**29 НОЯБРЯ 2017**

**Вернуться в оглавление**

|  |
| --- |
| **Публикации** |

***Деятельность Министра транспорта***

### ТАСС; 2017.11.28; АЭРОПОРТ УЛАН-УДЭ ПОЛУЧИЛ ПРАВО ПРИНИМАТЬ ТРАНЗИТНЫЕ ЗАРУБЕЖНЫЕ РЕЙСЫ

Расположенный в Улан-Удэ международный аэропорт Байкал получил право принимать самолеты иностранных авиакомпаний, следующих транзитом через Бурятию, сообщили ТАСС во вторник в пресс-службе главы и правительства Бурятии со ссылкой на руководителя республики Алексея Цыденова.

В конце августа придание такого статуса воздушной гавани анонсировал **министр транспорта РФ** Максим **Соколов**.

«Аэропорту уже придан новый статус. Это статус открытого неба, пятой степени свободы воздуха. Это значит, что самолеты, осуществляющие транзитные авиаперелеты, могут приземлиться в Улан-Удэ», – сообщил глава Бурятии. Он объяснил, что статус открытого неба дает возможность международным авиаперевозчикам приземляться в Улан-Удэ без отдельных межправительственных или межведомственных соглашений, а лишь по уведомлению.

В связи с этим власти Бурятии намерены привлекать в аэропорт Улан-Удэ авиакомпании стран Азиатско-Тихоокеанского региона (АТР), уже есть заявка на рейс Улан-Батор – Улан-Удэ – Маньчжурия.

«Мы сейчас проводим отдельную работу со странами АТР – недавно встречался с южнокорейскими коллегами, обсуждали привлечение корейских перевозчиков, турфирм. В направлении Сеул – Европа мы [Улан-Удэ] стоим прямо посередине, и это удобно: полетел, высадил группу туристов, полетел дальше, следующий борт прилетает, высаживает свою группу, забирает предыдущих улетает; такую ротацию можно создавать», – отметил Цыденов.

Он сообщил, что Бурятия предложила южнокорейским партнерам изменить рейс Сеул – Улан-Батор. «Мы предложили летать Сеул – Улан-Удэ – Улан-Батор. Тогда, во-первых, повысится загрузка самолета, во-вторых, у нас будет возможность улететь как в Сеул, так и в Улан-Батор», – пояснил глава Бурятии.

Аэропорт Байкал является внутрироссийским узловым аэропортом федерального значения и имеет статус международного, его пассажиропоток ежегодно составляет около 300 тыс. человек. Одним из преимуществ аэропорта называют его географическое расположение, возможность принимать рейсы из стран АТР, дозаправки и наземного обслуживания. По данным правительства Бурятии, за 9 месяцев 2017 года внешнеторговый оборот Бурятии с Республикой Корея составил 102,9 млн долларов, прирост составил 91,6% в сравнении с аналогичным периодом 2016 года, в том числе экспорт 102,1 млн долларов (прирост на 92,9%), импорт 0,8 млн долларов (прирост на 17,7%).

<http://tass.ru/sibir-news/4764302>

### ТАСС; 2017.11.28; БУРЯТИЯ ВЕДЕТ ПЕРЕГОВОРЫ С «ПОБЕДОЙ» О ПРОДЛЕНИИ ПОЛЕТОВ В УЛАН-УДЭ В 2018 ГОДУ

Власти Бурятии ведут переговоры с авиакомпанией «Победа» (входит в группу «Аэрофлот») о продлении в 2018 году полетов, связывающих Улан-Удэ с Москвой. Об этом сообщили во вторник в пресс-службе республиканского правительства со ссылкой на главу региона Алексея Цыденова.

«Как компания [«Победа»] и обещала, зимний сезон они отлетают, до конца марта. Но они не обещали, что потом будут летать дальше [после марта 2018 года]. Мы сейчас работаем с авиакомпанией, постоянно общаемся с руководством «Победы», «Аэрофлота», министром транспорта РФ Максимом **Соколов**ым, постоянно в обсуждении, чтобы авиакомпания «Победа» работала у нас и в последующем», – сказал Цыденов.

Решение, в том числе, будет приниматься по итогам полетов в Улан-Удэ в период с октября по март. По словам Цыденова, популярность рейса велика. «Сейчас у них загрузка практически 100%. Если брать детей, которые летят без отдельного места, то получается больше 100%. Востребованность очень высокая», – отметил глава Бурятии.

Вместе с тем он пояснил, что у авиакомпании есть вопросы коммерческой эффективности. «Есть различные решения, встречные действия, которые необходимо произвести, – сообщил Цыденов. – Вовлечен в это и улан-удэнский аэропорт (международный аэропорт Байкал – прим. ТАСС), у которого новый собственник – «Новапорт». Они тоже в этом процессе».

Авиакомпания «Победа» начала осуществлять авиарейсы из Москвы в Улан-Удэ и обратно с конца сентября. До прихода «Победы» из столицы РФ в столицу Бурятии и обратно летали две авиакомпании: S7 и «Уральские авиалинии». 30 сентября пришедший в регион лоукостер организовал полеты по маршруту Москва – Улан-Удэ, 1 октября – обратно. Впервые о возможности открытия рейсов «Победы» Цыденов рассказал в апреле 2017 года, тогда он сообщил, что ведутся переговоры. В июле перевозчик начал продажу билетов по цене от 4999 рублей в одну сторону.

«Победа» – первый российский лоукостер. Пассажиропоток авиакомпании в 2016 году превысил 4,3 млн пассажиров, что на 38,7% больше, чем в 2015 году. Парк авиакомпании состоит из 12 самолетов Boeing 737-800.

<http://tass.ru/sibir-news/4763874>

### ИЗВЕСТИЯ; 2017.11.28; АКТИВИСТЫ ОНФ КУБАНИ ПРОСЯТ МИНТРАНС ОБЕЗОПАСИТЬ УЧАСТОК ТРАССЫ А-146

Активисты из Общероссийского народного фронта (ОНФ) обратились в **Минтранс** РФ по поводу повышения качества безопасности на опасном участке трассы А-146 на Кубани, сообщила пресс-служба ОНФ по региону.

Обращение к министру транспорта Российской Федерации максиму **Соколов**у с просьбой обратить внимание ведомства на организацию безопасного движения на трассе А-146 направила руководитель региональной рабочей группы ОНФ «Социальная справедливость» в Краснодарском крае, депутат Госдумы Светлана Бессараб, сообщает ИА KrasnodarMedia.

По информации общественников, смертность на участке трассы Краснодар–Верхнебаканский превышает средний показатель по стране в четыре раза и составляет четыре погибших на 10 км пути.

Данная дорога была включена в перечень ремонта за счет собранных средств с государственной системы «Платон». Работы начались в середине 2017 года и закончатся в 2018 году, но Светлана Бессараб просит министра обратить внимание не только на качество полотна, но и на организацию безопасного движения.

От **Министерства транспорта** уже был получен официальный ответ, что в рамках проводимых работ на трассе установят разделительную полосу, реализуют десять пешеходных переходов с подсветкой, светофорами, а также импульсными индикаторами и опорами. Кроме того, планируется обустроить два примыкания и пересечения дороги с опорами и пешеходными ограждениями дополнительно.

<https://iz.ru/676423/2017-11-28/aktivisty-onf-kubani-prosiat-mintrans-obezopasit-uchastok-trassy-146>

***Деятельность руководителей Федеральных агентств***

*Федерального дорожного агентства*

### ТАСС; 2017.11.28; РОСАВТОДОР ПРОСИТ МИНТРАНС РФ ПЕРЕДАТЬ В ФЕДЕРАЛЬНУЮ СОБСТВЕННОСТЬ ОКОЛО 10 ТЫС. КМ ДОРОГ

**Федеральное дорожное агентство** (**Росавтодор**) обратилось в **Минтранс** РФ с просьбой передать в федеральное подчинение около 10 тыс. километров региональных дорог. Сейчас документ находится на рассмотрении правительства РФ, сообщил во вторник журналистам глава **Росавтодор**а **Роман Старовойт** в ходе рабочей поездки во Владимирскую область.

«Мы подготовили предложения в **Минтранс** РФ, сегодня эти предложения рассматриваются правительством РФ об изменении статуса, (передаче – прим. ред.) региональных дорог в федеральную собственность, или из федеральной собственности в региональную – это улицы с двусторонним движением. Плюсовой баланс в пользу федеральных автомобильных дорог – ориентировочно 10 тысяч километров», – сказал **Старовойт**.

Как уточнили ТАСС в пресс-службе **Росавтодор**а, передача региональных дорог предварительно планируется в срок до 2031 года, однако окончательное решение по данному вопросу не принято.

По словам **Старовойт**а, в 2017 году статус федеральных трасс получило около 450-500 км региональных автодорог.

Сейчас протяженность автомобильных дорог общего пользования федерального значения составляет 51,86 тыс. км, из них в ведении **Федерального дорожного агентства** – 49 тыс. км, остальные 2,86 тыс. км в ведении государственной компании «Автодор».

В октябре газета «Коммерсантъ» писала, что **Росавтодор** разрабатывает программу, в рамках которой статус федеральных могут получить 18 тыс. км дорог в ближайшие 15 лет. Проект будет сформирован к концу года. Изменение статуса может коснуться наиболее крупных автомагистралей с оживленным трафиком.

<http://tass.ru/ekonomika/4765472>

### ТАСС; 2017.11.28; ВО ВЛАДИМИРСКОЙ ОБЛАСТИ ОТРЕМОНТИРОВАЛИ ОДИН ИЗ САМЫХ АВАРИЙНЫХ УЧАСТКОВ ТРАССЫ «ВОЛГА»

**Росавтодор** завершил ремонт одного из самых аварийных участков трассы М-7 «Волга» протяженностью 12 км в районе Лакинска Владимирской области. Стоимость ремонтных работ, которые велись с июня 2015 года, превысила 3,8 млрд рублей, сообщили в пресс-службе управления дорогой «Москва – Нижний Новгород» **Федерального дорожного агентства**.

«Долге годы этот участок автомобильной дороги был притчей во языцех, здесь было большое количество ДТП, это была головная боль и для нас, и для сотрудников ГИБДД и, конечно, для местных властей. Наконец было принято решение реконструировать этот участок, провести капитальный ремонт, а по сути это является реконструкцией», – сказал глава **Росавтодор**а **Роман Старовойт**.

На выполнение работ было направлено 3 млрд 857 млн рублей. Масштабный проект по капитальному ремонту на участке с 145 по 156 км федеральной автодороги М-7 «Волга» в районе Лакинска начался в июне 2015 года. За время проведения работ на участке дороги были устроены четыре разворотные петли, разделительная и переходно-скоростные полосы, возведено пять надземных и два подземных пешеходных перехода, капитально отремонтирован мост через реку Ундолка, установлено барьерное ограждение и дорожные знаки, устроены тротуары, шумозащитные экраны, новые автобусные остановки и система водоотвода.

Капитальный ремонт участка федеральной автодороги позволил исключить левые повороты, ликвидировать все светофоры и эффективно разделить транспортные и пешеходные потоки. Движение на трассе на подъезде и внутри города стало безопасней, увеличилась пропускная способность участка. По данным управления дорогой, этот отрезок трассы на сегодняшний день является одним из самых напряженных участков магистрали М-7 «Волга». В 2013 году он был признан самым аварийным в стране, так как на его протяженности было зарегистрировано 49 ДТП, в которых 10 человек погибли и 60 пострадали.

