**04 ДЕКАБРЯ 2017**

**Вернуться в оглавление**

|  |
| --- |
| **Публикации** |

***Новости отрасли***

*Автомобильный и городской транспорт, дорожное хозяйство*

### ТАСС; 2017.12.01; ДВИЖЕНИЕ НА УЧАСТКЕ КАЛУЖСКОГО ШОССЕ ДО ЦКАД ЗАПУСТЯТ В III КВАРТАЛЕ 2018 ГОДА

Участок Калужского шоссе до Центральной кольцевой автомобильной дороги (ЦКАД) откроют для движения в III квартале 2018 года. Об этом в пятницу сообщил журналистам первый заместитель главы департамента строительства Москвы Петр Аксенов.

«В декабре мы планируем запустить движение по второму этапу реконструкции Калужского шоссе, практически до Троицка, это 11,5 км, с искусственными сооружениями – эстакадами и путепроводами. <...> В целом, до ЦКАД трасса будет запущена в III квартале 2018 года», – сказал он.

Он отметил, что путепроводы возвели у станции Ракитки на пересечении с подъездной дорогой к дому отдыха «Архангельское» и на пересечении с будущей автодорогой Минское шоссе – Троицк – Щаповское. У реки Десны построили разворотную эстакаду.

Кроме этого, по словам Аксенова, в рамках реконструкции второго этапа Калужского шоссе здесь построят четыре очистных сооружения, установят 30 шумозащитных экранов, проложат 260 км инженерных коммуникаций.

В мае этого года мэр Москвы Сергей Собянин открыл движение по реконструированному участку Калужского шоссе – обходу деревни Сосенки в рамках реконструкции первого этапа автодороги.

Калужское шоссе – одна из основных магистралей новой Москвы. После реконструкции ширина ее проезжей части достигнет четырех полос движения в каждом направлении. Для общественного транспорта оборудуют выделенные полосы. Полностью реконструкция Калужского шоссе будет завершена в 2018 году.

<http://tass.ru/obschestvo/4776856>

### ИЗВЕСТИЯ; 2017.12.01; ПОНТОННЫЙ МОСТ ИЗ БЛАГОВЕЩЕНСКА В ХЭЙХЭ ВВЕЛИ В ЭКСПЛУАТАЦИЮ

Понтонный мост через реку Амур из Благовещенска в Хэйхэ ввели в эксплуатацию. В связи с открытием транспортного движения специалисты обследовали состояние моста, сообщили в пресс-службе областного **минтранса**.

«Пассажирскому порту «АмурАССО» комиссией было рекомендовано проводить ежедневное обследование состояния моста, примыкающего ледяного покрова. При появлении воды вдоль берега, закраин и других разрушений льда прекратить эксплуатацию сооружения», – приводит слова **министра транспорта** и строительства Андрея Тягло asn24.ru.

Благодаря новому объекту движение транспорта в зимнее время года будет продлено на 2-3 месяца. Кроме того, понтонный мост позволит обеспечить безопасную перевозку пассажиров через Амур.

На сегодняшний день транспортное сообщение между Благовещенском и Хэйхэ осуществляется по Амуру. Помимо прочего, в настоящее время ведется строительство автомобильного моста, который планируется сдать в эксплуатацию в октябре 2019 года.

<https://iz.ru/677890/2017-12-01/pontonnyi-most-iz-blagoveshchenska-v-kheikhe-vveli-v-ekspluatatciiu>

### ИНТЕРФАКС; 2017.12.04; МОСТОСТРОИТЕЛИ ЗАВЕРШИЛИ СООРУЖЕНИЕ ВСЕХ ОПОР АВТОДОРОЖНОЙ ЧАСТИ МОСТА ЧЕРЕЗ КЕРЧЕНСКИЙ ПРОЛИВ

Завершено возведение опор автодорожной части моста через Керченский пролив, который соединит Крым и «материковую» Россию, сообщил информационный центр проекта в понедельник.

«Мостостроители завершили сооружение всех опор автодорожной части моста через Керченский пролив. Это 288 опор, из которых 85 – в морской акватории», – говорится в пресс-релизе.

Строители моста также возвели 50% опор под железную дорогу а также на 95% завершили сборку пролетов под автодорогу, сообщил начальник управления дороги «Тамань» Роман Новиков. Он отметил, что планируется завершить сборку мостового полотна, если позволит погода.

«Стройка полностью готова к работе в зимний сезон, продолжаем работу над опорами и пролетами железнодорожной части, занимаемся обустройством автодорожного полотна», – сказал заместитель генерального директора компании «Стройгазмонтаж» – генподрядчика строительства – Леонид Рыженькин.

Л.Рыженькин отметил, что строители максимально эффективно использовали летне-осенний период. Помимо установки опор была доведена до фарватера нить пролетных строений под автодорогу. «С обеих сторон от автодорожной арки пока не перекрыты пролетами менее чем по 60 метров», – подчеркнул он.

Следующий этап строительства моста – завершение сборки пролетов под автодорогу, после чего все участки Крымского моста будут соединены единой нитью металлоконструкций.

Мостовое полотно под автодорогу – это нить металлоконструкций протяженностью почти 17 км (дорога на участке сопряжения с керченским берегом идет по насыпи). Их общий вес – более 100 тысяч тонн.

### ТАСС; 2017.12.01; АРБИТРАЖНЫЙ СУД 6 ДЕКАБРЯ ПРОВЕРИТ ЗАКОННОСТЬ ВЗЫСКАНИЯ 2,4 МЛРД РУБЛЕЙ С ГК «АВТОДОР»

Девятый арбитражный апелляционный суд 6 декабря проверит законность взыскания около 2,4 млрд рублей с госкомпании «Автодор» по иску ОАО «Главная дорога» в счет компенсации неуплаты по договору концессии в рамках строительства объездной дороги вокруг подмосковного Одинцово. Информация об этом содержится на официальном сайте суда.

Арбитражный суд Москвы 14 сентября удовлетворил иск компании «Главная дорога» в полном объеме. «Автодор» не согласился с этим решением и обжаловал его в апелляционной инстанции. В жалобе говорится, что суд второй инстанции может создать правовой прецедент, исходя из которого в дальнейшем будет определяться подсудность споров, возникающих из государственно-частного партнерства. В случае удовлетворения жалобы и отказа от рассмотрения иска, эти споры будут отнесены к юрисдикции третейских судов. При оставлении решения суда первой инстанции в силе, концессионные споры могут быть отнесены к публичным правоотношениям, подпадающим под юрисдикцию арбитражей.

Как следует из материалов дела, спор между компаниями возник из-за различного трактования законов и условий контракта о строительстве объездной дороги вокруг Одинцово. ОАО «Главная дорога» с 2009 года выступала подрядчиком при строительстве платной объездной дороги, которое было завершено в январе 2014 года.

В 2013 году при строительстве возникли задержки с выделением земельных участков, и для компенсации ущерба «Главной дороги» правительство РФ распорядилось обеспечивать подрядчику дополнительные выплаты в виде минимальной ежегодной выручки (МЕВ), которая исчислялась как разница между запланированным и реальным сбором за проезд транспорта по строящейся дороге.

«Автодор» во исполнение данного поручения заключил дополнительное соглашение с «Главной дорогой», неуплата по которому стала основанием для обращения в суд. Согласно материалам дела, «Главная дорога» взыскала с «Автодора» неуплаченную МЕВ и проценты за использование заемных средств в размере около 2,4 млрд рублей. Позиция «Главной дороги», как говорится в материалах дела, состоит в том, что компания регулярно направляла «Автодору» счета на оплату в установленном договором порядке, но не получала требуемых средств.

Апелляция «Автодора»

В свою очередь компания «Автодор» направила апелляционную жалобу в 9-й арбитражный апелляционный суд, в которой излагает собственные мотивы отказа в уплате МЕВ «Главной дороге». В жалобе указывается, что частично средства МЕВ «Главная дорога» компенсировала посредством возмещения НДС, однако отказалась признавать это обстоятельство при суммы МЕВ. «Суд необоснованно отказался при определении размера МЕВ учесть полученные истцом дополнительные денежные средства в виде возмещения НДС», – говорится в жалобе «Автодора».

Госкомпания также считает себя ненадлежащим ответчиком по делу, а само его рассмотрение в арбитражных судах – нарушением принципа подсудности. «Автодор» ссылается на пункт соглашения с «Главной дорогой», который предусматривает разрешение споров в третейском, а не в арбитражном суде.

«Суд первой инстанции пришел к выводу о публичном характере спора, в связи с чем отказал в удовлетворении ходатайств ответчика об оставлении искового заявления без рассмотрения», – отмечается в жалобе «Автодора», который настаивает на частно-правовом характере данного разбирательства и подсудности его третейскому суду. По мнению, «Автодора» спор подлежал рассмотрению в третейском суде – Международном коммерческом суде при Торгово– промышленной палате в соответствии с соответствующим пунктом в договоре. На этом основании «Автодор» просит вышестоящий суд отменить судебный акт и отставить иск без рассмотрения.

<http://tass.ru/ekonomika/4777343>

### ИНТЕРФАКС; 2017.12.01; ДАЛЬНОБОЙЩИКИ НЕДОУМЕВАЮТ ИЗ-ЗА ПРИЧИСЛЕНИЯ СВОЕЙ ОРГАНИЗАЦИИ К «ИНОАГЕНТАМ» И ОТРИЦАЮТ СВЯЗЬ С ИНОСТРАНЦАМИ

Организация перевозчиков России» не получает зарубежного финансирования, причины включения в реестр НКО-»иноагентов» непонятны, сообщил председатель организации Андрей Бажутин.

