сегменту не были приняты (см. «Ъ-Онлайн» от 4 ноября). Тогда ОАО РЖД ожидало индексации тарифов на плацкартные и общие вагоны в 3,9%, но ФАС объявила о намерении предоставить, напротив, скидку в 10% к тарифу, объясняя это тем, что железная дорога проигрывает конкурентную борьбу с авиакомпаниями, и необходимы меры стимулирования пассажиров. По законодательству, ОАО РЖД обязано открывать продажи билетов за 45 дней до даты отправления, и спор следовало разрешить до наступления этого срока.

Но уже 9 ноября правительство приняло компромиссное решение: не индексировать цену билета, но и скидку тоже не предоставлять, а зафиксировать цену в 2018 году на уровне 2017 года. 10 ноября правление ФАС утвердило решение о нулевой индексации цен на билеты в плацкартные и общие вагоны.

При этом ФАС вчера опубликовала исследование, основанное на сопоставлении цен на билеты Федеральной пассажирской компании (ФПК, входит в ОАО РЖД) и авиакомпании «Победа» (входит в группу «Аэрофлот»). В нем устанавливалось, что на некоторых маршрутах стоимость перевозки в плацкарте дороже авиабилета по тому же маршруту, а в остальных случаях цена на самолет практически равна или незначительно превышает стоимость билета в плацкартный вагон.

### ТАСС; 2017.11.16; МЕДВЕДЕВ: ОБЪЕМ ИНВЕСТПРОГРАММЫ РЖД НА 2018-2020 ГОДЫ СОСТАВИТ СВЫШЕ 1,8 ТРЛН РУБЛЕЙ

Объем инвестиционной программы РЖД на 2018-2020 годы составит свыше 1,8 трлн рублей, заявил премьер-министр РФ Дмитрий Медведев на заседании правительства.

«На ближайшую трехлетку это свыше 1 триллиона 800 миллиардов рублей. Эти ресурсы мы должны направить на решение наиболее важных задач, которые позволят развиваться не только самой компании, но и регионам, и, конечно, отраслям и отдельным предприятиям», – сказал Медведев.

Он отметил, что наиболее капиталоемкая задача – строительство инфраструктуры. «Мы продолжим модернизацию Байкало-Амурской и Транссибирской магистралей, развитие подходов к портам Дальнего Востока, юга, северо-запада страны. В высокой степени проработанности находится строительство северного широкого хода и высокоскоростной магистрали Москва-Казань. Дополнительно оценивается возможность строительства мостового перехода на Сахалин и подходов к нему», – уточнил глава правительства.

По словам главы правительства, эти проекты очень большие по затратам, но они должны обеспечить ускоренное развитие целых регионов страны. Он отметил, что нужно продолжить работу по доведению существующей инфраструктуры до нормативного состояния. «Суммарно планируется реконструировать почти 10 тыс. км пути и, конечно, нужно постоянно обеспечивать безопасность движения, антитеррористическую защищенность транспортных объектов», – заявил Медведев.

По его словам, планы РЖД также предусматривают закупку более 2 тыс. новых локомотивов. «Инфраструктура должна отвечать современным требования, особенно с учетом того, что скоро чемпионат по футболу», – сказал Медведев.

Он сообщил, что 1 рубль инвестиций в железнодорожную инфраструктуру дает 1,5 рубля мультипликативного эффекта для всей экономики.

### ИНТЕРФАКС; 2017.11.16; ПРАВИТЕЛЬСТВО РФ УТВЕРДИЛО ПЕРЕИМЕНОВАНИЕ ДОЛЖНОСТИ ГЛАВЫ РЖД

Премьер-министр РФ Дмитрий Медведев подписал распоряжение о переименовании должности главы ОАО «Российские железные дороги», документ опубликован на официальном интернет-портале правовой информации.

Должность главы РЖД переименована из президента в «генерального директора – председателя правления».

Кроме того, должности первых вице-президентов, старших вице-президентов и вице-президентов компании изменены на первых заместителей генерального директора, заместителей генерального директора.

В октябре президент РФ Владимир Путин утвердил поправки в федеральный закон «Об особенностях управления и распоряжения имуществом железнодорожного транспорта», касающиеся названия должности главы РЖД. Документ был принят Государственной думой 22 сентября и одобрен Советом Федерации 27 сентября. Он готовился в рамках планируемого изменения названия должности главы РЖД из президента в генерального директора – в соответствие с национальными традициями корпоративного управления в сфере ж/д транспорта и с европейской железнодорожной корпоративной практикой (как отмечали авторы законопроекта).

Ранее сообщалось, что министерство экономического развития РФ разрабатывает проект постановления правительства о переименовании должности главы «Российских железных дорог» и увеличении срока его полномочий с 3 до 5 лет. Вторая инициатива объяснялась необходимостью планирования и реализации основного объема инвестиционных договоров с учетом сроков проектирования и строительства по ним. Не менее 5 лет составляют сроки привлечения долгосрочного заемного финансирования, в том числе для реализации инвестпроектов, отмечало ведомство.

### ИНТЕРФАКС; 2017.11.16; РЖД РАСШИРИЛИ СПИСОК РЕГИОНОВ РФ, ИЗ КОТОРЫХ ГОТОВЫ ВЫВОЗИТЬ ЗЕРНО НА ЭКСПОРТ СО СКИДКОЙ

ОАО «Российские железные дороги» расширило список регионов, из которых готово вывозить зерно на экспорт в направлении портов РФ с 10,3%-ной скидку.

Соответствующее решение приняло правление монополии (содержание протокола заседания, датированного 9 ноября, приводит в четверг корпоративное издание РЖД).

