**05 ДЕКАБРЯ 2017**

|  |
| --- |
| **Публикации** |

***Деятельность Министра транспорта***

### ВЕДОМОСТИ; 2017.12.05; ФОНД ПОДДЕРЖКИ АВИАКОМПАНИЙ МОЖЕТ БЫТЬ СФОРМИРОВАН ЗА СЧЕТ СТРАХОВЩИКОВ

**Минтранс** назвал один из возможных источников финансирования фонда поддержки пассажиров авиакомпаний, испытывающих финансовые трудности. Речь идет о выплатах по обязательному страхованию гражданской ответственности перевозчика. На проработке варианта с использованием средств этого компенсационного фонда настаивал ранее премьер-министр Дмитрий Медведев.

При этом в сообщении **Минтранса**, опубликованном на сайте ведомства, подчеркивается, что «использование средств фонда, формируемого в соответствии с законодательством об обязательном страховании гражданской ответственности перевозчика, является лишь одним из вариантов» создания системы поддержки пассажиров. **Минтранс** отчитался о проведении серии консультаций с участием представителей профильного комитета Госдумы, федеральных ведомств и участников рынка.

Помимо средств страховщиков, премьер также настаивал на рассмотрении варианта использования средств, получаемых «Аэрофлотом» от иностранных перевозчиков за пролет над территорией России. По поручению Медведева, предложения по формированию фонда должны были поступить в правительство до 22 ноября. В сообщении **Минтранса** уточняется, что они были направлены в Белый дом.

Ранее **министр транспорта** Максим **Соколов** заявлял, что для фонду поддержки будет достаточно взноса в размере 2 млрд руб., а формироваться он может постепенно.

<https://www.vedomosti.ru/business/news/2017/12/05/744152-fond-aviakompanii>

На ту же тему:

[https://www.kommersant.ru/doc/3487107?query=**минтранс**](https://www.kommersant.ru/doc/3487107?query=минтранс)

<https://iz.ru/679220/2017-12-05/fond-podderzhki-passazhirov-aviakompanii-sformiruiut-za-schet-strakhovshchikov>

<https://rns.online/transport/Mintrans-napravil-v-pravitelstvo-varianti-formirovaniya-kompensatsionnogo-fonda-aviaperevozchikov-2017-12-04/>

[https://rns.online/transport/FaS-priznala-FGK-i-RZHD-vinovnimi-v-zavishenii-tsen-na-predostavlenie-poluvagonov–2017-12-04/](https://rns.online/transport/FaS-priznala-FGK-i-RZHD-vinovnimi-v-zavishenii-tsen-na-predostavlenie-poluvagonov--2017-12-04/)

<https://rg.ru/2017/12/04/mintrans-rassmotrit-varianty-formirovaniia-kompensacionnogo-aviafonda.html>

<https://vz.ru/news/2017/12/4/898087.html>

***Деятельность руководителей Федеральных агентств***

*Федерального агентства воздушного транспорта*

### РБК; ВАЛЕРИЯ КОМАРОВА; ВАСИЛИЙ МАРИНИН; 2017.12.04; ПРАВИТЕЛЬСТВО ПОРУЧИЛО «АЭРОФЛОТУ» ПРОДЛИТЬ ДОГОВОРЫ С РОСГИДРОМЕТОМ

Правительство поручило «Аэрофлоту» продлить договоры на метеообслуживание с Росгидрометом. Ранее группа перестала закупать у него метеоинформацию, так как теперь ее оплата должна включаться в общие аэронавигационные сборы

Правительство поручило «Аэрофлоту» продлить действие договоров на метеорологическое обслуживание, ранее заключенных со структурами Росгидромета, до 1 января 2018 года. Об этом говорится в телеграмме **Росавиаци**и, отправленной в авиакомпании группы «Аэрофлот» («Аэрофлот», «Россия» и «Победа») в понедельник, 4 декабря. У РБК есть копия телеграммы, ее подлинность подтвердила представитель вице-премьера Аркадия **Дворкович**а, курирующего транспорт.

21 ноября «Аэрофлот» уведомил **Росавиаци**ю о расторжении договора с организациями Росгидромета на предоставление метеорологической информации для осуществления полетов. После вступления в силу 24 марта приказа **Минтранса** №34 от 6 февраля 2017 года плату за метеоинформацию включили в аэронавигационные сборы, которые авиакомпании платят Госкорпорации по организации воздушного движения (ГК по ОрВД). С тех пор именно госкорпорация, а не авиакомпании должна возмещать затраты структурам Росгидромета. Но контракт между ними еще не заключен.

Глава **Росавиаци**и Александр **Нерадько** в телеграмме, разосланной авиакомпаниям в пятницу, 24 ноября, предупредил, что решение «Аэрофлота» «может привести к сбоям в части регулярности осуществления авиакомпанией коммерческих воздушных перевозок, снижению уровня безопасности полетов, а также создаст риски для страхового обеспечения авиаперевозок». Представитель ГК по ОрВД тогда говорил РБК, что все авиакомпании продолжают получать прогнозы. По его словам, при предоставлении аэронавигационного обслуживания непосредственно во время полетов воздушных судов метеоинформация предоставлялась и предоставляется авиадиспетчерами всем пользователям воздушного пространства.

В новой телеграмме от 4 декабря **Росавиаци**я просит «Аэрофлот» ​обеспечить «безусловное исполнение» требований воздушного законодательства по подготовке экипажей к выполнению полетов «в метеорологическом отношении», то есть продлить действие договоров с Росгидрометом. Изменение системы возмещения затрат организациям Росгидромета по предоставлению метеоданных (через ГК по ОрВД) «находится в стадии решения», говорится в документе. Ранее представитель **Дворкович**а говорила РБК, что контракт Росгидромета с ГК по ОрВД должен быть заключен до конца года.