«У нас была проверка. Из Минюста сегодня мне отзвонились и сообщили, что они направили нам материалы проверки. Мы материалы представили три дня назад, и за что это было произведено, мы так и не поняли, потому что никаких связей с иностранцами у нас нет вообще», – сказал А.Бажутин.

Он подчеркнул, что финансирование от зарубежных организаций «ОПР» не получает.

По словам А.Бажутина, документы из Минсюста в организацию пока не поступили.

Ранее в четверг в пресс-службе Минюста России сообщили, что некоммерческая организация (НКО) дальнобойщиков «Объединение перевозчиков России», протестующая против системы взимания платы с большегрузных автомобилей «Платон», включена в реестр НКО-иностранных агентов.

В Минюсте отметили, что факт соответствия организации признакам НКО-иноагента установлен в ходе проведения внеплановой документарной проверки, в соответствии с Федеральным законом «О некоммерческих организациях».

Как сообщается на сайте «Объединения перевозчиков России», организация возникла «в ходе борьбы за права грузоперевозчиков, которая началась после введения системы «Платон» 15 ноября 2015 года».

Организация была создана для координации усилий наемных водителей и предпринимателей в транспортной сфере в разных регионах страны.

«Объединение перевозчиков России» – это первая организованная структура в сфере автоперевозок, которая работает во всероссийском масштабе и уже сейчас объединяет представителей в 43 регионах. Среди членов Объединения предприниматели, осуществляющие транспортную деятельность, а также водители-профессионалы, представляющие сообщества наемных работников.

Система взимания платы с грузовых автомобилей массой более 12 тонн «Платон» была запущена 15 ноября 2015 года. Грузоперевозчиковобязали регистрировать свои автомобили на сайте системы и перед выходом машины в рейс пополнять счет в личном кабинете. Для списания средств со счета перевозчик должен оформить маршрутную квитанцию, либо установить бортовое устройство, фиксирующее маршрут.

Первоначально при запуске «Платона» тариф планировалось установить на уровне 3,73 руб. за 1 км и ввести штрафы за неоплату проезда до 1 млн руб., но после массовых акций протеста дальнобойщиков и обращений бизнеса был введен так называемый льготный тариф – 1,53 руб. за 1 км. Предполагалось, что с 15 апреля 2017 г. тариф будет поднят до 3,06 руб. за 1 км, но позднее решение было пересмотрено – в итоге тариф был повышен до 1,91 руб. за 1 км.

Власти также внедрили возможность постоплаты для пользователей системы, а также предоставили право вычета по транспортному налогу на сумму уплаченных в «Платон» сборов.

*Железнодорожный транспорт*

### ВЕДОМОСТИ; ОЛЬГА АДАМЧУК; ВИТАЛИЙ ПЕТЛЕВОЙ; АЛЕКСАНДРА ТЕРЕНТЬЕВА; 2017.12.04; РУСЛАНУ БАЙСАРОВУ РАЗРЕШИЛИ СТРОИТЬ ДОРОГУ КЫЗЫЛ – КУРАГИНО

Если проект не окупится, с кредиторами расплатится государство

Один из крупнейших транспортных проектов в России – железная дорога Кызыл – Курагино протяженностью 410 км к угольному месторождению Элегест – утвержден в правительстве. Концессионное соглашение с инвесторами согласовано на совещании у зампреда Аркадия **Дворкович**а, сообщили два участника обсуждений и подтвердил представитель **Дворкович**а. Дорога обойдется в 192,4 млрд руб.

Построит дорогу «ТЭПК Кызыл – Курагино», по 47,5% в ней – у Тувинской энергетической промышленной компании (ТЭПК) Руслана Байсарова и у «Лидера». Каждая компания вложит по 28,9 млрд руб., а «Лидер», управляющий активами пенсионных фондов, организует размещение проектных облигаций на 134,6 млрд руб.

5% «ТЭПК Кызыл – Курагино» будет принадлежать оператору – РЖД, она поможет проектировать дорогу, но не финансировать. Условия перечислили участники совещаний, где обсуждался проект.

Представитель ТЭПК подтвердил информацию: ожидается, что «Лидер» разместит облигации среди НПФ и институциональных инвесторов и обеспечит их выкуп. Это означает, что «Лидер» обязуется взять на баланс все облигации, которые не сможет продать, – редкий случай, говорит консультант инфраструктурных проектов. 134,6 млрд руб. – это почти треть средств под управлением «Лидера», по данным на первое полугодие.

Представитель «Лидера» от комментариев отказался. Но человек, близкий к «Лидеру», знает, что компания рассматривает для себя роль кредитора. РЖД – перевозчик и будет курировать технологии, пояснил представитель компании.

К разработке Элегестского месторождения Байсаров пытается приступить с 2011 г., когда он вместе Игорем Алтушкиным приобрел Енисейскую промышленную компанию и лицензию на месторождение у структур Межпромбанка Сергея Пугачева. Но Межпромбанк обанкротился, на его активы был наложен арест, а потом сорвались попытки получить госпомощь – обещанные 86 млрд руб. из фонда национального благосостояния проекту не дали.

Но без господдержки проект не останется, рассказывают участники обсуждения. Государство гарантирует концессионеру минимальную доходность – если тот недополучит прибыль по итогам года, бюджет компенсирует потери. Рядом с будущей дорогой расположены угольные месторождения «Северстали», Evraz Group и En+. Но зарабатывать проект пока будет только на перевозках угля с Элегестского месторождения. Другие перевозки не заложены в финансовой модели, объясняет представитель ТЭПК.

Но ключевой финансовый риск для государства – другой. Если соглашение будет расторгнуто, государство погасит весь долг перед кредиторами (в том числе перед «Лидером»), говорят два участника совещаний и человек, близкий к РЖД. Государству придется выкупать и гасить облигации если не сразу, то за год или два, объясняет консультант инфраструктурных проектов. Срок обращения облигаций – 15 лет, а ожидаемая доходность – «инфляция плюс 4%», знает представитель ТЭПК.

Выше, чем у многих других проектов, констатирует консультант.

ТЭПК в случае расторжения соглашения потеряет вложенные 29 млрд руб., говорят три участника обсуждений. А право пользования дорогой перейдет государству, отмечает представитель ТЭПК. Но инвестиции «Лидера» (те же 29 млрд) защищены на случай прекращения концессии по вине концедента, рассказывает человек, близкий к переговорам, не объясняя, каким образом.

Соглашение будет расторгнуто, если ТЭПК не построит одновременно с железной дорогой горно-обогатительный комбинат мощностью 15 млн т за 130,8 млрд руб., говорят участники обсуждений. Он позволит окупить инвестиции, указывает представитель ТЭПК.

Государство может расторгнуть соглашение и в случае, если ему придется более чем два раза выплачивать недополученную минимальную доходность, подтверждают три участника переговоров. «Что выгоднее – ждать роста цен на сырье, обеспечивая гарантированный доход концессионеру вплоть до 30 лет, или прекратить, разом погасив кредит», – говорит один из них. Подобных условий расторжения не было в других концессиях, полагают четыре консультанта.

Человек, близкий к «Лидеру», не считает высоким риск расторжения соглашения. До его подписания должен состояться конкурс либо нужно распоряжение премьер-министра, говорит человек, знакомый с планами «Лидера».

Руслан Байсаров приобрел у Геннадия Тимченко долю в подрядчике «СК «Мост»

Концессий с гарантией минимальной доходности не больше десятка, отмечает исполнительный директор Национального центра ГЧП Максим Ткаченко. В этой концессии заложен тариф $100 за 1 т, знает человек, близкий к РЖД, а цена 1 т коксующегося угля будет $120–130, ссылается представитель ТЭПК на KPMG.

ТЭПК может добывать около 6 млн т в год, считает аналитик АКРА Максим Худалов, выручка может быть от $600 млн в год, EBITDA – $150 млн (9 млрд руб. по текущему курсу), окупаемости проекта можно достичь за 10–15 лет, дороги – за 20 лет. Но цены на коксующийся уголь крайне волатильны, а модернизация сталеплавильных мощностей в Китае может снизить потребление угля, предполагает Худалов. И требования к качеству угля ужесточаются, добавляет директор по инвестициям TKC Partners Андрей Третельников.

Представитель «Северстали» рад, что проект сдвинулся с мертвой точки, компания будет изучать его. С представителем Evraz Group связаться не удалось, представитель En+ отказался от комментариев.

Строительством дороги и комбината инвестиции не исчерпываются. В письме **Дворкович**у (председатель совета директоров РЖД) президент РЖД Олег Белозеров писал, что планируется угольный терминал в порту Ванино – и общие расходы на весь проект составят 346,6 млрд руб. РЖД расширяет участок Междуреченск – Тайшет Красноярской железной дороги (стоимость – 45,6 млрд руб.), чтобы перевозить грузы с Кызыл – Курагино в порты Дальнего Востока, утверждает представитель РЖД.

<https://www.vedomosti.ru/business/articles/2017/12/04/743964-baisarovu-kizil-kuragino>

### RNS; 2017.12.01; СЧЕТНАЯ ПАЛАТА ЗАЯВИЛА ОБ ЭКОНОМИЧЕСКОЙ НЕЭФФЕКТИВНОСТИ БОЛЬШИНСТВА ПРИГОРОДНЫХ ПАССАЖИРСКИХ КОМПАНИЙ

Экономическая эффективность пригородных перевозок, а также результативность их государственной поддержки снижаются. Такой вывод сделала коллегия Счетной палаты РФ по итогам проверки отдельных вопросов финансово-хозяйственной деятельности пригородных пассажирских компаний, сообщили в ведомстве.

