**24 НОЯБРЯ 2017**

**Вернуться в оглавление**

|  |
| --- |
| **Публикации** |

### КОММЕРСАНТЪ; 2017.11.23; НОВЫЙ ТЕРМИНАЛ ПЕРМСКОГО АЭРОПОРТА ОТКРОЮТ НА ДЕНЬ РАНЬШЕ

По данным источника «Ъ», новый терминал международного аэропорта «Пермь» откроют 30 ноября. Напомним, изначально открытие планировалось на 1 декабря. Перенос даты связан с тем, что **министр транспорта РФ** Максим **Соколов** сможет посетить Пермь именно 30 ноября. При этом в день торжественного открытия новый терминал примет первых пассажиров. Напомним, новый терминал пермского аэропорта первые несколько месяцев работы будет обслуживать только внутрироссийские рейсы. Международные вылеты и прилеты будут организованы в старом терминале.

### АРГУМЕНТЫ И ФАКТЫ; 2017.11.23; МОСТ БЛИЗКО. ДО ЗАВЕРШЕНИЯ «СТРОЙКИ ВЕКА» ОСТАЮТСЯ МЕСЯЦЫ?

О досрочной сдаче объекта строители Крымского моста не говорят. Но работают ударными

После выполнения самой технически сложной операции в рамках строительства Крымского моста – установки фарватерных опор – интерес к происходящему несколько снизился. Любители «жареного» из числа украинских «экспертов» значительно поскучнели: то, что стройка будет доведена до логического конца, сегодня очевидно даже им. Что касается тех, кто «болеет» за строителей, то они ждут очередного эпохального события, которым должна стать смычка пролетов автодорожной части моста. В настоящее время строителям, которые надвигают пролеты со стороны Тамани и Керчи, остается буквально несколько сотен метров до фарватера.

«Дна, как такового, нет». На Украине опять «похоронили» Крымский мост

Остров соединили с косой

21 ноября официальный сайт проекта «Крымский мост» сообщил, что строители завершили монтаж пролетов автодорожной части Крымского моста на одном из четырех морских участков: между косой и островом Тузла. На этом участке на 21 морской опоре установлено 44 пролетных строения: по 22 для каждого направления проезжей части (в сторону Крыма и Кубани).

Конструкции, каждая весом более 150 тонн, собирались из заводских блоков на суше на стенде. Далее на многоколесных самоходных модулях их перевозили на первый рабочий мост, где оборудованы специальные выкаточные пути. По этим путям строения перемещали на опорные части и устанавливали в проектное положение. Это установка пролетов методом поперечной надвижки. Все больше внимания уделяется железнодорожному мосту. В настоящее время там активно ведутся работы по погружению свай, причем работы на грунте завершены полностью. На морском участке осталось погрузить менее 400 свай, после чего можно будет сказать, что этот цикл работ на Крымском мосту завершен полностью.

Что касается опор, то из 595, которые предусмотрены в общей сложности проектами автомобильного и железнодорожного мостов, сейчас готовы около 440.

Из тех, что еще не сданы, лишь две приходятся на автомобильный мост: данный этап работ приближается к завершению.

Самые крупные современные проекты мостов в России. Инфографика

Пока кладут асфальт, народ выбирает название

Как уже говорилось, продолжается сооружение пролетов методом продольной надвижки. Там, где эти работы завершены, ведется укладка асфальта.

Нижний слой асфальта, согласно данным, которые приводит официальный сайт проекта «Крымский мост», уложен более чем на 7 километров по направлению к Керчи и 2,5 км по направлению к Тамани. Верхний слой асфальта уложен почти на 2 км по направлению к Керчи и около 1,5 км – к Тамани. 16 ноября на специальном сайте назовимост.рф началось голосование за название, которое официально будет носить мост. Голосование продлится месяц. Официальное имя моста появится на топографических картах и дорожных информационных указателях. К настоящему моменту с большим отрывом лидирует вариант «Крымский мост», за ним идет «Керченский мост», на третьем месте – «Мост Воссоединения». Есть, правда, тема, которая волнует крымчан и жителей других регионов России еще больше: а может ли Крымский мост вступить в эксплуатацию раньше намеченного срока?

Согласно плану строительства, начало эксплуатации автодорожного моста было назначено на декабрь 2018 года, железнодорожного – на декабрь 2019 года. Про железнодорожный мост что-то конкретное говорить пока рано, а вот строители автомобильного моста взяли настолько хороший темп, что среди тех, кто внимательно наблюдает за возведением объекта, пошли разговоры о том, что строительство может быть закончено на несколько месяцев раньше.

Вместе с тем 8 ноября 2017 года глава Крыма Сергей Аксенов заявил, что мост через Керченский пролив будет построен в срок. «Мост сегодня строится под личным контролем нашего президента, поэтому никаких угроз нет. Строится в срок, то есть никаких технических препятствий для реализации проекта нет», – цитирует Аксенова «РИА Новости».

Большой десантный корабль Черноморского флота «Азов» выполняет переход по Керченскому проливу. «Лучше б я не смотрел». Чем Крымский мост опять огорчил украинцев

С опережением графика

Еще в октябре 2017 года агентство «Крыминформ» указывало на косвенные признаки того, что стройка может быть завершена раньше декабря 2018 года. Например, в 2016 году строители еще в октябре отчитались о перевыполнении плана по количеству возведенных опор. А в марте 2017 года **министр транспорта** России Максим **Соколов** заявил следующее: «В прошлом году (2016) проект уверенно миновал точку экватора, сейчас строительство идёт даже с некоторым опережением графика. Мы уверенно заявляем, что в следующем году рабочее движение по автомобильной части моста будет открыто».

При этом официальные лица о возможности досрочного ввода моста в строй ничего не говорят. В данном случае это вовсе не так плохо: пусть лучше за чиновников говорят дела.

Может ли мост в Крым заработать раньше?

Агентство «Крыминформ», ссылаясь на опубликованный на сайте госзакупок календарный график производства работ по объекту «Строительство транспортного перехода через Керченский пролив», обращает внимание на то, что сооружение опор на ряде участков планировалось полностью завершить в сентябре-октябре 2018 года. В то же время, как уже говорилось, уже в ноябре 2017 года строители близки к завершению работ на последних двух опорах Крымского моста. Тот же график предусматривает завершение монтажа пролётов на трёх участках из семи в ноябре 2018 года. Однако уже к середине октября 2017 года официальная информация гласила: пролётами накрыто около 15,5 км автодорожного моста из 16,8 км, предусмотренных проектом.

Работы по бетонированию тех участков полотна, где это необходимо перед укладкой асфальта, к середине октября 2017 года были выполнены более чем на 80 процентов.

Как живут строители Крымского моста?

Можно наглядно посмотреть и на темпы укладки асфальта. Месяц назад нижний слой асфальта был уложен на 3,5 км по направлению к Керчи и 1,5 км в сторону Тамани. Сейчас, соответственно, 7 и 2,5 км. При этом надо учесть, что с завершением других этапов стройки темпы укладки асфальта должны возрасти.

Надо, правда, не забывать, что федеральные власти планируют введение в эксплуатацию Крымского моста одновременно с завершением работ по вводу в строй первой очереди новой федеральной трассы «Таврида». Официальный старт строительства был дан 12 мая 2017 года, хотя подготовительные работы велись еще в 2016 году. Насколько строители «Тавриды» способны угнаться за темпами, взятыми строителями моста, – это большой вопрос. Как бы то ни было, в наступающем 2018 году по Крымскому мосту пройдут первые автомашины. Ждать осталось уже недолго.

<http://www.aif.ru/politics/russia/most_blizko_do_zaversheniya_stroyki_veka_ostayutsya_mesyacy>

### РИА НОВОСТИ; 2017.11.23; В КРЫМУ ВОССТАНОВЯТ ПРОИЗВОДСТВО СУДОВ НА ПОДВОДНЫХ КРЫЛЬЯХ

В Крыму восстановят производство пассажирских судов на подводных крыльях, сообщил вице-премьер Дмитрий Рогозин на своей странице в Facebook. Рогозин заявил о существенном росте производства ОПК в Крыму.

Соответствующую инициативу концерна «Калашников» поддержала Морская коллегия при правительстве. Производство запустят «на новой технологической основе». Суда свяжут полуостров с портами Кубани. Ранее Рогозин анонсировал, что «Калашников» готов выступить оператором этой системы сообщения. В июне глава **Минтранса** Максим **Соколов** заявил, что рыбинский завод «Вымпел» возобновил строительство судов на подводных крыльях типа «Комета». Сообщалось, что их покупкой заинтересовались Греция и Хорватия. Стоимость одной «Кометы 120 М» превышает шесть миллионов евро, она рассчитана на перевозку 120 пассажиров.

### НОВЫЕ ВЕДОМОСТИ; 2017.11.23; СРЕДСТВА ОТЫСКАЛИ: В ШЕРЕМЕТЬЕВО ПОСТРОЯТ ТРЕТЬЮ ВЗЛЕТНО-ПОСАДОЧНУЮ ПОЛОСУ

ЧМ по футболу 2018 года не за горами, а потому все принимающие матчи города активно занимаются подготовкой, в том числе и аэропортов, к важному мероприятию. Столица исключением не стала – именно поэтому предприятие «Администрация гражданских аэропортов (аэродромов)» от **Росавиаци**и заключило контракт на 2,9 млрд рублей с компанией-подрядчиком «Трансстроймеханизация», входящей в «Мостотрест». Предмет контракта – строительство в Шереметьево третьей взлетно-посадочной полосы, работы, согласно условиям, должны быть завершены к концу следующего года. Земельный участок для проведения необходимых мероприятий по строительству ВПП был выделен в июне 2017 года правительством РФ, при этом в ходе обсуждения Максим **Соколов**, возглавляющий **Минтранс**, жаловался на нехватку финансирования. В итоге средства все-таки изыскались (их вкладывает сам подрядчик), и власти надеются своевременно завершить все работы, дабы не ударить в грязь лицом перед многочисленными, в том числе высокими, иностранными гостями чемпионата.

### BAIKAL-DAILY.RU; 2017.11.23; ГЛАВА БУРЯТИИ ПЫТАЕТСЯ УДЕРЖАТЬ «ПОБЕДУ»

Алексей Цыденов подтвердил информацию, что лоукостер «Победа» будет летать только до марта

Напомним, сегодня стало известно о возможном прекращении с конца марта 2018 года работы авиакомпании «Победа» в Бурятии. Информацию подтвердил и глава республики Алексей Цыденов, поднявший вопрос в рамках Байкальского медиафорума. По его словам, с авиакомпанией, а также с **минтрансом** России ведутся переговоры о продолжении полётов «Победы» и после марта. «Победа» на сегодня подтвердила полёты только до конца марта, и мы работаем над этим сейчас. «Победа» декларирует, что им не очень выгодно летать к нам, потому что это всё-таки достаточно длинный маршрут, они за это время 5 раз смогут слетать в Воронеж. Непростой вопрос, я общался и с директором «Победы» Андреем Калмыковым, генеральным директором «Аэрофлота» Виталием Савельевым и с министром транспорта Максимом **Соколов**ым, в общем, работаем. «Победа» же не сама сюда пришла, там был целый процесс, поэтому сейчас в таком же процессе по поводу продолжения работаем, – заявил Алексей Цыденов. Лоукостер начал выполнять полёты по маршруту Улан-Удэ – Москва и обратно 30 сентября. Сейчас средняя цена билета «Победы» – 7 тысяч рублей, в то время как у S7 – 15 тысяч рублей. Также лоукостер периодически устраивает распродажи: летом билеты до Москвы за 999 рублей раскупили за несколько часов. Приход в Бурятию «Победы» стал возможен благодарен лоббированию главы республики Алексея Цыденова, ранее трудившимся зам**министра транспорта** России. Руководство авиакомпании не раз заявляло об убыточности данного маршрута. –Это совсем не типичный для нас рейс, он вряд ли станет коммерчески выгодным. Но в процессе переговоров с местным аэропортом и нашими авиавластями мы сошлись во мнении, что в регионе есть большой спрос на низкобюджетные перевозки, и мы попробуем «раскатать» этот маршрут, – говорил гендиректор «Победы» в интервью ТАСС.

Этой осенью стало известно, что авиарейсы в Улан-Удэ «Победа» согласилась открыть взамен на назначение в Рим.

Однако последнее условие не было выполнено, чем авиакомпания осталась недовольна, уточнял «Ъ».

### КОММЕРСАНТЪ; АНАСТАСИЯ ВЕДЕНЕЕВА; 2017.11.24; «ИЗБЫТОЧНЫЙ БЮДЖЕТ РАЗВРАЩАЕТ»

Глава Росморречфлота Виктор Олерский об угольной пыли и высоких широтах

Этим летом и осенью российские порты пережили целый ряд регуляторных потрясений – от скандала вокруг перевалки угля до введения новых правил недискриминационного доступа и полного перевода тарифов на перевалку в рубли. Одновременно резко активизировалась подзабытая тема освоения Арктики. Как на самом деле будут реализованы вызвавшие споры в отрасли регуляторные инициативы и есть ли экономический смысл в развитии Севморпути, “Ъ” рассказал руководитель Росморречфлота, замминистра транспорта Виктор Олерский.

– Вопрос развития Арктики и, в частности, ее транспортной инфраструктуры после некоторого затишья снова вернулся на повестку дня. На ваш взгляд, у перевозок в регионе действительно есть перспективы и какой должна быть роль государства в их развитии?

– С учетом очевидного роста объемов деятельности в Арктике назрела необходимость совершенствования подходов в управлении. Пожалуй, в этом понимании единодушны и органы федеральной власти, и бизнес. Давайте посмотрим, что происходит с ключевыми параметрами – структурой и динамикой грузоперевозок в российской части Арктического бассейна.

Западной границей СМП считаются Карские Ворота, а восточной – бухта Провидения. Таким образом, терминал Варандей и платформа «Приразломная» находятся вне СМП, поэтому весь отгружаемый с них в направлении Мурманска объем нефти не влияет на статистику.

Помимо строительных грузов для Сабетты и нефтяных с Обской губы, стабильны поставки в обоих направлениях в интересах «Норникеля», северный завоз и перевозки в интересах Минобороны. Кроме того, в этом году сделано несколько пробных отправок угольного терминала «Чайка» в порту Диксон. Потенциал региона очень высок, в частности, за счет кратного увеличения объемов добычи углеводородов. До конца года должен стартовать «Ямал СПГ», увеличение объемов в сравнении с ожидаемым показывает «Газпром нефть» с Новопортовского месторождения, дополнительный прирост лет через пять могут дать объемы с Пайяхи. Безусловно, в перспективе «новоземельные» объемы «Роснефти».

– А какова, собственно, статистика?

– Если на 20 октября 2016 года по СМП было перевезено чуть больше 4 млн тонн грузов, то в этом году – уже более 7 млн тонн. По нашим ожиданиям в итоге в 2017 году будет перевезено 9–10 млн тонн, что в полтора раза больше, чем достигнутый максимум в советское время – 6 млн тонн. В сравнении с объемами перевозок по Суэцкому каналу и другими портами РФ это, конечно, немного, но потенциал существенный. При этом очевиден международный интерес к СМП – и даже не как к транзитному пути, а как к акватории, где находится значительная часть мировых запасов углеводородов. Климатические условия в регионе диктуют необходимость наличия совершенно иных транспортных решений – это и суда максимального ледового класса, и надежные ледоколы, и, наконец, собственно портовая инфраструктура, способная уверенно работать в условиях низких температур. Безусловно, имеющие специальную подготовку моряки. Создается ощущение глобальности задачи.

Это действительно так, но я бы не стал драматизировать, говоря о чрезвычайной сложности. Каждый должен заниматься своим делом: недропользователи – добывать, судоходные компании – надежно доставлять, «Атомфлот» – обеспечивать гарантированную ледокольную поддержку. Для нас же, как для Минтранса, абсолютным приоритетом является безопасность мореплавания – результат качественного гидрографического, лоцманского и ледокольного обеспечения, несения аварийно-спасательной готовности на Севморпути, наконец, разумного нормативно-правового регулирования. И если это все исполнять на высоком уровне – бояться нечего, исторический опыт освоения Арктики у страны есть, и его нужно только совершенствовать.