Как сообщалось ранее, эту скидку перевозчик установил в сентябре.

Она применяется при транспортировке грузов на экспорт со станций, расположенных в Воронежской, Орловской, Тамбовской, Оренбургской, Саратовской, Новосибирской и Омской областях (как в вагонах, так и в контейнерах). Понижающий коэффициент начал действовать в конце сентября и будет применяться до 30 июня 2018 г. включительно.

Нынешнее решение также позволяет применять скидку при перевозках зерна из Курской, Липецкой, Пензенской, Самарской, Ульяновской, Курганской областей. Действовать дисконт начнет в конце ноября.

Право изменять грузовые тарифы в рамках «ценового коридора» «Российские железные дороги» получили в 2013 г. Сейчас верхняя граница установлена на уровне «+10%» к действующим ставкам, нижняя – на уровне «минус 50%» для грузов II (базового) и III (высокодоходного) тарифного классов без ограничения по дальности перевозок и «минус 14%» для грузов I (низкодоходного) тарифного класса в пределах 3 тыс. км.

### ИНТЕРФАКС; 2017.11.16; РЖД ОБСУЖДАЮТ ИДЕЮ СОЗДАНИЯ «ИНВЕНТАРНОГО ПАРКА», ВОЗМОЖНЫЙ ОБЪЕМ – 10-20 ТЫС. ВАГОНОВ

ОАО «Российские железные дороги» обсуждает идею создания так называемого «инвентарного парка» вагонов.

«У нас перевозка строится не только из тарифной инфраструктурной составляющей РЖД, но, в том числе, и из вагонной. Соответственно, в следующем году необходимо будет проработать механизм, чтобы не было серьезного роста (последней – ИФ). Очень бы хотелось, чтобы она снижалась, чтобы объем работы в целом на железнодорожном транспорте рос, и это тоже будет давать определенную сбалансированность», – заявил журналистам президент РЖД Олег Белозеров в четверг по итогам заседания правительства РФ, на котором рассматривался финансовый план монополии на ближайшую трехлетку.

«Есть предложение по поводу формирования инвентарного парка на основе «Российских железных дорог». Нужно прописать дополнительные условия, как этот парк и в какие промежутки времени мог бы использоваться. Ключевая задача – вывезти весь объем грузов по железной дороге. Мы говорили, что это может быть 10-20 тыс. вагонов, но эти цифры будут уточняться», – сообщил топ-менеджер.

Отвечая на вопрос, согласна ли компания содержать парк (он потребует расходов вне сезона дефицита), О.Белозеров заявил, что «РЖД выполнят любое решение, принятое правительством». «В процессе обсуждения, я думаю, можно будет выйти и на дополнительные нормативные требования, может быть, которые повлияют и на оборачиваемость вагонов, в том числе на время под погрузкой, может быть, какие-то еще иные составляющие», – добавил он.

В процессе реформы «Российские железные дороги» лишились «инвентарного парка», который предоставлялся для перевозок по регулируемым государствам тарифам (сейчас они существенно ниже рыночных ставок) – он был частично продан (АО «Первая грузовая компания», сейчас принадлежит группе UCL Владимира Лисина), либо был выведен в «дочку» (АО «Федеральная грузовая компания»). В то же время, в последнее время на фоне списания подвижного состава после принятого решения о запрете с 2016 г. эксплуатации в РФ грузовых вагонов с продленным сроком службы, а также при увеличении перевозок на экспорт Федеральная антимонопольная служба РФ выступила с предложением о формировании резервного парка на балансе группы РЖД. Он призван восполнять потребности в подвижном составе в периоды его дефицита, а также сдерживать вагонные ставки.

### ИНТЕРФАКС; 2017.11.16; РЖД И МОСКВА ДОГОВОРИЛИСЬ ПРИМЕРНО ПОРОВНУ ПРОФИНАНСИРОВАТЬ «НАЗЕМНОЕ МЕТРО»

ОАО «Российские железные дороги» и столичные власти договорились примерно поровну профинансировать проект по организации массовых «сквозных» перевозок электричками (создания так называемого «наземного метро») в Москве.

«Предварительный расчет по ж/д составляющей будет порядка 25-30 млрд руб. средств РЖД. Там есть один очень серьезный элемент, который, как мы договорились, на себя возьмет Москва, это тоже будет 20-25 млрд руб. То есть мы договорились (профинансировать программу в соотношении примерно – ИФ) 50% на 50%», – заявил журналистам президент РЖД Олег Белозеров по итогам заседания правительства, на котором рассматривался проект финансового плана и инвестиционной программы компании на ближайшую трехлетку.

Говорить о том, какой подвижной состав будет запущен на этих «диаметральных» маршрутах, глава РЖД пока затруднился. «В Москве есть стандарт обслуживания, о чем **министерство транспорта** всегда говорило и что прописано в (его – ИФ) документах. Какой подвижной состав будет соответствовать этому стандарту, такой и будет (запущен на линиях – ИФ). Это может быть и ЭП2Д, и «Ласточка», и любая другая электричка, которая будет подходить под стандарт качества», – сказал он.

### ТАСС; 2017.11.17; ДВА НОВЫХ ВОКЗАЛА МОГУТ ПОЯВИТЬСЯ В МОСКВЕ

Два новых вокзала могут появиться в Москве в рамках строительства новой ветки наземного метро. Об этом сообщается на сайте комплекса градостроительной политики и строительства города Москвы.

«При создании «сквозных» маршрутов пригородных электричек в Москве могут появиться два новых вокзала – на остановочных пунктах Царицыно и Каланчевская», – говорится в сообщении.