Коллегия Счетной палаты приняла решение направить информационное письмо президенту РФ, представления – РЖД, акционерным обществам «Северо-Кавказская» и «Северная» пригородные пассажирские компании, информационные письма в **Минтранс**, Минтруд, ФАС России, губернаторам Ростовской и Ярославской областей. Информация и отчеты о результатах мероприятий будут направлены в палаты Федерального Собрания, отметили в ведомстве.

«Несмотря на уменьшение в 2016 году (по сравнению с 2014 годом) количества убыточных компаний с 13 до четырех, деятельность большинства из них можно признать экономически неэффективной. В 2016 году чистая прибыль 12 компаний направлялась на погашение убытков прошлых лет и не способствовала их развитию, убытки до налогообложения по результатам деятельности от перевозок пассажиров сложились в 21 компании, кредиторская задолженность перед РЖД – у всех компаний, дебиторская задолженность по средствам региональных бюджетов – у 24 компаний», – отметили в Счетной палате.

В ведомстве также считают, что «**Минтрансом** России, **Росжелдор**ом и регионами не обеспечено взаимодействие в части обеспечения эффективного исполнения полномочий регионов по организации транспортного обслуживания в пригородном железнодорожном сообщении, планирования объемов бюджетных ассигнований федерального и региональных бюджетов, а также установления экономически обоснованного уровня тарифов».

По мнению аудиторов Счетной палаты, к настоящему времени не разработаны единые стандарты качества пригородных железнодорожных перевозок, а также методика формирования тарифа для населения. «При анализе реестров расходных обязательств субъектов установлено, что полномочия по организации транспортного обслуживания населения воздушным, водным, автомобильным и железнодорожным транспортом агрегированы в одно полномочие, что не позволяет выделить расходы на железнодорожные перевозки, и не способствует обеспечению их прозрачности», – заявил аудитор Юрий Росляк.

Счетная палата также пришла к выводу, что меры, принимаемые ФАС по координации и методическому обеспечению деятельности региональных регуляторов в части железнодорожных перевозок в пригородном сообщении, недостаточны. «Отсутствие государственного правового регулирования предельного уровня тарифов на перевозку пассажиров железнодорожным транспортом в пригородном сообщении в форме его закрепления в соответствующих правовых актах приводит к росту тарифов», – отметили в ведомстве.

<https://rns.online/transport/Schetnaya-palata-zayavila-ob-ekonomicheskoi-neeffektivnosti-bolshinstva-prigorodnih-passazhirskih-kompanii-2017-12-01/>

### ИНТЕРФАКС; 2017.12.01; СЧЕТПАЛАТА ПРЕДЛАГАЕТ ВВЕСТИ ГОСРЕГУЛИРОВАНИЕ СТАВОК НА АРЕНДУ ПОДВИЖНОГО СОСТАВА ДЛЯ ППК

Счетная палата РФ считает целесообразным рассмотреть вопрос о введении государственного регулирования ставок на услуги ОАО «РЖД» по предоставлению в аренду подвижного состава пригородным компаниям, говорится в сообщении Счетпалаты.

По данным Счетной палаты, 60-70% расходов пригородных компаний приходятся на оплату услуг РЖД, в том числе по аренде подвижного состава. Несмотря на это, ФАС не ввела в действие методику расчета ставок.

Отмечается также, что размеры ставок существенно отличаются в зависимости от железной дороги. Так, в 2017 году ставка в части составляющей по техническому ремонту подвижного состава по Забайкальской железной дороге была 3,27 рубля, по Северной – 13,9 рубля; плата за пользование подвижным составом по Западно-Сибирской дороге составляла 169,6 рубля, по Северной – 475,5 рубля; ставка в части услуг по предоставлению и эксплуатации подвижного состава по Северо-Кавказской железной дороге равнялась 2 тыс. 23 рубля, а по Забайкальской – 9 тыс. 361 рубль.

В то же время ФАС установила единые для всех дорог ставки за пользование инфраструктурой.

«В связи со сложившейся ситуацией Счетная палата считает целесообразным рассмотреть вопрос о введении государственного регулирования ставок на услуги РЖД по предоставлению в аренду подвижного состава пригородным компаниям», – говорится в сообщении Счетпалаты.

Указанные вопросы поднимались в рамках заседания коллегии Счетной палаты под председательством Татьяны Голиковой, где были рассмотрены результаты проверки отдельных вопросов финансово-хозяйственной деятельности пригородных пассажирских компаний в части организации перевозок пассажиров железнодорожным транспортом общего пользования в пригородном сообщении в 2015-2016 годах и истекшем периоде 2017 года.

### ИНТЕРФАКС; 2017.12.01; ПОГРУЗКА НА СЕТИ «РОССИЙСКИХ ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГ» В НОЯБРЕ ВЫРОСЛА НА 3,5%

Погрузка на сети ОАО «Российские железные дороги» в ноябре 2017 года выросла на 3,5% по сравнению с тем же периодом 2016 г., до 105,7 млн тонн, сообщила компания.

В среднесуточном выражении это составляет 3 млн 523,9 тыс. тонн, уточнил источник «Интерфакса», знакомый с деятельностью монополии. Приведенные данные являются предварительными и могут быть скорректированы в течение месяца.

Ранее первый замглавы РЖД Анатолий Краснощек говорил, что увеличение погрузки в ноябре «должно перевалить за 2,5%». За месяц до этого замглавы монополии Алексей Шило отмечал, что компания ждет роста погрузки на 1,5% (в 3,45 млн тонн в сутки). Грузооборот в ноябре увеличился на 5,7%, до 210,6 млрд тонно-километров (с учетом рейсов порожних вагонов – на 5,3%, до 268,9 млрд тонно-километров).

В октябре (по приводившимся оперативным данным, уточненные компания не приводит) этот показатель увеличился на 4,6% (до 3,488 млн тонн в среднем в сутки). В сентябре рост составил 1,8% (3,461 млн тонн в среднем в сутки), в августе – 0,4%. В декабре ОАО «Российские железные дороги» ожидают рост погрузки на 1,4%, сообщал А.Краснощек (официально план работы монополии утвержден на уровне 3,44 млн тонн в сутки, уточнил источник агентства).

По итогам января-ноября 2017 г. погрузка увеличилась на 3%, до 1,151 млрд тонн. В частности, выросла отправка каменного угля (на 9%, до 325,9 млн тонн, железной и марганцевой руды (на 0,2%, до 100,7 млн тонн), химических и минеральных удобрений (на 7%, до 51,9 млн тонн), лесных грузов (на 2,8%, до 39,6 млн тонн), промышленного сырья и формовочных материалов (на 4%, до 33,6 млн тонн), цемента (на 0,2%, до 25,4 млн тонн), химикатов и соды (на 2%, до 23,8 млн тонн), зерна (на 15,7%, до 19,6 млн тонн), черных металлов (на 1,8%, до 65,8 млн тонн) и их лома (на 4,5%, до 14,4 млн тонн).

В то же время, на 0,1% сократилась погрузка нефти и нефтепродуктов (до 214,2 млн тонн), на 6,8% – строительных грузов (до 123,5 млн тонн), на 4,5% – цветной руды и серного сырья (до 18,6 млн тонн), на 4,6% – кокса (до 10,2 млн тонн). Грузооборот с начала 2017 г. увеличился на 6,5%, до 2,272 трлн тонно-километров (с учетом рейсов порожних вагонов – на 6,1%, до 2,897 трлн тонно-километров).

В целом по 2017 г. РЖД планируют перевезти на 3% больше грузов, чем годом ранее, отмечал А.Краснощек. Хотя пока официально в финансовом плане компании стоит цифра «+2,6%», говорил на прошлой неделе глава компании Олег Белозеров. При этом, он, правда, заявил, что «Российские железные дороги» допускают увеличение на 3% и больше. «Мы сначала ставили (в план – ИФ) цифру более 2%, но сегодня объем погрузки порядка 3%, и мы будем стремиться по возможности вывезти больше», – говорил топ-менеджер.

При формировании финансового плана на 2017 г. монополия закладывала в целом по году рост погрузки, близкий к нулевому. При этом О.Белозеров выражал осторожную уверенность, что может быть увеличение в районе 1% (чуть позднее прогноз был повышен до «+0,6%»). Однако летом стало известно, что компания пересматривает годовой прогноз, допуская увеличение погрузки на 2,6% – «исходя из складывающейся экономической конъюнктуры» (до 1,254 млрд тонн). Более того, в сентябре глава РЖД заявил, что компания допускает рост погрузки в 2017 году выше и 2,6%.

В 2016 г. погрузка увеличилась на 0,6%, до 1,222 млрд тонн. В 2018 г. «Российские железные дороги» ожидают роста этого показателя в районе от 1,8% (до 1 млрд 275,7 млн тонн) до 3% (до 1 млрд 291,3 млн тонн).

На ту же тему:

[https://rns.online/transport/Pogruzka-RZHD-v-noyabre-virosla-na-35–do-1057-mln-tonn–2017-12-01/](https://rns.online/transport/Pogruzka-RZHD-v-noyabre-virosla-na-35--do-1057-mln-tonn--2017-12-01/)

<http://tass.ru/transport/4775374>

### ТАСС; 2017.12.01; НА МОДЕРНИЗАЦИЮ И РЕМОНТ Ж/Д ПУТИ НА САХАЛИНЕ В 2017 ГОДУ НАПРАВЛЕНО ОКОЛО 450 МЛН РУБЛЕЙ

На модернизацию и ремонт железнодорожного пути на Сахалине в текущем году направлено около 450 млн рублей, сообщает пресс-служба корпоративных коммуникаций Дальневосточной железной дороги (ДВЖД, филиал ОАО «РЖД»).