– Что должно быть первичным – создание инфраструктуры или привлечение грузопотоков?

– Суть в деталях. В разные годы звучали разные предложения. Например, покрыть Арктику сетью дорог, что должно было привести к развитию промышленности, увеличению объемов добычи. Или запустить авиалинии между опорными пунктами, такими как Амдерма, Диксон, Тикси и так далее, обеспечив мобильность населения. Основной вопрос: кто будет летать и ездить? Ради чего?

Нам представляется, что наиболее жизнеспособна обратная модель. Жизнь это подтверждает. Мы понимаем, что основная деятельность в Арктике будет тяготеть к ресурсной базе. А она, к счастью, у нас значительна. И драйвером должен быть, безусловно, бизнес. В качестве примера можно сравнить по эффективности модель строительства и эксплуатации «Ямала СПГ» и «Норникеля». Не в обиду будет сказано, мы понимаем, кто, как и когда строил Норильский комбинат и каким образом были «оптимизированы» соответствующие расходы. Сабетта – совершенно другая история – это проект частных инвесторов при минимальном участии государства. Если говорить о строительстве порта, то бюджет потратил €1 млрд при общей стоимости проекта в $28 млрд. Когда бенефициары проекта посчитали, что, вместо того чтобы вертолетами возить до 30 тыс. одновременно работающих строителей, выгоднее построить аэропорт, – был построен современный международный аэропорт.

Сегодня там летает порядка 250–300 тыс. человек в год. Бизнес сам подскажет, что ему надо. Как правило, это задачи развития морской инфраструктуры, налоговые льготы, финансовые гарантии для развития проектов. Поэтому лично мое мнение – транспортные решения должны тяготеть к тем точкам, на которые указывает бизнес, а не наоборот. Классическая модель появления новых портов: морские терминалы строят их собственники, а инфраструктуру (канал, акваторию, защитные сооружения, железнодорожные подходы), как правило, создает государство, или она строится в рамках концессии. В случае с Арктикой такой инфраструктурой является СМП. И государство должно поддерживать путь в надлежащем состоянии. Еще раз – навигационно-гидрографическое, аварийно-спасательное и ледокольное обеспечение – три кита, на которых опирается СМП.

– А если крупный грузоотправитель в Арктике придет к государству и скажет: необходим мощнейший ледокол, способный обеспечить круглогодичный вывоз углеводородов в восточном направлении? Должно ли государство вкладываться в «Лидер»?

– Это вопрос счетный. Голова всему – экономическая модель и следующее за ней решение. Должны быть корректно рассчитаны как прямая, так и бюджетная эффективность. Скорее всего, прямой окупаемости точно не будет, экономика морской перевозки не потянет высокий ледокольный сбор. Если модель показывает, что строительство совсем недешевого ледокола приведет к созданию рабочих мест, увеличит налоговые поступления от разработки и эксплуатации месторождений, деятельности предприятий в Арктической зоне, которые сбалансируют затраты, то решение может и должно быть принято. Есть разные предложения. И сегодня в финансовом смысле не самые лучшие годы. Тотальный дефицит бюджета.

С другой стороны, такая ситуация заставляет лучше думать, экономить, искать неординарные, нетривиальные источники и решения. Избыточный бюджет развращает.

– По информации “Ъ”, поиск частного инвестора для строительства «Лидера» не увенчался успехом. То есть вкладываться в дорогой проект придется «Росатому»?

– А вы что, правда, думаете, что «Росатом» готов позволить себе инвестировать значительные средства, не предполагая их возврата? Он такой же инвестор и тоже будет хорошо считать. Зачем нужен «Лидер»? Это прежде всего круглогодичная работа в восточном направлении. Сегодня основной интересант – НОВАТЭК. Представляю, что обращение к одной компании с предложением инвестировать у ее акционеров и менеджмента большого удовольствия точно не вызывает. Но в то же время «Атомфлот» видит потенциальные грузопотоки, считает, постоянно уточняет финансовую модель. Сценарии могут быть разными: либо скидывается пул грузоотправителей (что маловероятно) и дальше покупают услугу как бы у себя по формуле cost+commission, либо ледокол строит инфраструктурный инвестор и затем продает эту услугу. Вопрос вкуса и модели. Если сегодня экономика не сходится ни по одному сценарию, тогда все скажут, что еще не время, и вернутся к вопросу через несколько лет. Конечно, возможен вариант политического решения, но это уже не ко мне.

Если говорить о бизнес-ориентированных подходах, бывают, конечно, и ошибочные решения, когда создаются проекты, показывающие потом экономику хуже ожидаемой. Не стоит забывать, что работа на арктическом шельфе сильно отличается от проектов на континентальной части. Она и более физически сложная, и включает больше исходных параметров и участвующих факторов. Нужно сначала хорошо считать идею, а затем грамотно ее реализовать. – Говорилось о необходимости трех «Лидеров». На ваш взгляд, столько сверхмощных ледоколов нужно? – Если исходить из перспективного базиса продаж, мнения грузоотправителей – да. А дальше тот же вопрос: за чей счет банкет? Если часть затрат при формировании стоимости ледокольной проводки возьмет на себя государство (в первую очередь капзатраты), ответ тоже «да». Если это в чистом виде инвестпроект, то, думаю, еще не время.

Главная задача сегодня – поставить вовремя три ледокола ЛК-60. Возможно, этого недостаточно с учетом выбытия работающих сейчас атомных ледоколов «Таймыр» и «Вайгач». Хватит ледоколов или нет, зависит и от ледового класса судов, которые будут работать в Арктике. Некоторые из них большую часть года могут совершать самостоятельное плавание, не прибегая к услугам ледокола. При подготовке правил плавания по СМП мы попытались подойти к этому вопросу максимально приближенно к существующим реалиям и ледовой ситуации, чтобы избежать избыточных затрат судовладельца. Раньше любое судно, которое оказалось на СМП, должно было платить за ледокольную проводку вне зависимости от того, осуществляется она или нет. Сейчас весь путь разделен на семь зон, к каждой из которых предъявляются различные требования по ледовому классу судна. Конечно, расположение точек погрузки тоже влияет на необходимое количество ледоколов. – По данным ОСК, сдача ледокола «Виктор Черномырдин» намечена на июнь 2019 года, хотя вы неоднократно заявляли, что сроки с конца 2018 года не сдвигались. Обсуждался ли вопрос нового переноса с Росморпортом и Росморречфлотом? Готовы вы пойти на него или будут новые судебные разбирательства?

– С учетом ледовых испытаний ОСК видит срок сдачи судна в начале лета 2019 года. Это же показали и расчеты. Не потому, что корпорация технически не успевает в 2018 году, а так как самые сложные с точки зрения ледовых условий – апрель, май. И именно в эти месяцы необходимо провести испытания ледокола. Стучать их по голове невозможно. Мы здравые люди. Сейчас мы технически не можем оформить перенос сроков из-за существующего порядка, но будем обращаться в правительство с просьбой оформить и сдвинуть дату сдачи.

Конечно, проще всего выкатить претензии заводу, выписать чек на несколько миллиардов и настоять на требованиях контракта по выплате неустойки. Но у нас судостроение – это вызов, денег больших нет, бизнес тяжелый, непростой, на «свежем воздухе», забот и проблем много. Чтобы там заработать деньги, должен быть конвейер заказов. Все сложно. Такая ситуация складывается не только в России – в Корее, например, очень серьезные верфи банкротятся. Отрасль-то циклична. Но когда мы заявляем, что надо поддерживать судостроение, давать заказы верфям, не очень правильно одновременно на ровном месте создавать надуманные препоны.

– Как вы оцениваете перспективы создания угольного порта «Лавна» в Мурманске? Есть ли инвесторы, готовые вкладываться в проект?

– При очевидном дефиците угольных терминалов решение о продаже пакета больше контрольного на совете директоров ГТЛК (год назад купила ООО «Морской торговый порт “Лавна”, владеющее проектной и исходно-разрешительной документацией на строительство одноименного терминала.– “Ъ”) принято. Обсуждаем с рядом инвесторов их интерес к проекту.

– Кто эти инвесторы?

– Та же группа Mercuria. Крупный международный трейдер. К сожалению, мы своей неповоротливостью сбиваем инвестиционный азарт у потенциальных интересантов. Думаю, в ближайшее время можно ждать определенных новостей. Дальше уже некуда ждать. Тут даже вопрос не в целесообразности переноса мощностей с восточного берега Кольского залива на западный. Во-первых, расширяться на восточном берегу уже некуда, а самое главное – у нас в стране абсолютный дефицит мощностей для перевалки угля. Экспорт угля растет, мы осваиваем новые рынки продаж. Те терминалы, которые сегодня в работе, загружены гораздо больше чем на 100%. Это создает нервозную обстановку, стимулирует рост стоимости перевалки. Никому ведь не нравится ни очередь, ни дороговизна. Нужно снижать «градус», а сделать это можно только за счет строительства новых портов и развития железнодорожных подходов.

– Летом активно обсуждалась тема закрытой перевалки угля, затем предлагалось сформировать правила для перевалки сыпучих пылящих грузов. Каковы перспективы этих инициатив? Насколько необходимы такие регламентирующие документы?

– Мы исходим из того, что содержание угольной пыли в воздухе в районе терминалов должно быть сокращено до минимума. Иной подход даже не обсуждается. Нужна для тех, у кого ее нет, специальная технология перевалки и хранения угля, которая не наносит очевидный ущерб окружающей среде, она не обязательно должна быть закрытой. При этом не нужно забывать, что измерения показали, что в воздухе содержится не только и не столько угольная пыль. Поэтому подходить к решению задачи необходимо аккуратно, чтобы дров не наломать, излишне не драматизируя ситуацию. И не рассказывать историю про жирных котов-экспортеров.

Мы не должны забывать, что перевалка угля – только одно из звеньев большой «угольной цепочки». Если мы пройдем по ней от шахты или разреза, то увидим, что в процесс вовлечено огромное количество людей. Целые города, регионы, 20% объема экспортной перевозки по железным дорогам, налоги. Так наотмашь сказать – будете завтра закрытым способом в портах работать – невозможно. Это значит остановить весь экспорт. Те, кто может и должен принимать решения, по результатам обсуждений поняли, что нужно искать иные пути. В сухом остатке договорились, что должны использоваться лучшие технические практики защиты окружающей среды. Подход будет урегулирован на уровне акта правительства без внесения поправок в законодательство. Правды ради нужно сказать, что эта информационная встряска способствовала тому, что многие терминалы подтянулись. Реализуют экологические мероприятия, народ зашевелился.

– В конце октября правительство утвердило правила недискриминационного доступа к услугам морских портов (ПНД).

У грузоотправителей к нему возник ряд вопросов – в частности, к приоритетам для партнеров по ЕАЭС. Как вы оцениваете принятый документ?

– ПНД – это десять лет работы большого количества заинтересованных сторон. И наконец-то они приняты. По сути дела, это механизм определения свободной мощности портов. В них есть критерии, которые позволяют ее рассчитать, расположены критерии в порядке приоритета. Странно, если построивший терминал еще и под свой груз должен быть, например, восьмым в очереди? Некоторым угольным компаниям не понравился критерий, резервирующий соответствующий приоритет доступа за странами–членами ЕАЭС, подписавшими межправсоглашения, установившие объемы груза для перевалки в российских портах. Не вижу в этом особой проблемы. Во-первых, в едином экономическом пространстве иначе и быть не могло. Во-вторых, приоритет не первый, в-третьих, на практике речь будет идти не о 18–20 млн тонн объемов угля из Казахстана, а о гораздо меньшем объеме. Если придут казахстанские грузоотправители с 5 млн тонн, то как-нибудь место им найдется. Кстати, эти объемы и сегодня уже перерабатываются в наших портах. Другое дело, что в стратегии развития российских портов нужно учитывать и потребности в обслуживании внешней торговли наших союзников. На конец 2017 года мы подойдем к рубежу в 800 млн тонн грузов, обрабатываемых в морских портах. Динамика роста грузовой базы по части номенклатуры опережает динамику развития мощностей. Но потенциально большей выглядит проблема развития дальних железнодорожных подходов после 2025 года. Она и сейчас есть на ряде направлений, но будет решена в ближайшие два-три года. В последующие пять–семь лет возрастающий объем грузов в направлении портов выберет пропускную способность железных дорог, и снова появится ее дефицит (в первую очередь в восточном направлении) – если, конечно, заранее не задуматься о развитии транспортной инфраструктуры и товарном балансе.

И дело совсем не в нерасторопности ОАО РЖД, они реагируют максимально оперативно, дело в существенно большей стоимости каждого последующего мероприятия для увеличения пропускной способности. Если сейчас мы расшиваем узкие места, то завтра речь пойдет о строительстве, например, третьего пути Транссиба.

Возвращаясь к ПНД. Всегда лучше с правилами, чем без них. Наверное, они не идеальны, но в сложном контексте множественных, часто пересекающихся интересов идеал вряд ли в принципе достижим. Они дались кровью и потом, и люди, работавшие над ними, поверьте, сделали все, чтобы они были цивилизованными. Опуская детали, не вспоминая о перипетиях при подготовке, скажу, что лучше перестать говорить на эту тему и строить новые терминалы, новые дороги. Тогда споры за доступ к инфраструктуре уйдут в прошлое.

– По каким грузам, кроме угля, есть дефицит портовых мощностей?

– Существует проблема нехватки мощностей для перевалки зерна. Перед нами стоит задача повысить цену зерна, оторвав ее от уровня себестоимости, санировав рынок зерна, а сделать это можно только за счет наращивания экспорта, так как при рекордном урожае внутренние цены сильно упали. Это хорошо, что мы научились осваивать новые рынки. Россия сегодня продает зерновые в 62 страны мира, а для расширения географии нужен крупнотоннажный флот, а значит, и глубоководные терминалы. Их не хватает. Мы опять уперлись в неразвитость транспортной инфраструктуры. В моменте хорошим подспорьем могла бы быть доставка зерна речным флотом на рейды в Керченском проливе. Взрывной спрос из-за высокого урожая в этом году привел к дефициту как речного флота, так и якорных стоянок. В Росморречфлоте недавно состоялось совещание с участием капитанов морских бассейнов и портов, представителей зерновых экспортеров и Минсельхоза. Минтранс предложил сторонам переходить на долгосрочные отношения, так как вопрос планирования в транспорте крайне актуален: судно или терминал не построить за месяц, да и инвестиции крайне высоки. К сожалению, нет у нас, за редким исключением, культуры заключения, а главное – исполнения долгосрочных соглашений.

– Минфин подготовил законопроект по переводу тарифов стивидоров в рубли. В одной из версий было предложение сделать переходный период для компаний, имеющих валютные кредиты, до 2025 года. Какова судьба документа? – Законопроект на этапе межведомственного согласования. Мы, как Минтранс, поддержали норму по переходному периоду. Но, честно говоря, это не наша формулировка, мы лишь с ней согласились. Я видел в прессе информацию со ссылкой на ФАС, что это Минтранс придумал, про 2025 год. Моя фраза была – за 2020 годом. Неопределенность в сроке была указана намеренно. Мы направили обращения крупным стивидорам с просьбой указать, есть ли у них валютные обязательства. Ничего пока особенного не получили. Поэтому говорить о том, 2025 или 2022 год, я бы пока не стал. Точно за горизонтом 2020 года.

– Еще в прошлом году остро встала проблема пропускной способности ряда речных бассейнов. Как идет реализация проектов Багаевского и Нижегородского гидроузлов? Идет ли до сих пор речь об организации концессии?

– Возможность концессии рассматривается. Недавно как раз обсуждали этот вопрос с Минфином. Мы будем предлагать такие решения либо по обоим гидроузлам, либо по одному из них. Модель предлагается следующая: часть средств на строительство выделяет федеральный бюджет, дефицит покрывается концессионером под обязательство государства (концедента) обеспечить его покрытие в рассрочку за горизонтом 2021 года с учетом процентных затрат, с одной стороны, и коммерческого денежного потока – с другой. Речь идет о дополнительном денежном потоке, возникающем после окончания строительства гидротехнических сооружений, основываясь на том, что будет расти эффективность перевозки через увеличение провозной способности судов, получающих полную загрузку.