Представители «Аэрофлота» и Госкорпорации по организации воздушного движения отказались от комментариев. В пресс-службе Росгидромета перенаправили вопросы РБК в «Авиаметтелеком» (структура Росгидромета, которая продает информацию о погоде, в том числе авиакомпаниям). В «Авиаметтелекоме» пока не ответили на запрос РБК. В **Росавиаци**и также не ответили на запрос.

29 ноября Росгидромет предупредил, что отказ «Аэрофлота» от закупки метеоинформации может создать риски для пассажиров. «Есть риск для пассажиров. Кто будет потом отвечать, если случится какой-нибудь инцидент или авиационная катастрофа? Скупой платит дважды», – сообщал РБК начальник ситуационного центра Росгидромета Юрий Варакин. По его словам, не закупая прогнозов у структур Росгидромета, «Аэрофлот» может сэкономить 1 млрд руб. в год. Общие затраты на подготовку и предоставление метеорологических данных для всей отрасли Росгидромет ранее оценивал в 5 млрд руб. в год, рассказывал РБК вице-президент Ассоциации эксплуатантов воздушного транспорта Александр Виндермунт.

<https://www.rbc.ru/business/04/12/2017/5a2508c99a79471e6aacf231>

На ту же тему:

<https://www.kommersant.ru/doc/3486861>

### ИНТЕРФАКС; 2017.12.04; РОСАВИАЦИЯ ЗАПЛАТИТ ДО 484 МЛН РУБ. ЗА СТРОИТЕЛЬСТВО ФЕДЕРАЛЬНОЙ ЧАСТИ НОВОГО АЭРОПОРТА САРАТОВА В 2018Г

ФГУП «Администрация гражданских аэропортов (аэродромов)» (структура **Росавиаци**и) объявило конкурс на I очередь строительства объектов федеральной собственности нового аэропорта Саратова, следует из материалов системы «СПАРК-Маркетинг».

Речь идет о строительстве здания базы технического и хозяйственного обслуживания и комплекса аварийно-спасательной станции с учебно-тренировочным полигоном, включая здание станции и обустройство прилегающей территории. Максимальная стоимость контракта оценена в 483,5 млн руб., источником финансирования выступает заказчик. Работы должны быть выполнены до середины декабря 2018 г., говорится в материалах.

В конце октября глава **Росавиаци**и Александр **Нерадько** заявлял, что в 2018 г. на федеральные объекты новой гавани необходимо 1,2 млрд рублей, но для этого потребуется корректировка федерального бюджета на следующий год.

Строительство нового аэропорта под Саратовом (в районе села Сабуровка Саратовского района) с июня 2017 г. ведет холдинг «Аэропорты регионов» (входит в «Ренову» Виктора Вексельберга). Предполагаемое название – «Гагарин», завершение стройки намечено на 2019 год. Стоимость терминальной инфраструктуры оценивается в 7,5 млрд руб., источником финансирования выступают средства «Аэропортов регионов» (2,5 млрд руб.) и, как ожидается, кредит ВЭБа с использованием средств Фонда национального благосостояния (5 млрд руб.).

Действующий аэропорт «Саратов – Центральный» был открыт в 1931 году, находится в черте города, принадлежит АО «Саратовские авиалинии». ВПП длиной 2,2 км позволяет обслуживать только самолеты типа Як-42 и Ан-24. Ожидается, что новый аэропорт позволит расширить маршрутную сеть и создать в регионе транспортно-логистический центр.

*Федерального дорожного агентства*

### ТАСС; 2017.12.04; ФЕДЕРАЛЬНАЯ ПОДДЕРЖКА ДОРОЖНОГО ХОЗЯЙСТВА МАРИЙ ЭЛ В 2018 ГОДУ СОСТАВИТ 716 МЛН РУБЛЕЙ

**Росавтодор** планирует по итогам 2017 года привести в нормативное состояние 80% федеральных трасс в Марий Эл, при этом федеральная поддержка на 2018 год ожидается в объеме более 700 млн рублей, сообщает пресс-служба правительства республики по итогам встречи главы **Росавтодор**а Романа **Старовойт**а и губернатора Марий Эл Александра Евстифеева.

«Объем средств на поддержку дорожного хозяйства Марий Эл из федерального бюджета составит около 716 млн рублей, которые будут направлены на приведение в нормативное состояние федеральных трасс, а также на продолжение строительства новых региональных дорог в сельских поселениях», – сказано в сообщении.

Уточняется, что средства пойдут на обновление покрытия на 19 км федеральных трасс, ремонт 10,7 км дорог, а также на их содержание.

В 2017 году объем финансирования дорожного хозяйства республики из федерального бюджета предусмотрен в размере 1,4 млрд рублей. «По итогам года удастся привести в нормативное состояние 80% федеральных трасс на территории Марий Эл. Улучшение инфраструктуры в этом сезоне позволило на 40% снизить количество аварий на подведомственной **Росавтодор**у сети дорог. При этом число ДТП из-за неблагоприятных дорожных условий уменьшилось более чем на треть», – говорится в сообщении.

Всего в 2017 году на федеральных трассах Марий Эл отремонтированы (в том числе капитально) участки дорог протяженностью 12,7 км, а также два мостовых перехода. В частности, ликвидировано пять очагов аварийности и установлены новые линии искусственного освещения на трассе Р-176 «Вятка».

Сеть автодорог общего пользования в Марий Эл имеет протяженность 4,5 тыс. км, из которых 230 км – трассы федерального значения, 4,27 тыс. км – регионального. По территории региона проходят федеральные трассы Р-176 «Вятка» («Чебоксары – Йошкар-Ола – Киров – Сыктывкар»), Восточный обход г. Йошкар-Ола), А-295 (Йошкар-Ола – Зеленодольск – автодорога М-7 «Волга»), обход г. Волжск.