«В 2017 году на Сахалине продолжались комплексные работы по капитальному ремонту и модернизации островной магистрали под ширину колеи 1520 мм», – говорится в сообщении.

Основной акцент сделан на подготовке к завершающим этапам перехода узкоколейной островной магистрали на общесетевые стандарты ширины колеи.

Полностью завершить реализацию проекта планируется в 2020 году.

<http://tass.ru/transport/4776686>

### ТАСС; 2017.12.01; РЖД НАПРАВИЛИ НА МОДЕРНИЗАЦИЮ ПРИГОРОДНОГО ПАССАЖИРСКОГО КОМПЛЕКСА ЗАБЖД 14,6 МЛН РУБЛЕЙ

ОАО «Российские железные дороги» (РЖД) с начала 2017 года направило свыше 14,6 млн рублей на строительство и модернизацию инфраструктуры станций и остановочных пунктов на Забайкальской железной дороге (ЗабЖД, филиал ОАО «РЖД»), следует из сообщения магистрали.

На эти средства отремонтированы платформы на восьми станциях в Забайкальском крае и на трех станциях в Амурской области. Также осуществлялись работы по ремонту платформы на станции Ерофей Павлович.

По ЗабЖД в 2017 году курсируют 59 пригородных поездов Забайкальской пригородной пассажирской компании и ОАО «Экспресс Приморья».

Поездки в пригородном сообщении совершили 768 тыс. человек за январь-октябрь 2017 года.

<http://tass.ru/transport/4777323>

### ИНТЕРФАКС-МОСКВА; 2017.12.01; ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНИКИ ПОЖАЛОВАЛИСЬ В МОСГОРДУМУ НА ВОДИТЕЛЕЙ, ВОЗЛОЖИВ НА НИХ ОТВЕТСТВЕННОСТЬ ЗА ДТП НА ПЕРЕЕЗДАХ

Мосгордума рассмотрит обращение ОАО «РЖД» об ужесточении ответственности водителей автотранспорта за нарушения правил переезда через железнодорожные пути вплоть до пожизненного лишения прав.

«В Мосгордуму поступило обращение руководства Московской железной дороги с просьбой о принятии законодательных мер по обеспечению безопасности движения на железнодорожных переездах в связи с участившимися случаями ДТП и гибелью людей», – цитирует в пятницу пресс-служба Мосгордумы слова председателя Мосгордумы Алексея Шапошникова.

По его словам, особую тревогу железнодорожников вызывают случаи столкновений автотранспорта с пассажирскими и пригородными поездами.

Так, на Московской железной дороге только в этом году произошло 56 трагических случаев. Как рассказал А.Шапошников, «в РЖД проанализировали эти случаи, и пришли к выводу, что их основной причиной стали грубейшие нарушения водителями автотранспортных средств правил дорожного движения при пересечении железнодорожных переездов».

«Для профилактики и недопущения таких ситуаций железнодорожники предлагают ужесточить меры ответственности за такие нарушения», – сообщил председатель Мосгордумы.

Он уточнил, что «железнодорожники предлагают внести изменения в статью 12.10 «Кодекса Российской Федерации об административных правонарушениях» в части ужесточения меры ответственности за нарушение правил движения через железнодорожные пути, предусмотрев за первичное нарушение лишение права управления транспортным средством до двух лет, за повторное правонарушение – пожизненное лишение водительского удостоверения».

А.Шапошников сообщил, что в ближайшее время столичный парламент займется проработкой данного вопроса и, возможно, будут подготовлены необходимые законодательные инициативы.

### ИНТЕРФАКС; 2017.12.04; ЦППК В 2018 Г. ПЛАНИРУЕТ КУПИТЬ 26 ЭЛЕКТРИЧЕК, НЕ СЧИТАЯ СОСТАВОВ ДЛЯ «ДИАМЕТРОВ»

ОАО «Центральная пригородная пассажирская компания» (ЦППК) планирует приобрести в 2018 году 26 электричек, не считая составов, которые будут заказаны для проекта «сквозных» маршрутов между разными направлениями Московской железной дороги (так называемых Московских центральных диаметров, МЦД), сообщил «Интерфаксу» представитель перевозчика.

При этом, по его словам, 22 поезда в следующем году предполагается списать. «Помимо этого, ЦППК планирует закупить новый подвижной состав для проекта МЦД: в декабре 2017 г. будет объявлен конкурс на закупку 23 электропоездов, а весной 2018 г. – еще на 27 новых машин», – добавил собеседник агентства.

Программу по обновлению парка ЦППК реализует с 2013 г. «В ближайшие три года будет закуплено 103 состава, что позволит значительно повысить уровень обслуживания пассажиров. Всего за 15 лет действия контракта на перевозки пассажиров, заключенного с Москвой и Московской областью, компания обновит 70% всего пригородного подвижного состава: ежегодно закупаются десятки новых машин. В 2017 г. введено в эксплуатацию 26 электричек, в том числе 2 поезда «Иволга» на киевском направлении (МЖД – ИФ)», – отметил представитель перевозчика.

Сейчас доля собственных новых поездов компании составляет 20% от всех составов, эксплуатируемых в Москве и Подмосковье. У ЦППК – более 80 поездов, оборудованных системой климат-контроля и биотуалетами. Новые электрички, в частности, оснащены системой креш-модулей, повышающей безопасность; беззазорные сцепки между вагонами, обеспечивающие плавность движения; прислонно-сдвижные двери; новые межтамбурные переходы, повышающие звукоизоляцию и обеспечивающие дополнительную герметичность состава.

«Центральная пригородная пассажирская компания» работает на всех столичных направлениях, кроме петербургского, а также в ряде других регионов Центральной России. По 25% + 1 акция принадлежат ОАО «Российские железные дороги» и Московской области, 50% минус 2 акции – у ООО «МПК». Согласно данным системы «СПАРК-Интерфакс», МПК принадлежит кипрской Fredlake Holdings Ltd, связываемой с Искандером Махмудовым и Андреем Бокаревым. РЖД по итогам состоявшегося в ноябре аукциона продаст свою долю ООО «Маршрутные системы». Власти Подмосковья также хотят приватизировать блокирующий пакет акций ЦППК двумя лотами до конца 2017 г.

### ИНТЕРФАКС; 2017.12.01; РОСТ ДАЛЬНИХ ПАССАЖИРСКИХ ПЕРЕВОЗОК В РФ В НОЯБРЕ ВНОВЬ ЗАМЕДЛИЛСЯ, ДО 2,7%

Перевозки пассажиров в поездах дальнего следования в РФ в ноябре 2017 года увеличились на 2,7% по сравнению с тем же месяцем 2016 г., до 7,6 млн человек, сообщило ОАО «Российские железные дороги».

Динамика этого показателя существенно улучшилась в октябре, когда рост составил 5% против сентябрьских символических 0,5%. До этого два месяца подряд фиксировался «минус», несмотря на летний пик перевозок (в июле было отправлено на 0,2% меньше пассажиров, чем в том же месяце годом ранее, в августе – на 2,2%).

В то же время с начала 2017 г. дальние перевозки пассажиров только росли. В частности, в мае и июне они увеличились «месяц к месяцу» на 0,6% (после всплеска до +2,9% в апреле в преддверии майских праздников). В марте же, напротив, наблюдался «провал» этого показателя до +0,3%, тогда как в феврале был отмечен его рост – также при более длинном праздничном периоде – в 3,4% (даже несмотря на более короткий месяц по сравнению с февралем високосного 2016 г.).

Пассажирооборот в дальнем следовании в ноябре 2017 г. вырос на 0,1%, до 6 млрд пассажиро-километров. По итогам одиннадцати месяцев года в дальнем следовании отправлено на 0,2% больше пассажиров, чем в том же периоде 2016 г. (94,4 млн человек), однако пассажирооборот пока на 3,2% ниже (84,7 млрд пассажиро-километров.

Пригородные перевозки в ноябре увеличились на 3,3%, до 83,65 млн человек, пассажирооборот – на 0,1%, до 2,5 млрд пассажиро-километров. С начала 2017 г. перевозки выросли на 8,9%, до 930,3 человек, пассажирооборот – на 2,8%, до 29,3 млрд пассажиро-километров. Определенное влияние на динамику этого показателя оказывает запуск год назад пассажирских перевозок по Московскому центральному кольцу.

В целом в ноябре было отправлено 91,25 млн пассажиров, что на 3,2% больше, чем в том же месяце 2016 г., пассажирооборот увеличился на 0,1%, до 8,5 млрд пассажиро-километров. В январе-ноябре в РФ перевезено 1,03 млрд человек, что на 8,1% больше, чем за 11 месяцев прошлого года, пассажирооборот снизился на 1,8%, до 114 млрд пассажиро-километров.