«Очень надеюсь, что эта дорога станет удобной частью федеральной трассы, здесь фактически не будет ДТП», – добавил **Старовойт**.

<http://tass.ru/transport/4764355>

***Новости отрасли***

### ВЕДОМОСТИ; ЕКАТЕРИНА БУРЛАКОВА; 2017.11.29; ГОСУДАРСТВО ХОЧЕТ СЛЕДИТЬ ЗА СВЕЖЕСТЬЮ ПРОДУКТОВ ЧЕРЕЗ СИСТЕМУ «ЭРА-ГЛОНАСС»

Чаще всего при транспортировке страдает качество рыбы, свежих овощей и фруктов

**Министерство транспорта** разработало дорожную карту по контролю за температурным режимом при транспортировке продуктов питания, подлежащих ветеринарному контролю и требующих особых условий перевозки. Об этом рассказали два человека, знакомых с ходом обсуждения вопроса. «Ведомости» ознакомились с проектом дорожной карты, достоверность документа подтвердил федеральный чиновник.

К продуктам, требующим особого температурного режима перевозки, относятся не прошедшее консервацию мясо, рыба, овощи, фрукты и др. **Минтранс** предлагает внести изменения в закон, обязав компании, занимающиеся перевозками продуктов водным, железнодорожным, автомобильным транспортом, включая хранение и перевалку, подтверждать температурный режим перевозки при помощи автоматизированной информационной системы «ЭРА-Глонасс». Сейчас она должна быть установлена на автобусах, грузовиках с опасными грузами и мусоровозах, а также на любом новом транспорте.

Ситуации, когда продукция доезжает с нарушением температурного режима, встречаются сплошь и рядом, говорит заместитель руководителя Россельхознадзора Николай Власов. Поэтому выходом стал бы контроль по спутниковой связи температуры на всем пути следования продукции, считает он, доступ к информации получили бы как надзорный орган, так и получатель грузов – в итоге оператору станут невыгодны нарушения. Для использования «ЭРА-Глонасс» с целью контроля температуры достаточно подключить к ней датчик температуры, указывает член экспертного совета при правительстве Андрей Ионин.

Наиболее актуален вопрос сохранения температурного режима при перевозке рыбы, отмечают два человека, знакомых с ходом разработки проекта. Такой мониторинг необходим рыбной отрасли, согласен президент Всероссийской ассоциации рыбохозяйственных предприятий, предпринимателей и экспортеров Герман Зверев. По техническому регламенту температура рыбы на станции прибытия не должна превышать минус 18 градусов, в противном случае продукцию нужно направить на дозаморозку. Сейчас примерно треть всей отправляемой по железной дороге рыбы перевозится в так называемых вагонах-термосах, которые не оборудованы генераторами для поддержания постоянной температуры, говорит Зверев. Зачастую, пока рыба доедет до Москвы, температурный режим нарушается, страдает качество продукции и ее внешний вид, что, по его мнению, один из факторов сокращения потребления рыбы в стране. Нововведение позволит улучшить качество рыбы, доезжающей до московского рынка, где самое большое потребление, и увеличить спрос на продукцию, надеется Зверев.

Магазины тоже теряют часть прибыли из-за нарушения температурного режима перевозки: фрукты и овощи, которые везут с нарушениями, теряют товарный вид, их срок нахождения на полке снижается, добавляет человек, знающий о проблеме от нескольких ритейлеров. У одной из компаний, по его словам, ущерб составил 3 млрд руб. в год – для этой сети это огромные деньги.

Случаи, когда на распределительный центр или в магазин поступает некачественный товар – испорченный, с признаками гнили, нетоварного вида и др., – возникают, признает представитель «Ленты». Это влечет за собой как дополнительные затраты, так и репутационные риски, указывает он. Если товар поступает с нарушениями, то распределительный центр ритейлера его возвращает поставщику, говорит директор по логистике ГК «Дикси» Денис Гуров. Так, по его словам, «Дикси» в 2017 г. не приняла на распределительный центр от поставщиков овощей и фруктов около 13% продукции из-за несоответствия спецификациям.

При этом крупные ритейлеры сами тщательно следят за соблюдением температурных режимов поступающей к ним продукции. У X5 Retail Group («Пятерочка», «Перекресток», «Карусель») и собственный, и наемный автопарк оборудован системой оперативного мониторинга перевозки, заверил представитель ритейлера. Для «Ленты», по словам ее представителя, наличие системы мониторинга температуры на транспорте также обязательное условие для поставщиков пищевой продукции. Данные о температурных режимах в процессе транспортировки считываются из специального терморегистратора и сохраняются в виде термограмм для контроля отклонений от заданных температурных режимов, отмечает представитель Metro; при несоответствии температуры транспортировки поставки продукции отклоняются.

Заместитель руководителя исполкома Национальной мясной ассоциации Максим Синельников, напротив, считает предлагаемое дополнительное регулирование избыточным: оно приведет к необоснованным дополнительным издержкам для бизнеса. Представитель крупнейшего производителя мяса – агрохолдинга «Мираторг» также уверен: в инициативе нет необходимости – каждая компания должна решать сама, какое оборудование использовать. У «Мираторга» собственный парк спецтранспорта, что гарантирует соблюдение температурного режима, подчеркивает он.

Затраты, которые потребуются на оснащение системой мониторинга «ЭРА-Глонасс» с датчиком температуры, еще не подсчитывались, говорит представитель компании – оператора «Глонасс». По мнению Синельникова, участники рынка могут использовать «ЭРА-Глонасс» как механизм контроля по договоренности с перевозчиками, а надзорным органам стоит повысить эффективность контроля и надзора за соблюдением технических регламентов.

Представители **Минтранса** и Минсельхоза лишь подтвердили, что вопрос прорабатывается, отказавшись от других комментариев.

<https://www.vedomosti.ru/business/articles/2017/11/29/743455-gosudarstvo-hochet>

*Автомобильный и городской транспорт, дорожное хозяйство*

### ИНТЕРФАКС; 2017.11.28; РФ ИЗМЕНИТ МЕЖПРАВСОГЛАШЕНИЕ С ЛИТВОЙ ПО АВТОПЕРЕВОЗКАМ, ВНЕСЕТ ВОЗМОЖНОСТЬ ВВЕДЕНИЯ ПЛАТЫ С АВТОПЕРЕВОЗЧИКОВ

Премьер-министр РФ Дмитрий Медведев подписал распоряжение о внесении изменений в межправсоглашение с Литвой по автоперевозкам, соответствующий документ от 22 ноября 2017 г. N2598-р. опубликован во вторник на сайте правительства.

Как говорится в тексте распоряжения, РФ одобрила проект соглашения о внесении изменений в соглашение с правительством Литвы о принципах сотрудничества и условиях взаимоотношений в области транспорта, подписанное 12 февраля 1992 г.

Документ был внесен **Минтрансом** РФ.

Отмечается, что федеральным законом от 8 ноября 2007 г. N257-ФЗ «Об автомобильных дорогах и о дорожной деятельности в РФ и о внесении изменений в отдельные законодательные акты РФ» предусмотрено, что в случае введения иностранными государствами сборов с российских перевозчиков за проезд по автомобильным дорогам иностранных государств и сборов, связанных с использованием таких автомобильных дорог, на территории России вводятся аналогичные сборы для иностранных перевозчиков.

«Евросоюзом приняты общие требования к системам взимания дорожных сборов (Директивы по сборам с грузовых транспортных средств (общей массой более 3,5 тонны) за пользование объектами инфраструктуры), которые последовательно реализуются во всех странах сообщества и предполагают взимание сборов со всех перевозчиков», – указывается в пояснениях к документу.

При этом разработчики отмечают, что правительство Литвы в декабре 2015 г.приостановило действие статьи соглашения 1992 г., в соответствии с которой транспортные средства, выполняющие перевозки пассажиров и грузов перевозчиками государства одной из сторон по территории государства другой стороны, освобождаются от налогов и государственных сборов, связанных с использованием или содержанием дорог и других путей сообщения, владением или использованием транспортных средств. «В связи с этим подписанным распоряжением российской стороной одобрен проект соглашения в форме обмена нотами о внесении соответствующих изменений в соглашение 1992 г. Внесение предлагаемых изменений в соглашение позволит создать равные условия для международных автомобильных перевозок российскими и литовскими перевозчиками», – отмечается в материалах.

При этом изначальный текст соглашения предусматривал, что перевозчики при движении по территории второй стороны «освобождаются от налогов и государственных сборов, связанных с использованием или содержанием дорог и иных путей сообщения, владением или использованием транспортных средств, а также налогов и сборов на доходы и на прибыль, получаемые от перевозок». Формулировка новой версии допускает возможность введения такой платы на обоюдной основе, как и отказ от нее: «Договаривающиеся стороны при заключении межправительственных соглашений, которыми регламентируется деятельность отдельных видов транспорта, вправе на обоюдной основе установить, что перевозчики договаривающихся сторон, осуществляющие пассажирские и грузовые перевозки по территории государства другой договаривающейся стороны, а также транспортные средства, выполняющие такие перевозки, освобождаются от налогов и государственных сборов, связанных с владением транспортными средствами и их использованием».

Иностранные автоперевозчики платят в Литве дорожный сбор с 2005 г., но РФ и литовские власти на взаимной основе освобождали перевозчиков от таких сборов. Однако в ноябре 2015 г. РФ запустила систему взимания платы с грузовиков «Платон» для компенсации ущерба дорогам. МИД Литвы вскоре направил ноту российским властям, указав на сложности, возникшие из-за введения системы взимания платы за проезд грузовиков, после чего Литва в декабре в ответ ввела плату за проезд российских автоперевозчиков по дорогам страны.

*Железнодорожный транспорт*

### ВЕДОМОСТИ; ИВАН ПЕСЧИНСКИЙ; ВИТАЛИЙ ПЕТЛЕВОЙ; 2017.11.29; «РУСГИДРО» ПОЖАЛОВАЛАСЬ НА ДЕФИЦИТ УГЛЯ НА ДАЛЬНЕМ ВОСТОКЕ

Электростанциям компании не хватает угля, так как производителям выгоднее его экспортировать

«Русгидро» осенью столкнулась с проблемой дефицита угля на своих тепловых электростанциях на Дальнем Востоке. Об этом гендиректор энергокомпании Николай Шульгинов написал вице-премьеру Аркадию **Дворкович**у («Ведомости» ознакомились с копией письма от 31 октября).

Дальневосточный дивизион «Русгидро» обеспечивает две трети выработки электроэнергии для Дальнего Востока. Общая мощность тепловых электростанций компании составляет 9 ГВт. В год им необходимо 16–18 млн т угля, оценивает в письме Шульгинов.

Текущая рыночная конъюнктура на мировом рынке топливно-энергетических ресурсов характеризуется высоким спросом на уголь российских предприятий со стороны зарубежных потребителей, пишет Шульгинов. Более высокая доходность экспорта по сравнению с поставками электростанциям Дальнего Востока стимулирует угольные компании увеличивать поставки угля за рубеж, описывает он проблему: сложившуюся ситуацию усугубляет дефицит подвижного состава.