Скорее всего, будет введен сбор для судовладельца – в среднем порядка 60 руб. с тонны. Мы ведем переговоры о вхождении в концессию с рядом компаний, не буду называть имена и фамилии.

– Насколько вообще необходимы гидроузлы?

– Это стратегический проект, который ведет отсчет с советского периода. Окончанием строительства этих гидроузлов мы завершаем построение той логистической водной системы, которая в основном была задумана и создана в СССР, но не была завершена. То есть на 99% была создана Единая глубоководная система (ЕГС) с гарантированной глубиной 4 м, соединяющая Балтику и северные моря с Азовским, Черным и Каспийским морями. И как раз этот процент сводит на нет всю идею транзитного судоходства. На ЕГС осталось два узких места, два инфраструктурных ограничения – в районе Нижнего Новгорода и на Нижнем Дону. И это даже вопрос не столько про транспорт, сколько про конкурентоспособность наших грузов.

Как только будут построены низконапорные плотины и глубина в узких местах достигнет 4 м – судам будет обеспечена полная загрузка, а следовательно, предсказуемая экономика. Сегодня существует очевидная неопределенность в долгосрочном прогнозе водности. Соответственно, нет понимания прогноза загрузки судна. Снятие инфраструктурных ограничений, очевидность экономической модели эксплуатации судов быстрее убедят банки финансировать строительства флота. А это, безусловно, приведет к повышению загрузки российских верфей и оживлению речных перевозок.

– Но к проекту Багаевского гидроузла много вопросов со стороны экологов, рыбаков, местных жителей.

– Как и с любым большим проектом, всегда находятся люди, которые хотят в этой мутной воде золотую рыбку поймать. Это вопрос размера компенсационных платежей, стоимости выкупа земельных участков: нагнетание ситуации в понимании собственников только увеличит цену. Спорим, общаемся, убеждаем.

Представители Росрыболовства настаивали на сохранении естественного русла реки, ссылаясь на миграцию рыбы. Если бы наше обсуждение велось в XIX веке, такое утверждение было бы корректным.

А сегодня все крупные реки европейской части России зарегулированы в интересах энергетики, водоснабжения предприятий и населения, водного транспорта. Фактически это цепочка водохранилищ. И только в части Нижнего Дона остался небольшой незарегулированный участок. Если кто-то думает, что грузоотправители и судоходные компании являются главными бенефициарами строительства гидроузла, то это не совсем так. Мы уже забыли проблемы 2014–2015 годов – высохшие колодцы, оголенные водозаборы, вдруг появившиеся надгробные плиты затопленных кладбищ в Цимлянском водохранилище, проблемы аграриев. И вот еще одни зримый аргумент против тезисов оппонентов – некогда богатейшее рыбой водохранилище пересыхает на глазах. С 1970-х годов выловы рыбы на Цимле упали в пять-шесть раз. Вода – это жизнь, а ее отсутствие – медленная смерть. Давайте выбирать между теоретическим подтоплением двух десятков подвалов и благополучием целого региона, а ведь есть еще и стратегические интересы страны. Напомню лишь, что без Цимлянского водохранилища невозможна работа Волго-Донского канала.

– Хоть что-то в рамках требований делается?

– В рамках проекта Багаевского гидроузла предусмотрено строительство специального рыбоходного канала, а большую часть периода нереста – вообще безнапорный, то есть открытый, безшлюзовой режим работы гидроузла. Кроме того, проект означает и оздоровление Цимлянского водохранилища. Это вода для населения. Когда мы начинали проект, все консультации специалистов подтверждали, что он необходим для экологии, водопользования, транспорта, судостроения. Мы видели сложности, связанные с отношениями с людьми, которые там живут.

Это и зона затопления, и необходимость отселения жителей в связи со строительством дамбы на месте большого поселка. Мы нашли техническое решение, как обойти поселок, он остался нетронут, и отселение теперь не требуется. Была в разы уменьшена зона затопления, понижен подпорный уровень. Все, что можно было сделать, сохранив задачу, мы сделали. Но все равно появились безответственные люди, которые вводят в заблуждение народ.

Сейчас первый этап проектирования Багаевского узла закончен, ведется проектирование второго этапа, выбор земельных участков, в ближайшее время начинаем подготовительные мероприятия. А в 2018 году начнется строительство и Нижегородского гидроузла.

– В прошлую навигацию ОАО РЖД предоставило 25-процентную скидку для перевозки нефти и нефтепродуктов с Саратовского НПЗ, где наблюдается прямая конкуренция водного и железнодорожного транспорта. Монополия продлила скидку и на следующий год. Как может быть решен этот вопрос? Обсуждается ли это в Минтрансе?

– Минтранс – регулятор, ОАО РЖД – хозяйствующий субъект. Понятно, что задача любого руководителя – увеличивать доходы вверенного предприятия. С точки зрения бизнеса не вижу тут ничего странного. Но регулятор должен поддерживать все виды транспорта. История плохая, если говорить о нефтепродуктах. В последние годы за короткий период почти весь наливной самоходный флот был обновлен, построено около 200 судов. Проекты несут долговую нагрузку, и в тех ставках, которые они предлагают, заложены затраты на ее обслуживание. Когда ОАО РЖД дает скидку 25%, это ниже уровня себестоимости услуг судовладельцев и совершенно противоречит политике государства, направленной на обновление флота и повышение безопасности судоходства. Грузовладельцы не расторгли контракт, но заявили, что есть конкурентное предложение, где ставки гораздо ниже, и что они готовы работать лишь на таких условиях. Ряд компаний несут серьезные убытки. Как это происходит? Появляется инициатор, владелец парка, обращается к ОАО РЖД за предоставлением скидок в рамках тарифного коридора. Мы знаем эти фамилии. У них своя вахта, своя экономика. Все в рамках закона. Но не забывайте, что железная дорога круглогодична, а флот у нас сезонен. Кроме того, у нас есть Ладога, Онега, Куйбышевское и другие водохранилища.

Условия плавания в них заставляют строить суда, близкие по своим характеристикам к морским, а это накладывает отпечаток на стоимость, она значительна. По сути, хорошее речное судно стоит столько же, сколько морское сопоставимого дедвейта. И все это не может не отражаться на ставках.

А ведь речной флот – это не просто пароходы. Это также и люди отрасли, судостроительные и судоремонтные заводы и, наконец, существенное вовлечение банковской системы... В общем, плохая будет история, если подходы предоставления сезонных скидок в направлениях перевозок, совпадающих с речными, станут практикой. Позиция Минтранса – мы это не поддерживаем.

Правды ради нужно отметить, что железнодорожники идут на скидки не от хорошей жизни, они также обновили вагонный парк, а значительная часть цистерн простаивает. Может быть, задуматься о субсидиях владельцам подвижного состава на компенсацию расходов по финансированию в тяжелые годы?

Но, конечно, по большому счету все наши проблемы с дефицитом или избытком транспортных средств – точно вопрос не их владельцев. Это вопрос постоянной своевременной актуализации баланса между спросом и предложением. А это уже задача федеральных органов, субъектов РФ. И с этой задачей мы пока справляемся лишь с переменным успехом.

– В 2017 году был впервые запущен круиз между Крымом и Сочи. Исходно вы говорили, что маршрут будет убыточным без дотаций государства. Каковы результаты?

– Круизов по Черному морю у нас не было со времен СССР, да и тогда это была дотационная линия. Предприятия, профсоюзы, другие общественные организации направляли свои группы в круизы со значительной бюджетной поддержкой. Я, когда говорил об убытках, видел экономику проекта в горизонте пяти лет. Было сразу очевидно, что первый год будет тяжелым. Мы до конца не понимали загрузку судна, расходы. Сегодня становится понятным и объем турпотока, и на чем можно сэкономить, где выбрать слабину. Конечного результата по навигации пока нет. Думаю, в оперативном финансовом смысле он будет планово отрицательным.

Но мы делаем выводы. Можно ведь сейчас увеличить значительно стоимость турпутевок и не попасть в платежеспособный спрос. Мы полагали, что это должен быть отчасти социально ориентированный проект. Один из важных итогов – навигация прошла успешно, без чрезвычайных ситуаций. Была одна задержка, реструктуризация рейса, связанная с погодой. В сентябре загрузка приблизилась к максимально возможной для судна. Я как раз был в этот момент на лайнере. Всегда видно, действительно ли помещается заявленное количество туристов или нет, комфортно ли им или нет. Все-таки есть узкие места, например, ресторан. Когда на борту за 500 человек, чувствуется, что это уже предел. Несмотря на то что по проекту вместимость судна более 700 человек, мы же не можем людей разных фамилий поселить в одну каюту. Полного выбора пассажировместимости не будет никогда. Мы считаем, что 550–600 человек – оптимальная загрузка. И она была достигнута. В этом смысле результат первого года позитивен. Мы можем себе позволить какое-то время поработать в минус. Сегодня этот лайнер, если оценивать по шкале отеля, имеет крепкие три звезды. Понятно, что всегда можно найти минусы, судну 40 лет, но есть и лайнеры, которые ходят по 100 лет. С точки зрения интерьеров там заменено почти все. Продукт востребован. Задача – его улучшить. Может быть, будем в Сухум заходить, сейчас это обсуждается с правительством Абхазии. Главное – мы задали ориентир, бизнес смотрит на нас. Если проект покажет жизнеспособность, вероятна его мультипликация. Это как с Керченской паромной переправой: сначала проектом занималось государство, а потом, увидев его успешность, пришли частные инвесторы.

– Как складывается судьба постановления правительства № 383 о госсубсидировании процентов по кредитам и лизинга судов? Недавно Минпромторг обращался в Минтранс с просьбой помочь в его продлении.

– Думаю, что действие постановления будет продлено, иначе это плохой сигнал. Мы понимаем, что исходно оно было направлено на поддержку российских верфей. Сейчас мы обсуждаем возможность объединения мер из постановления № 383 и судового утилизационного гранта в один документ. Переговоры зашли не так далеко, но есть понимание с Минфином, что это нужно сделать. Тогда судовладельцам не придется выбирать между двумя этими мерами господдержки. Все-таки они направлены на разные цели и вместе будут работать эффективнее. В частности, сейчас очень непросто заказчикам пассажирского флота – капзатраты высоки, а сезон короткий. Не удается охватить и малых и средних судовладельцев, которые не очень верят в будущее. У них нет понимания, будут ли субсидии распространяться на весь период окупаемости судна. Поэтому параллельно мы смотрим на другие инструменты. Недавно на совещании у Михаила Абызова обсуждали потенциальную замену постановления № 383 другими финансовыми инструментами, как, например, специальными инвестконтрактами, программами льготного финансирования и тому подобными. Это вполне реально. Раньше стоимость заемных средств была гораздо выше, чем сейчас. При сегодняшнем уровне инфляции можно обсуждать вариант институтов развития. Вместо субсидии – дешевое финансирование. Ликвидности в стране много. Очевидно, тогда встанет вопрос гарантий государства. И это более работоспособная мера поддержки, более эффективная по сравнению с действующей, она долгосрочная.

Олерский Виктор Александрович

Личное дело

Родился в 1965 году в Лиепае (Латвийская ССР). В 1987 году окончил Ленинградское высшее инженерное морское училище имени адмирала Макарова по специальности «радиотехника».

С 1987 по 1991 год занимал различные должности в Балтийском морском пароходстве. С 1991 по 2009 год работал в компании «Инфотек Балтика». С 2000 по 2003 год был председателем совета директоров Волжского пароходства, а с 2003 по 2009 год занимал аналогичную должность в Северо-Западном пароходстве. С 2006 по 2009 год возглавлял совет Ассоциации судоходных компаний (теперь Российская палата судоходства). В июле 2009 года был назначен заместителем министра транспорта РФ, а в феврале 2016 года – также руководителем Федерального агентства морского и речного транспорта (Росморречфлот). Действительный государственный советник РФ III класса, награжден орденом Почета, медалью «За отличие в морской деятельности» и рядом других ведомственных наград.

### КОММЕРСАНТЪ; ИВАН БУРАНОВ; 2017.11.24; ПОДМОСКОВЬЕ ОТКРЫВАЕТ ПЛАТНЫЙ ПЕРЕЕЗД

Для водителей, готовых пересекать железные дороги быстро и за деньги, построят особые путепроводы. Первые платные путепроводы, избавляющие водителей от необходимости ждать проезда электрички на переездах, появятся в Московской области уже в следующем году. Тарифы установят в пределах 42–168 руб. в зависимости от транспортного средства. А в 2022 году в Подмосковье, скорее всего, построят и первую региональную платную дорогу, которая свяжет Ярославское и Дмитровское шоссе, проезд по ней обойдется в 160 руб.

На сайте госзакупок опубликованы два предложения инвесторов (так называемые частные концессионные инициативы) в области дорожного строительства в Подмосковье. ООО «Четвертая концессионная компания» предлагает построить 16-километровую дорогу Виноградово–Болтино–Тарасовка, которая соединит Ярославское и Дмитровское шоссе. Стоимость проекта оценивается в 30 млрд руб., максимальный тариф за проезд составит 160 руб. для легковых автомобилей (то есть 10 руб. за километр). Дорога может быть построена в 2022 году. Другая инициатива исходит от ООО «Мостальянс». Компания готова примерно за 1 млрд руб. построить в 2020 году путепровод через железную дорогу на Можайском шоссе (вблизи поселка Спутник). Тариф будет варьироваться от 42 до 168 руб. (для грузовиков дороже). «Мостальянс» предложил построить еще платный путепровод через железную дорогу в Раменском районе, но тарифы в документах не указаны. Частная концессионная инициатива – новый способ привлечения средств в инфраструктурные проекты, введенный в 2015 году. Раньше проекты платных дорог реализовывались в основном путем поиска инвесторов через традиционные конкурсные процедуры. Региональные инициативы часто оказываются «непродуманными и плохо структурированными», в итоге инвесторы туда не приходят, указывают опрошенные “Ъ” эксперты. В случае с концессионной инициативой компания сама выступает с офертой, госорганы ее изучают, публикуют на торговой площадке, объясняет “Ъ” юрист компании Herbert Smith Freehills Яна Иванова. Если появляются и другие компании, заинтересованные в реализации проекта, объявляется конкурс; если их нет, соглашение заключается с инициатором. В случае с проектами новой платной дороги и путепровода уже объявлен конкурс: концедентом выступает министерство инвестиций и инноваций Московской области. До сих пор платные дороги ассоциировались у автомобилистов в основном с деятельностью госкомпании «Автодор» (федеральные проекты ЦКАД, М11, объезд Одинцово), региональные частные трассы – пока редкость).

Отметим, ранее минтранс Московской области заключил два концессионных соглашения с ООО «Подмосковная платная дорога» (старое название ООО Е.С.К.) по строительству платных путепроводов – в поселке Саввинская Слобода (Одинцовский район) и в районе платформы Акулово (Наро-Фоминский район). Оба проекта планируется реализовать в 2018 году, тарифная вилка – 42–168 руб. В области с 2013 года реализуется программа «Свободный переезд» по строительству на бюджетные деньги (63 млрд руб.) путепроводов с бесплатным проездом: 14 объектов из 19 уже построены (в конце сентября открыт путепровод в Долгопрудном), по трем до конца года откроют движение, еще несколько ожидаются в 2018–2019 годах. Всего в регионе около 700 одноуровневых переездов, проблемными считаются около 100. Заместитель главы общественного совета при подмосковном минтрансе Андрей Мухортиков поддержал идею платных путепроводов с сохранением бесплатной альтернативы: «Будут ли ими пользоваться, покажет практика. Если экономия времени будет существенная, люди предпочтут заплатить, нежели стоять в пробке, но, если речь будет идти лишь о пяти–десяти минутах, часть водителей предпочтет сэкономить». При этом, отмечает господин Мухортиков, бесплатные железнодорожные переезды можно реконструировать, увеличив количество полос для движения, а также пересмотреть фазы открытия шлагбаумов, заменить покрытие, потратив около 10–50 млн руб. на каждый объект. «В 90% случаев этого будет достаточно, чтобы переезд поехал,– говорит он.– Сэкономленные средства можно было бы пустить в строительство путепроводов в тех местах, где без них не обойтись».