На ту же тему:

[https://rns.online/transport/Perevozki-passazhirov-RZHD-v-noyabre-virosli-na-32–do-913-mln-chelovek–2017-12-01/](https://rns.online/transport/Perevozki-passazhirov-RZHD-v-noyabre-virosli-na-32--do-913-mln-chelovek--2017-12-01/)

<http://tass.ru/transport/4775407>

### ТАСС; 2017.12.01; ОБЪЕМ Ж/Д ПЕРЕВОЗОК ГРУЗОВ МЕЖДУ БЕЛАРУСЬЮ И КАЛИНИНГРАДСКОЙ ОБЛАСТЬЮ ВЫРОС НА 18%

Объем перевозок грузов в железнодорожном сообщении между Республикой Беларусь и Калининградской областью в январе-октябре 2017 года вырос на 17,7% и составил 8,5 млн тонн, следует из сообщения Калининградской магистрали. Об этом стало известно в ходе переговоров руководства Белорусской железной дороги и Калининградской железной дороги

Рост грузооборота был обеспечен за счет такой номенклатуры грузов, как уголь и нефтепродукты, отмечается в сообщении. Кроме того, с мая текущего года на калининградском направлении по железной дороге начал поступать белорусский щебень.

По итогам переговоров, стороны договорились провести заседание трехсторонней рабочей группы (Литва, Беларусь, Россия) в первом квартале 2018 года, в ходе которого стороны намерены обсудить ряд вопросов по развитию транзитных контрейлерных перевозок на калининградском направлении.

<http://tass.ru/transport/4775703>

*Морской транспорт*

### ТАСС; 2017.12.01; «ПОРТ ВЫСОЦКИЙ» ЗА 11 МЕСЯЦЕВ 2017 ГОДА ПЕРЕВАЛИЛ 6,4 МЛН ТОНН УГЛЯ

Стивидорная компания «Порт Высоцкий» (порт Высоцк, Ленобласть) в январе-ноябре 2017 года перевалила 6,42 млн тонн угля, что на 13,7% превышает показатель аналогичного периода 2016 года, сообщает пресс-служба компании.

«В ноябре 2017 года в угольном терминале порта Высоцк отгружено 625,36 тыс. тонн экспортного энергетического угля», – говорится в сообщении.

Также компанией отмечается, что за 11 месяцев работы почти достигнут запланированный на 2017 год годовой объем грузооборота в 6,5 млн тонн.

ООО «Порт Высоцкий» образовано в 2004 году. Компания оказывает услуги в морском порту Высоцк (Ленинградская область). Специализируется на перевалке российского энергетического угля. Грузооборот компании в 2016 году составил 6,14 млн тонн (+8,2% к 2015 году).

<http://tass.ru/transport/4776019>

### ИНТЕРФАКС; 2017.12.01; МОРПОРТ «АЗОВ» В ЯНВАРЕ-НОЯБРЕ УВЕЛИЧИЛ ПЕРЕВАЛКУ ГРУЗОВ НА 11,4%

Морской порт «Азов» в январе-ноябре 2017 года увеличил перевалку грузов на 11,4% по сравнению с показателем аналогичного периода 2016 года – до 10,2 млн тонн, сообщил «Интерфаксу» заместитель капитана порта Олег Недорубов.

Перевалка экспортных грузов снизилась на 8%, до 3,4 млн тонн, импортных – выросла на 38,5%, до 320,3 тыс. тонн. Каботажных грузов обработано почти 4 млн тонн (рост в 1,8 раза), транзитных – 2,6 млн тонн (снижение на 16,4%).

Объем перевалки грузов на терминалах стивидорных компаний, действующих в порту, составил 7,7 млн тонн (рост на 25,4%).

Через акваторию порта за 11 месяцев проследовало 14 тыс. 847 судов (рост на 6,2%).

Как сообщалось, в 2016 году порт увеличил перевалку грузов на 0,8% по сравнению с показателем 2015 года, до 9,8 млн тонн.

Порт «Азов» расположен на линии 9-го интермодального коридора, предназначенного для переброски грузов с севера на юг и работы с грузопотоками Балкано-Дунайского и Средиземноморского направлений. Порт работает в условиях круглогодичной навигации, принимает суда типа «река-море» грузоподъемностью до 5 тыс. тонн.

В настоящее время в морском порту «Азов» действуют 10 стивидорных компаний, крупнейшей из которых является ООО «Азовский морской порт».

### ТАСС; 2017.12.01; В МОРСКОМ ПОРТУ АНАДЫРЬ СОСТОЯЛОСЬ ЗАКРЫТИЕ НАВИГАЦИИ

В морском порту Анадырь в соответствии с распоряжением капитана закрыта навигация с 21 ноября 2017 года, сообщается на сайте Федерального государственного унитарного предприятия «**Росморпорт**».

«Навигация продлилась 159 суток. За это время в морской порт Анадырь осуществлено 140 судозаходов, обработано 70 судов и осуществлена перевалка более 157 тыс. тонн грузов», – говорится в сообщении.

\*\*\*

Также за время навигации было перевезено 34,2 тыс. пассажиров.

Порт Анадырь – морской порт федерального значения, расположенный в северной части Берингова моря на северо-западном побережье Анадырского залива.

<http://tass.ru/transport/4777010>

*Внутренний водный транспорт*

### ТАСС; 2017.12.01; ОКОЛО 30 ТЫСЯЧ ЧЕЛОВЕК БЫЛО ПЕРЕВЕЗЕНО НА РЕКАХ В ПОДМОСКОВЬЕ ЗА ВРЕМЯ НАВИГАЦИИ

Около 30 тыс. человек воспользовались речными маршрутами в Подмосковье за время навигации, следует из сообщения, опубликованного на сайте **министерства транспорта** и дорожной инфраструктуры Московской области.

«С начала старта водной навигации в регионе перевезено более 29 тыс. пассажиров. Из которых около 8,5 тыс. пассажиров воспользовались речным маршрутом в Серпухове, чуть менее 3 тыс. в Коломне. Основная доля пассажирских перевозок приходится на городской округ Лыткарино», – приводится в сообщении комментарий заместителя **министра транспорта** и дорожной инфраструктуры Московской области Андрея Суязова.

**Министерство транспорта** и дорожной инфраструктуры Московской области в 2017 году организовало перевозки пассажиров внутренним водным транспортом на трех регулярных маршрутах. На двух из которых в городских округах Коломна и Серпухов пассажирские перевозки были прекращены 30 сентября. В Лыткарино водное транспортное сообщение осуществлялось до 20 ноября.

<http://tass.ru/transport/4777262>

### ТАСС; 2017.12.01; ВОЛЖСКОЕ ПАРОХОДСТВО ЗАВЕРШИЛО НАВИГАЦИЮ 2017 ГОДА

Судоходная компания «Волжское пароходство» (входит в UCL Holding) завершила грузовую навигацию 2017 года, сообщает пресс-служба компании.

«Судами пароходства было перевезено 6,3 млн тонн грузов, что превышает показатель прошлого года на 21%. Навигация продолжалась 244 дня (с 22 марта по 20 ноября) – на два дня дольше, чем в прошлом году», – говорится в сообщении.

В структуре перевозок экспортные грузы составили 4 млн тонн (рост по сравнению с 2016 годом 14%). Объем грузов, перевезенных по внутрироссийским маршрутам, увеличился на 600 тыс. тонн (+35%), до 2,3 млн тонн.

В навигацию 2017 года треть от всего объема составили зерновые грузы. Судами пароходства перевезено 2,2 млн тонн зерна, на 40% больше, чем в прошлом году. Серы было перевезено 1 млн тонн (уровень прошлогодних объемов сохранен), щебня – 1,5 млн тонн (+40%). Внутрироссийские перевозки других грузов (металла, соли, гравия, промышленного сырья) остались на уровне прошлого года.

АО «Судоходная компания «Волжское пароходство» – одна из крупнейших судоходных компаний России. В навигацию работают более 200 судов компании, из них 74 теплохода для перевозки грузов по рекам России типа «Волго-Дон», 10 теплоходов проекта RSD44, 50 буксиров-толкачей и 78 несамоходных судов (барж). Объем перевозок «Волжского пароходства» в 2016 году составил 5,2 млн тонн.

Компания входит в VBTH – судоходный дивизион международной транспортной группы UCL Holding, консолидирующей железнодорожные, стивидорные, судоходные и логистические компании. В состав дивизиона также входит «Северо-Западное пароходство», компания «В.Ф. Танкер», ряд судостроительных активов.

<http://tass.ru/transport/4777028>

*Воздушный транспорт*

### КОММЕРСАНТ; АНАСТАСИЯ ВЕДЕНЕЕВА; АЛЕКСАНДРА МЕРЦАЛОВА; 2017.12.02; ЧАРТЕРАМ ВВЕДУТ СТРОЕВУЮ ДИСЦИПЛИНУ

Лишать права на полеты будут даже за минутные задержки

Уже в начале следующей недели должны вступить в действие новые правила допуска к чартерным перевозкам. Теперь авиакомпании могут лишиться права на чартеры уже при задержке 10% таких рейсов в месяц, причем срок допустимого опоздания с вылетом снижен с двух часов до нуля. По последним данным, уже в октябре ни одна из авиакомпаний не превышала десятипроцентного лимита (но **Росавиаци**я считала лишь двухчасовые и более длительные задержки). На туристическом рынке опасаются, что новый механизм может сказаться уже на новогоднем сезоне и еще с большими сложностями туроператоры столкнутся летом.

О том, что с понедельника вступят в силу новые правила допуска авиаперевозчиков к чартерным рейсам, сообщила в пятницу Ассоциация туроператоров России (АТОР). Новый регламент «О выдаче разрешений **Росавиаци**и на выполнение чартерных программ» был утвержден в четверг на совещании в **Росавиаци**и, уточнили в АТОР. В **Росавиаци**и “Ъ” подтвердили, что с 4 декабря допуски на выполнение чартерных программ будут выдаваться по новым правилам, изменения в действующий регламент в дальнейшем будут внесены **Минтрансом**. В министерстве запрос “Ъ” переадресовали в **Росавиаци**ю. По словам источника “Ъ” на туристическом рынке, перевозчики были информированы об изменениях телеграммой **Росавиаци**и от 28 ноября (копия есть у “Ъ”). Он добавляет, что окончательные изменения **Минтранс** должен утвердить 8 декабря.