Однако решение о необходимости переноса остановок будет принято по результатам проработки вопроса с РЖД с учетом мнения пассажиров и жителей города, отмечают в пресс-службе стройкомплекса.

В среду президент РФ Владимир Путин поддержал проект строительства в Москве новой ветки наземного метро, которая соединит радиальные железнодорожные направления. Соответствующий документ представили главе государства мэр Москвы Сергей Собянин и глава РЖД Олег Белозеров.

### ТАСС; 2017.11.16; ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНАЯ МАГИСТРАЛЬ НАДЫМ – САЛЕХАРД БУДЕТ ПОСТРОЕНА НА ЯМАЛЕ

Железнодорожная магистраль Надым – Салехард будет построена в Ямало-Ненецком автономном округе (ЯНАО). Об этом в четверг сообщил губернатор региона Дмитрий Кобылкин, подводя итоги развития округа на заседании Законодательного собрания ЯНАО.

«Мне приятно сообщить, что в конце октября на федеральном уровне принято историческое решение о строительстве железнодорожной магистрали Надым – Салехард. Мы долго шли к этому. <…> Итоговую концессионную схему правительство России должно утвердить в ближайшие месяцы. Мы приступаем к проектированию и затем переходим к строительству», – сказал Кобылкин.

Он отметил, что значимым продолжением проекта станет создание железнодорожной линии Бованенково – Сабетта. «Это те самые 170 км, которые выведут Северный широтный ход (СШХ) к Северному морскому пути», – пояснил губернатор.

Кобылкин отметил, что запуск железнодорожной магистрали существенно расширит промышленную зону Ямала.

«Новыми центрами станут три города – Салехард, Лабытнанги и Надым. Уже скоро мы увидим рывок в их развитии. Это формирование логистических пунктов и перерабатывающих комплексов. Твердо убежден: проект «Северный широтный ход» носит прорывной характер не только для нашей территории. Договоренность глав государств России и Китая о реализации проекта «Один пояс – один путь» с вовлечением Северного морского пути представит совершенно новые горизонты для многих стран мира», – подчеркнул он.

СШХ – это 707 километров железнодорожного полотна, которые свяжут Ямал с Уралом и Северо-Западом России и обеспечат связь транспортной системы России через порт Сабетта с Северным морским путем. Начало строительства запланировано на 2018 год.

### ТАСС; 2017.11.16; В КРАСНОДАРЕ МОГУТ ПОСТРОИТЬ «КАНАТНОЕ МЕТРО»

Власти Краснодара рассматривают возможность строительства в городе нескольких веток фуникулеров, которые будут работать по принципу метро. Начата проработка технико-экономического обоснования (ТЭО) проекта, сообщает в четверг пресс-служба городской администрации.

«Комитет «экономика города» совета по вопросам стратегического развития и приоритетным проектам при главе Краснодара предложил реализовать в краевом центре проект создания полноценной системы «канатного метро». <…> В настоящий момент с привлечением специалистов идет разработка предварительного технико-экономического обоснования проекта сети канатных дорог в Краснодаре. Главная задача, которая стоит перед специалистами, – проанализировать, насколько эффективен этот вид транспорта для краевого центра, просчитать условия и особенности его внедрения», – говорится в сообщении.

Уточняется, что «канатное метро» представляет собой подвесную канатную дорогу с сопутствующей инфраструктурой – станциями, опорами, местами посадки и высадки пассажиров. В России уже есть примеры реализации подобных проектов: фуникулеры в качестве общественного транспорта работают в Нижнем Новгороде (подвесная дорога над рекой Волга стала альтернативой 27-километровому автомобильному маршруту) и в Оренбурге. Однако в обоих случаях канатная дорога представлена только одним маршрутом.

В мэрии рассказали, что по сравнению с традиционными видами транспорта фуникулеры обладают серьезными преимуществами: строительство канатной дороги в несколько раз дешевле, чем железной или автомобильной: она экологически чистая, инфраструктура для такого транспорта не требует много места, что важно при плотной застройке в Краснодаре, внедрение канатных дорог помогает снизить аварийность на автотрассах.

Кроме того, «канатное метро» может стать одним из путей решения проблемы пробок в Краснодаре (по данным сервиса Яндекс.Пробки, каждый будний день они достигают максимальных 9-10 баллов).

«Необходимо тщательно продумать и просчитать все аспекты такого проекта в Краснодаре. <…> Речь идет о создании не какого-либо отдельного маршрута, а нескольких полноценных «веток» и направлений. Очень важна при этом интеграция с существующими видами общественного транспорта. Для Краснодара «канатное метро» интересно именно как возможный системный проект», – приводятся в сообщении слова мэра Евгения Первышова.

### ВЕДОМОСТИ; АРТУР ТОПОРКОВ; ВИТАЛИЙ ПЕТЛЕВОЙ; СВЕТЛАНА БОЧАРОВА; 2017.11.17; ПУТИН ПРЕДЛАГАЕТ ЗАПРЕТИТЬ ИНОСТРАННЫМ СУДАМ ВОЗИТЬ УГЛЕВОДОРОДЫ ПО СЕВМОРПУТИ

Президент считает, что суда под российским флагом должны получить исключительное право на перевозку

Вопрос, который я хотел бы поднять, – о предоставлении судам, плавающим под российским флагом, исключительного права на перевозку и хранение углеводородов в акватории Северного морского пути, – заявил президент России Владимир Путин на совещании по вопросам развития дальневосточного судостроительного комплекса «Звезда». – Соответствующий законопроект сейчас рассматривается в Госдуме. Рассчитываю, что уже в скором времени будет принят» (цитата по «Интерфаксу»). Запрет на перевозку нефти и газа для любых судов не под российским флагом должен помочь российским судоходным компаниям увеличить объем морских перевозок и дать «дополнительные возможности для обновления принадлежащего им флота», сказал Путин.