<http://tass.ru/obschestvo/4783336>

### МЕДИАПОТОК; КОНСТАНТИН ТЕРЕХОВ; 2017.12.04; АВТОДОРОГУ ЙОШКАР-ОЛА – НИЖНИЙ НОВГОРОД МОГУТ ПЕРЕДАТЬ В ФЕДЕРАЛЬНУЮ СОБСТВЕННОСТЬ

Данный вопрос сегодня обсуждался в Москве в ходе рабочей встречи Главы Республики Марий Эл Александра Евстифеева с руководителем **Федерального дорожного агентства** Романом **Старовойт**ом.

Главу региона Александра Евстифеева в поездке сопровождает **министр транспорта** и дорожного хозяйства республики Александр Сальников, который отметил, что это первое совещание, которое дает старт решению вопроса о передаче автодороги Йошкар-Ола – Нижний Новгород в федеральную собственность.

«Только что завершилось обстоятельное заседание в офисе **Росавтодор**а **Федерального дорожного агентства**. Обсуждались три вопроса: реконструкция трех мостов в Республике Марий Эл, вопросы проработки юридической и фактической передачи 182 километров автомобильных дорог из регионального статуса в статус федеральных дорог, и тема строительства объездной дороги пос. Силикатный – тема, которая звучит и существует уже несколько лет. Еще в 2014 году была проведена госэкспертиза, которая подвела черту, согласовав затратную часть по этому проекту, – отметил Александр Евстифеев. – Обсуждались разные аспекты каждого из перечисленных вопросов – экономические, технические, строительные, календарные графики. По существу высказались руководители подразделений **Росавтодор**а. Внимательно была выслушана и Республика Марий Эл. Я говорю о своем докладе, как Главы субъекта. Обстоятельную справку по каждому вопросу дал наш **министр транспорта** и дорожного хозяйства республики Александр Сальников», – подчеркнул Глава Марий Эл.

Александр Евстифеев обозначил, что в течение полугода власти Республики Марий Эл и Нижегородской области соберут необходимый пакет документов, согласно которому будет решаться вопрос передачи республиканской дороги в статус федеральной.

«В дальнейшем нам и Нижегородской области, потому что передаваемая дорога проходит по территории двух субъектов, предстоит большая и длительная работа, так как связана с передачей земельных участков, недвижимости и другими вопросами, которые связаны с процедурой передачи», – добавил Александр Сальников.

Передача трассы, безусловно, улучшит характеристики автомобильной дороги, а также повлияет на развитие инфраструктуры данной дороги. Также на встрече был рассмотрен ряд других вопросов.

«Мы обсуждали вопросы технического обеспечения весового контроля и видеофиксации. Роман Владимирович сообщил, что после завершения этого этапа работ готов посетить Республику Марий Эл, чтобы проконтролировать, что нам в этой части удалось. Для нас это тоже очень важно, потому что это определяет уровень профессиональности подхода республики в важном деле безопасности движения и в деле собираемости финансовых средств в дорожный фонд», – уточнил Глава Марий Эл Александр Евстифеев.

<http://potokmedia.ru/news/31429/>

*Федерального агентства морского и речного транспорта*

### КОММЕРСАНТ; АНАСТАСИЯ ВЕДЕНЕЕВА; АЛЕКСАНДРА ДЖОРДЖЕВИЧ; 2017.12.05; «КАЛАШНИКОВ» ВЫБИЛ ЛЬГОТНЫЙ ЛИЗИНГ

Бюджет даст 1,2 млрд руб. на «Кометы» для Крыма

Как стало известно “Ъ”, 1,2 млрд руб., которые бюджет добавил Объединенной судостроительной корпорации (ОСК) на льготный лизинг, пойдут на строительство новых «Комет» по заказу концерна «Калашников». «Кометы» планируется эксплуатировать в Крыму, их строят на рыбинском «Вымпеле», но производство может быть перенесено на феодосийскую верфь «Море». Ключевым вопросом остается окупаемость перевозок: приходится дотировать строительство «Комет» или билеты на них.

Как рассказал “Ъ” директор департамента судостроения и морской техники Минпромторга Борис Кабаков, 2,4 млрд руб., которые дополнительно выделяет бюджет в уставный капитал ОСК под льготный лизинг, поступят в корпорацию в «ближайшее время» (о выделении средств см. «Ъ-Онлайн» от 5 октября). 1,24 млрд руб. пойдут на пассажирские суда, остальное – на транспортные.

Пассажирские – это три «Кометы» на подводных крыльях, которые строит концерн «Калашников» на рыбинском судостроительном заводе «Вымпел», говорит господин Кабаков. По его словам, с 2018 года в рамках поручения президента по возобновлению азово-черноморских скоростных пассажирских линий опытная «Комета» начнет ходить по маршруту Ялта–Севастополь, маршрут еще двух судов уточняется. В планах «Калашникова» построить еще три «Кометы», чтобы связать Краснодарский край с Крымом.

«Комета» разработана в 1960-х годах, серийно до 1981 года на Феодосийском судостроительном заводе выпущено более 80 судов, часть на экспорт. Проектантом модернизированной «Кометы 120М» стало нижегородское ЦКБ по судам на подводных крыльях имени Алексеева. Длина судна – 32,5 м, ширина – 10,3 м, скорость – 35 узлов, автономность – 8 ч, вместимость – 120 человек. Первая новая «Комета» спущена на воду в этом октябре.