### РЖД-ПАРТНЕР; 2017.11.23; В ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНУЮ ИНФРАСТРУКТУРУ ПРИМОРЬЯ В 2017 ГОДУ ИНВЕСТИРОВАНО ПОЧТИ 9 МЛРД РУБ.

Об этом сообщил начальник Дальневосточной железной дороги Николай Маклыгин. По его словам, инвестиционная программа, которая направлена на развитие инфраструктуры Владивостокского региона ДВЖД (расположенного в границах Приморского края), в 2017 году составляет 8,97 млрд руб. В частности, ведутся работы по реконструкции 7 станций, а также готовится к сдаче после реконструкции пункт технического обслуживания локомотивов (ПТОЛ) в Уссурийске. «Выражаю большую надежду, что современные цеха и оборудование в комплексе с профессионализмом ремонтного персонала (локомотивного депо – Ред.) гарантируют высокое качество ремонта и технического обслуживания тепловозов для обеспечения надежной и безотказной работы», – подчеркнул Н. Маклыгин. ПТОЛ Уссурийск будет обслуживать локомотивный парк, обеспечивающий поездопоток в адрес приморских портов, а также сухопутных пунктов пропуска. Кстати, в рамках инвестпрограммы РЖД идет развитие инфраструктуры пограничного перехода Махалино – Хуньчунь (КНР). Здесь продолжается рост перевозок: по итогам III квартала через него экспортировано 2,1 млн т грузов. Это на 66,3% больше, чем годом ранее.

### РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; ВЛАДИМИР БАРШЕВ; 2017.11.23; ВОДИТЕЛИ ЕДУТ В СССР

Непрофессионалам запретят управлять грузовиками и автобусами

Удивительный законопроект предложил **Минтранс**. Водителей поделят на любителей и профессионалов, а любителям запретят управлять собственными «КАМАЗами» а также «ЛиАЗами». В общем всем транспортом, который относится к категориям «С» и «D».

Такой проект поправок в законы о безопасности дорожного движения и об образовании выложен на портале regulation.gov.ru/p/68393. Примечательно, что этот проект был направлен для согласования в ведомства именно как поправки к ранее опубликованному закону. Но по сути это самостоятельный закон, который кардинально меняет всю систему подготовки водителей.

При этом стоит напомнить, что этот проект появился по поручению первого заместителя председателя правительства РФ Игоря Шувалова.

Он подписал план мероприятий по повышению качества подготовки водителей и водителей-профессионалов, для которых на законодательном уровне будет предусмотрена переподготовка. Все это вполне соответствует действующим требованиям в Европе. Водителям-профессионалам придется сдавать два экзамена: первый на категорию, второй – на профессионализм. Там принята директива, согласно которой все страны, входящие в Евросоюз, обязаны обеспечить соответствующий уровень подготовки водителей. Единые требования к обучению, единые требования к правам. Что предлагается в новом законопроекте? Ввести обучение для всех категорий, кроме «С», «D», а также «СЕ» и «DЕ» не в образовательных учреждениях, как сейчас, на неких курсах с более облегченной программой.

Если сейчас у нас все водители готовятся в автошколах, имеющих лицензию на обучение профессии, потому что готовят по профессиональным программам, то после принятия этого закона, водителей категорий «М», «А1», «А», «В1», «В», «С1», «D1», а также «С1Е» и «D1E» будут готовить некие организации. Для них прописаны дополнительные общеразвивающие программы. А обязательных программ там не будет. Как не будет и документа о получении образования. Только справка. А такие справки можно печатать пачками. И в ГИБДД на экзамен может прийти непонятно как подготовленный человек, со справкой о прохождении курса. И ГИБДД будет принимать у него экзамен. Таким образом, мы возвращаемся к ситуации, когда у нас была разрешена самоподготовка водителей. Напомним, что разработчики документа забыли о том, что существует еще такая категория, как «ВЕ» – для легкового автомобиля с прицепом.

Напомним, что за пять лет, пока шла реформа подготовки водителей, удалось достичь довольно серьезных результатов. Количество аварий с начинающими водителями, со стажем управления менее двух лет снизилось на 46 процентов.

Велика вероятность, что если документ будет принят, на трассы выедут те, кто вообще не имеет понятия о том, как себя вести на дорогах. Вернемся к водителям-профессионалам. Такой статус был у многих водителей во времена СССР. Им придется сдавать экзамены два раза. Первый раз на категорию, второй раз на получение профессионального статуса. В Европе он обозначается кодом 95. Но в Европе для этого не требуется дополнительных экзаменов.

В итоге, у нас в стране может быть сломана уже действующая система подготовки водителей, которая соответствует европейским требованиям. В то же время на рынок перевозок пассажиров и грузов запускаются иностранные водители, чей уровень подготовки у нас никто не может проверить.

Кроме того, открывается рынок получения прав в соседних государствах, где это сделать и проще, и дешевле. А об уровне подготовки водителей опять забыли.

Таким образом самый пессимистичный прогноз ГИБДД о возможном росте аварийности становится вполне реальным.

Стоит напомнить, что как раз ГИБДД сильно сопротивлялось, чтобы им еще приходилось принимать экзамены у профессионалов. В конце концов на дороге их проверяет **Ространснадзор** .

Но в проекте сказано, что министерство образования и науки должно готовить программы для подготовки водителей, а МВД принимать у них экзамены. Задача **Минтранса** сводится только к разработке новых профессиональных программ для водителей-профессионалов.

### АРГУМЕНТЫ И ФАКТЫ; 2017.11.23; ЧЕТВЁРТОМУ – БЫТЬ! САМЫЙ СКАНДАЛЬНЫЙ ПРОЕКТ ВСЁ-ТАКИ ПОДДЕРЖАЛИ

Строительство четвёртого, платного, моста через Обь на общественных слушаниях поддержали, но многие говорили о том, что «выбираем из двух зол». Почему не было альтернативы?

Инициаторами организации слушаний в Общественной палате по масштабному проекту стали депутаты Горсовета Новосибирска. Напомню, сейчас в мегаполисе по транспортной схеме Генплана уже должно быть шесть взаимосвязанных кольцевых автотрасс, несколько хордовых переходов и 7 автомобильных мостов. Но в жизнь удалось воплотить лишь малую часть планов, поэтому мегаполис задыхается в ежедневных пробках, а те переправы, что есть, перегружены почти в два раза. Тот самый мост, о котором сейчас идёт речь, как говорят эксперты, был запланирован ещё в 1965 году. Один из разработчиков Генплана города 2007 года Михаил Ельский сообщил, что к мосту уже построены подъездные пути – это улицы Ипподромская и Станционная, с выходом на федеральную трассу. Именно поэтому для четвёртой, центральной переправы выбрали это место.

Самые сложные транспортные узлы развяжут две многоуровневые развязки.

Одна – на площади Южная (правобережье): отсюда часть общественного транспорта уйдёт с Красного проспекта на Ипподромскую, вторая – на площади Труда и Энергетиков (левобережье).

Напомню, что этот проект уже одобрил **Минтранс** РФ, региону обещают выделить 26 млрд рублей. И сейчас нужно быстро принять решение: будет Новосибирск строить этот мост или федеральные деньги уйдут в другой регион. Кстати, ежегодные вложения в капстроительство Новосибирска – 1,9 млрд рублей. Понятно, что без федеральных вложений никаких масштабных проектов мегаполису не видать. Но и депутаты, и общественники говорили, что «выбираем из двух зол». Депутат горсовета Игорь Саловнапомнил, что ещё при первом рассмотрении в 2014 году задавали вопрос: почему рассматриваем единственный вариант, когда другие могут быть более эффективными? Например, в пойме Матвеевки, в створе ул. Дуси Ковальчук. Общественник Владимир Кириллов считает, что мост через Обь в районе Нижней Ельцовки позволил бы завершить кольцевую дорогу вокруг мегаполиса и вывести весь транзитный транспорт из Академгородка. Но всё это время местная власть, никого не слушая, продавливала единственный вариант. И всё-таки депутатам Заксобрания удалось многое сделать: снизили сметную стоимость строительства с 95 млрд рублей до 47 млрд, минимальный гарантированный доход концессионера – почти на треть. Дело в том, что изначально был утверждён трафик платного проезда по мосту 120 тысяч машин ежедневно, позже его снизили до 85 тыс. А разницу, если трафик будет меньше, гасит концессионеру облбюджет. «И хотя есть много вопросов, в том числе и к технологии строительства, но отказаться от проекта нельзя, потому что это ещё и репутационный ущерб нашей инвестиционной политике». Решит ли новая переправа с развязкой старые проблемы мегаполиса? Депутаты заксобрания НСО понизили стоимость четвертого моста почти в 2 раза. Масштабный проект принесёт с собой и новые рабочие места, и налоги, и оживление строительной сферы. Кроме того, НСО в Сибирском федеральном округе сейчас только на 6 месте по привлечению инвестиций. На первом – Красноярский край, который сумел привлечь 200 млрд рублей, а НСО – лишь 39 млрд рублей. Председатель Горсовета Новосибирска Дмитрий Асанцев считает: «Строительство 4-го моста в Новосибирске с учётом изменений, которые были предложены, необходимо». Участники обсуждения пришли к выводу: поддержать проект.

Решать должен народ

Заместитель председателя Заксобрания НСО Андрей Панфёров:

– Позиция депутатского корпуса такова: четвёртый мост мегаполису необходим. Нужно развивать дорожную сеть, город. Этот мост – стратегический объект. Если мы сейчас упустим шанс его построить, то в ближайшем будущем у нас четвёртого моста не будет. Хотя к этому проекту много вопросов, но отказываться от федеральных денег не просто близоруко, а преступно.

Но в будущем, чтобы не было пересудов, нужно разработать алгоритм обсуждений масштабных проектов с депутатами и общественностью, чтобы решения не зависели от личностей».

### ИНТЕРФАКС-ЮГ; 2017.11.23; АВТОБУС СЪЕХАЛ С ТРАССЫ НА СТАВРОПОЛЬЕ, ТРИ ЧЕЛОВЕКА ПОСТРАДАЛИ

В Ставропольском крае с трассы съехал автобус, три человека госпитализированы, сообщает отдел пропаганды безопасности дорожного движения управления ГИБДД ГУ МВД России по региону в четверг. «Около 18:30 мск на 264 километре трассы «Кавказ» Андроповского района водитель рейсового автобуса марки «Джак», двигаясь по маршруту «Ейск-Пятигорск», выбрал небезопасную скорость для движения, пытаясь избежать столкновения с поворачивающим автомобилем, резко повернул направо и съехал с дороги», – говорится в сообщении.

В автобусе на момент ДТП находились семь пассажиров, в больницу были доставлены два пассажира и водитель. В настоящее время их осматривают врачи, отметили в ГИБДД.

На месте происшествия работают сотрудники Госавтоинспекции, движение организовано в штатном режиме. Дорога в момент происшествия находилась в проезжем состоянии и обработана от скользкости.

### GPVN.RU; 2017.11.23; НАЧАЛОСЬ ОБСУЖДЕНИЕ ПРОЕКТА ПОСТАНОВЛЕНИЯ ПРАВИТЕЛЬСТВА О НОВОВВЕДЕНИЯХ В ПДД ДЛЯ ВЕЛОСИПЕДИСТОВ

Прорабатывается вопрос введения зон успокоенного движения в целях дальнейшего развития общественных пространств. Общественное обсуждение проекта постановления правительства страны о нововведениях в ПДД, касаемых зон для движения велосипедистов, началось 20 ноября и продлится до 4 декабря 2017 года. Развитие городских пространств приводит к необходимости создания новых форм взаимодействия участников дорожного движения на улично-дорожной сети городов, на основе различного построения приоритетов.

В связи с этим предлагается внедрение элементов успокоенного движения в рамках создания велосипедных зон с приоритетным движением велосипедистов по всей ширине проезжей части и обеспечивающих связанность велосипедных пространств, а также зон ограничения скорости движения, в которых предполагается возможность пересечения пешеходами проезжей части в любом не запрещенном месте, – сообщается в описании проблемы. Радостной новостью для велосипедистов в Великом Новгороде поделились участники движения «Новый город», разместив на своей странице в соцсети текст проекта. **Минтранс** России предлагает ввести в правила дорожного движения термин «велосипедная зона». В велосипедной зоне велосипедисты на проезжей части будут иметь преимущество перед механическими транспортными средствами и пешеходами, а также смогут двигаться по всей ширине проезжей части, за исключением полос, предназначенных для движения транспортных средств во встречном направлении. Кроме того, нововведения затронут правила проезда велосипедистами пешеходных переходов. Для пересечения дороги по нерегулируемым пешеходным переходам велосипедист по-прежнему обязан будет спешиваться, а вот на регулируемых пешеходных переходах, двигаясь по правому краю пешеходного перехода по направлению движения при отсутствии помех иным лицам со скоростью, не превышающей скорость движения пешеходов, спешиваться будет не обязательно.

Планируемый срок вступления проекта нормативного правового акта в силу – март 2018 года.

### ИНТЕРФАКС; 2017.11.24; РОСАВТОДОР ВЫБРАЛ ПОДРЯДЧИКА НА КАПРЕМОНТ АВТОДОРОГИ, СОЕДИНЯЮЩЕЙ РФ И КАЗАХСТАН

Структура Росавтодора – управление федеральных автомобильных дорог «Алтай» – выбрала подрядчика на капительный ремонт трассы «Барнаул – Рубцовск – граница с Казахстаном», следует из материалов сайта госзакупок. Контракт планируется заключить с ООО «Барнаульское дорожно-строительное управление № 4», которое предложило наименьшую в сумме 170,2 млн рублей цену за работу. Также на контракт претендовало государственное унитарное предприятие Алтайского края «Южное дорожно-строительное управление». Оно готово было выполнить заказ за чуть более 171 млн рублей. Причем стартовая цена договора предприятием была снижена всего на 1 копейку. Компании-победительнице аукциона предстоит обновить 7,3 км автодороги, соединяющей РФ и Казахстан через Алтайский край. Работы на участке «км 175+700 – км 183+000» должны быть завершены до 20 октября 2018 года. В оперативном управлении «Алтая» находятся федеральные автодороги в границах Алтайского края и Республики Алтай общей протяженностью 1 тыс. 175,374 км, из них на край приходится 636 км.

### REGNUM; 2017.11.23; ЯРОСЛАВСКОЕ ПРАВИТЕЛЬСТВО ОБЪЯСНИЛО, ЧЕМ ВЫЗВАН ОСОБЫЙ КОНТРОЛЬ МИНТРАНСА

В правительстве Ярославской области объяснили информацию **Минтранса**, согласно которой наш регион взят на особый контроль, сообщает ИА REGNUM.

Напомним, на официальном сайте ведомства была размещена информация о том, что по итогам финансового аудита на особый контроль **Минтранса** приняты объекты Тверской, Ярославской, Омской, Орловской областей, а также республик Алтай и Крым.

«Администрации данных регионов совместно с **Росавтодор**ом должны будут реализовать комплекс мер, направленных на максимальное исполнение дорожных программ 2017 года и целевых показателей в части строительства и ремонта дорог. В отношении субъектов, которые не смогут выполнить взятые на себя обязательства, будут вынесены штрафные санкции. При этом неиспользованные средства федеральной помощи будут возвращены из региональных дорожных фондов в федеральный бюджет» – сообщалось на сайте ведомства. ИА REGNUM попросило прокомментировать эту информацию в правительстве Ярославской области: с чем именно связан такой шаг со стороны **Минтранса**? Возможно, регион не исполнил какие-либо обязательства по ремонту дорог или финансовой отчетности? «По всем федеральным средствам, которые были выделены Ярославской области на ремонт и реконструкцию дорог в 2017 году, мы отчитались и вопросов к нам нет. В текущем году на реконструкцию моста через Которосль в Ярославле были выделены федеральные средства, 200 миллионов в виде межбюджетного трансферта из федерального бюджета и 250 миллионов из резервного фонда Правительства России. Автоматически такие проекты ставятся на особый контроль в **Министерстве Транспорта** Российской Федерации, в том числе в части освоения денежных средств» – пояснил и.о. директора департамента транспорта Евгений Моисеев.