Законопроект «О внесении изменений в Кодекс торгового мореплавания Российской Федерации» правительство внесло в Госдуму еще год назад – 22 августа 2016 г. Законопроект предлагает предоставить судам под российским флагом преимущественное право на перевозки и буксировку в пределах континентального шельфа. Увеличение доли участия российских перевозчиков повлечет за собой увеличение их доходов и, как следствие, увеличение их налоговых платежей в бюджет. При этом возможность осуществления указанных видов перевозок и буксировки судами под флагами иностранных государств сохранится. Об исключительном праве транспортировки углеводородов по Севморпути в законопроекте речи не идет. Правда, законопроект в первом чтении утвержден не был. Дата рассмотрения во втором чтении пока не назначена, следует из материалов сайта Системы обеспечения законодательной деятельности. Но, судя по данным сайта, поправки к законопроекту подготовлены, профильный комитет Госдумы рекомендовал их принять, их текст не опубликован.

Запрет на перевозку углеводородов по Северному морскому пути судам без российского флага может отразиться на работе нефтегазовых компаний, которые отгружают нефть в северных портах, и судоходных компаний, которые их обслуживают. Так, у «Лукойла» на побережье Печорского моря есть порт Варандей, кроме нефти, которую добывает компания в Западной Сибири, отгружает здесь на экспорт нефть месторождений им. Требса и Титова (ими «Лукойл» владеет совместно с «дочкой» «Роснефти» – «Башнефтью»). В 2016 г. на Варандее было отгружено 8 млн т нефти. Собеседник, близкий к «Лукойлу», рассказал, что компания фрахтует суда у «Совкомфлота» для транспортировки нефти, но под какими флагами они ходят, сказать затруднился. Представитель «Лукойла» на вопросы «Ведомостей» не ответил.

В порту Сабетта на побережье Карского моря в этом году «Ямал СПГ» должен начать отгрузку сжиженного природного газа (СПГ). Строительство завода завершил «Новатэк» с партнерами. Первая очередь будет производить 5,5 млн т СПГ в год. Специально для проекта «Ямал СПГ» заказал 15 танкеров арктического класса. Первый из них – «Кристоф де Маржери» – находится в управлении «Совкомфлота», это судно сейчас зарегистрировано под флагом Кипра. В «Новатэке» возможные последствия введения ограничений не комментируют.

Нефть с платформы «Приразломная» в Карском море отгружает «Газпром нефть», но ей изменения не страшны. «Все суда, которые возят наши ресурсы с Новопортовского и Приразломного [месторождений], имеют приписку к российским портам», – сообщил «Ведомостям» представитель «Газпром нефти». Представитель «Роснефти» от комментариев отказался.

Получить комментарии представителя «Совкомфлота», крупнейшей российской судоходной компании, в четверг вечером не удалось. Источник, близкий к ней, говорит, что 75% судов компании ходят под российским флагом.

С одной стороны, законопроект – это логичный шаг для отстаивания национальных интересов, считает топ-менеджер крупной судоходной компании. «Если вы думаете, что другие страны не вводят ограничения на работу на своих шельфах и не продвигают свои интересы, вы глубоко заблуждаетесь, на шельфе Аляски, например, могут работать только американские суда под местным флагом и с американским капитаном», – говорит собеседник «Ведомостей». С другой – судоходные компании заказывают строительство судов на заемные деньги, напоминает эксперт, и одним из условий кредиторов является в том числе флаг, под которым судно будет ходить. Это делается для того, чтобы знать, в какой юрисдикции находятся залоги. При смене юрисдикции банки могут потребовать залоги или полную стоимость кредита, знает собеседник «Ведомостей».

Пока, впрочем, законопроект поддерживают не все. «Суда, плавающие под флагом иностранного государства, по общему правилу будут лишены возможности осуществлять перевозки и буксировку в указанных акваториях по указанным маршрутам. Полагаем, что данный подход не в полной мере соотносится с принципом свободы судоходства и не учитывает, что Конвенция ООН по морскому праву ограничивает права прибрежного государства в исключительной экономической зоне и на континентальном шельфе», – говорится в правовом заключении к законопроекту, зарегистрированном 7 июля 2017 г.

### РИА НОВОСТИ; 2017.11.16; В МИД ОТМЕТИЛИ ЗНАЧЕНИЕ ЗАПУСКА НОВЫХ ПАРОМОВ ДЛЯ КАЛИНИНГРАДСКОЙ ОБЛАСТИ

Запуск новых паромов повысит транспортную безопасность Калининградской области, а также позволит снять зависимость региона от железнодорожных тарифов зарубежных стран, заявил в интервью РИА Новости первый заместитель министра иностранных дел РФ Владимир Титов.

Он подчеркнул, что правительство Российской Федерации уделяет задаче обеспечения надежной транспортной связи Калининградской области с материковой Россией особое внимание.

«В настоящее время на линии Балтийск – Усть-Луга курсирует два парома, обеспечивая перевалку примерно 2 миллионов тонн грузов в год. В целях расширения их пропускной способности принято решение начать строительство трех новых паромов. Первое судно планируется запустить уже в 2019 году, еще через год – два других. Это будут мощные паромы вместимостью 66 железнодорожных вагонов с возможностью приема автомобилей и пассажиров. Запуск новых паромов повысит транспортную безопасность Калининградской области и позволит снять зависимость региона от железнодорожных тарифов зарубежных стран», – сказал Титов.