Как рассказал “Ъ” министр промполитики Крыма Андрей Васюта, «какое-то количество судов» будет построено точно, «вся серия зависит от успехов первой “Кометы”, достраивающейся сейчас в Севастополе». «Мы рассчитываем и на транспортную, и туристическую составляющую»,– отметил он. Планируется удлинить маршрут до Феодосии, Керчи и Анапы, возможно, до Сочи, говорит господин Васюта. «Мы заинтересованы в программе, так как судостроительный завод “Море” в Феодосии работает в кооперации с “Вымпелом” (“Море” передают в управление “Калашникову”, см. “Ъ” от 23 ноября.– “Ъ”), и достройка последующих судов, и строительство полностью двух “Комет” планируется уже на феодосийской верфи»,– уточнил чиновник.

В ОСК “Ъ” лишь сообщили, что ждут перечисления денег. В «Калашникове» не стали раскрывать общую стоимость контрактов, но уточнили, что в октябре концерн зарегистрировал оператора – ООО «Морские скоростные пассажирские перевозки». «Маршруты в стадии итоговой проработки»,– сообщили в «Калашникове», добавив, что планируют запустить пять «Комет» в 2018–2020 годы.

В последние годы были попытки реанимировать перевозки по Черному морю. В 2011 году «**Росморпорт**» приобрел два катамарана, в 2014–2015 годах они ходили между Анапой, Ялтой и Феодосией, но в начале сезона 2016 года из-за нерентабельности были отменены. С 2017 года запущен круиз на лайнере «Князь Владимир» между Крымом и Сочи. Заместитель главы **Минтранса** Виктор **Олерский** в интервью “Ъ” 24 ноября «положительно» оценил результат и перспективы его работы, несмотря на «планово отрицательные» финансовые итоги.

По словам Андрея Васюты, «Калашников» – заказчик судов и организует операторов. «Сейчас решается, кто будет участником оператора, возможно, туда войдут регионы – Крым, Севастополь, Краснодарский край, возможно, будет частная компания,– сказал он.– Окончательного решения нет». В регионе рассчитывают на популярность маршрутов, ссылаясь на высокий спрос при СССР. Господин Васюта не сообщил цену билетов: «Мы должны понять, откуда дотировать. Первоначально было понятно, что, когда будет одно судно, надо будет дотировать либо его выпуск, либо билеты».

Источник “Ъ” в отрасли говорит, что стоимость головного судна – 600 млн руб. Компетенций по «Кометам» у «Вымпела» не было, поэтому она и строилась достаточно долго (с 2013 года), отмечает он, и передача заказа на имеющее опыт «Море» выглядит логично. Глава агентства «Infoline-Аналитика» Михаил Бурмистров замечает, что при строительстве первой «Кометы» «Вымпел» столкнулся с девальвацией рубля, резким ростом цен на комплектующие, необходимостью закупки оборудования. В результате, по его словам, и бюджет, и сроки проекта (исходно чуть более 200 млн руб. и около года) были превышены. Эксперт считает, что бюджет трех «Комет» (в среднем чуть более 400 млн руб. на судно) адекватен фактическим расходам на первое судно с учетом оптимизации при постановке в серию.

[https://www.kommersant.ru/doc/3486960 ?query=**минтранс**](https://www.kommersant.ru/doc/3486960?query=минтранс)

***Новости отрасли***

### РИА НОВОСТИ КРЫМ; 2017.12.04; ГЕНПОДРЯДЧИК РАССКАЗАЛ, КОГДА МОСТ СОЕДИНИТ БЕРЕГА КРЫМА И ТАМАНИ

Мост через Керченский пролив соединит берега Крыма и Тамани до конца года. Об этом сообщил заместитель гендиректора по инфраструктурным проектам компании «Стройгазмонтаж» (генподрядчик строительства) Леонид Рыженькин.

По его словам, 15-20 декабря планируется сомкнуть пролетные строения автодорожной части моста с фарватером с Таманского берега. Аналогичные работы ведутся со стороны Керчи – их также намерены завершить в конце месяца.

«Бросим маленькие мостики, и можно будет пройти пешком с Таманского берега на Керченский», – сказал Рыженькин журналистам. Он уточнил, что перемещаться по такому технологическому переходу смогут только строители.

Процесс надвижки пролетных строений длится уже больше года, отметил заместитель гендиректора.

Представитель заказчика строительства Роман Новиков, в свою очередь, сообщил, что строители полностью заасфальтировали почти девять километров покрытия моста. Кроме того, завершено сооружение всех 288 опор автодорожной части. Заказчик – Управление федеральных автомобильных дорог «Тамань» – доволен темпами работ: основные целевые показатели строительства достигнуты.

Мост через Керченский пролив, который соединит Крым и Краснодарский край, будет самым протяженным в России – его длина составит 19 километров. Начало движения автомобилей намечено на декабрь 2018 года, поездов – на декабрь 2019-го.

<https://ria.ru/economy/20171204/1510130093.html>

### ТАСС; 2017.12.04; СТРОИТЕЛЬСТВО КРЫМСКОГО МОСТА ПРОФИНАНСИРОВАНО НА ТРИ ЧЕТВЕРТИ

Строительство Крымского моста, который свяжет полуостров с материковой Россией, по последним данным, профинансировано более чем на 75%, сообщила в понедельник пресс-служба ФКУ «Упрдор «Тамань» (заказчик проекта).

В декабре 2018 года первый автомобиль должен проехать по мосту через Керченский пролив

«С момента подписания государственного контракта в феврале 2015 года строительство профинансировано более чем на 170 млрд рублей (более 75% от суммы контракта)», – говорится в сообщении.

В пресс-службе уточнили, что на данный момент заказчик строительства принял выполненные работы на сумму более 111 млрд рублей. «И гашение аванса, и по факту выполнения строительно-монтажных работ – это 50%», – уточняется в сообщении.

Крымский мост – важнейший инфраструктурный объект, который свяжет Крым с материковой Россией автомобильной и железной дорогой, его протяженность составит 19 км. Автомобильное движение по Крымскому мосту будет запущено в декабре 2018 года, железнодорожное – в 2019 году. Ранее сообщалось, что сейчас общий объем работ по автодорожной части выполнен на 95% и по железнодорожной части – более половины.