Как сообщил на заседании регионального правительства губернатор Дмитрий Миронов, для жителей Красного Перекопа мост уже не один год остается серьезной проблемой. Благодаря федеральному финансированию все запланированные работы должны завершиться в первом полугодии 2018 года.

### ДОРИНФО; 2017.11.23; СТРОИТЕЛЬСТВО ПРОДОЛЖЕНИЯ ПРИМОРСКОГО КОЛЬЦА В КАЛИНИНГРАДСКОЙ ОБЛАСТИ МОГУТ НАЧАТЬ В 2018 ГОДУ

Строительство продолжения Приморского кольца в Калининградской области могут начать уже в 2018 году, что позволит выполнить поручение Президента РФ Владимира Путина. Как рассказала корреспонденту «ДорИнфо» министр развития инфраструктуры региона Елена Дятлова, в ближайшие полгода власти внесут необходимые корректировки в проект трассы. Проектная документация на продолжение строительства Приморского кольца до поселка Круглово уже была разработана властями Калининградской области ранее, документы даже прошли Главгосэкспертизу. Но проектирование выполнялось давно, поэтому необходимо вносить корректировки. «Сейчас мы занимаемся тем, что выбираем подрядчика, который внесет необходимые корректировки в проектную документацию в соответствии с действующими нормами и правилами, расценками, новыми технологиями. Также сегодня обязательным является наличие в документации проекта планировки территории. Эту работу мы завершим в течение полугода, передадим откорректированную документацию в **Росавтодор** и постараемся начать работы в 2018 году», – прокомментировала Елена Дятлова. По словам чиновницы, подрядчик на внесение корректировок в проект будет определен в ближайшее время. Поскольку построенная часть Приморского кольца была ранее передана в федеральную собственность, заниматься продолжением строительства будет **Росавтодор**. После получения обновленного проекта начнется выбор подрядчика на строительство. Напомним, вопрос о продолжении строительства Приморского кольца в Калининградской области был поднят в августе 2017 года. Позже Владимир Путин поручил не затягивать строительство и постараться начать работы в 2018 году.

### МОСКОВСКИЙ КОМСОМОЛЕЦ; 2017.11.23; НИЖЕГОРОДЦЕВ ПОПРОСИЛИ ОЦЕНИТЬ КАЧЕСТВО ДОРОЖНОГО РЕМОНТА

На 26 вопросов по итогам проведенного в текущем году в Нижнем Новгороде дорожного ремонта просят ответить специалисты **Росавтодор**а. Опрос общественного мнения проводится на сайте Нижнийновгород.рф. В рамках федерального проекта «Безопасные и качественные дороги 2017» в областном центре отремонтировано 1,6 миллиона квадратных метров дорог. Дорожники спрашивают граждан, оказались ли в плане ремонта интересующие их дороги, не помешал ли ремонт трафику, довольны ли они проведенными работами и так далее.

### ИНТЕРФАКС-УРАЛ; 2017.11.23; ДВА РЕБЕНКА ПОСТРАДАЛИ В АВТОАВАРИИ С УЧАСТИЕМ АВТОБУСА В СУРГУТЕ

Ханты-Мансийск. 23 ноября. – Столкновение двух легковых автомобилей и автобуса произошло в Сургуте (Ханты-Мансийский автономный округ), есть пострадавшие, сообщается на сайте регионального управления ГИБДД в четверг. По данным ведомства, 22 ноября в 15:58 (13:58 мск) в Сургуте на Нефтеюганском шоссе 65-летний водитель «Шевроле Нива» не справился с управлением, поскольку не учел дорожные условия. В результате он выехал на встречную полосу, где столкнулся с автобусом «ЛИАЗ» и «Тойота Камри», за рулем которых находились мужчины 54 и 46 лет соответственно. Отмечается, что в дорожно-транспортном происшествии травмы получили два пассажира «Шевроле Нива» – мальчик и девочка семи лет.

### GORODNABIRE.RU; 2017.11.23; НА ПЕРЕЕЗДЕ В СЕЛЕ ДАНИЛОВКА ЕАО АВТОБУС С ПАССАЖИРАМИ СТОЛКНУЛСЯ С ГРУЗОВЫМ ПОЕЗДОМ

На данный момент водитель автобуса и машинист поезда не опрошены, картина произошедшего пока не ясна. На место происшествия выехал экипаж из посёлка Смидович. Выяснено, что столкновение произошло в 12:20 на рабочем переезде между посёлком Волочаевка и селом Даниловка. Известно, как минимум, о трёх пострадавших.

Как сообщает пресс-служба ДВЖД, водитель рейсового пассажирского автобуса выехал на железнодорожный переезд при запрещающем сигнале светофора перед приближающимся грузовым поездом. Машинист поезда применил экстренное торможение, но предотвратить столкновение не удалось. В результате происшествия никто из членов локомотивной бригады и пассажиров автобуса не пострадал. Водитель с переломом руки доставлен в больницу.

Автобус выполнял рейс по маршруту Даниловка – Хабаровск. В салоне, помимо водителя, находились кондуктор и 5 пассажиров.

На график движения пассажирских поездов ДТП не повлияло.

### КОММЕРСАНТЪ; 2017.11.23; ФАС ПРЕДЛАГАЕТ ЛИШИТЬ РЖД ПРАВА ПОВЫШАТЬ ГРУЗОВЫЕ ТАРИФЫ

Федеральная антимонопольная служба (ФАС) России предлагает установить максимальный повышающий коэффициент к тарифам на перевозку грузов по железной дороге на уровне единицы. Это означает, что тарифы на железнодорожные перевозки товаров сохранятся на текущем уровне.

Соответствующий проект приказа ФАС опубликован на портале правовой информации. Предельный понижающий коэффициент для грузов первого тарифного класса антимонопольное ведомство предлагает установить на уровне 0,75. То есть максимальная скидка для этого класса грузов может составить 25%. Для грузов второго и третьего классов предлагается коэффициент 0,5. Здесь максимальная скидка может составить 50%. В опубликованном документе не уточняется, на какой срок ФАС предлагает ввести такие правила. «Российские железные дороги» с 2013 года имеют право регулировать уровень тарифа на грузовые перевозки. Сейчас предельный уровень надбавки к грузовому тарифу составляет 10%, а максимальная скидка – 50%. В середине ноября замглавы Федеральной антимонопольной службы (ФАС) Александр Редько заявил, что РЖД в 2018 году снизят верхнюю границу тарифного коридора с 10% до 8%. В перспективе компания планирует отменить ее.

### КОММЕРСАНТЪ; НАТАЛЬЯ СКОРЛЫГИНА, АНАТОЛИЙ ДЖУМАЙЛО, АНАСТАСИЯ ВЕДЕНЕЕВА; 2017.11.24; КЛИЕНТОВ ОАО РЖД НАГРУЗИЛИ НАДБАВКОЙ

Их дополнительные платежи до 2025 года составят 470 млрд руб.

После долгой дискуссии правительство согласилось на дополнительную индексацию тарифа ОАО РЖД в 2018 году, хотя и на 1,78% вместо 1,9%. Пока решение принято в формате «проработать», но источники “Ъ” говорят, что оно будет финализировано. Вместе с закрепленными в базе тарифа еще 2% допиндексации надбавка обеспечит ОАО РЖД поступления почти в 470 млрд руб. до 2025 года. Это серьезная нагрузка для рынка, но монополия обещает и ряд послаблений, например, сдерживание тарифов дочерней ФГК. Впрочем, эксперты считают эту компенсацию сомнительной. Вечером 23 ноября у вице-премьера Аркадия Дворковича прошло совещание по росту тарифов на грузовые железнодорожные перевозки в 2018 году. Как рассказали источники “Ъ”, ОАО РЖД разрешили проиндексировать тариф дополнительно на 1,78% вместо запрошенных 1,9%, но при этом вместо 3,9% базовой индексации дали 4%.

В аппарате вице-премьера отказались от комментариев. ОАО РЖД сверстало свои финплан и инвестпрограмму из расчета индексации тарифа в 2018 году на 3,9% с сохранением в нем надбавки 2017 года в 2% (ее должны были отменить с января) и еще 1,9% допиндексации (исходно «для снятия инфраструктурных ограничений», теперь – на локомотивный парк). В целом это 5,8% реальной индексации к уровню 2017 года. На совещании у Аркадия Дворковича 9 ноября предложения поддержали, но уже 16 ноября правительство отложило решение по 1,9% (см. “Ъ” от 17 ноября). Надбавка выглядит небольшой, но даст ОАО РЖД огромные деньги: только 1,78% в 2018–2025 годах принесут монополии 227,7 млрд руб., вкупе с сохранением в базе индексации тарифа надбавки в 2% на 2017 год – 467,3 млрд руб. Неудивительно, что вокруг нее развернулась жесткая дискуссия.

Совет потребителей ОАО РЖД голосовал по вопросу 22 ноября, на заседании выступал старший вице-президент монополии Вадим Михайлов. В его презентации говорится, что отказ приведет к снижению инвестпрограммы в 2018 году на 90,1 млрд руб. Пострадать должны были как госпроекты (модернизация БАМа, Транссиба, участка Междуреченск–Тайшет), так и проекты ОАО РЖД, востребованные грузоотправителями. Так, судя по презентации, в 2018 году не хватило бы средств на расширение участка Артышта–Тайшет (нужен угольщикам, чтобы вывезти дополнительные объемы из Кузбасса на восток), на ветку Соликамск–Пермь, нужную химикам, и ряд других.

При этом ОАО РЖД готово частично компенсировать клиентам потери от надбавки, например, провести «работу по ограничению роста вагонной составляющей, в том числе посредством поведенческих условий ФГК». ФАС еще в ноябре 2016 года завела дело против ФГК и ОАО РЖД, обвиняя их в установлении монопольно высокой цены на предоставление полувагонов. По данным ОАО РЖД, сдерживание вагонной составляющей уменьшит его доходы от дивидендов на 4 млрд руб. В ФГК от комментариев отказались. Вице-президент по транспорту «Опоры России» Глеб Киндер (входит в совет) голосовал за надбавку, но с оговоркой, что ОАО РЖД «приложит усилия к установлению контроля тарифной составляющей в нерегулируемом сегменте в пределах дочерних обществ». Также он поддержал индексацию с 2019 года тарифа по принципу «инфляция минус». «Только устойчивое финансовое положение ОАО РЖД может позволить перевезти все объемы грузов, которые предъявляет к перевозкам промышленность, и не допустить дефицита, сложившегося в этом году», – поясняет Глеб Киндер. Источник среди потребителей говорит, что регулирование лишь части операторского рынка не принесет результата, просто дополнительные доходы сместятся в серую зону. Он уверен, что мера «работать не будет, даже если ОАО РЖД подпишется кровью». Собеседник “Ъ” напоминает, что ФАС уже пыталась сдержать рост цен, потребовав в 2016 году от операторов отчитываться при их увеличении более чем на 7,5% год к году, но ставки все равно подскочили вчетверо. «Единственное, что может сделать регулятор, это увеличить предложение и доступность вагонов на рынке», – уверен собеседник “Ъ”. Тем не менее в самой ФАС «приветствуют намерение ОАО РЖД снизить вагонную составляющую и обеспечить вывоз всех заявленных к перевозке грузов». Глава агентства «Infoline-Аналитика» Михаил Бурмистров полагает, что попытки контроля вагонной составляющей директивным сдерживанием тарифа ФГК фактически закрепляют работу двух рынков – низких ставок ФГК и высоких остальных операторов. Но, подчеркивает эксперт, именно дисбаланс между ставками ФГК и других операторов оказывает негативное влияние: для ряда грузовладельцев возможность или невозможность получить полувагон ФГК резко меняет транспортную составляющую, влияет на конкурентную среду и возможность получить прибыль.

Тем не менее совет большинством голосов согласился с предложениями ОАО РЖД в обмен на десять обязательств.

Среди них, кроме расценок ФГК, «использование при формировании тарифной политики РЖД до 2025 года единого подхода к индексации тарифов по отдельным видам грузов при сохранении действующей в рамках прейскуранта 10–01 тарифной системы». Это означает, что коренной пересмотр основного тарифного документа ОАО РЖД, говорит один из собеседников “Ъ”, откладывается до 2025 года.

### ПАРЛАМЕНТСКАЯ ГАЗЕТА; 2017.11.23; В РОССИИ МОГУТ ПОЯВИТЬСЯ ВАГОНЫ ДЛЯ КУРЯЩИХ

В Госдуме предложили ввести специальные вагоны для курильщиков в поездах дальнего следования. Билеты в такие вагоны предлагается продавать по более высокой цене, чем в остальном составе. Сейчас в поездах дальнего следования антитабачный закон соблюдается далеко не всегда.

Любители подымить прячутся от проводников втамбурах и туалетах, либо во время остановок выбегают на перрон и курят там – пропагандируя свою пагубную привычку.

«В российских поездах дальнего следования можно сделать специализированные вагоны для курящих, билеты на которые следовало бы продавать по коммерческой цене. Где эти пассажиры будут ездить и курить, не нарушая комфорт некурящих людей», – рассказал «Парламентской газете» член Комитета Госдумы по международным делам Виталий Милонов. По его словам, если курильщики готовы платить больше ради своего комфорта, то не нужно им в этом отказывать. «Пускай РЖД покупает и прицепляет специальные вагоны, где курильщики не будут мешать остальным людям, потому что нужно в первую очередь думать о тех, кто не курит», – пояснил Милонов. В Федеральной пассажирской компании «Парламентской газете» сообщили, что в соответствии с действующим законодательством курение в поездах дальнего следования запрещено и компания соблюдает установленные государством правила, а также требует этого от своих пассажиров. Советник генерального директора АО «ФПК» Олег Михайлов пояснил, что специалисты компании проанализировали все действующие маршруты и установили, что 84 процента поездов делают остановки не реже чем каждые два часа, 12 процентов поездов – раз в 4 часа. Вместе с тем курение в тамбурах либо создание отдельных вагонов для курящих не предусмотрено, при этом курение не запрещено на платформах дальнего следования. Такое не слишком длительное время в пути можно и потерпеть, чтобы не нарушать закон и не создавать неудобства другим пассажирам.

«Но лучше бросать курить, а не создавать условия для желающих навредить своему здоровью и здоровью окружающих», – сказал Михайлов.

Напомним, что антитабачный закон вступил в силу летом 2013 года. С этого момента были закрыты курилки в аэропортах и на вокзалах. Год спустя список запрещённых для курения мест пополнился ресторанами и кафе. В четверг, 23 ноября, в Госдуме проводятся Дни РЖД и нельзя исключать, что кто-нибудь из депутатов вновь поднимет тему курения в разговоре с руководством компании. Ранее руководство столичного аэропорта Шереметьево предлагало Общественной палате вернуть курительные комнаты в здания аэровокзала. По их мнению, запрет на курение малоэффективен, потому что люди продолжают курить в туалетах. Начальник центра общественных связей аэровокзала Анна Захаренкова тогда отметила, что международный авторитет аэропорта снизится, если будут поступать негативные отзывы от пассажиров со всего мира. В ноябре 2017 года член Комитета Госдумы по экологии и охране окружающей среды Сергей Боярский внёс на рассмотрение Госдумы законопроект, разрешающий установку специализированных комнат для курения в российских аэропортах. Как депутат рассказал «Парламентской газете», его инициатива направлена в первую очередь на заботу о комфорте некурящих пассажиров. «Аэропорт – это стерильная зона, когда после прохождения паспортного контроля некуда деться.

Поэтому курящие пассажиры вынуждены идти в общественные туалеты, чтобы покурить. А это, в свою очередь, мешает тем, кто не курит», – сказал Боярский.