«При этом сотрудничество в транспортной сфере с сопредельными странами тоже будет продолжено», – сообщил он.

### ТАСС; 2017.11.16; НОВОРОССИЙСК В ЯНВАРЕ-ОКТЯБРЕ 2017 Г. ЛИДИРУЕТ ПО ГРУЗООБОРОТУ СРЕДИ МОРПОРТОВ РФ

Грузооборот морских портов РФ в январе-октябре 2017 года увеличился на 9,3% по сравнению с показателем аналогичного периода 2016 года и составил 649,47 млн тонн.

Согласно данным Ассоциации морских торговых портов РФ (АСОП), на основании которых ТАСС подготовил рейтинг, лидирующую строчку по объемам перевалки грузов в январе-октябре 2017 года, как и в 2016 году, занимает порт Новороссийск с оборотом 120,19 млн тонн (+11,7%). Доля перевалки грузов портом составляет 18,5% совокупного грузооборота морских портов РФ.

Порт Мурманск, увеличив перевалку грузов на 60,1%, до 42,59 млн тонн, поднялся с 7-й позиции по итогам января-октября 2016 года на 6-ю. Порт Кавказ опустился с 6-ой на 7-ю позицию – 29,06 млн тонн (+7,1%).

В январе-октябре 2017 года наибольший рост перевалки грузов показали порты: Сабетта – в 4 раза, до 5,99 млн тонн, Беринговский – в 4,2 раза, до 201,9 тыс. тонн, Кандалакша – в 2,2 раза, до 1,3 млн тонн.

Наибольшее снижение грузооборота отмечено в портах: Охотск – на 58,6%, до 59,8 тыс. тонн, Махачкала – на 58,3%, до 1,13 млн тонн, Москальво – на 31,5%, до 0,02 млн тонн.

По итогам января-октября 2017 года совокупный грузооборот топ-10 портов РФ составил 494,85 млн тонн (76,2% совокупного грузооборота), что на 9% выше уровня января-октября 2016 года.

### РИА НОВОСТИ; 2017.11.16; ДАГЕСТАН МОЖЕТ СТАТЬ ЛИДЕРОМ В РАЗВИТИИ МОРСКИХ ПОРТОВ НА КАСПИИ

Дагестан имеет большой потенциал для изменения ситуации на Каспии, включившись в развитие морских портов в Каспийском бассейне, заявил министр по делам Северного Кавказа Лев Кузнецов.

«Лев Кузнецов подчеркнул, что, используя географический и экономический потенциал, Дагестан должен максимально активно включиться в реализацию Стратегии развития морских портов РФ в Каспийском бассейне, а также железнодорожных и автомобильных подходов к ним до 2030 года. Он выразил уверенность в том, что в разрезе активизации реализации проекта транспортного коридора «Север – Юг» Дагестан имеет ключевые, конкурентные преимущества и с другой стороны – уникальный потенциал для того, чтобы стать лидером в изменении ситуации на Каспии», – говорится в сообщении пресс-службы главы Дагестана.

Вместе с тем Кузнецов отметил, что статистика грузооборота российских портов в целом из года в год показывает отрицательную динамику по отношению ко всем другим бассейнам.

«Для реализации проекта у нас есть природные условия: незамерзающий порт и возможность строительства нового порта с соответствующими глубинами. И наша задача – подготовить уже в соответствии с поручением председателя правительства России конкретный план реализации стратегии. Я уверен, что это очень хорошая основа для формирования одного из источников экономического развития не только Дагестана, но и всего нашего Северного Кавказа», – цитирует Кузнецова пресс-служба главы Дагестана.

Министр напомнил, что целью и основной задачей данной стратегии является интеграция российских портов на Каспии в главные транспортные узлы и коридоры международной торговли, образующие единый транспортный узел Каспийского бассейна.

### РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; БОРИС ЯМШАНОВ;2017.11.16; КОГО ПРИСТЕГНУТ

Госдума принимает окончательное решение о «черных списках» авиадебоширов

Государственная Дума рассматривает в третьем, окончательном чтении пакет законопроектов о «черных списках авиадебоширов». Таким образом, ставится точка в долгих спорах о том, как оградить пассажиров воздушного лайнера от буйных попутчиков.

О том, какие преграды ставятся на пути воздушных хулиганов, корреспонденту «Российской газеты» рассказал председатель Комитета Госдумы по государственному строительству и законодательству Павел Крашенинников.

Павел Владимирович, теперь в авиации все будет как в известной прибаутке: с утра выпил – день свободен, в аэропорт можно не спешить, на борт все равно не пустят?

Павел Крашенинников: Новые законы позволят авиакомпаниям отказывать в воздушной перевозке тем лицам, кто ранее грубо нарушил правила поведения в полете и кому назначено за это соответствующее наказание.

Будут создаваться специальные реестры лиц, совершивших на борту самолета правонарушения, которые создали угрозу безопасности полета, жизни или здоровью других пассажиров, членов экипажа, либо повлекли причинение вреда их жизни или здоровью.

Кто будет составлять эти «черные списки» и кто рискует попасть в них? Порой возникают ситуации, когда сами авиакомпании под тем или иным предлогом стараются не взять в полет не понравившегося им пассажира. Широкий резонанс вызвали случаи, когда не пустили в салон девушку в инвалидном кресле, а высокорослого пассажира выставили за борт, якобы у него «слишком длинные ноги». Не создадут ли запретные реестры поводов для злоупотреблений?