<http://tass.ru/ekonomika/4782062>

*Автомобильный и городской транспорт, дорожное хозяйство*

### RNS; 2017.12.04; В ОБЩЕСТВЕННОЙ ПАЛАТЕ ЗАЯВИЛИ О РИСКАХ ДЛЯ БЕЗОПАСНОСТИ ДЕТЕЙ ИЗ-ЗА СТАРЫХ АВТОБУСОВ

Около 30% парка школьных автобусов и 90% туристических автобусов старше 10 лет, и автобусный парк продолжает стареть. Вместе с тем ежегодно растет число аварий с участием автобусов: на 43% с начала 2017 г., в ДТП попали более 4 тыс. автобусов, заявил на круглом столе Общественной палаты РФ первый заместитель председателя по общественному контролю и взаимодействию с общественными советами Артем Кирьянов.

«Особенно тревожно, когда в дорожно-транспортных происшествиях страдают дети. Только за первое полугодие 2017 года на наших дорогах в результате ДТП погибло 278 детей, почти 9 тысяч детей получили ранения. Сейчас эти цифры еще выше. Мы не можем игнорировать тот факт, что рост автобусных ДТП происходит на фоне стремительного старения автобусного парка в России. В 2016 году количество автобусов, имеющих срок эксплуатации более 10 лет составляло около 65% от парка всех автобусов, зарегистрированных в ГИБДД, и парк продолжает стареть», – отметила член Общественной палаты Валентина Цывова.

Она напомнила, что в 2013 году правительство утвердило запрет организованных перевозок детей на автобусах старше 10 лет, но с тех пор каждые полгода вступление в силу этого пункта откладывается.

В России с каждым годом растет количество аварий с участием автобусов. За первые 8 месяцев этого года в таких авариях погибли более 200 человек, что на 42% больше по сравнению с 2016 годом, сообщила Цывова.

<https://rns.online/transport/V-Obschestvennoi-palate-zayavili-o-riskah-dlya-bezopasnosti-detei-iz-za-starih-avtobusov-2017-12-04/>

### ТАСС; 2017.12.04; ВОДИТЕЛИ ЗА ПЕРВЫЙ ГОД РАБОТЫ ПЛАТНОЙ ТРАССЫ ЗСД В ПЕТЕРБУРГЕ ПРОИЗВЕЛИ 80 МЛН ТРАНЗАКЦИЙ

Водители оплатили дорогу более 80 млн раз за первый год полноценной работы единственной внутригородской платной трассы в Санкт-Петербурге Западного скоростного диаметра (ЗСД). Об этом в понедельник сообщила пресс-служба управляющей компании дороги «Магистраль Северной столицы».

«Более 80 млн транзакций зарегистрировано на ЗСД за первый год эксплуатации всей протяженности магистрали. На сегодняшний день 80% всех поездок на ЗСД регистрируются с помощью транспондеров. Сегодня в обороте находятся более 430 тыс. транспондеров ЗСД, более 200 тыс. выдано в период с декабря прошлого года», – сказано в сообщении.

Как пояснили ТАСС в пресс-службе управляющей компании, число транзакций примерно равно количеству поездок, однако точную цифру машин, которые проехали по ЗСД за первый год полноценной работы, уточнить нельзя, так как оплата 20% поездок производится наличными и таких водителей труднее отследить. При этом годовой доход от трассы является коммерческой тайной, добавили в пресс-службе.

Стоимость проезда каждой из пяти тарифных зон трассы составляет 100 рублей при оплате наличными для легковых автомобилей. При этом при оплате транспондером стоимость ниже, зависит от времени суток, а также направления движения – с севера на юг и наоборот. Так, стоимость участка трассы в дневное время может составить 40 рублей.

Западный скоростной диаметр является одной из наиболее востребованных платных магистралей страны, отметили в пресс- службе. Например, как сообщали СМИ со ссылкой на пресс- службу концессионера участка платной трассы М-11 от Москвы до Солнечногорска компании «Северо-Западная концессионная компания» (СЗКК) за два года эксплуатации участка количество транзакций достигло 27,5 миллионов.

О дороге

Западный скоростной диаметр – платная городская автомагистраль, которая связывает северные и южные районы Петербурга в обход исторического центра – была полностью открыта в декабре 2016 года. Бюджет проекта ранее оценивался в 212 млрд рублей, из них 82,9 млрд – средства инвесторов, 54,2 млрд – средства бюджета Петербурга, 50,7 млрд – средства федерального бюджета и 25 млрд рублей – доходы от размещения облигаций.

Реализацией проекта занимается консорциум «Магистраль Северной столицы» (МСС), участниками которого являются «ВТБ Капитал», Газпромбанк, компании Astaldi (Италия) и Ita Inaat (Турция) в качестве подрядчиков строительства, а Mega Yapi Insaat ve Ticaret (Турция) – технического консультанта подрядчиков.

Концессионное соглашение от 2011 года предусматривает, что управлением ЗСД и взиманием платы за проезд в течение 30 лет будет заниматься «Магистраль северной столицы». Согласно договору, власти Санкт-Петербурга гарантируют концессионеру доход от взимания платы на проезд в размере 9,67 млрд рублей в год. Если собранная сумма окажется меньше – власти города выплачивают МСС компенсацию, если больше – МСС выплачивает правительству города 90% разницы.

В 2016 году было выплачено 4,177 млрд рублей, в 2017 году планировалось выделить 4,62 млрд рублей, но после перерасчета сумма выросла на 1 млрд рублей. По соглашению компенсация в 2018 году составляет 4,143 млрд рублей, в 2019 году – 3,669 млрд рублей.

По оценке главы ВТБ Андрея Костина, доходы Санкт- Петербурга от эксплуатации ЗСД составят не менее 360 млрд рублей.