### ИНТЕРФАКС; 2017.11.23; СУД ПОДТВЕРДИЛ ОТКАЗ ФПК ВО ВЗЫСКАНИИ С МИНФИНА РФ 7,5 МЛРД РУБЛЕЙ

Арбитражный суд Московского округа в четверг подтвердил решение судов нижестоящих инстанций, отказавших АО «Федеральная пассажирская компания» (ФПК, «дочка» РЖД) в иске к Российской Федерации в лице Минфина РФ о взыскании 7,5 млрд рублей убытков при перевозке граждан в плацкартных и общих вагонах в 2012 году. Как отмечается в информации на сайте суда, суд отклонил жалобу ФПК. В материалах дела говорится, что Девятый арбитражный апелляционный суд 2 августа оставил в силе решение Арбитражного суда Москвы, который в апреле отказал АО «ФПК» в иске к Минфину РФ о взыскании 7,5 млрд рублей убытков при перевозке граждан в плацкартных и общих вагонах в 2012 году. Заседания по делу проходили в закрытом режиме. «Разрешение вопросов в том виде, как они заявлены в исковом заявлении, повлечёт вмешательство в компетенцию Минфина России в сфере распределения бюджетных средств как участника бюджетного процесса, обеспечивающего исполнение федерального закона о федеральном бюджете на соответствующий календарный год и плановый период. Такое вмешательство в бюджетный процесс приведёт к преодолению федерального закона на соответствующий финансовый год и плановый, а также нарушению ст. 84 Бюджетного кодекса РФ», – говорится в размещенном на сайте постановлении апелляционного суда.\*\*\*

### ПАРЛАМЕНТСКАЯ ГАЗЕТА; 2017.11.23; РЖД МОГУТ ПРИНЯТЬ УЧАСТИЕ В ТЕНДЕРАХ НА СТРОИТЕЛЬСТВО ДОРОГ В САУДОВСКОЙ АРАВИИ

РЖД могут принять участие в тендерах на строительство дорог в Саудовской Аравии

ОАО «Российские железные дороги» (РЖД) может поучаствовать в тендерах на создание инфраструктуры в Саудовской Аравии в 2018 году. Об этом сообщил первый вице-президент. В РЖД рассказали о росте показателей, которые являются «зеркалом экономики». «Мы обсуждали в первую очередь проекты, реализуемые на территории Саудовской Аравии, и участие РЖД как управляющей компании, в том числе и по организации строительства железных дорог в Саудовской Аравии», – сказал Мишарин. Ранее глава РЖД Олег Белозёров заявил, что на российских железных дорогах растут объёмы погрузки, грузооборота и пассажирских перевозок. Все эти показатели являются индикаторами развития национальной экономики.

### ВЕДОМОСТИ; 2017.11.24; РЖД УВЕЛИЧИТ ПОГРУЗКУ

Этому помогут тарифные скидки

«Российские железные дороги» (РЖД) могут увеличить погрузку в 2017 г. более чем на 3%, сообщил гендиректор компании Олег Белозеров. Текущий план предполагает рост на 2,6%. По итогам 10 месяцев погрузка увеличилась на 3%. Прогнозируемый рост по итогам года реален, основной прирост, как и в январе – октябре, будет обеспечен увеличением перевозок угля, комментирует гендиректор «Infoline-аналитики» Михаил Бурмистров.

РЖД также старается сохранить позитивную динамику погрузки и высокодоходных грузов, отмечает он.

Например, с помощью тарифных скидок возвращает из трубы на железную дорогу нефтепродукты, с автотранспорта – металлы. Росту погрузки поможет и перенаправление российских грузов из портов Прибалтики в порты России. В 2018 г., вероятнее всего, темпы роста окажутся ниже 3%, считает он. Из-за дефицита полувагонов и фитинговых платформ и высоких арендных ставок грузоотправители в первом полугодии переориентируют часть отгрузок на альтернативные виды транспорта.

Кроме того, у РЖД из-за ограничения доступности универсального парка будет меньше возможностей для привлечения грузов за счет скидок в рамках тарифного коридора, предупреждает эксперт.

### РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; СВЕТЛАНА СИБИНА; 2017.11.23; НЕ ЗАСТРЯТЬ ВО ЛЬДАХ

Программа развития Арктики, реализация которой начнется в 2018 году, стимулирует власти регионов, в том числе сибирских, собраться с мыслями, планами и ресурсами, чтобы принять самое активное участие в стратегическом национальном проекте. В течение восьми лет на освоение Крайнего Севера запланировано потратить более 190 миллиардов рублей. Важно распорядиться этими вложениями как можно более эффективно. Вопросы освоения арктических территорий в рамках прошедшего в Омске форума «Высокие технологии и техника для Арктики» («ВТТА-Омск-2017») обсудили участники рабочей группы Уральского и Сибирского федеральных округов. Регионы СФО довольно активно участвуют в северных проектах. Например, в прошлом году омские предприятия поставили 200 видов продукции на более чем восемь миллиардов рублей. Однако речь, главным образом, идет о предприятиях малого и среднего бизнеса. А вот оборонные заводы, несмотря на грядущее снижение госзаказа, не торопятся следовать их примеру. Между тем работа на Арктику может надежно обеспечить предприятия ОПК дополнительной нагрузкой в условиях диверсификации, – подчеркнул замминистра промышленности, транс-порта и инновационных технологий Омской области Игорь Лукьянов. – Сейчас в ОПК региона занято около тридцати тысяч квалифицированных специалистов и рабочих. Важно, чтобы они не остались за бортом.

По мнению экспертов, развитию северного заказа помогла бы систематизированная база данных. Сибиряки уже подготовили сводный каталог, в который вошло более полусотни предприятий, ориентированных на нужды освоения Арктики. Собственная номенклатура есть и у нефтегазовых концернов. Однако информация носит разрозненный характер, в то время как необходим общероссийский реестр. Вопрос формирования единого арктического заказа давно назрел. Он поможет наиболее полно загрузить промышленность, избежать дублирования в выпуске товаров, систематизировать господдержку, – уверен руководитель отдела координации региональных программ развития промышленности минпромторга РФ Константин Иваненко.

Сегодня доля импортной продукции на арктическом рынке составляет 85 процентов, к 2025 году она должна сократиться на двадцать процентов.

Для новых отечественных образцов потребуются испытательные полигоны, и строительство трех из них уже начинается на Урале. На пользу делу, по мнению специалистов, пойдет объединение производственного потенциала регионов УрФО и СФО. Вовлечение предприятий в процесс освоения Арктики должно быть основано на межрегиональной урало-сибирской кооперации. Тогда регионы смогут встраивать свою продукцию в производственные цепочки, дополнять друг друга, создавать конструкции и агрегаты с высокой добавленной стоимостью, – убежден директор института экономики и организации промышленного производства СО РАН Валерий Крюков.

Объединить свои усилия в этом направлении предстоит и вузам.

В этом году получил юридический статус национальный арктический научно-образовательный консорциум, в который вошло двадцать университетов, в том числе сибирских, – сообщил корреспонденту «РГ» ректор Сибирского государственного автомобильно-дорожного университета Александр Жигадло. – Первостепенная задача – создать реестр тем научных разработок, которые будут востребованы в ближайшие годы, и полностью обеспечить научное сопровождение арктических проектов.

По словам Константина Иваненко, федеральные власти намерены активно поддерживать арктические инновации, но и в регионах необходимо проводить соответствующую работу, создавая фонды развития промышленности, которые совместно с федеральным фондом могли бы участвовать в софинансировании проектов в пропорции тридцать на семьдесят. Северу нужны материалы, способные выдерживать экстремальные перепады температур, – напомнил зампред Уральского отделения РАН Николай **Лушников**. – Востребованы преобразователи энергии газа в электричество, внедорожники – снего– и болотоходы, разборные конструкции зданий для мобильных вахтовых поселков. Сибирские предприятия уже работают в этом направлении. Еще одна важная задача – грамотное управление недрами, что, в свою очередь, требует создания новой системы лицензирования.

Специалисты полагают, что задачи импортозамещения должны распространяться не только на производственную, но и кадровую сферу.

Государственные корпорации и вертикально интегрированные холдинги зачастую заключают многомиллионные контракты на строительство и монтаж объектов, однако ввозят специалистов из-за рубежа. При этом квалифицированные местные кадры остаются не у дел, а зарплатные средства, и немалые, уходят за пределы России, – утверждает врио губернатора Омской области Александр Бурков. – Думаю, при освоении Арктики важно максимально учитывать интересы территорий Сибири. Еще одно важное направление – освоение Северного морского пути, который включает такие крупные сибирские реки как Обь и Иртыш. Это потребует строительства новых портов, автодорог, железнодорожных путей, судоверфей, а также других колоссальных вложений. Эксперты утверждают, что северный путь несет ощутимую выгоду, поскольку втрое удешевит доставку грузов из Европы в Азию и обратно. Кстати, Корея уже включает такую возможность в свои долгосрочные проекты. Пока же сибиряки создают систему мониторинга морского пути.

Программа освоения Арктики предполагает организацию восьми опорных зон. Для координации стратегического национального проекта предложено создать федеральное арктическое агентство, а единым оператором Северного морского пути станет Росатом. Официально оформить эти решения предполагается в начале декабря нынешнего года в Санкт-Петербурге. А в феврале 2018-го пройдет заседание Госсовета, посвященное вопросам развития «арктической» промышленности в регионах.

\*\*\*

### ИНТЕРФАКС; 2017.11.23; РОСМОРПОРТ ВЫБРАН ГЕНПОДРЯДЧИКА СТРОИТЕЛЬСТВА ИНФРАСТРУКТУРЫ В ПОРТУ КАЛИНИНГРАДА ЗА 7,3 МЛРД РУБ

ФГУП «**Росморпорт**» выбрало победителем конкурса на строительство портовой инфраструктуры в морском порту Пионерский ООО «Больверк» (Самара), говорится в документах на сайте госзакупок. Конкурс на строительство международного морского терминала в Пионерском признан не состоявшимся, так как ООО «Больверк» стало единственным участником торгов. Конкурсная комиссия приняла решение о заключении с компании госконтракта. Заявка другого участника, московского АО «Инжиниринговой корпорации «Трансстрой», была признана не соответствующей требованиям конкурса.

ООО «Больверк» предложило построить порт за 7 млрд 313 млн рублей при начальной цене контракта в 7 млрд 338 млн 365 тыс. рублей. Ей нужно будет создать рабочую документацию и построить портовую инфраструктуру и морской терминал для приема круизных и грузопассажирских судов. Согласно документации, срок завершения работ – октябрь 2019 года. В частности, в перечне работ указаны строительство причалов грузопассажирского терминала и портофлота, новых гидротехнических сооружений, создание искусственных земельных участков и акватории порта, дноуглубительные работы, а также строительство объектов инженерного обеспечения и пункта пропуска.

В конце октября премьер-министр РФ Дмитрий Медведев подписал распоряжение об особенностях госфинансирования работ по строительству инфраструктурных объектов в морском порту Калининграда. В соответствии с документом, строительство морской портовой инфраструктуры в Калининграде осуществляется на основе госконтракта и предусматривает заключение инвестиционного соглашения с генеральным подрядчиком работ. Отмечается, что генподрядчик осуществляет строительство здания пассажирского терминала за счет собственных или привлеченных средств. В мае ФГУП «**Росморпорт**» признало несостоявшимся открытый конкурс на строительство здания круизного терминала в морском порту Калининграда в городе Пионерский. Начальная (максимальная) цена контракта составляла 855,9 млн руб., включая НДС.

Согласно документам тендера, речь шла о строительстве зданий пассажирского терминала и административных помещений для Роспотребнадзора, Россельхознадзора, таможенной и пограничной служб, а также администрации морского порта. Как сообщалось, общая стоимость затрат по строительству международного морского терминала для приема круизных и грузопассажирских судов в г. Пионерский составляет 9,78 млрд рублей с учетом НДС. Строительство морской портовой инфраструктуры реализуется в рамках подпрограммы «Морской транспорт» ФЦП «Развитие транспортной системы (2010-2020 годы)». Терминал в Пионерском должен быть готов к вводу в эксплуатацию до июня 2018 года. Предполагается, что новый морской терминал сможет принимать порядка 225 тыс. круизных и 80 тыс. паромных пассажиров в год. Проектная мощность терминала предусматривает обработку 80 тыс. единиц накатных грузов при 312 судозаходах паромов в год.

### ПОРТНЬЮС; 2017.11.23; ГЛАВГОСЭКСПЕРТИЗА РОССИИ ОДОБРИЛА ПЕРВЫЙ ЭТАП ПРОЕКТА СТРОИТЕЛЬСТВА БАГАЕВСКОГО ГИДРОУЗЛА

Положительное заключение Главгосэкспертизы России по первому этапу проекта строительства Багаевского гидроузла получено 22 ноября. Об этом региональному корреспонденту ИАА «ПортНьюс» сообщил руководитель ФБУ «Азово-Донская бассейновая администрация» Сергей Гайдаев. Он рассказал, что в настоящее время идет подготовка выкупа и переоформление земель для реализации первого этапа строительства гидротехнического объекта на Нижнем Дону. Одновременно готовится конкурсная документация для определения подрядчика по первому этапу, в частности, на выполнение строительно-монтажных работ по судоходной прорези, строительство причала, подготовку строительных площадок и линий электропередач. Все эти объекты должны быть подготовлены до начала основного строительства.

Гайдаев уточнил, что сроки начала строительства будут во многом зависеть от погодных условий будущей зимы. Кроме того, есть определенные ограничения по нерестовому периоду. «У нас уже есть технические решения: до 1 апреля, до начала нерестового периода, мы можем выполнить работы для пропуска флота по протоке, которая сегодня является несудоходной, но мы подготовим ее для судоходства. Существующий судоходный ход мы будем перекрывать плотиной, поэтоу должны пустить флот по другому пути. Строительство Багаевского гидроузла будет происходить одновременно с транзитной навигацией на Нижнем Дону», – подчеркнул руководитель ФБУ «Азово-Донская бассейновая администрация». Сергей Гайдаев добавил, что второй этап проекта строительства Багаевского гидроузла на сегодняшний день готов в соответствии с техническим заданием и в ближайшее время будет направлен в ФАУ «Главгосэкспертиза России». Реализация проекта строительства Багаевского низконапорного гидроузла – крупнейшее событие для водного комплекса страны, которое позволит решить проблему поддержания гарантированных глубин судового хода на 80-километровом участке Единой глубоководной системы на Нижнем Дону.

Строительство Багаевского гидроузла предусмотрено ФЦП «Развитие транспортной системы России (2010-2020 годы)» (входит в госпрограмму «Развитие транспортной системы»). Реализация проекта включена в схему территориального планирования РФ в области федерального транспорта (железнодорожного, воздушного, морского, внутреннего водного), автомобильных дорог федерального значения, утвержденную распоряжением правительства от 19 марта 2013 года. Максимальная стоимость строительства гидроузла, включая обустройство его водохранилища – 22 млрд руб.

### ИЗВЕСТИЯ; ЕВГЕНИЙ ДЕВЯТЬЯРОВ ДМИТРИЙ СТРУГОВЕЦ; 2017.11.24; ВЛАДЕЛЕЦ «МОРСКОГО СТАРТА» СОБИРАЕТСЯ ПОСТРОИТЬ КОСМОДРОМ НА ОРБИТЕ

S7 заключила соглашение о сотрудничестве с «Роскосмосом»

Группа компаний S7, владеющая плавучим космодромом «Морской старт» и авиационными активами, и госкорпорация «Роскосмос» договорились вместе построить на орбите Земли орбитальный космодром. Этот многофункциональный орбитальный комплекс предполагается использовать для сборки и заправки космических аппаратов, отправки их на другие околоземные орбиты, а также для полетов к Луне и Марсу. По мнению экспертов, это государственно-частное партнерство способно изменить ракетно-космическую отрасль в нашей стране.

Соглашение о намерениях на днях подписали глава «Роскосмоса» Игорь Комаров и гендиректор ООО «С7 Космические транспортные системы» (российская дочерняя структура S7 для управления космическими активами) Сергей Сопов. Об этом «Известиям» рассказал источник в ракетно-космической отрасли, информацию официально подтвердили представители группы S7 и «Роскосмоса».