В результате во втором полугодии 2017 г. создалась крайне напряженная ситуация с обеспечением ТЭС топливом, отмечает топ-менеджер. На конец октября выполнение месячного графика поставки угля по отдельным направлениям составляло менее 40%, говорится в письме. В результате на складах крупнейших тепловых электростанций Дальнего Востока – Хабаровской ТЭС-3, Благовещенской ТЭЦ, Артемовской ТЭЦ – наблюдался дефицит запасов топлива, что может привести к ограничению тепло– и энергоснабжения потребителей в осенне-зимний период, предупреждает Шульгинов.

Проблема дефицита полувагонов возникает ежегодно в октябре-ноябре, говорит аналитик АКРА Максим Худалов. Это связано с увеличением зимних экспортных закупок электростанций зарубежных стран, проблемами со смерзанием угля (в октябре – ноябре не все грузоотправители используют противозамерзающую жидкость для поливки угля) и высокой напряженностью в перевозках сельхозпродукции, перечисляет он.

Шульгинов попросил **Дворкович**а взять на особый контроль вопросы поставок угля электростанциям Дальнего Востока. «Прошу обеспечить первоочередную доставку данных грузов», – поручил **Дворкович** **Минтрансу**, Минэнерго и РЖД. Представитель **Дворкович**а подтвердил получение письма. Нормативы запасов топлива компаниями в настоящее время выполняются, ответили «Ведомостям» представители Минэнерго и **Минтранса**.

РЖД принимает необходимые меры по обеспечению вывоза всего объема предъявляемого к перевозке угля, говорит представитель компании. Он отмечает, что право распоряжения грузовыми вагонами, их подачи под погрузку тех или иных грузов и определения арендных ставок принадлежит их собственникам. Представитель «Русгидро» не ответил на запрос.

«СУЭК (крупнейшая угольная компания за Уралом. – «Ведомости») решает вопрос с обеспечением завоза угля за счет мобилизации своего парка, Федеральной грузовой компании, Первой грузовой компании, «Нефтетранссервиса» и ряда других операторов, – сказал представитель СУЭК. – Сейчас невыполнение отдельного оператора можно восполнить другими. Еще месяц назад дефицит вагонов на сети не позволял этого сделать».

Уже ко второй половине декабря напряженность с поставками традиционно сходит на нет, подтверждает Худалов, а в нынешнем году эта пробка на железных дорогах была дополнена низким уровнем воды в сибирских реках. Скорее всего, масштаб проблемы преувеличен и в течение месяца она исчезнет в связи с окончанием интенсивных поставок угля электростанциям на зимний период и сельхозпродукции, ожидает эксперт.

Весной на проблемы с поставками угля жаловался «Газпром энергохолдинг». Принадлежащая компании Новочеркасская ГРЭС в Ростовской области испытывает проблемы как с поставками угля из Донецкого бассейна, так и с его качеством. Энергохолдинг даже рассматривал вариант с переводом электростанции на газ.

В октябре «Газпром энергохолдинг» просил Минэнерго увеличить тариф для угольных станций, расположенных в европейской части России и на Урале. Но добиться этого пока не удалось. Компании не хватает денег на их содержание, отмечал «Газпром энергохолдинг».

<https://www.vedomosti.ru/business/articles/2017/11/29/743456-rusgidro-pozhalovalas>

На ту же тему:

<https://www.kommersant.ru/doc/3481220>

### ВЕДОМОСТИ; ВЛАДИМИР ШТАНОВ; 2017.11.29; РЖД ДАЕТ 50%-СКИДКУ НА ВСЕ МЕСТА В ПЛАЦКАРТНЫХ ВАГОНАХ

Акция распространяется на поездки внутри России до 27 декабря

Федеральная пассажирская компания (ФПК, «дочка» РЖД) будет предоставлять 50%-ную скидку при покупке с 28 ноября по 4 декабря билетов на все места в плацкартных и на верхние места в купейных вагонах, говорится в сообщении РЖД. Акция распространяется на все поездки с 28 ноября по 27 декабря по большинству маршрутов внутри России, кроме фирменных поездов «Москва – Назрань» и «Москва – Нальчик», за исключением группы вагонов «Москва – Анапа», поясняется в сообщении. Скидка не затрагивает дополнительные услуги, в том числе покупку постельного белья. При покупке детских билетов скидка будет суммироваться с другими льготами.

Это уже не первая акция ФПК, в рамках которой компания предлагает 50%-ную скидку. Например, с 17 ноября за полцены можно купить билеты на верхние полки в купейных вагонах с отправлением в период с 22 декабря 2017 г. по 15 января, с 21 ноября – на все места в плацкартных вагонах и на верхние места купейных вагонов на поездки с отправлением 31 декабря. А на поездах «Сапсан» с 50%-ной скидкой можно купить билеты в купе-переговорной с отправлением по 24 декабря. Параллельно действуют и другие акции в зависимости от сроков приобретения билетов, маршрутов и проч.

Ожидаемый экономический эффект представитель ФПК не раскрыл. В целом такие акции нужны для повышения лояльности пассажиров, привлечения новых, отметил он.

За счет использования гибкой системы ценообразования РЖД накопила хорошую статистику того, как продаются билеты и какова загрузка поездов в различные периоды, и эти данные позволяют компании проводить агрессивную маркетинговую политику без значительного снижения доходов, комментирует гендиректор «Infoline-аналитики» Михаил Бурмистров. С помощью таких акций компания выравнивает процент загрузки поездов и конкурирует с авиакомпаниями, прежде всего с лоукостером «Победа», который активно развивает маршрутную сеть, продолжает эксперт. Кроме того, предлагая сейчас 50%-ную скидку на все места в плацкартных вагонах на рейсы, охватывающие почти месяц, РЖД сможет нивелировать негативные последствия от недавней вынужденной приостановки продажи таких билетов, чтобы в итоге достичь заложенных в бизнес-плане показателей, считает Бурмистров. РЖД с 3 ноября и до полуночи 17 ноября не продавала билеты в плацкартные и общие вагоны поездов дальнего следования, отправляющиеся после Нового года, в связи с отсутствием решения ФАС по тарифам на следующий год.

Эта акция вряд ли заметно увеличит пассажиропоток, считает гендиректор Ozon.Travel Дмитрий Яковлев. Плацкарты, как правило, популярны у тех, кто перемещается по маршрутам, где не развито авиационное сообщение, и такие пассажиры купили бы билеты на этот период и без скидок, поясняет он.

Вернуть на железную дорогу пассажиров, ушедших в авиакомпании, сейчас крайне сложно, добавляет Яковлев. По его мнению, эффект у акции был бы значительным в случае, если бы РЖД снизила цены на поезда с отправлением в новогодние каникулы, – это привлекло бы тех, кто не планировал поездки в этот период.

<https://www.vedomosti.ru/business/articles/2017/11/29/743451-rzhd-50-skidku-platskartnih>

На ту уже тему:

<https://iz.ru/676605/2017-11-28/rzhd-vvodit-skidki-50-na-bilety-v-platckartnye-vagony>

### ТАСС; 2017.11.28; ВЛАСТИ КРЫМА ОПРЕДЕЛЯТ ЭФФЕКТИВНОСТЬ СТРОИТЕЛЬСТВА НОВОЙ ЖД С МИНТРАНСОМ РФ

Власти Крыма совместно с представителями **Минтранса** РФ определят экономическую эффективность строительства новой железной дороги от Керчи до Симферополя через Белогорск, сообщил во вторник журналистам глава республики Сергей Аксенов.

«[Проект] на стадии обсуждения. [Идет] поиск источника финансирования и определения экономической эффективности этого проекта… Обсуждения идут на уровне нашего **Минтранса** и федерального», – сказал Аксенов.

Он добавил, что выступает за реализацию проекта. «У нас логистика была раньше соответствующая: все железнодорожные составы заходили с Украины на Симферополь. Сегодня есть необходимость в [железной] дороге «Керчь-Феодосия– Симферополь»«, – отметил Аксенов.

Ранее сообщалось, что предложение построить магистраль вошло в проект концепции комплексного развития железных дорог Крыма.

В настоящее время железная дорога от Керчи до Симферополя проходит через город Джанкой на севере полуострова.

О проекте

Согласно предварительной оценке разработчиков концепции, стоимость первой очереди строительства железной дороги на участке Керчь – Симферополь через Белогорск протяженностью 215 км составит 35 млрд рублей. По данным газеты «Ведомости», строительство железных дорог в Крыму может потребовать еще 100 млрд рублей.

По мнению разработчиков проекта концепции, строительство новой железной дороги можно организовать «в едином транспортном коридоре» с федеральной трассой «Таврида», которая свяжет Керчь, Симферополь и Севастополь со строящимся Крымским мостом, уточнили в Министерстве экономического развития Крыма.

Власти полагают, что для строительства железной дороги «могут быть задействованы внебюджетные источники на основе проектного финансирования либо выпуска инфраструктурных (концессионных) облигаций».

<http://tass.ru/ekonomika/4764953>

### ИНТЕРФАКС; 2017.11.28; РЖД РАЗРАБОТАЛИ ПРОГРАММУ ПО ПОВЫШЕНИЮ ЭФФЕКТИВНОСТИ МАЛОДЕЯТЕЛЬНЫХ ЛИНИЙ

Москва. 28 ноября. – «Дочка» ОАО «Российские железные дороги» – АО «Институт экономики и развития транспорта» (ИЭРТ) – разработала программу по повышению эффективности малодеятельных линий, сообщает корпоративное издание РЖД.

«(Она – ИФ) предполагает максимально возможное сокращение убыточных веток на сети. Это позволит государственной компании существенно сократить издержки, связанные с их содержанием», – отмечает газета.

Перед разработкой были уточнены критерии малоинтенсивных линий. Как сообщил изданию замглавы ИЭРТ Сергей Шарапов, компания предложила считать малоинтенсивной линию, пропускающую в год менее 5 млн тонно-километров брутто или менее восьми пар поездов в сутки. «Согласовав эти критерии с руководством (РЖД – ИФ), мы приступили к работе. Необходимо было выяснить, сколько таких линий, какова их протяженность, выполняемые функции», – сказал он.

В ходе исследования выяснилось, что на сети «Российских железных дорог» – 359 малоинтенсивных линий общей протяженностью 15,47 тыс. км. Однако в дальнейшем эксперты института исключили 118 линий, «использующихся для чисто технологических целей». В итоге авторы программы рассматривали 241 линию длиной 14,76 тыс. км. По каждой был утвержден «паспорт», учитывающий особенности линии и содержащий конкретные мероприятия по повышению эффективности ее использования.

«Планы мероприятий делятся на четыре блока. Первый предусматривает пересмотр технических нормативов на содержание, ремонт и перевооружение линий. Второй – (предполагает – ИФ) консервацию объектов, демонтаж и списание основных средств, а также вовлечение линии и оборудования в гражданско-правовой оборот (подготовку к продаже, аренде и другим операциям). Это будет возможно после утверждения критериев правительством. Третий блок мероприятий предполагает передачу обслуживания сторонним организациям на аутсорсинг, четвертый – закрытие линий», – уточняет издание.