Павел Крашенинников: Решение о включении пассажира в реестр будет принимать руководитель перевозчика – авиакомпании или исполняющий обязанности руководителя. Но не по личному усмотрению, а на основании документов, имеющих законную силу.

Это вступившее в законную силу постановление о назначении лицу административного наказания за совершение на борту правонарушения либо вступивший в силу приговор суда о признании лица виновным в совершении уголовного преступления на борту воздушного судна.

То есть ни о каком самоуправстве речи идти не может. В «черный список» попадет лишь тот, кто набедокурил на борту и кому назначено за это заслуженное наказание.

Какие нарушения на борту воздушного судна могут стать причиной включения в «черный список»?

Павел Крашенинников: Весной был принят закон, который в апреле нынешнего года вступил в силу. Им установлена уголовная ответственность за хулиганство на транспорте общего пользования.

То есть на железнодорожном, морском, водном, воздушном транспорте, а также в метро, электричках, трамваях.

Так вот за хулиганство на борту самолета теперь предусмотрено уголовное наказание – штраф от 300 тысяч до 500 тысяч рублей и даже лишение свободы до 5 лет. А за групповое хулиганство – до 7 лет тюрьмы.

По данным, предоставленным компанией «Аэрофлот», после принятия этого закона количество случаев противоправного поведения пассажиров на рейсах авиакомпании снизилось. Но несколько обвинительных приговоров за истекшие полгода уже было вынесено.

Такие лица, которым вынесен приговор за хулиганство на борту самолета, будут включаться в реестр и не допускаться к полету. Кроме того, попадут в «черный список» и те, кто совершил из хулиганских побуждений действия, угрожающие безопасной эксплуатации транспортных средств. Это преступление наказывается до двух лет лишения свободы.

В самолетах все-таки не каждый день случаются буйные выходки с поломкой оборудования. Чаще происходят скандалы, показное невыполнение требований экипажа. Что грозит таким любителям «покрасоваться»?

Павел Крашенинников: Я сам часто летаю и могу сказать, что таких случаев стало значительно меньше. Во всяком случае за последние 5-7 лет. Надеюсь, что после принятия нового пакета законов их станет еще меньше.

Вместе с тем невыполнение законных распоряжений командира воздушного судна является административным правонарушением и также будет одним из оснований включения пассажира в «черный список». Перевозчику, на борту самолета которого совершено такое правонарушение, будет направляться копия постановления о назначении лицу административного наказания. На основании такого постановления авиакомпания сможет включить нарушителя в «черный список».

Если в итоге такого бедолагу пригвоздили приговором к позорному столбу, то это навсегда или у него есть шанс оправдаться со временем?

Павел Крашенинников: Решение о включении пассажира в реестр принимается в течение месяца после того, как перевозчик получит постановление о назначении лицу административного наказания или будет размещен приговор суда на соответствующем сайте в Интернете.

Действовать запрет на допуск к полету будет в течение одного года с даты вступления в законную силу постановления об административном правонарушении или приговора суда соответственно. Через год лицо будет исключаться из реестра и, если не повторит неразумных поступков, сможет летать хоть всю жизнь.

Реальная жизнь не всегда укладывается в рамки бумажных уложений. В стране немало мест, куда, как в песне, «только самолетом можно долететь», особенно в пору весенней распутицы. Что, если человек, живущий в таком медвежьем углу, серьезно заболел, а над ним «черные» санкции?

Павел Крашенинников: Закон учитывает нетривиальные ситуации и допускает исключения из правил. Пассажиру, включенному в реестр, не может быть отказано в продаже билета на самолет в следующих случаях.

Если пассажир возвращается в Россию из пункта отправления, единственный вид транспортного сообщения с которым – это воздушная перевозка. Либо если пассажир подлежит административному выдворению из РФ, депортации или реадмиссии, единственно возможным видом транспорта – воздушным. Кроме того, нельзя будет отказать пассажиру, который направляется к месту лечения или сопровождает пассажира из числа инвалидов к месту лечения, либо возвращается обратно. А также, если пассажир направляется к месту погребения члена семьи или близкого родственника либо обратно.

Как вы оцениваете вероятную эффективность новых норм?

Павел Крашенинников: Законодательные меры по созданию «черных списков» находились на рассмотрении Госдумы более 5 лет, как и принятый весной закон об уголовной ответственности за хулиганство на транспорте. Эти законы в комплексе должны максимально оградить авиапассажиров от случаев агрессивного поведения на борту. Изменения позволят свести к минимуму и количество вынужденных посадок воздушных судов, которые часто приходилось совершать в результате инцидентов в полете.

У людей не будут срываться планы, они смогут в спокойной обстановке добраться до пункта назначения.

Когда начнут действовать «черные списки»?

Павел Крашенинников: Изменения вступят в силу через полгода после официального опубликования законов. Это время понадобится для того, чтобы наладить работу нововведений.

### ТАСС; 2017.11.16; АВИАКОМПАНИЯ «ЯМАЛ» СТАНЕТ ЯКОРНОЙ В АЭРОПОРТУ ЧЕЛЯБИНСКА

Авиакомпания «Ямал» станет якорной в аэропорту Челябинска. Об этом в четверг сообщил губернатор Ямало-Ненецкого автономного округа (ЯНАО) Дмитрий Кобылкин на заседании Законодательного собрания ЯНАО.

«Окружной авиакомпанией («Ямал» – прим. ТАСС) взят курс на расширение маршрутной сети. Заключено соглашение с правительством Челябинской области о превращении авиакомпании «Ямал» в якорную для этого региона. Аэропорт Рощино в Тюмени продолжит оставаться базовым», – сказал Кобылкин.