– Мы давно и успешно работаем с S7 и намерены продолжать сотрудничество, – заявили в пресс-службе «Роскосмоса».

По словам источника «Известий», знакомого с ситуацией, S7 и «Роскосмос» договорились о сотрудничестве в создании многофункционального орбитального комплекса, ориентированного в том числе на пусковую деятельность ракетно-космического комплекса «Морской старт». Фактически речь идет совместной разработке проекта орбитального космодрома.

В группе S7 пока с осторожностью говорят о соответствующих планах.

– Возможно. Сейчас трудно сказать, – заявил «Известям» представитель S7.

По данным источника, орбитальный комплекс предполагается использовать для запуска, стыковки, сборки, заправки, снабжения и обслуживания космических объектов на орбите Земли. В том числе – с последующей их отправкой на межорбитальные и межпланетные траектории. Для транспортного обеспечения новой структуры планируется использовать «Морской старт», с которого в ближайшие годы планируется запускать ракеты «Зенит», а впоследствии – новые российские ракеты-носители среднего класса «Союз-5». Условия выполнения договоренностей между «Роскосмосом» и S7 будут детально оговорены в отдельном двухстороннем соглашении о государственно-частном партнерстве в области космической деятельности. Этот документ планируется подписать после завершения сделки по покупке группой S7 проекта «Морской старт» – сейчас она находится на стадии межгосударственного согласования.

Помимо создания орбитального космодрома, заключенное между сторонами соглашение включает планы по возобновлению запусков с морского космодрома с использованием носителей «Зенит». Первая фаза предусматривает восстановление производства ракет для «Морского старта». Следующая фаза начнется после модернизации стартовой платформы. Тогда ее можно будет использовать для пусков перспективной российской ракеты среднего класса «Союз-5». Кроме того, предполагается создать новый грузовой транспортный корабль, запускаемый с плавучего космодрома.

По мнению научного руководителя Института космической политики Ивана Моисеева, орбитальный космодром целесообразно создавать не с нуля, а на базе инфраструктуры Международной космической станции (МКС). – МКС уже сегодня представляет собой некий орбитальный космодром, с которого регулярно запускают наноспутники, – рассказал Иван Моисеев. – Но запускать что-то покрупнее с нее не получается. В перспективе на орбите потребуется проводить испытания, тестирование и при необходимости ремонт крупных спутников, которые будут отправляться дальше, на более высокие или отлетные траектории.

По словам эксперта, существует задача дозаправки спутников на орбите, их технического обслуживания. Также орбитальный космодром может пригодиться для обслуживания разрабатываемого в России сейчас ядерного буксира мегаваттного класса. – Смысл такой станции – переход от научных работ к обслуживанию космических аппаратов, – рассказал Иван Моисеев. – Это своеобразный «постоялый двор», где можно отдохнуть, подремонтироваться и дозаправиться перед дальним путешествием. Член экспертного совета при правительстве РФ Андрей Ионин назвал соглашение «Роскосмоса» и S7 беспрецедентным для российской космонавтики. – Это первое большое соглашение с участием крупного частного инвестора в российской космонавтике, – рассказал Андрей Ионин. – Тем более что речь идет о ведущей авиакомпании, которая теперь занялась транспортным космическим бизнесом. Это уникальная ситуация не только для России, но и для всего мира. Наступает новый этап, требующий создания новых ракетно-космических систем. Пришло время специализации. Выход на рынок группы S7 может серьезно изменить подходы и требования к космической технике – это давно назрело.

В сентябре 2016 года группа компаний S7, специализирующаяся на авиаперевозках, подписала контракт с группой компаний Sea Launch (дочерняя структура РКК «Энергия»). Соглашение предусматривает покупку имущественного комплекса «Морской старт» – командного судна Sea Launch Commander, пусковой платформы Odissey и наземной инфраструктуры в Калифорнии. Также российская корпорация подписала с РКК «Энергия» соглашение о сотрудничестве, которое предусматривает совместную работу по возобновлению эксплуатации «Морского старта» и по созданию транспортной инфраструктуры в космосе. Новый собственник «Морского старта» планирует до 70 коммерческих пусков в течение 15 лет. Владельцы группы S7 – супруги Владислав и Наталья Филевы.

### ИНТЕРФАКС; 2017.11.23; «ШЕРЕМЕТЬЕВО» ПРЕДЛАГАЕТ ВЕРНУТЬ ЗОНЫ ДЛЯ КУРЕНИЯ В АЭРОПОРТАХ

Московский аэропорт «Шереметьево» предлагает вернуть зоны для курения в аэропортах, признав их не общественным местом. «Взять Париж – у них действует аналогичный, зеркальный закон, который запрещает курить в общественных местах. Но есть нюанс, они сделали шаг вперед: они признали зону курения в аэропорту не общественным местом. Это место предназначено не для всех, а тех, кто страдает зависимостью от табака», – заявил и.о. первого заместителя, заместитель гендиректора по обслуживанию пассажиров АО «Международный аэропорт Шереметьево» Дмитрий Кайгородов, выступая на «круглом столе» в Мособлдуме. По словам Д. Кайгородова, запрет курения в аэропортах – «серьезная проблема». «Я против курения и не курю, но когда пассажир не имеет возможности покурить, он обязательно курит в туалете, и этим все дышат», – сказал он, пояснив, что это оборачивается многочисленными жалобами некурящих пассажиров в адрес аэропорта.

### ИНТЕРФАКС; 2017.11.23; АЭРОПОРТЫ МОСКОВСКОГО АВИАУЗЛА ПОДГОТОВИЛИ ПРАВИЛА ПОВЕДЕНИЯ ДЛЯ ПАССАЖИРОВ

Заместитель генерального директора по обслуживанию пассажиров АО «Международный аэропорт Шереметьево» Дмитрий Кайгородов просит губернатора Московской области Андрея Воробьева поддержать внедрение разработанных тремя аэропортами Московского авиаузла правил поведения для пассажиров.

«Нам бы было важно перенять опыт метрополитена. Существуют правила пользования Московским метрополитеном, и существует кодекс административных правонарушений (КоАП) за нарушения этих правил», – сообщил Д. Кайгородов. Он отметил, что проект таких правил разработан тремя аэропортами.

«Для нас было бы самым эффективным решением утверждение таких правил в Московской области, хотели попросить в этом помощи у губернатора с введением соответствующей ответственности за нарушение этих правил в КоАПе», – добавил Д. Кайгородов, выступая на «круглом столе» в Мособлдуме, посвященном готовности аэропортов Московского авиаузла к приему туристов в 2018 году.

### РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; ВЛАДИМИР ПОЛЕТАЕВ; 2017.11.23; ВЫНУЖДЕННАЯ ПОСАДКА

Суд продлил арест топ-менеджерам «ВИМ-Авиа»

Басманный районный суд Москвы продлил до 28 февраля срок домашнего ареста бывшему гендиректору компании «ВИМ-Авиа» Александру Кочневу и главному бухгалтеру авиакомпании Екатерине Пантелеевой. Оба фигуранта уголовного дела обвиняются в мошенничестве. По данным следствия, Кочнев частично признал вину в хищении, сумма ущерба от которого в настоящее время оценивается следствием в два миллиона рублей. В то же время адвокат Кочнева заявил, что его подзащитный виновным в хищении себя не признает, как не признает и вину в ухудшении финансового состояния авиакомпании. Сам обвиняемый в суде лишь заявил о том, что не намерен скрываться от правосудия или оказывать давление на свидетелей. Пострадавшие от задержки рейса пассажиры «ВИМ-Авиа» выиграли первый иск. Следственный комитет расследует уголовное дело по части 4 статьи 159 УК РФ «мошенничество в особо крупном размере» по факту хищения денежных средств пассажиров должностными лицами авиакомпании, владельцами которой являются супруги Рашид и Светлана Мурсекаевы. По данным следствия, они скрылись за рубежом – их местонахождение устанавливается. По данным **Росавиаци**и, общая задолженность «ВИМ-Авиа» составляет около 7 миллиардов рублей. По версии следствия, руководство авиакомпании осуществляло вывод ее активов с целью присвоения. Следствие считает, что компания продолжала продавать билеты, не имея возможности производить услуги по перевозке пассажиров. Согласно материалам дела, Кочнев и другие руководители знали о плохом положении дел в авиакомпании, но не приняли мер по прекращению продажи билетов. Напомним, 25 сентября «ВИМ-Авиа» заявила о прекращении выполнения всех чартерных рейсов.

### РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; АЛЕКСАНДРА ВОЗДВИЖЕНСКАЯ, ТАТЬЯНА ШАДРИНА; 2017.11.23; БИЛЕТ ПАХНЕТ КЕРОСИНОМ

Подорожавшее авиатопливо грозит ростом цен на перелеты

Биржевая стоимость авиакеросина с начала сентября выросла более чем на 20 процентов, достигнув исторического максимума – 46 тысяч рублей за тонну (индекс Москва). Вкупе с ростом стоимости обслуживания в аэропортах (в московском авиаузле эти тарифы нерегулируемые) и грядущим высоким спросом на перелеты в декабре-январе это неизбежно приведет к росту цен на авиабилеты, считают участники авиарынка.

За первое полугодие затраты авиакомпаний на топливо выросли на 28 процентов, на аэропортовое обслуживание – на 18 процентов. Если говорить про керосин, то уровень цен в московском авиаузле с лета превышает европейский уровень, указывают в Российской ассоциации эксплуатантов воздушного транспорта (АЭВТ).

Участники рынка считают, что необходимо установить порядок ценообразования на керосин, чтобы рост цен не был неожиданностью для перевозчиков. Например, ввести норматив, по которому производители топлива будут за 3-6 месяцев уведомлять авиакомпании об изменении стоимости. Спрос на авиакеросин, как правило, растет осенью из-за запросов авиакомпаний к предновогоднему сезону и тех, кто занимается блендингом (смешиванием разных видов топлив). Например, это часто используют на нефтебазах, которые добавляют в дизель керосин для повышения морозостойкости топлива. Этот способ обходится дешевле, чем закупки готового, более дорогого товара. Полученная смесь пользуется спросом на грузовом транспорте. Кроме того, выпуск керосина снижается за счет перераспределения мощностей на заводах в пользу производства других видов топлива. Однако почему этой осенью темпы роста цен на керосин взлетели так сильно, неясно. Трейдеры считают, что ситуация похожа на дефицит. В Федеральной антимонопольной службе «РГ» не смогли предоставить оперативный комментарий. Что касается авиакомпаний, то они не закупают бензин на бирже – там торгуют дилеры, через которых и идут закупки. В стоимость включают услугу доставки, хранения и заправки самолета, рассказывает редактор отраслевого портала «Авиа.ру» Роман Гусаров. Закупка может проходить через «дочку» нефтекомпании или у местного топливозаправочного комплекса. Чем меньше пассажиропоток в аэропорту, тем ниже конкуренция комплексов. В этом сегменте бывает и монополия. Рост цен на топливо – вещь объективная, но перевозчику нужно иметь запас времени, чтобы рассчитать стоимость перевозки с учетом динамики цен на топливо. Авиакомпании продают билеты за полгода по одной цене, а после взлета котировок на керосин им необходимо пересматривать тарифную политику на будущие рейсы, где еще нет ясности по уровню спроса, отмечают в АЭВТ. Учитывая, что в этом году перевозчики уже продали большое количество дешевых билетов на фоне восстановления спроса, рост аэропортовых сборов и цен на топливо грозит им новыми убытками. Что касается аэропортовых сборов, то сейчас рассматривается вопрос об обнулении НДС на несколько аэропортовых услуг на внутренних рейсах. Точный список пока не определен. Траты перевозчиков на топливо выросли на 28 процентов, на аэропортовое обслуживание – на 18 процентов. Пока же туроператоры перекладывают вину за рост цен на чартеры на уход с рынка «ВИМ-Авиа», который демпинговал. «Если до ухода «ВИМ-Авиа» по чартерам были цены 8,5-9,5 тысячи рублей за кресло Москва – Сочи, то сейчас предложения уже формируются на уровне 11,5-12 тысяч, то есть люди просто хотят повысить цены на 20-25 процентов. Да, выросла цена керосина, но не настолько!» – посетовал гендиректор «Интуриста» Виктор Тополкараев.

В АЭВТ заметили, что рост цен на чартеры носит сезонный характер, и по сравнению с прошлым годом ничего не изменилось. Гусаров добавляет, что туроператоры просто привыкли к «льготному» ценнику «ВИМ-Авиа», которая торговала на 30 процентов ниже рынка. Теперь операторам придется покупать чартеры по реальным ценам, с чем и связано их недовольство.

### ИНТЕРФАКС; 2017.11.23; «ГАЗПРОМ АВИА» ТРЕБУЕТ ВЗЫСКАТЬ С «ЮТЭЙР» 12,5 МЛН РУБ. ЗАДОЛЖЕННОСТИ ЗА ОБСЛУЖИВАНИЕ ВОЗДУШНЫХ СУДОВ

ООО «Авиапредприятие «Газпром авиа» направило в Арбитражный суд Ханты-Мансийского автономного округа иск о взыскании с авиакомпании «ЮТэйр» (MOEX: UTAR) 12,5 млн рублей, говорится в материалах картотеки арбитражных дел.

Согласно документу, суд оставил иск без движения, поскольку при подаче заявления истец не полностью уплатил государственную пошлину – 83,159 тыс. рублей вместо положенных по закону 85,362 тыс. рублей. В связи с этим суд постановил в срок до 8 декабря 2017 года устранить данное обстоятельство.

Как сообщается на сайте суда, «Газпром авиа» и «ЮТэйр» в 2007 году заключили договор на обслуживание воздушных судов в аэропорту Ямбург (Ямало-Ненецкий автономный округ). «Согласно условиям договора, Ямбургский филиал «Газпром авиа» принял на себя обязательства по обеспечению взлета-посадки и выполнению полного комплекса работ по аэропортовому и наземному обслуживанию воздушных судов авиакомпании «ЮТэйр». Ответчик обязался производить своевременную оплату предоставляемых услуг. Однако из заявления истца следует, что на протяжении продолжительного периода времени авиакомпания производила оплату оказанных по договору услуг не в полном размере», – говорится в сообщении. В итоге задолженность «ЮТэйр» составила 12,472 млн рублей.

Кроме того, в сообщении поясняется, что для решения спора в досудебном порядке 15 сентября 2017 года «Газпром авиа» в адрес ответчика направила претензию с предложением погасить задолженность. Однако «ЮТэйр» просьбу проигнорировал.

Ямбург – заполярный вахтовый поселок ООО «Газпром добыча Ямбург» в Надымском районе ЯНАО. Согласно аналитической системе «СПАРК-Интерфакс», ООО «Газпром авиа» зарегистрировано в Москве, на 100% принадлежит ПАО «Газпром» (MOEX: GAZP). Как сообщается на сайте общества – это крупнейшая корпоративная авиакомпания в России, авиапарк которой насчитывает около 30 самолетов и 100 вертолетов различных типов и модификаций. В эксплуатации предприятия находятся три аэропорта: Остафьево, Бованенково и Ямбург. \*\*\*

### ИНТЕРФАКС; 2017.11.23; К КРУШЕНИЮ РОССИЙСКОГО ВЕРТОЛЕТА У ПОБЕРЕЖЬЯ ШПИЦБЕРГЕНА ПРИВЕЛ ОТКАЗ ОДНОЙ ИЗ СИСТЕМ УПРАВЛЕНИЯ – ИСТОЧНИК

Российский вертолет Ми-8 разбился у побережья Шпицбергена из-за технической неисправности, сообщил «Интерфаксу» источник, знакомый с ходом расследования.

«Установлено, что на борту произошел отказ одной из систем управления воздушным судном, что является первичной причиной аварии», – сказал источник.