Задержки чартеров стали восприниматься как серьезная проблема весной, когда резко расширившая парк и программу полетов «ВИМ-Авиа» не укладывалась в расписание (в сентябре компания из-за долгов прекратила полеты). Новый порядок должен повысить ответственность компаний за пунктуальность полетов и усилить контроль за резервом парка. По новому регламенту время вылета чартеров не может переноситься более чем на 24 часа. Ранее **Минтранс** предлагал ограничивать допуск авиакомпаний к чартерным рейсам в случае задержки 20% таких рейсов более чем на два часа в течение месяца (см. “Ъ” от 8 ноября). Теперь этот норматив строже: перевозчик может лишиться права на чартерные полеты уже при задержке 10% рейсов.

Гендиректор «ВИП-Сервиса» Дмитрий Горин замечает, что теперь задержку отсчитывают с момента назначенного времени вылета. «Ранее, если рейс переносился с десяти утра на десять вечера по просьбе заказчика, это квалифицировалось как перенос, теперь это будет рассматриваться как задержка»,– говорит он. Господин Горин считает, что это приведет к росту доли задержек.

Кроме того, по новым правилам запрос в **Росавиаци**ю на три и более оборотных чартерных рейса в месяц надо направлять не позже чем за 14 дней. Регламент требует наличия резервного парка. Уровень исправности парка не должен быть менее 75% (можно просить **Росавиаци**ю о смягчении норматива), а при парке менее десяти самолетов резерв должен составить один самолет и вместимостью не менее 10% от всего парка. Запрос на коррекцию чартерной программы – изменение номера рейса, даты или времени (на более раннее), аэропорта или отмена рейса – должен направляться минимум за сутки до вылета. Переносы допускаются в случае неблагоприятных метеоусловий или форс-мажоров.

Опрошенные “Ъ” авиакомпании на запросы не ответили. При этом, по данным **Росавиаци**и, ряд перевозчиков неоднократно превышали порог задержек международных чартеров в 10%. Помимо «ВИМ-Авиа» летом максимум задержек допускала «Ираэро» – 24% (6 из 25 рейсов). В июле и августе Red Wings задерживала 21,8% и 21,2% чартеров соответственно. Также более 10% задержек в летний период было у iFly, «Ямала», «Икара», «Нордавиа», S7, «Уральских авиалиний» и «Якутии». В сентябре 24,2% задержек международных чартеров допустила «Якутия», «Уральские авиалинии» – 10,2%, остальные не превысили 10%. Но за октябрь ни одна из компаний не достигла этого предела: наибольшее число задержек чартеров более чем на два часа было у «Уральских авиалиний» – 8,9% (23 из 257).

Исполнительный директор АТОР Майя Ломидзе опасается, что ужесточение контроля над чартерами может сделать более напряженным новогодний турсезон. По ее словам, условия сотрудничества перевозчиков с туроператорами по новым правилам неясны: вопрос будет решаться в рамках переговоров в ближайшие дни. Дмитрий Горин добавляет, что на период с 15 декабря по 15 января забронировано 916 тыс. авиабилетов, на 30% больше, чем годом ранее. «Но изменения заблаговременные, по сути, за месяц до начала полетов, и еще достаточно времени, чтобы переверстать новогодние программы»,– рассуждает он. Господин Горин предполагает, что с большими сложностями туроператоры могут столкнуться в летний период. «Объем предложения, скорее всего, сократится, это может привести к нехватке бортов и росту цен»,– объясняет он.

[https://www.kommersant.ru/doc/3486082?query=**минтранс**](https://www.kommersant.ru/doc/3486082?query=минтранс)

На ту же тему:

<https://rg.ru/2017/12/03/zaderzhka-charterov-obernetsia-dlia-narushitelia-otstraneniem-ot-poletov.html>

<https://echo.msk.ru/news/2103318-echo.html>

### ПАРЛАМЕНТСКАЯ ГАЗЕТА; ГЕННАДИЙ МЕЛЬНИК; 2017.12.04; АВИАПЕРЕВОЗЧИКОВ МОГУТ ОБЯЗАТЬ ВОЗВРАЩАТЬ ДЕНЬГИ ЗА БИЛЕТЫ НА ЗАДЕРЖАННЫЕ РЕЙСЫ ПРЯМО В АЭРОПОРТУ

Согласно законопроекту, который имеется в распоряжении «Парламентской газеты», пассажир после трёх часов ожидания вылета вправе будет сдать билет и купить новый у другой авиакомпании

В Госдуме продолжают борьбу за права пассажиров, пострадавших от действий недобросовестных авиаперевозчиков. Так, ранее был внесён законопроект, предлагающий штрафовать авиакомпании за овербукинг. Сейчас предлагается наказывать их за непунктуальность.

Заложники авиакомпаний

По данным **Росавиаци**и, в октябре 2017 года с опозданием на два и более часа вылетели 1502 рейса. При этом львиная доля задержек выпала на внутренние перевозки.

Как рассказал «Парламентской газете» первый зампредседателя Комитета Госдумы по энергетике Игорь Ананских («Справедливая Россия»), большинство сбоев в расписании вылетов происходит по вине авиакомпаний.

«Самолётов ограниченное количество, а перевозчики пытаются их использовать на 120 процентов, – пояснил депутат. – Как только с одним из лайнеров происходит какая-то проблема, заменить его уже нечем, все графики вылетов нарушаются и люди вынуждены сидеть по пять-шесть часов в аэропорту».

По его словам, недобросовестные перевозчики пользуются тем, что пассажирам сегодня некуда деваться: зачастую у них нет свободных средств, чтобы оперативно воспользоваться услугами другой авиакомпании, а ждать возврата денег за сданный билет приходится очень долго.

Если авиакомпании, выполняющие международные рейсы, дисциплинируют высокие штрафы, а после подписания Россией Монреальской конвенции денежная компенсация пассажиру за задержку вылета выросла до 336 тысяч рублей, то на внутренних маршрутах остались старые правила – 25 процентов МРОТ за каждый час задержки, но не более 50 процентов от стоимости билета.

«Поэтому я предлагаю, в случае если по вине авиакомпании рейс по прошествии трёх часов так и не состоялся, пассажир вправе сдать билет в аэропорту вылета и получить его полную стоимость на руки, – рассказал автор законопроекта. – Пассажир может, не теряя более времени, улететь другим рейсом. Таким образом мы порождаем конкуренцию среди перевозчиков и усиливаем права пассажиров».

=

Изменения будут внесены в статью 108 Воздушного кодекса. Немедленный возврат денег за билет, поясняет Игорь Ананских, можно будет получить прямо в воздушной гавани.

«В любом аэропорту, откуда вылетает или прилетает самолёт конкретной авиакомпании, есть её представитель. Авиаперевозчики должны сами решить, как они будут возвращать деньги за сданный билет – наличными или переводом на банковскую карту пассажира. Самое главное – это оперативность», – подчеркнул автор законопроекта.

Как повысить ответственность авиакомпаний

Сегодня в российском законодательстве не указаны чёткие сроки возврата денег за несостоявшийся перелёт или задержку вылета. В Европе деньги за билет будут перечислены на счёт клиента авиакомпании в течение семи дней, как того требует Регламент (ЕС) от 11 февраля 2004 года. У нас эта процедура, как правило, может занять от двух месяцев до полугода. Согласно статьи 128 Воздушного кодекса, у перевозчика есть 30 дней, чтобы только рассмотреть претензию пассажира и дать ответ.

В любом случае деньги за неиспользованный билет пассажир получит только тогда, когда перевозчик признает данный возврат вынужденным. Следует отметить, что авиакомпания вправе и не платить, если докажет, что сбой в работе произошёл из-за плохих погодных условий, военных действий, забастовки персонала или обнаружения неполадок в самолёте.

Как сообщил «Парламентской газете» зампредседателя Общероссийского объединения пассажиров Илья Зотов, в случае с возвратными билетами авиакомпании возвращают их стоимость в полном объёме и достаточно быстро.

«Однако если речь идёт о невозвратных билетах, то компания может вернуть деньги из-за отмены рейсов, тогда как ситуация при их задержках технически полностью не отрегулирована и требует доработок», – пояснил эксперт.

В частности, в Воздушном кодексе чётко не указывается, сколько именно часов должна составить задержка рейса, чтобы у пассажира возникло право сдать билет. В законопроекте, подготовленном депутатом Игорем Ананских, этот показатель предлагается ограничить тремя часами от установленного времени вылета.

При этом Илья Зотов полагает, что возможность отказа пассажира от полёта одной компанией в последний момент внесёт хаос на рынке авиаперевозок, так как резко снизится загруженность воздушных судов.

«В то же время это один из десятков инструментов для повышения ответственности компаний, при этом вряд ли самый эффективный», – отметил эксперт.