Результаты будут отслеживаться по двум индикаторам – отсутствие операционного убытка от эксплуатации линии и сокращение расходов на их содержание. В начале ноября программу утвердил первый замглавы «Российских железных дорог» Анатолий Краснощек. «Критерии (отнесения железнодорожных линий к малоинтенсивным – ИФ) мы определили и предложили **министерству транспорта** РФ утвердить их через правительство», – отметил С.Шарапов. По Уставу ж/д транспорта РФ, Правилам технической эксплуатации железных дорог и другим нормативным документам эти критерии утверждает именно кабинет министров.

По словам топ-менеджера, ежегодный экономический эффект от реализации программы ожидается на уровне 1,2 млрд руб. – за счет снижения эксплуатационных затрат. Привлечение же дополнительных грузов на эти линии вместе с реализацией дополнительных услуг для клиентов может принести еще 3,5 млрд руб. ежегодно. Сейчас малоинтенсивные линии есть на всей сети РЖД. По итогам 2016 г. 70 линий из 241-й оказались нерентабельными, отмечает издание.

### ИНТЕРФАКС; 2017.11.28; НОВЫЕ ПРАВИЛА ЭКСПОРТА ЗЕРНА ИЗ РФ В БУДУЩЕМ МОГУТ ПЕРЕЙТИ В РАБОЧИЙ РЕЖИМ – ОЗК

Высокий урожай зерна и необходимость его максимального экспорта привели к необходимости формировать новые правила по расширению поставок зерна из тех регионов, где недостаточно развита инфраструктура по хранению, обработке и перевалке зерна. Эту работу взяло на себя государство в лице Минсельхоза, **Минтранса**, РЖД и «Объединенной зерновой компании» (ОЗК), считает статс-секретарь – заместитель гендиректора ОЗК Дмитрий Юрьев.

В будущем этот механизм может перейти в рабочий режим.

«В ситуации, когда бизнес-структуры в силу высоких издержек, рисков и отсутствия работающих регламентов не решились на снятие проблемы, государство в лице Минсельхоза, **Минтранса**, РЖД и ОЗК взяли на себя роль своего рода коллективного института развития важнейшего экспортного направления», – заявил Д.Юрьев после очередного заседания оперативного штаба по мониторингу и регулированию рынка зерна при Минсельхозе. Его слова приводит пресс-служба ОЗК.

«Несмотря на сложную ситуацию с высоким урожаем, в формате еженедельных заседаний в этом году опытным путем идет поиск эффективных алгоритмов работы по формированию современной и оптимальной логистической системы рынка зерновых, – отметил Д.Юрьев. – Результатом каждого заседания становятся отработанные схемы взаимодействия, которые впоследствии могут лечь в основу новых правил рынка по расширению экспорта из зернопроизводящих регионов страны с невысокой степенью развития объектов инфраструктуры по хранению, обработке и перевалке зерновых».

По его словам, очевидно, что принятие таких решений дает большой импульс развития и смежным отраслям – транспортным компаниям, портам, внешнеторговым организациям и т.д. «Более того, все отработанные механизмы взаимодействия в этом году станут общим достоянием рынка и позволят в следующие сезоны решать все вопросы в рабочем режиме», – уверен Д.Юрьев.

Как сообщалось, ОЗК планирует в этом сезоне выкупить в Сибирском федеральном округе до 250 тыс. тонн пшеницы 4-го класса для поставок на экспорт через порт Новороссийска. Государство планирует субсидировать перевозку зерна из отдаленных от экспортных площадок регионов в сторону портов.

### RNS; 2017.11.29; ВЛАСТИ МОСКВЫ ОЖИДАЮТ РОСТА ПАССАЖИРОПОТОКА НА МЦК ДО 120 МЛН ЧЕЛОВЕК В 2018 ГОДУ

Пассажиропоток Московского центрального кольца (МЦК) в 2018 году составит 120 млн человек, сообщил руководитель Департамента транспорта Москвы Максим Ликсутов.

«За первый год мы провезем 100 млн (пассажиров МЦК. – RNS) хотя думали, что будет 75 млн... На 2018 год мы прогнозируем 120 млн пассажиров», – сказал Ликсутов журналистам.

По его словам, благодаря запуску МЦК разгрузка линий метрополитена и вокзалов составила до 20%. Кроме того, Ликсутов добавил, что с 1 сентября 2018 года интервал движения поездов по МЦК сократится до 4 минут.

«Мэр Москвы Сергей Собянин дал нам распоряжение к 1 сентября 2018 г. перейти к интервалу на МЦК в четыре минуты. Мы работаем с РЖД над этим», – добавил Ликсутов.

<https://rns.online/transport/Vlasti-Moskvi-ozhidayut-rosta-passazhiropotoka-na-MTSK-do-120-mln-chelovek-v-2018-godu-2017-11-28/>

### ТАСС; 2017.11.28; «ТРАНСКОНТЕЙНЕР» РАСШИРИТ ТЕРМИНАЛ «ВОРСИНО»

«Трансконтейнер» планирует увеличить мощности терминала «Ворсино» и модернизировать терминал на станции «Кунцево-2» в связи с закрытием грузовых станций «Курская» и «Павелецкая». Об этом сообщил первый заместитель финансового директора «Трансконтейнера» Андрей Жемчугов в ходе телефонной конференции.

«Терминал на станции «Курская»фактически закрыт с сентября, на станции «Павелецкая» – планируется закрыть с февраля следующего года. Чтобы снизить негативный эффект от закрытия этих терминалов, «Трансконтейнер» работает над расширением терминала «Ворсино» и обсуждает с РЖД возможность модернизации терминала «Кунцево-2», – сказал он.

Ранее сообщалось, что **Федеральное агентство железнодорожного транспорта** (**Росжелдор**) закроет грузовые станции «Павелецкая» и «Курская» Московской железной дороги. Станции находятся в собственности РЖД, оператором выступает дочернее общество РЖД – ПАО «Трансконтейнер».

Прекращение грузовой работы станций Москва – «Товарная» – «Курская» и Москва – «Товарная» – «Павелецкая» предусмотрено планом-графиком по закрытию грузовых дворов, расположенных в границах Малого кольца Московской железной дороги, поясняли ТАСС в РЖД. Этим же планом-графиком установлено, что в эксплуатацию будут поэтапно введены новые транспортно-логистические центры (ТЛЦ «Северянин», «Кунцево-2», «Люблино» и «Ховрино»).

Из перечисленных ТЛЦ на сегодняшний день работает только часть терминала ТЛЦ «Ховрино», указывают РЖД в обращении к министру транспорта. Проекты ТЛЦ «Северянин» и «Люблино» находятся в стадии разработки и согласования технико-экономического обоснования. Развитие ТЛЦ «Ховрино» и «Кунцево-2» приостановлено согласно поручению заместителя председателя правительства РФ Аркадия **Дворкович**а от 22 марта 2016 года.

Ранее РЖД просили **Минтранс** поддержать отмену приостановки реконструкции контейнерного терминала «Кунцево-2».

Объемы переработки на терминалах «Курская» и «Павелецкая» по итогам 2016 года составили около 100 тыс. ДФЭ (эквивалент 20-футового контейнера), то есть чуть более 10% от годового объема перевалки контейнеров «Трансконтейнера».

Альтернативные терминалы

В начале июня «Трансконтейнер» заключил акционерное соглашение по приобретению 30-процентной доли в ООО «Фрейт Вилладж Калуга Север», владеющего двумя мультимодальными транспортно-логистическими центрами в Калужской области.

Ключевая идея проекта состоит в создании за пределами МКАД мощного распределительного центра, который позволит разделить поступающий сейчас в Москву по железной дороге контейнерный грузопоток на две составляющие: непосредственно для московских потребителей и для клиентов, расположенных за пределами МКАД.

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

<http://tass.ru/ekonomika/4766098>

### РБК; СОФИЯ САРДЖВЕЛАДЗЕ; НАТАЛЬЯ ДЕМЧЕНКО; 2017.11.29; ЛИКСУТОВ СООБЩИЛ О ПЛАНАХ ПУСТИТЬ ОТ ОДИНЦОВО ДО ЛОБНИ ПОЕЗДА «КАК В МЦК»

Для новых веток наземного метро в Москве, которые свяжут Одинцово и Лобню и Нахабино и Подольск, закупят поезда. По комфорту они будут напоминать «ласточку», рассказал вице-мэр Максим Ликсутов

В декабре Центральная пригородная пассажирская компания (ЦППК, обслуживает пассажирские перевозки в Московской области. – РБК) объявит конкурс на поставку поездов для нового совместного проекта московской мэрии и РЖД – так называемых центральных диаметров, призванных улучшить транспортную доступность подмосковных городов. Об этом сообщил вице-мэр Москвы Максим Ликсутов, передает корреспондент РБК.

«Будет разработан специальный состав, по комфорту напоминающий «ласточку», – рассказал Ликсутов.

По его словам, новые поезда будут оснащены Wi-Fi, розетками и комфортными креслами, лишены тамбуров, а ширина дверного проема в них составит не менее 1,2 м. Кроме того, в каждом поезде будет минимум два туалета. Кресла при этом будут расположены, «как в МЦК», добавил Ликсутов.

Победитель конкурса должен будет поставить ЦППК 23 новых поезда в октябре-ноябре 2018 года.

О том, что мэрия Москвы, **Минтранс** и РЖД разработали проект, который позволит превратить пригородные радиальные маршруты в диаметральные, мэр Москвы Сергей Собянин рассказал президенту России Владимиру Путину в конце октября. Маршруты проложат на существующих железнодорожных путях, частично их реконструировав. Прокладывать новые пути «по домам» не планируется, подчеркнул он тогда.

Новый проект получил название «Московские центральные диаметры» (МЦД). Диаметры свяжут удаленные друг от друга железнодорожные направления Московского региона: Белорусское с Савеловским, Курское с Рижским, Ленинградское и Ярославское с Казанским, Ленинградское с Павелецким, Горьковское с Рижским и пр.

Закупка, о которой рассказал Ликсутов, предназначена для оснащения новыми поездами первого диаметра (Одинцово – Лобня). Конкурс на оснащение поездами второго диаметра (Нахабино – Подольск) будет объявлен феврале-марте 2018 года. Их запуск намечен на конец 2018-го – начало 2019 года. На закупку поездов на два диаметра собираются потратить 20 млрд руб.

Еще столько же – 20 млрд руб. – будет потрачено на реконструкцию Каланчевского путепровода, который позволит связать интенсивным сообщением Ленинградский, Ярославский и Казанский вокзалы с Курским вокзалом.

«На Каланчевском путепроводе построят два дополнительных пути, чтобы увеличить сообщение между вокзалами в рамках проекта по запуску Московских центральных диаметров», – пояснил Ликсутов.

По его словам, проект реконструкции путепровода уже подготовлен РЖД и сейчас проходит экспертизу. Финансировать реконструкцию Каланчевского путепровода будут московская мэрия и РЖД.

Он также рассказал, что во время запуска первых двух диаметров мэрия будет отвечать за создание станций пересадки на городской транспорт. ОАО «РЖД» модернизирует железнодорожную инфраструктуру, а ЦППК закупит поезда. Московская область отвечает за обустройство пешеходной инфраструктуры на своей территории.