Кроме того, из-за погодных условий экипаж вынужден был двигаться на малой высоте над поверхностью воды. «Экипаж двигался на малой высоте. Шансов своевременно отреагировать на возникший отказ у него, скорее всего, не было, однако действия экипажа были продиктованы сложными метеоусловиями, претензий к ним пока нет. Расследование продолжается», – сказал источник. Вертолет Ми-8 авиакомпании «Конверс Авиа», на борту которого находились пять членов экипажа и трое сотрудников НИИ Арктики и Антарктики, пропал 26 октября, когда следовал из законсервированного поселка Пирамида в Баренцбург. Ночью 29 октября к поиску подключились более 40 спасателей МЧС России, вертолет был обнаружен норвежским судном в двух километрах северо-восточнее мыса Хеер.

30 октября в 130 метрах от места крушения вертолета было обнаружено тело одного погибшего – М. Каулио. Дальнейшие поиски не дали результатов, тела остальных погибших не найдены. \*\*\*

### КОММЕРСАНТЪ; СЕРГЕЙ МАШКИН; 2017.11.24; ДВИГАТЕЛЬ ДОВЕЛ ДО КАТАСТРОФЫ

Установлена причина, по которой чешский Turbolet разбился в российской глубинке

Вчера стало известно, что причиной недавней катастрофы Turbolet L-410 в Хабаровском крае, жертвами которой стали шесть человек, фактически признана техническая неисправность машины.

Предполагается, что один из ее двигателей при посадке самопроизвольно переключился на реверсивную тягу. В связи с этим полеты всех оставшихся в регионе Turbolet запрещены до тех пор, пока их не обследуют уже прилетевшие инженеры выпустившего машину завода. Межгосударственный авиакомитет (МАК) тем временем порекомендовал всем эксплуатирующим L-410 авиакомпаниям напомнить своим пилотам, как действовать при отказе двигателя. Разбирающиеся с катастрофой эксперты МАК на этой неделе извлекли и расшифровали оба бортовых самописца L-410 – речевой и параметрический, прояснив, таким образом, схему развития нештатной ситуации на борту. Полученные данные убедительно свидетельствовали в пользу версии о технической неисправности Turbolet, поэтому эксперты МАК посчитали необходимым еще до подведения окончательных итогов расследования разослать во все эксплуатирующие L-410 российские авиакомпании так называемое первичное донесение, основанное на уже известных фактах. В нем, в частности, говорится, что полет самолета компании «Хабаровские авиалинии» 15 ноября проходил в абсолютно штатном, рабочем режиме. Командир экипажа Игорь Шумаков был опытнейшим летчиком (за штурвалом он провел в общей сложности более 12 тыс. часов), а доставшийся ему борт был совсем еще свежим. L-410UVP-E20, изготовленный на заводе Aircraft industries (Чехия) в самом конце 2015 года, имел сертификат летной годности до весны следующего года. Иначе говоря, машина еще даже не выработала ресурс до своего первого планового ремонта. Немного помешали экипажу погодные условия, из-за которых он пропустил промежуточную посадку, но при подлете к аэродрому села Нелькан Аяно-Майского района Хабаровского края они уже были нормальными. L-410 снизился, «поднырнув» при этом под облака, и оказался в сухой, практически безветренной зоне, в которой экипажу была обеспечена прекрасная видимость – порядка 10 тыс. м. Пилоты, как следует из уведомления, запросили разрешение на посадку, получили его и начали снижение к грунтовой полосе Нелькана. Когда машина находилась на высоте около 150 м, а до торца полосы оставалось около полутора километров, неожиданно включился, как сказано в документе, «бета-режим правого двигателя, который сохранялся вплоть до столкновения с землей». Это означает, что лопасти винта Turbolet, поставленные в рабочей конфигурации так, чтобы обеспечивать машине движение вперед, повернулись в положение реверса. Возникшая разнонаправленная тяга мгновенно развернула L-410 и накренила его вправо. Летчики распознали проблему – по некоторым данным, один из них успел даже крикнуть: «Реверс!», однако на ее решение у них, видимо, не оставалось времени. Как сказано в донесении, «бета-режим и последующие действия экипажа привели к торможению и падению самолета». Машина рухнула на землю плашмя, практически без поступательной скорости – по поверхности она переместилась всего на 3 м. Это обстоятельство, видимо, и сохранило жизнь единственной пассажирке – четырехлетней Жасмине, сидевшей во время посадки на коленях у сопровождающей ее соседки-учительницы.

Обозначив, таким образом, доминирующую версию расследования, МАК порекомендовал руководителям всех российских авиакомпаний, которые эксплуатируют Turbolet, повторно изучить c пилотами два раздела Руководства по летной эксплуатации (РЛЭ) L-410 – «Воздушный винт и управление» и «Действия при отказе двигателей в полете». Отметим, что, по данным опрошенных “Ъ” летчиков, в РЛЭ подробно излагается последовательность действий экипажа в случае отказа одного из двигателей, однако не указано, что делать, если они самопроизвольно перешли на бета-режим. Чтобы разобраться с причинами возможной неисправности правого двигателя L-410, в Хабаровский край из Чехии по приглашению МАК уже прилетела делегация специалистов Aircraft industries. Им предстоит обследовать не только силовые установки разбившегося самолета, но и двигатели всех остальных эксплуатирующихся в Хабаровском крае Turbolet.

Пока эта работа не будет завершена, краевые власти запретили эксплуатацию L-410. Их частично заменят российские Ан-24, Ан-26 и вертолеты Ми-8, а в города Богородское, Советская Гавань, Чегдомын и Комсомольск-на-Амуре авиапассажирам предложат пока добираться наземным транспортом.

### ИНТЕРФАКС; 2017.11.23; АЭРОФЛОТ» ПОЛУЧИТ 4,2 МЛРД РУБ. ЗА ПЕРЕВОЗКИ ВЫСШИХ ДОЛЖНОСТНЫХ ЛИЦ СТРАНЫ В 2018 Г

«Аэрофлот» (MOEX: AFLT) получил контракт специального летного отряда «Россия» на организацию перевозок высших должностных лиц страны в 2018 г., следует из материалов системы «СПАРК-Маркетинг». Компания должна обеспечить перелеты чиновников по России и за рубеж: в Канаду, США, Центральную и Южную Америку, Европу, Азию, Африку, на Ближний Восток, в страны СНГ, Прибалтику. Планируется использовать самолеты Ан-148, Falcon, Ил-96, Ту-134, Ту-214/204, Як-40, Sukhoi Superjet 100, Airbus A319, а также вертолеты AW139 и Ми-8.

Стоимость контракта – 4,2 млрд руб. В эту сумму входят аэропортовое и наземное обслуживание воздушных судов, аэронавигационные услуги, проживание и питание экипажей в аэропорту «Внуково» и аэропортах назначения и пр. Источником финансирования выступают «средства бюджетных учреждений», указано в документации.

Заявка «Аэрофлота» была единственной в рамках конкурса. Она обеспечена гарантией Альфа-банка в размере 20,9 млн руб. «Аэрофлот» выигрывал аналогичные конкурсы СЛО «Россия» последние несколько лет, в 2016 г. стоимость контракта составила около 3,9 млрд руб. При этом за перевозку чиновников в 2015 г. у летного отряда образовался долг перед авиакомпанией в размере 917 млн руб. В результате долг был погашен за счет перераспределенных бюджетных средств.

### ИНТЕРФАКС; 2017.11.23; АЭРОФЛОТ И CHINA SOUTHERN БУДУТ ВЫПОЛНЯТЬ СОВМЕСТНЫЕ РЕЙСЫ ИЗ ГУАНЧЖОУ В АВСТРАЛИЮ И НОВУЮ ЗЕЛАНДИЮ

«Аэрофлот» (MOEX: AFLT) и China Southern в рамках код-шерингового соглашения договорились выполнять совместные рейсы из Гуанчжоу в Австралию и Новую Зеландию, сообщил российский перевозчик в четверг. «Аэрофлот» будет размещать свой код на рейсах китайской компании из Гуанчжоу в Мельбурн, Сидней и Окленд. «Соглашение «код-шеринг» между «Аэрофлотом» и одной из крупнейших авиакомпаний Китая было подписано в конце 2008 года. До недавнего времени сотрудничество действовало только на маршрутах между Москвой и городами Китая: Гуанчжоу, Урумчи, Ухань. Совместная эксплуатация рейсов China Southern из Гуанчжоу в пункты Австралии и Новой Зеландии открывает дополнительные возможности для пассажиров обеих авиакомпаний», – говорится в сообщении перевозчика. China Southern в настоящее время выполняет полеты по каждому из этих маршрутов дважды в день. «Аэрофлот» имеет соглашения о совместной эксплуатации рейсов с 30 российскими и зарубежными перевозчиками. Эта опция дополняет маршрутную сеть компании еще 19 государствами.

### КОММЕРСАНТЪ; 2017.11.23; ШЕРЕМЕТЬЕВО ХОЧЕТ УСКОРИТЬ ПАСПОРТНЫЙ КОНТРОЛЬ ВО ВРЕМЯ ЧМ-2018 С ПОМОЩЬЮ СИСТЕМЫ ФСБ

Столичный аэропорт Шереметьево предложил использовать на время проведения чемпионата мира по футболу в 2018 году автоматизированную систему контроля пассажиров. Эту систему разрабатывает Федеральная служба безопасности (ФСБ).

«Время прохождение паспортного контроля находится за рамками компетенции владельцев инфраструктуры. Здесь, на наш взгляд, можно было бы решить с помощью коллег из ФСБ», – цитирует «Интерфакс» первого замглавы по обслуживанию пассажиров Шереметьево Дмитрия Кайгородова.

Господин Кайгородов рассказал, что более 80% пассажиров аэропорта – это российские граждане. «Если бы могли установить эту систему на период чемпионата мира, проблема с очередями ушла бы вообще», – пояснил он. Замглавы по обслуживанию пассажиров Шереметьево уточнил, что разрабатываемая ФСБ система контроля пассажиров работает «только внутри закрытого контура программного обеспечения». «Так работают во всей Европе», – сказал он. Накануне стало известно, что предприятие **Росавиаци**и «Администрация гражданских аэропортов (аэродромов)» заключило контракт на строительство третьей взлетно-посадочной полосы в аэропорту Шереметьево. Земельный участок под строительство третьей ВПП был выделен правительством России в июне. Власти рассчитывали закончить строительство к чемпионату мира по футболу 2018 года.

### ИНТЕРФАКС; 2017.11.23; ВТБ ПРЕДОСТАВИТ АВИАКОМПАНИИ «ЯКУТИЯ» КРЕДИТ НА 2 МЛРД РУБ

АО «Авиакомпания «Якутия» привлекло в банке ВТБ (MOEX: VTBR) кредит на сумму 2 млрд рублей сроком на 5 лет, следует из материалов на сайте госзакупок.

Согласно документации, кредит привлечен по процедуре закупки у единственного поставщика с процентной ставкой 11,4% годовых для пополнения оборотных средств компании. Начальная (максимальная) цена договора составила 945,4 млн рублей. При этом кредитное соглашение предусматривает возможность повышения ставки в определенных случаях, в частности в связи с увеличением ключевой ставки Банка России.

Как сообщалось, в августе текущего года авиакомпания «Якутия» и ВТБ подписали дополнительное соглашение о продлении до 31 марта 2018 года выданного ранее кредита на сумму 1,5 млрд рублей. Первоначально стороны заключили кредитный договор в декабре 2015 года сроком на один год, затем он был пролонгирован. Средства привлечены по ставке 13,6% годовых с целью финансирования текущей деятельности, осуществления платежей по договорам поддержания летной годности и наземного обслуживания, для закупки топлива и услуг в области управления полетами. Также сообщалось, что авиакомпания «Якутия» стабильно испытывает серьезный недостаток оборотных средств для снижения долговой нагрузки, погашения лизинговых платежей и расходов на поддержание летной годности. Власти Якутии за последние пять лет профинансировали компанию на сумму более 12 млрд рублей. «Якутия» базируется в аэропорту Якутска, выполняет регулярные полеты по России, международные регулярные и чартерные рейсы. Авиапарк насчитывает 23 самолета, в том числе пять Boeing-737NG, шесть Bombardier Q300/400, пять Sukhoi Superjet 100.

### АРГУМЕНТЫ И ФАКТЫ; 2017.11.23; КАМЧАТСКАЯ ТРАНСПОРТНАЯ ПРОКУРАТУРА ВЫЯСНЯЕТ ПРИЧИНЫ ЗАДЕРЖЕК АВИАРЕЙСОВ

Ряд задержек рейсов допущен авиакомпанией АО «Камчатское авиационное предприятие» по причине неблагоприятных метеорологических условий и непригодности взлётно-посадочных полос местных аэропортов. В ходе проверки будет дана правовая оценка действиям должностных лиц ФКП «Аэропорты Камчатки», ответственных за содержание аэродромов и должностных лиц перевозчика.В прокуратуре напомнили, что в случае задержки рейса перевозчик обязан обеспечить пассажиров прохладительными напитками, горячим питанием, разместить в гостинице.

В случае нарушения прав граждане могут обратиться в Камчатскую транспортную прокуратуру по адресу: г. Петропавловск-Камчатский, ул. Владивостокская, д. 29, либо по телефону 493-765.

### ZNAK.COM; АНАСТАСИЯ МЕЛЬНИКОВА; 2017.11.23; В АЭРОПОРТ «КОЛЬЦОВО» РЕЙСЫ ПРИБЫВАЮТ С МНОГОЧАСОВЫМ ОПОЗДАНИЕМ

В Екатеринбурге в аэропорт «Кольцово» с большим опозданием прибывают рейсы из Липецка и Худжанда (Таджикистан). По данным онлайн-табло, лайнер авиакомпании «Руслайн», который летит из Липецка, выбился из расписания на девять часов: он должен был приземлиться в уральской столице в 3:30, но сейчас посадка назначена только на 12 часов 55 минут. Самолет «Уральских авиалиний» из Таджикистана должен был прилететь в Екатеринбург еще вчера в 17:00, но посадка в воздушной гавани областного центра запланирована лишь сегодня в 12:15. Таким образом, общее время задержки рейса составляет 19 часов. Из-за таких сбоев у авиакомпании «Руслайн» из Екатеринбурга с небольшой задержкой вылетает рейс в Томск, а у «Уральских авиалиний» – два рейса в Санкт-Петербург.

В пресс-службе «Руслайна» получить комментарий о причинах задержек не удалось.

В пресс-службе «Уралських авиалиний» Znak.com объяснили, что самолет из Таджикистана не смог вылететь вовремя, потому что перед вылетом экипаж лайнера обнаружил неисправность лайнера. «В аэропорт Худжанда оперативно вылетела группа технических специалистов авиакомпании и организована доставка необходимых средств для устранения неисправности на месте», – добавили представители авиаперевозчика. Всех пассажиров рейса Худжанд – Екатеринбург, 87 человек, обеспечили напитками, горячим питанием и разместили в гостинице.

### РИА НОВОСТИ; 2017.11.23; МАГАДАНСКИЙ АЭРОПОРТ ПОДАЛ В СУД НА АВИАКОМПАНИЮ «ВИМ-АВИА» ИЗ-ЗА ДОЛГОВ

Руководство аэропорта «Магадан» подало иск в арбитражный суд к авиакомпании «ВИМ-Авиа» с требованием вернуть долги на сумму 6,22 миллиона рублей, сообщил РИА Новости в четверг заместитель директора аэропорта Сергей Кулясов. В **Минтрансе** рассказали о ситуации с «ВИМ-Авиа». «Авиакомпания «ВИМ-Авиа» задолжала аэропорту Магадана за наземное обслуживание и пользование гостиницей. По контракту, она должна была платить вперед, но мы сделали исключение, понимая, что иначе пострадают пассажиры. Однако в итоге долги так и не были погашены, поэтому мы вынуждены были обратиться в суд», – сказал Кулясов. Он пояснял, что до прекращения полетов «ВИМ-Авиа» выполняла в Магадан ежедневные рейсы из Москвы. Ситуация с вылетом рейсов «ВИМ-Авиа» обострилась 23 сентября из-за долгов. Общая кредиторская задолженность компании составляет около 10 миллиардов рублей. С проблемами столкнулись несколько десятков тысяч клиентов перевозчика как в РФ, так и за рубежом. К вывозу пассажиров под контролем **Минтранса** и **Росавиаци**и подключились другие авиакомпании.