<http://tass.ru/ekonomika/4782193>

### ТАСС; 2017.12.04; В ДАГЕСТАНЕ ЗАВЕРШИЛИ РЕМОНТ ДОРОГИ ТАЛОВКА – КОКТЮБЕЙ С ВЫХОДОМ НА ФЕДЕРАЛЬНОГО ТРАССУ

Реконструкция автодороги Таловка – Коктюбей, которая связывает село Коктюбей и близлежащие агропромышленные предприятия с выходом на федеральную трассу Астрахань – Махачкала, завершена в Дагестане, сообщили в понедельник в Агентстве по дорожному хозяйству республики.

«Реконструкция участка автомобильной дороги почти в пять километров позволяет обеспечить надежную, круглогодичную транспортную связь населенного пункта Коктюбей с внешним миром и способствует дальнейшему повышению уровня и улучшению социальных условий жизни населения села», – говорится в сообщении.

Реконструкция дороги велась по федеральной целевой программе «Устойчивое развитие сельских территорий». Также дорожники завершили капремонт участка автомобильной дороги Магарамкент – Ахты – Рутул. Участок капитального ремонта общей протяженностью 11 километров в составе автодороги республиканского значения обеспечивает транспортную связь населенных пунктов Магарамкентского, Докузпаринского, Ахтынского и Рутульского районов с другими районами, городами и столицей республики с выходом на федеральную автодорогу «Кавказ». Для обеспечения безопасности дорожного движения установлены дорожные знаки, сигнальные столбики, металлическое барьерное ограждение, нанесена горизонтальная дорожная разметка.

«Продолжение капитального ремонта дороги предусмотрено по плану в 2018-2019 годах», – добавили в ведомстве.

По данным Агентства по дорожному хозяйству республики, объемы дорожного строительства в Дагестане в прошлом году превысили общероссийские показатели в 2,5 раза и составили более 70 километров дорог и около 600 метров мостов. В 2016 году, по данным Дагавтодора, ремонтные и строительные работы на местных и республиканских дорогах велись в 33 районах Дагестана. В их ходе построили и реконструировали 76 километров дорог, провели ремонт на 271,8 километра дорог. В 2017 году запланировано построить около 22,3 километра дорог, отремонтировать 135,5 километра и возвести один мост.

<http://tass.ru/severnyy-kavkaz/4783050>

### РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА – СПЕЦВЫПУСК; АННА СКУДАЕВА; 2017.12.05; ПОЕХАЛИ С ВЕТЕРКОМ

Предприниматели починили дороги в городе

В начале ноября власти Костромы отчитались об итогах ремонта улично-дорожной сети. По данным мэрии, в порядок привели дорожное полотно на 16 улицах общей протяженностью 13,4 километра. В комитете городского хозяйства «РГ» рассказали, что это стало первым совместным проектом власти и бизнеса в программе ремонта муниципальных трасс.

Идея привлечь предпринимателей впервые возникла в Костроме больше года назад. В мае 2016 года **минтранс** признал состояние 85 процентов костромских дорог «катастрофическим». Для приведения их в порядок требовалось примерно в 10 раз больше средств, чем 1,7 миллиарда рублей, которые имелись в региональном дорожном фонде. Мэрия организовала общественное обсуждение. По итогам «народного голосования» был составлен список дорог – кандидатов на ремонт в 2017 году. В него в основном вошли участки в центре Костромы, а также улицы, по которым движется общественный транспорт. Тогда же в мэрию обратились несколько бизнесменов. Устав ждать, пока у властей дойдут руки до ремонта улиц вблизи их предприятий, они «скинулись» и отремонтировали одну из улиц в микрорайоне Юбилейный. И поинтересовались, нельзя ли получить какие-нибудь льготы после серьезных затрат.

Чиновники обещали подумать, что город может предложить взамен. В результате появился вариант, который вписался в рамки закона и устроил всех. Предпринимателям предложили компенсировать затраты за счет половины земельного налога. Этот налог муниципалитет выбрал потому, что он полностью зачисляется в бюджет города, не затрагивая интересы области и Федерации, и мэрия по закону имеет право самостоятельно управлять этими средствами. С 1 января 2017 года по решению городской Думы на территории муниципалитета начала действовать налоговая льгота для бизнесменов, участвующих в ремонте городских дорог.

По земельному налогу предоставляется скидка в половину суммы, направленной предприятием в муниципальный дорожный фонд. К примеру, если на ремонт направили 100 тысяч рублей, а размер земельного налога составляет 50 тысяч, то от его уплаты предприятие освобождается на целый год. Если налог меньше половины внесенных денег, то льгота на оставшуюся сумму будет предоставлена и в следующем году, пояснили в мэрии.

- До этого мы несколько лет ремонтировали дорогу у наших предприятий своими силами: щебнем, крошкой, бетонными плитами, – рассказал «РГ» один из предпринимателей – участников проекта. – И все равно люди жаловались, что дорога плохая, «убивает» у машин подвеску, такси нередко отказывались сюда ехать. Мы оплатили по договору пожертвования коммунальному хозяйству примерно по 1,5 миллиона с каждого предприятия. Из них по 750 тысяч вернем благодаря введенной льготе по налогу на землю в течение 3-4 лет. И к тому же получили нормальную асфальтовую дорогу, на которую есть пятилетняя гарантия.

В городе пилотный проект по совместному ремонту дорог намерены продолжить.