<https://www.rbc.ru/society/28/11/2017/5a1d82699a79470585823682>

*Морской транспорт*

### КОММЕРСАНТ; ГЕРМАН КОСТРИНСКИЙ; АНАСТАСИЯ ВЕДЕНЕЕВА; 2017.11.29; СУДОСТРОИТЕЛИ ПОШЛИ ЗА КРАБОМ

ОСК настаивает на сохранении инвестквот

Объединенная судостроительная корпорация (ОСК) просит правительство сохранить нынешний механизм распределения квот на вылов краба, а также этот ресурс в перечне инвестквот. Иначе ОСК угрожает недозагрузкой мощностей и банкротством Хабаровского судостроительного завода (ХСЗ). Доходы участников рынка позволяют без проблем заказывать новые суда, но эксперты уверены, что реально вынудить к этому крабодобытчиков смогут только инвестквоты.

Участники рынка вылова краба нашли защитника в лице ОСК, которая поддержала сохранение действующего на нем порядка закрепления квот. “Ъ” ознакомился с письмом, которое президент ОСК Алексей Рахманов направил вице-премьеру Аркадию **Дворкович**у, попросив отказаться от аукционов по крабу и распространить на него механизм инвестквот. Аналогичные письма ушли в Росрыболовство, **Минтранс** и Минпромторг.

Квота на вылов краба на этот год составляет 80 тыс. тонн в Дальневосточном бассейне и 15 тыс. тонн – в Северном. Сейчас компании, получившие квоты в 2000-х годах, автоматически продлевают их на следующий период, если соблюдают условия вылова. Кроме того, с 2018 года бизнес может рассчитывать на инвестквоты, которые позволяют получить дополнительные объемы вылова под обязательство построить суда на российских верфях. Однако Владимир Путин санкционировал обсуждение изменения системы распределения квот (см. “Ъ” от 20 и 21 ноября) – в частности, проведение новых аукционов на 60 тыс. тонн краба уже в 2019 году. В отрасли были уверены, что изменения выгодны некоему новому крупному игроку, источники “Ъ” указывали на Русскую рыбопромышленную компанию Глеба Франка и Максима Воробьева, но ее гендиректор Андрей Тетеркин опровергал РБК причастность к письму. В Росрыболовстве среди плюсов новой системы называли привлечение на рынок новых участников и прямые доходы бюджета от реализации квот.

В ОСК подтвердили факт отправления писем, пояснив, что инвестквоты обеспечат верфям новые контракты. При ином решении «работа, конечно, не остановится, но часть заказов будет недополучена». В секретариате господина **Дворкович**а и **Минтрансе** говорят, что письмо пока не поступало. В Росрыболовстве не смогли предоставить комментарий. В Минпромторг обращение ОСК пришло 27 ноября, департамент судостроительной промышленности и морской техники «прорабатывает вопрос».

Алексей Рахманов пишет, что в случае отказа от инвестквот и при проведении аукционов добытчики краба «обвально сократят» инвестиции в строительство новых судов. В качестве примера топ-менеджер приводит контракты Выборгского судостроительного завода на шесть судов для Северо-Западного рыбопромышленного консорциума стоимостью почти 11 млрд руб. (см. “Ъ-СПб” от 1 июня). Кроме того, в письме говорится о принципиальном соглашении ХСЗ с СК «Викинг» о строительстве серии из десяти судов для вылова краба, но только под инвестквоты.

На ХСЗ не ответили на вопросы “Ъ” о ходе переговоров с «Викингом». В списке крупнейших на Дальнем Востоке крабодобывающих компаний, предоставленном Росрыболовством, СК «Викинг» отсутствует. Но в письме Алексею Рахманову от 21 ноября гендиректор ХСЗ Игорь Васько утверждает, что в случае отказа от инвестквот верфь потеряет контракт на семь судов на 8,5 млрд руб., «что в совокупности с отсутствием заказов в 2018 году может привести к банкротству». Собеседник “Ъ” в отрасли уверяет, что ХСЗ ведет переговоры только о строительстве одного-двух краболовов длиной 60–65 м.

По словам другого источника “Ъ”, добыча краба на Дальнем Востоке в основном поделена между крупными игроками, и за «Викингом» может скрываться кто-то из известных на рынке компаний. В базе СПАРК зарегистрировано сразу несколько компаний под названием СК «Викинг». По данным “Ъ”, через эту структуру переговоры о строительстве краболовов ведет группа «Сигма Марин Технолоджи», «Викинг» выступает консультантом по согласованию контракта, проекта судна и других деталей.

При этом, добавляет один из собеседников “Ъ”, крабовый бизнес сегодня «настолько маржинален, что почти любая добывающая компания может выложить несколько миллиардов на строительство новых судов». По данным главы «Infoline-Аналитики» Михаила Бурмистрова, в стадии реализации, подписания или финальных согласований находятся четыре крупных заказа на 18 краболовов общей стоимостью более 26 млрд руб. Но все они «безоговорочно зависимы от решения по инвестквотам», уверен эксперт. Если оно будет принято, добавляет Михаил Бурмистров, может быть построено еще не менее 20 краболовов общей стоимостью до 30 млрд руб.

[https://www.kommersant.ru/doc/3481222?query=**минтранс**](https://www.kommersant.ru/doc/3481222?query=минтранс)

### ИНТЕРФАКС – ДАЛЬНИЙ ВОСТОК; 2017.11.29; ПАРОМНАЯ ПЕРЕПРАВА МЕЖДУ САХАЛИНОМ И МАТЕРИКОМ ЗАКРОЕТСЯ НА ДВА ДНЯ ИЗ-ЗА ШТОРМА В МОРЕ

Паромная переправа Холмск-Ванино, связывающая Сахалин с материковой частью РФ, закроется в среду после обеда в связи с ухудшением погодных условий и штормом в Татарском проливе, сообщили агентству «Интерфакс – Дальний Восток» в Сахалинском морском пароходстве (СахМП).

«Паромы «Сахалин-9» и «Схалин-10» в настоящее время идут в порт Ванино Хабаровского края, с прибытием туда первого из них, ориентировочно в среду в 13:00 по местному времени, – переправа закроется», – рассказал сотрудник СахМП.

Он добавил, что, по прогнозам синоптиков, в Татарском проливе ожидается северо-западный ветер до 25 м\с и шторм с высотой волн в море от 4,5 до 6 метров. Возобновить работу переправы планируется в начале суток 1 декабря.

В настоящее время пассажиров в Ванино нет, в Холмске на 30 ноября взяли билеты два человека. О приостановке работы переправы пароходство уведомило всех своих агентов и контрагентов.

Ранее сообщалось, что циклоны в ноябре четыре раза прерывали работу переправы.

*Воздушный транспорт*

### ВЕДОМОСТИ; АЛЕКСАНДР ВОРОБЬЕВ; ВИТАЛИЙ ПЕТЛЕВОЙ; 2017.11.29; ПЕРВЫЙ ПОСТРОЕННЫЙ В РОССИИ С НУЛЯ АЭРОПОРТ «ПЛАТОВ» БУДЕТ И САМЫМ ДОРОГИМ

Обслуживание одного рейса подорожает примерно на 50 000 рублей, вырастут цены и на билеты

Сборы нового аэропорта «Платов» (29 км от Ростова-на-Дону) будут гораздо выше, чем действующего, в черте города. Таковы данные прейскуранта, подписанного заместителем гендиректора холдинга «Аэропорты регионов» (принадлежит Виктору Вексельбергу) Сергеем Доценко, с ними ознакомились «Ведомости», данные подтвердили федеральный чиновник и менеджеры двух авиакомпаний.

Тариф за взлет и посадку в «Платове» будет в 1,6 раза больше, чем в действующем аэропорту, за авиационную безопасность – в 3,2 раза, за предоставление аэровокзального комплекса – в 4,7–5 раз, за обслуживание пассажиров – в 2–3 раза. Сборы установила Федеральная антимонопольная служба (ФАС). Они действуют до конца 2022 г., знает федеральный чиновник.

«Платов» – первый аэропорт в России, построенный с нуля. Компания «Ростоваэроинвест» (75% минус 1 акция – у «Аэропортов регионов», 25% плюс 1 акция – у Ростовской области) вложила в терминал 19 млрд руб. 1 декабря в «Платов» начнут переводить рейсы из действующего аэропорта, 7 декабря – завершат. Старый аэропорт в 2016 г. принял 2,09 млн пассажиров (7-е место среди региональных аэропортов), а теперь будет закрыт.

«Платов» станет самым дорогим аэропортом в России, прежде лидировали Симферополь, Сочи и «Пулково», уверяют менеджеры двух авиакомпаний. Тарифы очень высокие, практически максимальные, если не считать северных аэропортов, согласна представитель S7. В сравнении с действующим ростовским аэропортом обслуживание оборотного рейса (прилет и вылет) среднемагистрального самолета подорожает минимум вдвое, или на 100 000 руб., возмущен менеджер крупной авиакомпании: если раскидать на 300 пассажиров (по 150 на рейсе), выйдет по 350 руб.

«Платов» в отличие от старого аэропорта обеспечивает высочайший уровень сервиса для пассажиров и, самое важное, безопасности полетов. Очевидно, тарифы в таком аэропорту выше», – говорит представитель «Аэропортов регионов».

«Такой существенный рост тарифов сделает убыточными рейсы в Ростов-на-Дону и плохо скажется на развитии перевозок в «Платов», – предупреждает представитель S7. «Более высокие аэропортовые сборы будут переложены на пассажиров. Но «Азимут» рассчитывает на особые условия для своих уникальных рейсов из Ростова, которые будут давать аэропорту транзитных пассажиров», – говорит председатель совета директоров аэропорта «Внуково» и совладелец «Азимута» Виталий Ванцев. «Азимут» начал полеты 12 сентября, это первая базовая авиакомпания «Платова».

Представители «Аэрофлота» и «Победы» тему не комментируют. Два собеседника в группе «Аэрофлот» уверяют, что рост сборов приведет к подорожанию билетов. «Победа» может пересмотреть маршрутную сеть, как уже поступала, предупреждает второй. «Мы не видим прямых предпосылок для роста цен на билеты: сборы (даже новые) занимают менее 10% в себестоимости рейсов, а инфраструктура «Платова» позволит авиакомпаниям использовать экономически более эффективные типы судов, в том числе широкофюзеляжные», – возражает представитель «Аэропортов регионов»: в Ростове высококонкурентный рынок, что удержит авиакомпании от намерения переложить незначительный рост издержек на пассажира.

У «Аэрофлота» аэропортовые сборы составляют четверть расходов (см. график). S7 ранее оценивала долю сборов в расходах в 20%.

«Это предельные ставки для «Платова», они установлены в соответствии с действующей методикой и инвестиционными параметрами проекта, утвержденными правительственной комиссией. Аэропорт вправе дать скидки, в том числе и при падении пассажиропотока», – передал «Ведомостям» замруководителя ФАС Александр Редько.

<https://www.vedomosti.ru/business/articles/2017/11/29/743445-pervii-aeroport-platov>

### КОММЕРСАНТ; ЕЛИЗАВЕТА КУЗНЕЦОВА; 2017.11.28; РОСГИДРОМЕТ ПОПАЛ В НЕВЫГОДНЫЕ МЕТЕОУСЛОВИЯ

«Аэрофлот» разорвал договор с его структурой

Отсутствие согласованности между Росгидрометом и ФГУП «Госкорпорация по организации воздушного движения» об условиях закупок метеорологической информации вынудило «Аэрофлот» отказаться от услуг «Авиаметтелекома». Предполагалось, что ФГУП будет закупать у Росгидромета предполетную метеорологическую информацию и включит ее в аэронавигационный сбор, оплачиваемый авиакомпаниями. Но, по данным “Ъ”, ведомства до сих пор не могут согласовать объем закупок, который, по оценкам источников “Ъ”, может достигать 5 млрд руб., что не устраивает ФГУП. В отсутствие договора с авиаметподразделениями «Аэрофлот» вынужден запрашивать предполетную информацию у диспетчеров, что может отразиться на регулярности рейсов перевозчика.