<https://www.pnp.ru/social/aviaperevozchikov-mogut-obyazat-vozvrashhat-dengi-za-bilety-na-zaderzhannye-reysy-pryamo-v-aeroportu.html>

На ту же тему:

<https://iz.ru/678763/2017-12-04/aviakompanii-obiazhut-operativno-vozvrashchat-dengi-za-bilety-pri-zaderzhkakh>

<http://tass.ru/ekonomika/4780509>

<https://ria.ru/society/20171204/1510122733.html>

### ВЕДОМОСТИ; АЛЕКСАНДР ВОРОБЬЕВ; 2017.12.03; «АЭРОФЛОТ» ЗАДЕРЖАЛ ДЕСЯТКИ РЕЙСОВ 1 ДЕКАБРЯ

Некоторые улетели на несколько часов позже запланированного

Вечером и ночью 1 декабря «Аэрофлот» задержал больше сотни рейсов. Это следует из данных ресурса flightradar24. Все пятничные рейсы «Аэрофлота» из «Шереметьево» как минимум с 17.00 были задержаны – за это время компания выполнила около 140 вылетов. По подсчетам «Ведомостей», около 30 рейсов были задержаны более чем на 3 часа. 7 рейсов были задержаны на 5 часов и больше, в том числе в Берлин и Хельсинки – на 7 часов, в Астрахань – на 6,5 часов.

О задержках рейсов в пятницу «Аэрофлот» не объявлял и пассажирам не сообщал. В субботу 2 декабря компания отменила 20 рейсов в/из «Шереметьево» и перенесла время прибытия 58 рейсов в «Шереметьево».

Ожидание в самолетах

Планировавшая вылететь в Берлин в 20.40 бывшая главный редактор агентства «РИА Новости» Светлана Миронюк написала в Facebook, что пассажиров ее рейса и отмененного дневного берлинского посадили в широкофюзеляжный самолет. Командир судна «примерно раз в час врал, что вылет задерживается еще на совсем немного времени, потому что ждем своей очереди на взлет». Впрочем, Миронюк считает, что «судно даже не готовилось к полету», так как экипаж не только не включил двигатели, но даже не включил огни. После 4,5 часов ожидания на борту она и еще 11 пассажиров потребовали выпустить ее с самолета и добились своего.

По мнению Миронюк, пассажиров заставили ждать в самолетах для того, чтобы бесплатно не кормить не предоставлять гостиницы. Во время ожиданию вылета никого не кормили, написала она.

«Самолеты ожидали от аэропорта разрешения на запуск двигателей», – парирует представитель «Аэрофлота». А пассажиров, по его словам, не высаживали, так как разрешение на запуск могли дать в любой момент. «Покинуть борт означало потерять право на вылет», – говорит представитель «Аэрофлота».

На борту больше двух часов (от окончания посадки до руления) провели пассажиры примерно 40 рейсов, добавляет он. На борту судов предоставляли напитки, но не питание. Его разогревать было нельзя, так как в любой момент судно могло получить разрешение на запуск двигателей и начать движение, продолжает представитель «Аэрофлота». Пассажирам задержанных рейсов в терминалах выдавались ваучеры на питание и напитки.

«Российские авиакомпании прибегают к такой хитрости: зная о задержке рейса, не имея разрешения на взлет, сажают пассажиров в самолет, – говорит директор по связям с инвесторам сервиса по взысканию компенсаций в интересах авиапассажиров Skycop Юргис Петросиус. – После того, как пассажиры покинули терминал, они теряют право на питание и гостиницу». Это большая проблема для России, говорит Петросиус: «В Европе такого практически не случается, так как европейские авиакомпании могут быть серьезно наказаны».

Человек, близкий к «Аэрофлоту», уверяет, что перевозчик никогда не пытается сэкономить подобным образом. Накормить пассажиров – копеечные расходы, потенциальный ущерб для репутации компании намного дороже, уверяет он. За девять месяцев 2017 г. группа «Аэрофлот» (включая «дочки» – «Россию» и Победу») потратила на продукты для бортового питания 7,7 млрд руб. – это 2,2% всех расходов.

Что должны авиакомпании

По российскому законодательству, авиакомпания при задержке рейса более чем на 4 часа должна предоставить горячее питания, свыше 8 часов днем и 6 часов ночью (как в случае с рейсами на Берлин и Хельсинки) – разместить в гостинице, говорит Петросиус из Skycop. Компенсации за задержку рейсов в России, по его словам, невелики – 25% от МРОТ за каждый час (сейчас – около 1900 руб.).

Если бы данный рейс из Москвы выполняла европейская авиакомпания, или любая российская авиакомпания вылетала из Европы, то пассажиры бы имели право на компенсации по европейским правилам, указывает Петросиус: при задержке рейса дальностью до 1500 км 250 евро, 1500-3500 км – 400 евро, 3500 и больше км – 600 евро.

Миронюк пишет, что намерена добиваться компенсации от «Аэрофлота». Но шансы на это невелики, считает юрист. Ведь пассажирка сама отказалась от полета. В России в отличие от Европы вообще тяжело доказывать вину авиакомпании в задержках, указывает Петросиус.

Причины коллапса

Миронюк считает, что к задержкам привели не справившиеся со сильным снегопадом наземные службы аэропорта и закрытие неба для вылета чартеров после закончившейся вечером 1 декабря жеребьевки Чемпионата мира по футболу 2018 г.

Действительно, вечерние рейсы задерживались во всех московских аэропортах. По данным на 19.00, были задержаны около 100 рейсов, но подавляющая их часть (80) пришлась на «Шереметьево».

Чартеры для жеребьевки обслуживал аэропорт «Внуково». Но это было всего лишь несколько рейсов, которые никак не повлияли на ситуацию в московских аэропортах, говорят менеджер «Шереметьево» и топ-менеджер другого крупного аэропорта.

«В «Шереметьево» слишком перегружено расписание, в условиях плохой погоды наземные службы просто не справились с таким количеством рейсов», – говорят топ-менеджер крупного аэропорта и федеральный чиновник. При одинаковой пропускной способности «Домодедово» и «Шереметьево» приняли в январе-сентябре соответственно 24 млн (+8% год к году) и 29,8 млн (+18,4%) человек соответственно, гласят данные **Росавиаци**и.

Основная причина коллапса в том, что Госкорпорация по организации воздушного движения с 23.30 разрешала только посадки самолетов, вылет был запрещен, говорит близкий к группе «Аэрофлот» человек.

«Аэропорт чистил полосы за 10-20 минут – на уровне мировых рекордов, – говорит менеджер «Шереметьево». – В Европе и США аэропорт при такой погоде просто бы закрыли. Но мы продолжили работать и теперь нас критикуют». Представитель аэропорта в воскресенье вечером на запрос «Ведомостей» не ответил.

«Любые обвинения, что к коллапсу в «Шереметьево» с пятницы на субботу привели действия госкорпорации, не соответствуют действительности», – говорит представитель госкорпорации по организации воздушного движения. Разбор массовых задержек в аэропорту проводит **Минтранс**. Результаты будут на предстоящей неделе, начинающейся 4 декабря, добавляет собеседник «Ведомостей».

<https://www.vedomosti.ru/business/articles/2017/12/03/743993-aeroflot-zaderzhal>

### ИНТЕРФАКС; 2017.12.01; АЭРОПОРТ «ТОЛМАЧЕВО» ПОВЫСИЛ ПРОГНОЗ ПАССАЖИРОПОТОКА В 2017Г С 4,7 МЛН ДО 4,9 МЛН ЧЕЛОВЕК

Аэропорт «Толмачево» (входит в холдинг «Новапорт») скорректировал прогноз по пассажиропотоку в 2017 году до 4,934 млн человек, сообщил «Интерфаксу» гендиректор авиаузла Евгений Янкилевич.

Ранее предполагалось, что пассажиропоток «Толмачево» в 2017 году составит 4,74 млн человек.

В 2016 году аэропорт увеличил пассажиропоток на 10,6% по сравнению с показателем 2015 года, до 4,097 млн человек. Таким образом, в соответствии с обновленным прогнозом в 2017 году данный показатель может увеличиться на 20,4%.

Аэропорт «Толмачево» входит в холдинг «Новапорт», является одним из крупнейших в РФ по пассажиропотоку.

### RNS; 2017.12.01; «АЭРОФЛОТ» ПРИЗНАН ЛУЧШЕЙ АВИАКОМПАНИЕЙ РФ ПО ИТОГАМ ОНЛАЙН-ГОЛОСОВАНИЯ NATIONAL GEOGRAPHIC

«Аэрофлот» признан лучшей авиакомпанией России по итогам ежегодного онлайн-голосования National Geographic Traveler Awards 2017, сообщает пресс-служба перевозчика.

В голосовании участвовали читатели National Geographic, проживающие на территории России, оно проходило c 22 мая по 15 октября. В результате 53% участников голосования выбрали «Аэрофлот» в номинации «Лучшая российская авиакомпания».

Ранее «Аэрофлот» уже дважды побеждал в этом голосовании – в 2014 и 2016 годах.

<https://rns.online/transport/aeroflot-pnriznan-luchshei-aviakompaniei-RF-po-itogam-onlain-golosovaniya-National-Geographic-2017-12-01/>

### ТАСС; 2017.12.01; ВЭБ ДО КОНЦА 2017 Г. МОЖЕТ ОДОБРИТЬ КРЕДИТ НА СТРОИТЕЛЬСТВО АЭРОПОРТА САРАТОВА

Госкопорация «Банк развития и внешнеэкономической деятельности» (Внешэкономбанк, ВЭБ) до конца текущего года может одобрить кредит на строительство пассажирского терминала нового аэропорта Саратова. Об этом в эфире телеканала «Россия 24» сообщил глава госкорпорации Сергей Горьков.

«**Минтранс** сейчас строит новую полосу. Мы будем финансировать терминал. Считаем, что это хороший проект, мы сейчас в финальной стадии его рассмотрения. Думаю, что до конца года мы его одобрим», – сказал он, отметив, что аэропорт Саратову необходим, поскольку старая воздушная гавань в силу своего расположения в черте города имеет ряд ограничений.