<https://rg.ru/2017/12/05/reg-cfo/predprinimateli-pochinili-dorogi-v-gorode.html>

### ТАСС; АЛЕКСЕЙ ПЕТРОВ; 2017.12.04; ДОРОГУ В ОБЪЕЗД КАЗАХСТАНА ПОСТРОЯТ В ОМСКОЙ ОБЛАСТИ К КОНЦУ 2020 ГОДА

Автодорога на трассе между Омском и райцентром Русская Поляна в объезд 8-километрового участка шоссе, проходящего по территории Казахстана, будет построена к концу 2020 года, сообщил в понедельник журналистам замминистра строительства и ЖКХ Омской области Дмитрий Христолюбов. Казахский участок дороги будет закрыт с 2019 года из-за отсутствия на нем пунктов пропуска через государственную границу.

«К 2019 году, конечно, мы не успеем ее [дорогу] сделать, но к концу 2020 года обход территории Казахстана будет работать. Мы надеемся, что они нас подождут эти два года», – сказал Христолюбов.

По его словам, Омская область пыталась проработать с Казахстаном вопрос об обмене земельными участками, что позволило бы не перекрывать прямую дорогу. «Это решалось на федеральном уровне, вопрос не решился, мы вынуждены строить дорогу в обход стоимостью 706 млн рублей», – сказал замминистра.

По его словам, уже разработана проектно-сметная документация, строительство дороги длиной 16 км начнется в следующем году. «На это будет выделено 42 млн рублей. Остальные средства будут выделены в 2019-2020 годах», – сообщил Христолюбов.

Как ранее сообщили ТАСС в пресс-службе Пограничной службы КНБ Казахстана, передвижение граждан и транспортных средств Российской Федерации на казахском участке дороге невозможен из-за отсутствия пунктов пропуска через государственную границу и договоренностей о транзитном проезде.

Длина дороги между Омском и Русской Поляной составляет около 140 км. В случае закрытия казахстанского отрезка дороги жителям райцентра придется ездить в Омск через поселок Нововаршавка, длина маршрута увеличится до 220 км. С введением нового участка в объезд территории Казахстана путь в Омск будет составлять 146 км.

<http://tass.ru/sibir-news/4781966>

*Железнодорожный транспорт*

### КОММЕРСАНТ; НАТАЛЬЯ СКОРЛЫГИНА; 2017.12.05; БАМ БЕЗ НАЦИОНАЛЬНОГО БЛАГОСОСТОЯНИЯ

ОАО РЖД само заплатит за дороги на восток

Как выяснил “Ъ”, ОАО РЖД, не получившее вовремя денег из Фонда национального благосостояния (ФНБ), в 2017 году оплатит модернизацию БАМа и Транссиба из собственных средств. Изменения в паспорт проекта уже находятся в аппарате правительства. Причиной этого стали правила вложения средств ФНБ, указанные в постановлении правительства: они делают невозможным выделение денег фонда на ряд крупных инвестпроектов, включая БАМ. Постановление может быть пересмотрено к весне 2018 года.

Вице-премьер Юрий Трутнев 29 ноября направил Владимиру Путину отчет о финансировании модернизации БАМа и Транссиба (копия письма есть у “Ъ”), обратив внимание на сложности с перечислением на проект средств ФНБ – всего 150 млрд руб., из которых 50 млрд руб. уже освоены. Общая стоимость проекта – 562 млрд руб.

“Ъ” уже писал о проблемах с финансированием проектов из ФНБ после принятия в августе постановления правительства №1008, корректирующего порядок предоставления денег и проверки их целевого использования (см. “Ъ” от 15 ноября). По новым правилам средства должны быть потрачены за пять дней после поступления. У ОАО РЖД возникли и другие проблемы, в частности из-за необходимости обязательства об обратном выкупе привилегированных акций (в обмен на них выдаются деньги ФНБ). Закон запрещает кому бы то ни было, кроме Росимущества, владеть акциями ОАО РЖД.

Как сообщает Юрий Трутнев, для непрерывной реализации проекта по БАМу и Транссибу подготовлены изменения в его паспорт, позволяющие временно направлять на него собственные средства ОАО РЖД с последующим их возмещением за счет средств ФНБ, а также уточняющие график финансирования. Гендиректор ОАО РЖД Олег Белозеров также ранее просил вице-премьера Аркадия **Дворкович**а дать компании возможность расплатиться за работы по БАМу из своих средств. В ОАО РЖД “Ъ” сообщили, что по вопросам ФНБ «находятся в тесном контакте с правительством и встречают понимание», не уточнив объем долга перед подрядчиками. Источник “Ъ”, знакомый с ситуацией, говорит, что «нет ничего, что может повлиять на ход работ».

Один из собеседников “Ъ” утверждает, что изменить постановление №1008 в этом году точно не успеют, а некий компромиссный его вариант ожидается к марту. Другой источник “Ъ” говорит, что изменения в паспорт уже в аппарате правительства и «максимально близки к принятию». Что касается изменений в постановление, то, по его данным, на прошлой неделе вышел доклад Минэкономики, которое в соответствии с поручением Аркадия **Дворкович**а планирует внести коррективы в постановление. «Я думаю, это вопрос одного-трех месяцев»,– предполагает он. В Минэкономики не ответили “Ъ”.

Изменения проекта предполагают возвращение к прежнему графику финансирования из ФНБ – траншами по 50 млрд руб. в 2018 и 2019 годах. В августе Владимир Путин согласился сдвинуть сроки финансирования так, чтобы средства ФНБ поступали в 2017 и 2018 годах. Согласно письму Юрия Трутнева, в 2019 году бюджет должен профинансировать БАМ и Транссиб на 80,8 млрд руб. (проект инвестпрограммы ОАО РЖД предусматривал поступление из бюджета в 2018 году 25,8 млрд руб., в 2019-м – 62,7 млрд руб.). В 2018 году поступления из бюджета на БАМ не предусмотрены, ОАО РЖД неоднократно предупреждало: есть дефицит госфинансирования – 88,5 млрд руб. Из них, говорил в интервью “Ъ” зам**министра транспорта** Алан **Лушников**, 8 млрд руб. удалось покрыть из дополнительных источников, найденных ОАО РЖД.