Как сообщил Росгидромет, «Аэрофлот» с 25 ноября отказался от услуг «Авиаметтелекома Росгидромета» на предоставление метеорологической информации для полетов в аэропортах Москвы и еще в 41 аэропорту РФ.

В заявлении Росгидромета поясняется, что причиной отказа стал февральский приказ **Минтранса** №34, изменивший порядок возмещения затрат на производство и предоставление метеоинформации для полетов самолетов.

До вступления приказа авиакомпании перечисляли средства Росгидромету за предполетную информацию, а Госкорпорация по организации воздушного движения (ГК по ОрВД) – за данные, передаваемые диспетчерами экипажу во время полета. Но теперь предполетная метеоинформация должна оплачиваться в рамках ставок сбора за аэронавигационное обслуживание и должна возмещаться ГК по ОрВД по специальному контракту. В заявлении Росгидромета отмечается, что «механизм реализации данного приказа до сих пор отсутствует», а от ГК по ОрВД «не поступала информация об оплате услуг по метеообеспечению в период подготовки к полету в рамках сборов за аэронавигационное обслуживание». Поэтому у «Авиаметтелекома Росгидромета» «отсутствуют основания для предоставления метеорологической информации для рейсов «Аэрофлота»«, говорится в документе. В «Аэрофлоте» отказались от комментариев.

Представитель ГК по ОрВД заявил, что ФГУП уже «информировало отечественные авиакомпании о том, что временно не будет выставлять им счета за метеообслуживание на этапе подготовки к полету». ГК также «рекомендовала сохранить действующие договоры с авиаметподразделениями Росгидромета и иными уполномоченными организациями». Сейчас закупка у Росгидромета предполетной метеорологической информации «находится в стадии подготовки», для ее проведения «определяется нормативная база совместно с вышестоящими федеральными органами». Для согласования с ФАС рассчитывается объем необходимых для проведения закупки средств. Ранее договор о закупке не мог быть заключен из-за отсутствия нормативных документов, но «сейчас эта проблема близка к решению». В ГК отметили, что аэронавигационное обслуживание «непосредственно во время полетов будет всегда предоставляться». При этом, замечают в ГК по ОРВД, эта ситуация не коснулась зарубежных авиакомпаний – «даже в части предоставления предполетной метеоинформации».

Источник “Ъ” в авиаотрасли говорит, что согласование расчетов «затрудняет заявленный Росгидрометом объем затрат» – почти 5 млрд руб. на потребности авиации, что «выглядит несколько завышенной суммой».

Из них около 1 млрд руб. уплачивается по действующему договору между ГК и Росгидрометом. Замруководителя ФАС Александр Редько сообщил “Ъ”, что услуга по предоставлению метеоинформации не регулируется антимонопольным органом, а сбор за метеообеспечение исключен из перечня аэропортовых сборов, соответствующие затраты включены в тариф за аэронавигационное обслуживание. Заявления о необходимости пересмотра тарифов за аэронавигационное обслуживание в ФАС не поступало. В то же время ФАС не видит оснований для увеличения платы за услуги по предоставлению метеоинформации, заказываемые на договорной основе, но «может вмешаться при наличии признаков нарушения законодательства о защите конкуренции».

В телеграмме **Росавиаци**и об изменении порядка получения метеорологической информации на этапе подготовки экипажей к вылету признается, что работа по этому вопросу «до сих пор не завершена». Но регулятор просит авиакомпании «обратить внимание на организацию надлежащей подготовки экипажей к выполнению полетов». По мнению **Росавиаци**и, «поспешное решение руководства «Аэрофлота»«, не принявшего во внимание рекомендацию **Минтранса**, может привести к сбоям в регулярности коммерческих воздушных перевозок и снижению уровня безопасности полетов, а также создает риски для страхового обеспечения авиаперевозок. Источник “Ъ”, знакомый с ситуацией, поясняет, что Росгидромет предоставил предварительные расчеты за свои услуги только в октябре, поэтому ставки за предоставляемую информацию пока продолжает рассчитывать ФАС.

Собеседник “Ъ” говорит, что после расторжения договора с Росгидрометом «Аэрофлот» начал запрашивать на предполетном этапе метеорологическую информацию у диспетчеров, что «как минимум усложняет соблюдение расписания полетов и затрудняет работу аэропорта».

В июле для решения проблемы соответствующее поручение дал вице-премьер Аркадий **Дворкович**, курирующий авиатранспортную отрасль. Представитель вице-премьера заверила, что ГК «заключит до конца года договор с Росгидрометом и будет обеспечивать услуги по аэронавигации в полном объеме в соответствии с приказом **Минтранса**».

<https://www.kommersant.ru/doc/3481267>

На ту же тему:

<https://www.rbc.ru/business/28/11/2017/5a1bf0ca9a79475173902e2e>

### РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; РОМАН МАРКЕЛОВ; ТАТЬЯНА ШАДРИНА; 2017.11.29; ПОЛЕТЫ ВО СНЕ И НАЯВУ

В конце мая 2018 года россияне смогут потребовать от авиакомпаний компенсацию за задержку международного рейса как регулярного, так и чартерного, в размере нескольких сотен тысяч рублей.

Сейчас в Европе требовать компенсацию за задержку рейса имеет смысл после пяти часов ожидания. Фото: Станислав Красильников/ТАСССейчас в Европе требовать компенсацию за задержку рейса имеет смысл после пяти часов ожидания. Фото: Станислав Красильников/ТАСС Сейчас в Европе требовать компенсацию за задержку рейса имеет смысл после пяти часов ожидания. Фото: Станислав Красильников/ТАСС

300 тысяч рублей за опоздание

25 мая вступят в силу поправки в Воздушный кодекс, которые позволят применять в России статьи Монреальской конвенции. Она была ратифицирована в этом году, но без поправок в кодекс не действовала.

У авиакомпаний есть время подготовиться к нововведениям, которые могут оказаться очень обременительными для бюджетов непунктуальных перевозчиков. Компенсации по конвенции привязывают к искусственному платежному средству – специальным правам заимствования. Через полгода перевозчик уже должен будет раскошелиться до 4150 специальных прав заимствования – на 344 тысячи рублей по сегодняшнему курсу ЦБ. Это максимальная компенсация за задержку рейса. Сейчас – всего 25 рублей в час. Это четверть минимального размера оплаты труда (на данный момент). И нет ни одного случая, когда пассажир пожелал бы получить эту компенсацию. В сутки – всего 600 рублей. Да еще обязательно через суд. Теперь игра стоит свеч.

Также расширена возможность выбора для пассажира места предъявления иска. Если сейчас это можно сделать по месту регистрации компании, то теперь и по месту жительства пассажира. Претензии к перевозчику на международных линиях можно будет подать в электронном виде. В европейских странах, где ратифицировали эту конвенцию, уже существуют сервисы-посредники, которые помогают пассажирам получить компенсацию, правда, процесс может затянуться на несколько месяцев.

По данным ресурса «Авиасейлс», в Европе требовать компенсацию за задержку рейса имеет смысл после пяти часов ожидания. Например, вы можете потребовать возврат всей стоимости перевозки. То есть будет возможность купить тут же билет на рейс более пунктуального перевозчика.

Кроме того, в 2018 году изменится период, во время которого перевозчик несет ответственность за вред, нанесенный пассажиру и его багажу. Сейчас авиакомпания начинает отвечать за пассажира с момента прохождения им предполетного досмотра и до момента выхода с аэродрома. А через полгода период ответственности перевозчика за пассажира и его багаж будет сокращен. Пассажир будет попадать под покровительство авиакомпании только на борту.

Зато конвенция расширяет пределы и размер ответственности перевозчика за причиненный пассажирам вред во время полета. Так, в случае повреждения багажа клиент получит компенсацию на сумму в тысячу специальных прав заимствования (почти 83 тысячи рублей на данный момент).

Билет, багажная квитанция и иные документы, которые используются при оказании услуг по воздушной перевозке пассажиров и грузов, могут быть оформлены в электронном виде. Как поясняли в **минтрансе**, пока e-ticket существует только при пассажирских перевозках. Электронный посадочный талон и билет позволяют авиакомпаниям ежегодно экономить сотни миллионов рублей. В случае с грузоперевозками суммы экономии будут еще выше, уверены в **минтрансе**.

\*\*\*

<https://rg.ru/2017/11/28/rg-publikuet-zakony-o-biletah-na-futbol-i-vyplatah-passazhiram.html>

### КОММЕРСАНТ FM; ГРИГОРИЙ КОЛГАНОВ; АНДРЕЙ ЗАГОРСКИЙ; 2017.11.28; КЕРОСИН МОЖЕТ ПОДОГРЕТЬ АВИАБИЛЕТЫ

Из-за чего дорожает топливо

Авиабилеты могут подорожать из-за керосина: его стоимость на Санкт-Петербургской товарно-сырьевой бирже выросла на четверть за полгода. Сейчас горючее в среднем торгуется по 43 тыс. руб. за тонну. Как отмечают «Ведомости», цены на топливо для самолетов в этом году побили рекорд и остаются вблизи исторических значений, при этом его производство увеличилось с января почти на 6,5%. Авиакомпании вынуждены будут закладывать растущие издержки в стоимость перелетов, подчеркивает издание.

Летом в Министерстве энергетики заявляли, что в стране зафиксирован 30-процентный рост спроса на авиакеросин из-за увеличения перевозок. При этом утверждалось, что дефицита топлива нет. Почему на самом деле дорожает горючее и как это отразится на стоимости билетов? Главный редактор портала Avia.Ru Роман Гусаров считает, что объективных причин для повышения цен на топливо не было: «Мы можем наблюдать, как на мировых рынках цены на энергоресурсы достаточно стабильны или даже снижаются, а при этом керосин для авиакомпаний может ни с того ни с сего за месяц-два взлететь на 20–30%, а потом плавно снижаться. Но такие колебания очень сильно нервируют авиаперевозчиков, когда они выстраивают бизнес-стратегию, планируют маршрут и высчитывают себестоимость на полгода-год вперед. Например, вдруг по мере приближения рейса, когда уже большая часть билетов продана, оказывается, что керосин сильно подорожал. При этом, когда общественность, СМИ задают вопросы, что же стало этому причиной, поставщики топлива зачастую не находят серьезных аргументов, ссылаясь на технические проблемы. То НПЗ массово становятся на профилактический ремонт или обслуживание, то вдруг госзакупки. Я думаю, что нынешний всплеск связан с наметившимся ростом спроса на авиаперевозки. Поставщики топлива почувствовали, что у авиакомпаний впервые за три года может появиться прибыль, которую можно, как говорится, «пощипать». По моим прикидкам, это может привести к подорожанию конечной стоимости авиабилетов примерно на 6%».