В настоящее время аэропорт в Саратове располагается в черте города. Им пользуются только два перевозчика – «Саратовские авиалинии» и «Аэрофлот». Возведение нового международного аэропорта осуществляется в районе села Сабуровка в 20 километрах от Саратова на основе государственно-частного партнерства (ГЧП) в рамках программы «Развитие транспортной системы России». Строительство аэропорта – крупнейший инфраструктурный проект области. Общий объем инвестиций в строительство аэропорта составляет более 20 млрд руб.

<http://tass.ru/transport/4775794>

### ИНТЕРФАКС – ДАЛЬНИЙ ВОСТОК; 2017.12.04; СНЯТ РЕЖИМ ЧС, ВВЕДЕННЫЙ В ХАБАРОВСКОМ КРАЕ ПОСЛЕ АВИАКАТАСТРОФЫ С ШЕСТЬЮ ПОГИБШИМИ

Режим чрезвычайной ситуации, введенный ранее в Хабаровском крае после крушения самолета, снят, сообщает Сибирский региональный центр МЧС России.

«В течение суток режим снят (. . .) в связи с ликвидацией последствий авиакатастрофы, произошедшей в аэропорту поселка Нелькан», – говорится в сообщении.

Режим ЧС вводился после произошедшей 15 ноября в Хабаровском крае авиакатастрофы. Самолет L-410 авиакомпании «Хабаровские авиалинии» разбился при заходе на посадку в аэропорту Нелькана в Аяно-Майском районе. В результате крушения погибли шесть человек: два пилота и четыре пассажира, выжила только трехлетняя девочка. С переломом ноги и черепно-мозговой травмой ее госпитализировали. Она проходит лечение в детской клинике Хабаровска.

Специалисты международного авиационного комитета (МАК) установили, что бортовые самописцы самолета содержат информацию о нештатной работе правого двигателя во время посадки.

### РБК; 2017.12.03; АБСОЛЮТ БАНК ПОДАЛ ИСК К «ВИМ-АВИА» НА СУММУ БОЛЕЕ 500 МЛН РУБ.

Абсолют Банк подал иск в 581,5 млн руб. к авиакомпании «ВИМ-Авиа», которая в конце сентября сообщила о прекращении полетов. Заявление было подано 29 ноября, следует из картотеки арбитражных дел.

Иск зарегистрирован Арбитражным судом Санкт-Петербурга и Ленинградской области, но к производству он пока не принят.

Ранее московский арбитражный суд Москвы отказал компании «РНГО» в аресте пяти самолетов Boeing авиакомпании «ВИМ-Авиа» по иску на 3 млрд руб. Также истец требовал арестовать двигатели для самолетов и силовые установки.

Авиакомпания «ВИМ-Авиа» 26 сентября сообщила о прекращении полетов. Через два дня силовики задержали гендиректора компании Александра Кочнева и главного бухгалтера Екатерину Пантелееву по подозрению в мошенничестве.

Авиакомпания «ВИМ-Авиа»

Авиакомпания «ВИМ-Авиа» была создана в октябре 2002 года. Первые рейсы перевозчик осуществлял в основном на азиатском направлении (Вьетнам, Китай, Таиланд). Парк авиакомпании состоит из Boeing 777-300, 777-200, 767-300, 757-200 и Аirbus 319-111, 330-200. По данным ЕГРЮЛ, учредители ООО «ВИМ-Авиа» – Рашид (1%) и Светлана (99%) Мурсекаевы. Также они числятся учредителями признанного в июле 2017 года банкротом ПАО «Инвест Холдинг».

Финансовые показатели

В 2016 году компания показала чистую прибыль 89 млн руб. при выручке 17,174 млрд руб. Стоимость активов по состоянию на 31 декабря 2016 года составила 10,481 млрд руб., а чистый финансовый долг – 7,007 млрд руб. (ГМЦ Росстата).

Объемы перевозок

По данным **Росавиаци**и, в 2016 году компания «ВИМ-Авиа» перевезла 2,076 млн пассажиров, показав прирост по этому показателю на 30% и заняв девятое место в отрасли. В самой компании такой рост связывали с введением в строй новых воздушных судов (четыре Boeing 737-500, два Boeing 767-300, шесть Boeing 777-200 и один Airbus A330-200). С января по август 2017 года количество перевезенных пассажиров продолжило расти по сравнению с аналогичным периодом прошлого года – на 31,4%. Тем не менее компания опустилась на десятое место, пропустив вперед «Северный ветер».

Проблемы авиакомпании

В 2016 году у компании возникли проблемы с осуществлением пассажирских перевозок. «ВИМ-Авиа» допускала массовые многочасовые задержки рейсов. В июле 2016 года **Росавиаци**я предупредила «ВИМ-Авиа» о возможности ограничения сертификата эксплуатанта в связи с массовыми задержками и дала ей неделю на решение всех проблем. Пресс-секретарь перевозчика отмечала, что задержки были связаны с высоким сезоном и попыткой государственного переворота в Турции. На следующий день после вынесения предупреждения в компании заявили о стабилизации ситуации с перевозками и сообщили, что проблемы удалось решить благодаря вводу новых судов.

В 2017 году компания вновь столкнулась с проблемами, когда после задержек в начале июня несколько десятков рейсов было отменено. Представитель **Ространснадзор**а тогда объяснил срыв чартерной программы задержками с ремонтом самолетов. Количество пострадавших из-за проблем «ВИМ-Авиа» в июне 2017 года оценивалось приблизительно в 30 тыс. человек. В итоге доля задержанных рейсов у авиакомпании в этом месяце составила 13,56%. В июле–августе проблемы остались: за июль доля задержанных рейсов составила 13,83%, а в августе – 19,45%. В сентябре авиакомпания задержала более 40% рейсов.​

В январе–сентябре 2017 года управление государственного авиационного надзора и надзора за обеспечением транспортной безопасности по Приволжскому федеральному округу провело в авиакомпании семь проверок, преимущественно по обращению граждан.

<https://www.rbc.ru/rbcfreenews/5a244a5c9a7947762bb8cf50>

### ТАСС; 2017.12.02; МЕЖДУ ГРОЗНЫМ И САНКТ-ПЕТЕРБУРГОМ ОТКРЫЛОСЬ ПРЯМОЕ АВИАСООБЩЕНИЕ

Прямое авиасообщение открылось в субботу между Грозным и Санкт-Петербургом, сообщил ТАСС **министр транспорта** и связи Чечни Рамзан Черхигов.

«2 декабря 2017 года мы дали старт новому рейсу из Грозного. На борту лайнера находились около 30 пассажиров. В результате проведенных по поручению главы Чечни Рамзана Кадырова переговоров **министерства транспорта** и связи Чеченской Республики и руководства авиакомпании UTair достигнута договоренность о начале функционирования регулярного маршрута Грозный-Санкт-Петербург, который будет осуществляться на комфортабельном воздушном судне Boeing-737», – сказал Черхигов.

По словам главы ведомства, на начальном этапе, рейс будет выполняться по субботам. Продолжительность полета – около 3 часов.

«По мере увеличения количества пассажиров, частота перелетов будет увеличена. Уверен, что новый авиарейс сделает наши города еще ближе, будет способствовать увеличению туристического потока в Грозный и Санкт-Петербург, экономическому взаимодействию субъектов», – отметил Черхигов.

В 2017 году также открылись регулярные рейсы Грозный-Стамбул и Грозный-Мюнхен. Кроме того, ранее глава Чечни сообщил, что ведутся переговоры об открытии прямого авиасообщения между Грозным и Джиддой (Саудовская Аравия) на регулярной основе.

<http://tass.ru/ekonomika/4779401>

На ту же тему:

<https://iz.ru/678572/2017-12-03/mezhdu-groznym-i-sankt-peterburgom-otkrylos-priamoe-aviasoobshchenie>

### ТАСС; 2017.12.01; АЭРОПОРТ ПЛАТОВ В РОСТОВЕ-НА-ДОНУ ПОЛУЧИЛ ОТ РОСАВИАЦИИ СЕРТИФИКАТ АВИАБЕЗОПАСНОСТИ

Международный аэропорт Платов в Ростове-на-Дону получил сертификат авиационной безопасности, сообщила в пятницу пресс-служба аэропорта.

«Сегодня **Росавиаци**ей международному аэропорту Платов выдан сертификат авиационной безопасности, подтверждающий соблюдение требований в области организации предполетного и послеполетного досмотра пассажиров, воздушных судов, а также соблюдения мер охраны объектов инфраструктуры», – говорится в сообщении пресс-службы.

Также сообщается, что накануне межведомственная комиссия (МВК) подписала акт о вводе в эксплуатацию воздушного пункта пропуска через государственную границу РФ в аэропорту Платов.

«Акт МВК соответствия в аэропорту Платов пункта пропуска через государственную границу подтверждает полную готовность новой авиагавани к обслуживанию международных пассажирских и грузовых авиаперевозок», – отметили в пресс-службе.

Ранее сообщалось, что аэропорт Платов начнет полноценное обслуживание всех рейсов, включая международные, с 7 декабря 2017 года в 11:00.

Проект создания нового аэропорта реализуется на основе государственно-частного партнерства в рамках подпрограммы «Воздушный транспорт» федеральной целевой программы «Развитие транспортной системы России (2010-2020 годы)» и программы подготовки и проведения чемпионата мира по футболу 2018 года, который пройдет в России. Базовым перевозчиком нового аэроузла станет авиакомпания «Азимут».

<http://tass.ru/ekonomika/4777314>