Глава региона отметил, что продолжается программа по переводу авиапарка на отечественные самолеты, до конца года авиакомпания будет оснащена 12 воздушными судами «Сухой Суперджет». «Мы пошли еще дальше, формируя заказ на лайнеры малой авиации. Планируем использовать ее для мониторинга лесов и водоемов, санитарной авиации, патрулирования ледовой обстановки и помощи морским судам», – сообщил он.

По словам Кобылкина, на Ямале сохранится количество субсидируемых межмуниципальных маршрутов. «К межрегиональным добавятся два направления из Санкт– Петербурга – в Салехард и в Новый Уренгой. Развивая окружного авиаперевозчика, мы создаем комфортные условия и для других. Из 11 авиакомпаний, осуществляющих перевозки на Ямале, шесть «пришли» за последние пять лет, количество аэропортов выросло до десяти», – подчеркнул он.

Авиакомпания «Ямал» – основной перевозчик в Ямало-Ненецком автономном округе, выполняет регулярные и чартерные рейсы по городам России и в другие страны. Парк авиакомпании состоит большей частью из самолетов Sukhoi Superjet-100, Airbus A320-200, 321, а также Canadair CL-600.

### ИНТЕРФАКС; 2017.11.16; РОСАВИАЦИЯ ОБСУЖДАЕТ С МАВРИКИЕМ ВОЗОБНОВЛЕНИЕ ПРЯМОГО АВИАСООБЩЕНИЯ

Заместитель руководителя **Росавиаци**и Олег Клим в четверг провел встречу с чрезвычайным и полномочным послом Маврикия в РФ Махешварсингхом Хемлоливой по вопросу возобновления воздушного сообщения между двумя странами.

Как говорится в сообщении ведомства, во встрече также приняли участие представители МИД Маврикия, посольства Маврикия в Москве и глава авиакомпании Air Mauritius.

В **Росавиаци**и напоминают, что ранее регулярные рейсы между двумя государствами выполняла авиакомпания «Трансаэро», однако с мая 2015 года полёты были приостановлены, и до настоящего времени авиаперевозки ни с российской, ни с маврикийской стороны не осуществлялись.

«Маврикийская делегация выразила заинтересованность в выполнении полётов из Маврикия в Москву и обратно на сезонной основе самостоятельно, а также в сотрудничестве с российскими авиаперевозчиками», – отмечается в сообщении.

В ходе встречи были обсуждены вопросы практической реализации планов по началу полётов между странами. «**Росавиаци**я поприветствовала инициативу маврикийской авиакомпании, что, несомненно, будет способствовать развитию экономических связей между Россией и Маврикием», – отметили в российском ведомстве.

Как сообщалось, с января по октябрь 2017 года остров Маврикий посетило около 9 тыс. россиян, что на 21% больше, чем за тот же период прошлого года. В настоящее время прямых рейсов на Маврикий из России нет, но существуют несколько стыковочных.

Маврикий – островное государство в Восточной Африке. Оно расположено в юго-западной части Индийского океана, примерно в 900 км к востоку от Мадагаскара.

### ИНТЕРФАКС; 2017.11.16; МОСКОВСКИЙ «АЭРОПРОЕКТ» РАЗРАБОТАЕТ ТЭО НОВОГО ТЕРМИНАЛА В АЭРОПОРТУ ИРКУТСКА

Государственный проектно-изыскательский и научно-исследовательский институт гражданской авиации «Аэропроект» (Москва) разработает технико-экономического обоснование (ТЭО) строительства нового аэровокзального комплекса международных и внутренних воздушных линий в аэропорту Иркутска, сообщается на сайте госзакупок.

«Аэропроект» в четверг стал победителем соответствующего тендера, объявленного иркутским аэропортом в начале ноября. Стоимость контракта с «Аэропроектом» составит 3,593 млн рублей при начальной (максимальной) цене 4,9 млн рублей. В конкурсе также участвовал проектно-изыскательский институт «Ленаэропроект», предложивший выполнить работы за 4,6 млн рублей.

Ранее сообщалось, что «Международный аэропорт Иркутск» намерен построить новый терминал в 2018-2020 годах. Общая площадь аэровокзального комплекса международных и внутренних воздушных линий не должна превышать 40 тыс. кв. м. Проектировщику необходимо рассчитать пропускную способность терминала до 2028 года, с расширением до 2035 года.

Проектировщик также должен заложить в проекте возможность расширения терминала в течение 15-20 лет. В краткосрочной перспективе речь идет о строительстве перрона для 3-5 самолетов, строительстве привокзальной площади и парковок, в долгосрочной – создании рулежных дорожек для самолетов, одновременно идущих на взлет и посадку.

Согласно условиям проектировщик обязан предложить не менее трех вариантов размещения терминала на земельном участке «с юго-восточной стороны магистральной рулежной дорожки N1». При этом новый аэровокзал международных и внутренних линий должен быть максимально приближен к существующему перрону.

Ранее менеджмент Иркутского аэропорта предлагал акционерам построить новый международный аэровокзал площадью 12 тыс. кв. м стоимостью 840 млн рублей (в ценах 2014 года).

Сообщалось также, что «Базовый элемент», претендующий на аэропорт Иркутска, предложил собственнику аэропорта, правительству Иркутской области, с 2017 по 2027 годы модернизировать авиаузел, построив новый терминал (внутренний и международный) со стороны Байкальского тракта (ближайшая дорога на Байкал). Новый терминал площадью не менее 35 тыс. кв. м с парковой «БазЭл» оценивал в 5,6 млрд рублей. В целом весь проект (с учетом модернизации полосы, перрона, коммуникаций) холдинг оценил в 12,9 млрд рублей.