По данным **Росавиаци**и, с января по октябрь российские авиакомпании обслужили почти 90 млн пассажиров, что на 19% больше, чем годом ранее. Перевозчики приложат максимум усилий, чтобы рост цен на авиакеросин не отразился на карманах клиентов, поэтому подорожание билетов будет несущественным. Такую точку зрения высказал директор компании «Инфомост» Борис Рыбак: «Авиакомпании панически боятся снижения пассажиропотока, поэтому до тех пор, пока они в состоянии как-то демпфировать рывки затрат, они это делают. То есть ожидать большого повышения цен нельзя, но уже последние несколько лет их обложили со всех сторон, в системе реально нет денег. Поэтому рост цен, конечно, будет, но если, условно говоря, на 25% подорожал керосин, то можно было бы предположить, что цены могут подняться где-то на 5%, но этого не произойдет. Локально, на наиболее популярных направлениях будут расти».

Эксперты предлагают производителям нефтепродуктов в следующем году заранее наращивать выпуск керосина. Прогноз по перевозкам превышает 93 млн человек, из которых почти 2 млн – посетители Чемпионата мира по футболу.

<https://www.kommersant.ru/doc/348109>

### ИНТЕРФАКС; 2017.11.28; МЕДВЕДЕВ ПРИЗВАЛ МИНИСТЕРСТВА И РЕГИОНЫ ОБЕСПЕЧИТЬ РЕШЕНИЯ ПО БЕСПЕРЕБОЙНОМУ АВИАСООБЩЕНИЮ С ДАЛЬНИМ ВОСТОКОМ

Премьер-министр Дмитрий Медведев призвал министерства и регионы вместе решать вопросы по бесперебойному авиасообщению с Дальним Востоком и пунктам пропуска, заявили в пресс-службе правительства.

«Тема развития транспортных путей действительно обсуждалась достаточно подробно, высказывались различные точки зрения», – сообщили «Интерфаксу» в пресс– службе кабинета министров, комментируя прошедшее во вторник заседание правкомиссии по социально-экономическому развитию Дальнего Востока и Байкальского региона.

В пресс-службе отметили, что «председатель правительства Дмитрий Медведев обратил внимание всех присутствующих, представителей регионов, министерств и ведомств на необходимость совместно обеспечить решения по пунктам пропуска и бесперебойному авиасообщению с Дальним Востоком и Байкальским регионом».

На ту же тему:

<http://tass.ru/ekonomika/4766386>

### ТАСС; 2017.11.28; МЕДВЕДЕВ ПОРУЧИЛ ВЫЯСНИТЬ ПРИЧИНЫ НЕДОВЕДЕНИЯ СРЕДСТВ ДО АЭРОПОРТОВ ДАЛЬНЕГО ВОСТОКА

Премьер-министр России Дмитрий Медведев поручил разобраться в причинах недоведения денег из бюджета на развитие аэропортов на Дальнем Востоке. Об этом сказал во вторник журналистам вице-премьер – полпред президента на Дальнем Востоке Юрий Трутнев по итогам заседания Правительственной комиссии по социально-экономическому развитию Дальнего Востока и Байкальского региона.

«Из 470 аэропортов и посадочных полос, которые существовали в 1991 году [на Дальнем Востоке] по сути осталась одна шестая часть, при этом **Министерство транспорта** сегодня докладывало о том, что они делают все возможное в рамках сегодняшнего финансирования». «Но это не так», – добавил он. Трутнев сообщил, что председатель правительства «дал поручение изучить этот вопрос отдельно и представить ему доклад о том, как это произошло, кто виноват с предложениями о наказании виновных».

Вице-премьер объяснил, что «в 2013 году из государственных федеральных целевых программ было выделено на развитие аэропортового хозяйства 106,1 млрд рублей, из них более 64 млрд пропали в силу того, что были плохо подготовлены проекты, несвоевременно проведена государственная экспертиза, а часто просто госэкспертиза не приняла эти проекты». «В результате деньги просто перераспределись, аэропорты не были построены или не были реконструированы», – подчеркнул он.

Вице-премьер констатировал, что на данный момент у жителей Дальнего Востока «нет возможности доехать до больницы, до роддома, то есть это прямая угроза жизни людей на Дальнем Востоке». По его данным, «около 70% территорий не обладает достаточной авиационной доступностью».

Министр по развитию Дальнего Востока Александр Галушка уточнил, что «речь идет о 40 аэропортах на Дальнем Востоке». По его словам, «это те аэропорты, без которых, как правило, людям вовремя не попасть в больницу или роддом». Министр добавил, что также речь идет «о 15 пунктах пропуска, которые расположены на юге Дальнего Востока на границе с Китаем, которые сегодня остаются узким местом в развитии торгово-экономического сотрудничества с КНР».

Галушка отметил, что «об этих первоочередных объектах сегодня шла речь». Он рассчитывает, что все эти проекты будут реализованы.

Развитие системы КПП

Трутнев отметил, что «существующие пункты пропуска не отвечают тому, что происходит на Дальнем Востоке, регион развивается, – появляются новые предприятия, требуются новые транспортные магистрали».

«На сегодняшней день экспортные возможности обеспечиваются на 17 млн тонн грузов, а потенциал до 2020 года – около 70», – отметил вице-премьер. Он убежден, что «надо в несколько раз увеличить пропускные способности, построить новые пункты пропуска, реконструировать имеющиеся».

Вице-премьер также сообщил о предложении распространить на дальневосточные пункты пропуска правила работы свободного порта Владивосток, в частности, переход на круглосуточный режим работы, уменьшение количества проверяющих.

<http://tass.ru/ekonomika/4765512>

На ту же тему:

<https://www.vedomosti.ru/economics/news/2017/11/28/743371-byudzhetnih-aeroportov>

<https://life.ru/t/новости/1065065/miedviediev_poruchil_vyiasnit_kuda_propali_64_mlrd_rubliei_dlia_aeroportov_dfo>

<https://www.kp.ru/online/news/2946436/>

<https://ren.tv/novosti/2017-11-28/mintrans-iz-za-provalov-v-rabote-uzhe-vtoroy-raz-popadaet-pod-ogon-kritiki>

<https://lenta.ru/news/2017/11/28/propali/>

<https://www.kommersant.ru/doc/3481192>

### ТАСС; 2017.11.28; МЕДВЕДЕВ НАЗВАЛ СИТУАЦИЮ С ТРАНСПОРТОМ ОСНОВНОЙ ПРОБЛЕМОЙ ДАЛЬНЕГО ВОСТОКА

Председатель правительства РФ Дмитрий Медведев раскритиковал транспортную инфраструктуру Дальнего Востока, заявив, что большинство ее объектов не соответствуют современным требованиям.

«Транспортная доступность – это одна из основных проблем, с которой сталкиваются дальневосточники. Здесь ситуация весьма непростая. Особенно это касается двух позиций – строительства и модернизации аэропортов, а также пунктов пропуска через госграницу. Понятно, что регион очень большой, слабо заселенный, работа малой авиации имеет критическое значение. Состояние инфраструктуры большинства объектов вообще не отвечает современным требованиям», – сказал Медведев на заседании правительственной комиссии по вопросам социально-экономического развития Дальнего Востока и Байкальского региона.

Это, по его словам, становится препятствием при реализации инвестиционных планов и развитии туристических направлений.

«Это не значит, что там ничего не сделано. Есть и вполне позитивные примеры, связанные с развитием транспортных узлов, но их, к сожалению, меньше, чем мы на это вправе рассчитывать», – добавил премьер-министр.

<http://tass.ru/ekonomika/4765024>

### ТАСС; 2017.11.28; ГРУППА «АЭРОФЛОТ» ЗА 10 МЕСЯЦЕВ УВЕЛИЧИЛА ПЕРЕВОЗКУ ПАССАЖИРОВ НА 16%, ДО 42,6 МЛН ЧЕЛОВЕК

Группа «Аэрофлот» по итогам января-октября 2017 года перевезла 42,6 млн пассажиров, что на 16,3% превышает показатель аналогичного периода прошлого года, говорится в сообщении группы.

Пассажирооборот группы в отчетном периоде увеличился на 17,3% по сравнению с десятью месяцами 2016 г., процент занятости пассажирских кресел вырос на 1,3 п.п. и составил 83,5%.

В октябре группа «Аэрофлот» перевезла 4,3 млн пассажиров, что на 12,1% превышает результат октября 2016 г.

Непосредственно авиакомпания «Аэрофлот» за 10 месяцев увеличила перевозку пассажиров на 13,9%, до 27,7 млн человек. В октябре компания перевезла 2,9 млн пассажиров, что на 11,9% больше, чем годом ранее.

В группу «Аэрофлот», помимо одноименного перевозчика, входят авиакомпании «Россия», «Победа» и «Аврора».

<http://tass.ru/transport/4764625>

### ТАСС; 2017.11.28; ПАССАЖИРОПОТОК АЭРОПОРТА МИНЕРАЛЬНЫХ ВОД ВПЕРВЫЕ ЗА 29 ЛЕТ ДОСТИГ 2 МЛН ЧЕЛОВЕК

Супруги из Перми Григорий и Галина Миселевич с четырехлетним внуком Всеволодом стали двухмиллионными пассажирами в аэропорту Минеральные Воды с начала года. Как объявили во вторник на торжественной церемонии в аэропорту, столько пассажиров порт принял впервые за последние 29 лет.

«Почти три десятка лет мы шли к этому достижению. Наши герои – жители Перми, которые возвращаются домой после отдыха в санатории Ессентуков. И это показывает, что развитие наших курортов дает импульс всему региону», – сказал губернатор Ставропольского края Владимир Владимиров.

Как пояснили в пресс-службе губернатора, по итогам 2017 года регион планирует принять около 1,5 млн туристов, большинство из которых посетит курорты Кавказских Минеральных Вод.

Планируется расширение

Генеральный директор аэропорта Роман Чуев отметил, что если в 2010 году аэропорт принимал лишь 11 рейсов, то сейчас их количество увеличилось втрое, а, например, в августе аэропорт обслуживал до 9,9 тыс. человек в день. «Для этого мы за последние семь лет преодолели серьезный рубеж, построили десятки объектов инфраструктуры, внедрили современные технологии наземного обслуживания», – рассказал он.

По его словам, в настоящее время возможности аэродрома могут обеспечить прием до 5-6 млн пассажиров в год. Но для этого необходимо расширить пропускную способность аэровокзального комплекса, инфраструктуры аэропорта. «Аэровокзал уже был реконструирован в зоне вылета, сейчас идет активная реконструкция зоны прилета. В следующем году мы уже создадим там полноценный аэровокзал, способный принимать до 1 050 пассажиров в час на внутренних, 450 – на международных линиях. И мы уже вновь приступаем к проектированию расширения аэровокзала на вылет, это необходимо по тем результатам, которых мы уже добились», – сказал Роман Чуев.

Аэропорт Минеральные Воды

Крупнейший на Северном Кавказе международный аэропорт Минеральные Воды работает с 24 авиакомпаниями, которые в текущем году выполняют рейсы по 28 направлениям, в том числе по 12 международным. За январь-август 2017 года аэропорт обслужил более 1,46 млн пассажиров (на 30% больше, чем за аналогичный период 2016 года). «Наибольший прирост отмечен на международных воздушных линиях, где увеличение составило +131%», – сообщили ТАСС в дирекции аэропорта.

В зимнем расписании 2017-2018 добавилось восемь направлений – Астана, Нижний Новгород, Пермь, Тбилиси, Тель-Авив, Казань, Сочи, Махачкала. В Астану, Казань, Сочи и Махачкалу раньше можно было улететь только в летний период – теперь это круглогодичные направления. Также увеличено количество полетов по маршрутам в Дубай и Санкт-Петербург.

В 2017 году аэропорт впервые за свою историю одновременно обслужил два Boeing 777-200. Это один из крупнейших в мире пассажирских широкофюзеляжных дальнемагистральных лайнеров, способный вместить более 280 пассажиров. Также начались полеты широкофюзеляжного гиганта Airbus A330.

<http://tass.ru/ekonomika/4764693>

### ИНТЕРФАКС; 2017.11.28; ПАССАЖИРОПОТОК «ПУЛКОВО» В ОКТЯБРЕ ВЫРОС НА 17%, С НАЧАЛА ГОДА – НА 23%

Пассажиропоток аэропорта «Пулково» в октябре 2017 года вырос на 17,2% по сравнению с октябрем прошлого года, до 1,344 млн человек, сообщает пресс-служба ООО «Воздушные ворота северной столицы» (ООО «ВВСС», управляет аэропортом).

Объем перевозок на внутренних воздушных линиях в октябре 2017 года увеличился на 14,2% и составил 808,8 тыс. пассажиров, на международных – вырос на 22,1%, до 534,94 тыс. человек.

В целом за 10 месяцев 2017 года пассажиропоток аэропорта «Пулково» вырос на 23,1% относительно января-октября 2017 года, до 13,954 млн пассажиров.

Аэропорт «Пулково» в конце апреля 2010 года передан в управление ВВСС, которое выступает концессионером его реконструкции. Стоимость реализации первой очереди проекта – 1,2 млрд евро.

### ИНТЕРФАКС; 2017.11.28; ДОМОДЕДОВО ПРОСИТ СУД ОБЯЗАТЬ РОСАВИАЦИЮ ОБОРУДОВАТЬ АЭРОДРОМ ВОДООЧИСТНЫМИ СООРУЖЕНИЯМИ

ООО «Международный аэропорт «Домодедово» (МАД) просит суд обязать **Росавиаци**ю и подведомственное ей ФГУП «Администрация аэропорта Домодедово» («ААД») оборудовать аэродром водоочистными сооружениями.

Иск с соответствующим требованием МАД подал в Арбитражный суд Московской области 20 ноября, следует из материалов картотеки арбитражных дел. Речь идет о «локальных сооружениях для механической, биологической и иной очистки и обеззараживания загрязненных вод, которые обеспечивают соответствие качественного состава сбрасываемого очищенного поверхностного стока нормативам качества воды».

МАД – одна из структур, управляющих терминальным комплексом «Домодедово». Примыкающий к нему аэродром является собственностью ФГУП «ААД», который сдает его в аренду.

При этом 17 ноября Арбитражный суд Мособласти принял к рассмотрению иск Росприроднадзора к МАД, в котором ведомство требует взыскать с ответчика 37,4 млн руб. за вред, «причиненный водному объекту вследствие нарушения водного законодательства за период с 20 по 27 апреля 2017 г.» О каком водном объекте идет речь, в заявлении не уточняется.

В марте Росприроднадзор сообщал, что получил «многочисленные жалобы граждан» о сильных загрязнениях нефтепродуктами реки Мураниха в Домодедовском районе. Ведомство проверило сбросы из ливневого коллектора неподалеку от топливозаправочного комплекса (ТЗК) аэропорта «Домодедово» и зафиксировало, что предельно допустимое содержание в них нефтепродуктов «превышено более чем в 100 раз». Ущерб, согласно сообщению Росприроднадзора, предварительно оценивался в «сотни миллионов рублей». В «Домодедово» тогда заявляли, что по результатам внутренних проверок сточных и дренажных систем утечки не были выявлены.

### ТАСС; 2017.11.28; АЭРОПОРТ ХРАБРОВО В КАЛИНИНГРАДЕ С 1 ДЕКАБРЯ УВЕЛИЧИТ ВРЕМЯ РАБОТЫ ДО 16 ЧАСОВ ЕЖЕДНЕВНО

Калининградский аэропорт Храброво с 1 декабря увеличит время работы до 16 часов ежедневно. «Технологические окна», когда авиаузел не принимает самолеты из-за работ по реконструкции взлетно– посадочной полосы, сократятся до 8 часов в сутки, сообщила во вторник пресс-служба аэропорта.

«С 15 марта этого года в связи с реконструкцией «технологические окна» в работе аэропорта составляли от 10 до 16 часов. Теперь их продолжительность сокращается до 8 часов в сутки», – сообщила ТАСС помощник генерального директора аэропорта по связям с общественностью Наталья Грицун.

До настоящего времени Храброво закрыт по средам и воскресеньям с 22:00 до 13:00 по местному времени, в понедельник, четверг и пятницу аэропорт не принимал самолеты с 22:00 до 08:00, а по вторникам и субботам – с 21:00 до 08:00. С 1 декабря аэропорт будет открыт с 06:00 до 22:00 ежедневно, сообщила собеседница.

Реконструкция Храброва

Реконструкция аэропорта Храброво, включающая обновление взлетно-посадочной полосы (ВПП) и аэровокзального комплекса, была начата в 2013 году в рамках подготовки к чемпионату мира по футболу 2018 года. Обустройство аэровокзального комплекса осуществляется за счет средств собственника аэропорта (компания «Новапорт»), генеральным подрядчиком является компания «Еврогрупп». Общий объем капитальных вложений составляет 2,75 миллиарда рублей. Летом этого года завершена первая очередь реконструкции аэровокзального комплекса.

Реконструкция ВПП предполагает ее удлинение на 850 метров – с 2500 м до 3350 м. Это позволит аэропорту принимать все типы воздушных судов, а также построить участок магистральной и скоростной рулежных дорожек. Общая стоимость работ составляет 3,39 миллиарда рублей за счет федерального бюджета.

Как сообщил ранее начальник управления аэропортовой деятельности **Росавиаци**и Анатолий Пчелин, обновленную ВПП Храброва планируется ввести в эксплуатацию 4 января 2018 года. В марте будущего года плануруется завершить полную реконструкцию аэродромного комплекса, которые ВПП включает две рулежные дорожки, новую скоростную дорожку, 29 мест стоянки для самолетов типа А-320. Реконструкция аэровокзального комплекса Храброво полностью завершится к 31 марта 2018 года.

Аэропорт

Международный аэропорт Храброво связан регулярными линиями с Москвой, Санкт-Петербургом, Череповцом, Краснодаром, Минском, Гродно, Гомелем, Брестом, Ташкентом, Барселоной. С июня 2017 года польская авиакомпания LOT приступила к выполнению полетов из Храброва в Варшаву с дальнейшим транзитом пассажиров в европейские города. С октября авиакомпания «Руслайн» приступила к выполнению рейсов из Калининграда Берлин и Прагу.

На 2017 год для Храброва продлен режим открытого неба, который снимает ограничение по полетам в Калининград для всех иностранных авиакомпаний, кроме транзита по транссибирским маршрутам.

Пассажиропоток авиаузла в 2016 году превысил 1,57 миллиона человек. После реконструкции аэродромного и аэровокзального комплексов аэропорт сможет обслуживать до 3,5 миллиона пассажиров в год.

<http://tass.ru/v-strane/4765837>

### RNS; 2017.11.28; «СТРОЙНОВАЦИЯ» И РОСАВИАЦИЯ ЗАКЛЮЧИЛИ МИРОВОЕ СОГЛАШЕНИЕ ПО ИСКУ ИЗ-ЗА АЭРОДРОМА ХРАБРОВО

Компания «Стройновация», входящая в группу «Сумма» Зиявудина Магомедова, и **Федеральное агентство воздушного транспорта** (**Росавиаци**я) заключили мировое соглашение по реконструкции аэродрома Храброво в Калининграде, говорится в картотеке арбитражных дел.

**Росавиаци**я еще в августе 2016 года заявила о намерении расторгнуть договор с генподрядчиком реконструкции аэродрома к Чемпионату мира по футболу 2018 года – компанией «Стройновация» – из-за отставания от графика работ. В **Росавиаци**и тогда сообщали, что «Стройновация» также не отчиталась о расходовании 700 млн рублей аванса. Тогда же **Росавиаци**я уведомила компанию, что расторгает с ней в одностороннем порядке госконтракт на реконструкцию взлетно-посадочной полосы в аэропорту «Храброво». Новым подрядчиком была выбрана московская компания «Центродорстрой». Позже «Стройновация» подала иск в Московский арбитражный суд.

В «Стройновации» отказались раскрывать условия мирового соглашения. Получить комментарий **Росавиаци**и пока не удалось.

Контракт со «Стройновацией» на реконструкцию аэродрома стоимостью 3,2 млрд руб. был заключен в сентябре 2014 года со сроком завершения работ в ноябре-декабре 2016 года.

Ранее сообщалось,что в рамках контракта компания выполнила работы по расширению перрона, его вместимость выросла на пять самолетов, и реконструкцию площадки для обработки самолетов противообледенительной жидкостью. Была также реконструирована рулежная дорожка РД-6, на 70% построена новая магистральная рулевая дорожка (МРД-М), на 25% – новая скоростная рулевая дорожка (РД-D).

«Несмотря на все сложности, компания подтверждает готовность к выполнению своих обязательств по контракту и делает все возможное для завершения работ на объекте. Сегодня на строительной площадке задействовано 125 человек и 40 единиц техники, работы ведутся в две смены», – говорили в августе в пресс-службе «Стройновации», пояснив, что отставание от графика связано с девальвацией рубля и ростом цен на оборудование и материалы, а также отсутствием необходимых для выполнения работ инертных материалов на территории Калининградской области.

<https://rns.online/transport/Stroinovatsiya-i-Rosaviatsiya-zaklyuchili-mirovoe-soglashenie-po-rekonstruktsii-aerodroma-Hrabrovo-2017-11-28/>

На ту же тему:

<https://realty.ria.ru/realtynews/20171128/1509766653.html>

### RNS; 2017.11.28; «АЭРОФЛОТ» ЗАНЯЛ ВТОРОЕ МЕСТО В МИРЕ ПО ТЕМПАМ РОСТА ПРОВОЗНЫХ ЕМКОСТЕЙ

«Аэрофлот» за 12 месяцев, закончившихся в сентябре 2017 года, увеличил провозную емкость на 15% и занял второе место в мире по темпам роста данного показателя, сообщила пресс-служба «Аэрофлота» со ссылкой на исследование британского агентства OAG. Российский перевозчик уступил индийскому лоукостеру IndiGo, который работает на внутреннем рынке Индии.

Среди традиционных авиакомпаний «Аэрофлот» за отчетный период занял первое место по темпам роста провозных емкостей, а также поднялся с 20 на 19 место в рейтинге крупнейших авиакомпаний по объему провозных емкостей.

OAG составляет рейтинг на основе предельного пассажиропотока, которого перевозчики в состоянии достигнуть за 12 месяцев. По пассажиропотоку «Аэрофлот» занял 18-ое место в мире по итогам 2016 года.

<https://rns.online/transport/aeroflot-za-god-narastil-provoznuyu-emkost-na-15-2017-11-28/>