В 2015 году международный аэропорт Иркутска был передан из федеральной собственности в областную с целью привлечения инвестиций на условиях государственно-частного партнерства.

Губернатор Иркутской области Сергей Левченко заявлял, что региону нужны инвесторы, которые модернизируют существующий аэропорт, построят примерно за 7 лет новый авиаузел за пределами Иркутска и возьмут «в нагрузку» 10 районных аэропортов, которые также нуждаются в развитии.

По словам губернатора, реконструкция действующего аэропорта Иркутска оценивается в 8 млрд рублей, а минимальные затраты на строительство нового аэропорта (с учетом взлетно-посадочной полосы) составят $1,5-2 млрд.

Иркутский аэропорт находится в пределах города, имеет два терминала и взлетно-посадочную полосу протяженностью 3,5 тыс. м. В 2016 году аэропорт обслужил 1,7 млн пассажиров, что на 0,9% больше, чем в 2015 году.

### ИНТЕРФАКС; 2017.11.16; НОВОЕ ОБОРУДОВАНИЕ ПОЗВОЛИТ АЭРОПОРТУ ПЕТРОЗАВОДСКА В 2018Г ПРИНИМАТЬ МЕЖДУНАРОДНЫЕ РЕЙСЫ

Аэропорт Петрозаводска («Бесовец») сможет с марта 2018 года принимать международные рейсы, сообщил заместитель секретаря Совета безопасности РФ Рашид Нургалиев журналистам в четверг.

Вопросы оснащения аэропорта современным навигационным оборудованием (радиомаячной системой посадки ILS-2700 и азимутальным радиомаяком DVOR2000/DME) обсуждались на совещании в Карелии, которое провел Р.Нургалиев.

«Мы посмотрели готовность технологической установки ILS-2700. Она будет готова 20 декабря этого года. А маяк должен быть в марте (2018 года – ИФ). Мы рассчитываем, чтобы со следующего года (после ввода в эксплуатацию нового навигационного оборудования в Карелию – ИФ) прилетали самолеты с большим количеством пассажиров, и открывалась возможность летать и в Сочи, и в Крым, и в Москву, и в Санкт-Петербург. Ну и, конечно, мы заинтересованы в открытии авиасообщения Хельсинки-Петрозаводск», – сказал Р.Нургалиев.

Он также уточнил, что строительство нового аэровокзального комплекса планируется начать в 2018 году. По словам Р.Нургалиева, проектно-сметная документация готова, решается вопрос с финансированием проекта.

Ранее сообщалось, что **Росавиаци**я выдала разрешение на строительство терминала аэропорта «Петрозаводск» в Бесовце. Стоимость нового терминала – 800 млн рублей. При этом власти Карелии заявляли, что его строительство может быть завершено в 2018 году.

Строительство нового терминала аэропорта пропускной способностью 300 пассажиров в час осуществляется в рамках целевой программы «Развитие Республики Карелия на период до 2020 года». Заказчиком проекта является Корпорация развития Карелии, застройщиком – учрежденное корпорацией дочернее предприятие ООО «Аэровокзал «Карелия».

Реконструкция инженерных сетей аэропортового комплекса началась летом 2014 года, а в дальнейшем началась подготовка к строительству аэровокзала.

Ведется разработка концепции развития аэропорта до 2023 года.

В настоящее время из Петрозаводска осуществляются только авиарейсы до Москвы авиакомпании «Сибирь».

Аэродром «Бесовец» (вблизи одноименной деревни) создан в 1939 году. С момента основания до настоящего времени он является базой для подразделений истребительной авиации. В настоящее время здесь дислоцируется полк истребительной авиации ЗВО, располагающий истребителями типа Су-27.

С 1995 года постановлением правительства РФ «Бесовец» определен аэродромом совместного базирования Минобороны и **Минтранса**, на его территории построен гражданский аэропортовый комплекс.

### ТАСС; 2017.11.16; ПАССАЖИРОПОТОК АЭРОПОРТА ТОЛМАЧЕВО В ЯНВАРЕ-ОКТЯБРЕ 2017 ГОДА ВЫРОС НА 20%

Новосибирский международный аэропорт Толмачево обслужил за десять месяцев 2017 года 4,18 млн человек, что на 20,8% превышает показатель аналогичного периода прошлого года, следует из сообщения аэропорта.

На внутренних воздушных линиях было обслужено около 3 млн человек (+15,5%), на международных – 1,2 млн (+36%).

За 10 месяцев аэропорт обслужил 20,68 тыс. самолето-вылета (+14%), в октябре – 2,21 тыс. самолето-вылетов (+10,8%).

В октябре пассажиропоток аэропорта Толмачево увеличился на 18% по сравнению с показателем 2016 года и составил 425,34 тыс. человек. На внутрироссийских рейсах обслужено 310,64 тыс. пассажира (+22,5%), на международных – 114,69 тыс. (+8%).

С января по октябрь 2017 года грузопоток составил 23,27 тыс. тонны (+17,5%), в том числе в октябре – 2,67 тыс. тонны груза и почты (+5%).

Толмачево – крупнейший за Уралом международный авиаузел. Пропускная способность на внутренних авиалиниях составляет 1,8 тыс., на международных – 1,3 тыс. пассажиров в час. Аэропорт связан регулярными рейсами с крупнейшими городами России, населенными пунктами Сибири, а также Болгарией, Германией, Китаем, Грецией и другими странами.