Как говорит заместитель гендиректора ИПЕМ Владимир Савчук, ОАО РЖД должно расплатиться за уже выполненные работы, а нюанс в том, что проект в любом случае нужно доводить до конца. Если на БАМе и Транссибе останутся узкие места, поясняет он, запланированный объем перевозок не будет достигнут, что повлечет недобор выручки и дефицит финансирования инвестпрограммы, в том числе долгосрочной программы развития ОАО РЖД до 2025 года. С одной стороны, говорит господин Савчук, ОАО РЖД как обладатель высокого инвестрейтинга имеет возможность получать средства под приемлемый процент, с другой стороны, привлекать чрезмерно большие объемы компания не может, так как это повлияет на ковенанты и приведет к удорожанию заемных средств. Вряд ли компания сможет покрыть весь дефицит госфинансирования проекта из заемных средств, резюмирует эксперт.

<https://www.kommersant.ru/doc/3486992>

### КОММЕРСАНТ; НАТАЛЬЯ СКОРЛЫГИНА; 2017.12.04; ФАС НАШЛА ВИНОВАТЫХ В ДОРОГОВИЗНЕ ВАГОНОВ

Служба признала виновными ОАО РЖД и ФГК

ФАС признала ОАО РЖД и ФГК виновной в завышении цен на предоставление вагонов. В течение месяца служба собирается возбудить административное дело по оборотному штрафу. В ОАО РЖД считают: инкриминируемых нарушений ФГК не допускала.

ФАС признала ОАО РЖД и его дочернего оператора ФГК виновными в установлении и поддержании монопольно высокой цены на предоставление полувагонов в период с июля 2016 по март 2017 года. Об этом в понедельник сообщила служба. Как указывается в сообщении, в результате допущенных ответчиками нарушений ставки оперирования выросли с 400–500 руб. до 1,3 тыс. руб. за вагон в сутки.

Предписание будет выдано в течение десяти дней. В понедельник заместитель главы службы Александр Редько сообщил журналистам, что в течение месяца служба возбудит административное дело по оборотному штрафу.

Дело в отношении ОАО РЖД и ФГК было возбуждено еще в ноябре 2016 года по жалобе двух щебеночных карьеров, подозревая оператора в монопольно высокой цене на предоставление полувагонов (см. “Ъ” от 19 ноября 2016 года). Позже к щебеночникам присоединилась генерация (см. “Ъ” от 10 апреля).

В своем сообщении ФАС напоминает о поведенческих условиях, на которых в марте 2016 года ФГК был передан в аренду парк «УВЗ-Логистики»: служба обязала компанию заблаговременно предоставлять в антимонопольное ведомство экономическое обоснование повышения цен на вагоны свыше 7,5%. «Это предписание было грубо нарушено»,– говорится в сообщении: цены повышались без обоснования и невзирая на неоднократные предупреждения службы.

Вместе с тем ОАО РЖД не считает, что действия ФГК содержат в себе инкриминируемые ФАС нарушения законодательства. «ФГК при осуществлении деятельности использовала сформировавшиеся в сегменте предоставления вагонов рыночные механизмы ценообразования»,– подчеркивают в компании. При поступлении решения и предписания ФАС России о выявленных нарушениях антимонопольного законодательства компания предпримет «предусмотренные законом действия», поясняют в ОАО РЖД.

ФАС, со своей стороны, выражает надежду, что «обязательства, принятые руководством ОАО РЖД по снижению цен на услуги по предоставлению вагонов, и кадровые изменения в руководстве сбытовых подразделений» позволят устранить проблемы и не допустить подобных нарушений в будущем. ОАО РЖД, согласовывая условия индексации тарифа на 2018 год, обещало провести работу «по ограничению роста вагонной составляющей, в том числе посредством поведенческих условий ФГК», ФАС же подготовила проект распоряжения правительства, в котором требует масштабного сдерживания операторских ставок по всей отрасли. В нем ОАО РЖД и **Минтрансу** поручается «обеспечить снижение не менее чем на 12% среднегодовых ставок на услуги по предоставлению вагонов в 2018 году по отношению к соответствующим ставкам, сложившимся в 2017 году, в том числе за счет развития электронной торговой площадки по перевозке грузов».

<https://www.kommersant.ru/doc/3487136>

На ту же тему:

<http://tass.ru/ekonomika/4783030>

[https://rns.online/transport/FaS-priznala-FGK-i-RZHD-vinovnimi-v-zavishenii-tsen-na-predostavlenie-poluvagonov–2017-12-04/](https://rns.online/transport/FaS-priznala-FGK-i-RZHD-vinovnimi-v-zavishenii-tsen-na-predostavlenie-poluvagonov--2017-12-04/)

### LENTA.RU; 2017.12.04; ФАС ПОМОЖЕТ ЭЛЕКТРИЧКАМ

Новые методики позволят снять основные противоречия между перевозчиками и регионами

Чиновники антимонопольного ведомства по поручению правительства взялись за проблему недофинансирования электричек. Новые методики расчета тарифов на пригородные железнодорожные перевозки, ставок на аренду и обслуживание электропоездов, разработанные Федеральной антимонопольной службой (ФАС) России, должны существенно облегчить жизнь и перевозчикам, и регионам. Вкупе с новым законопроектом об организации регулярного пассажирского железнодорожного сообщения, недавно внесенным в правительство, это стало значимым вкладом в доработку нормативно-правовой базы, необходимую для стабильного функционирования отрасли и ее устойчивого развития. Подробное обсуждение данной темы состоялось в рамках круглого стола, организованного на этой неделе в Аналитическом центре при правительстве РФ.

Проблемы ППК

Несколько лет назад произошла реструктуризация в сфере организации деятельности пригородного железнодорожного транспорта. ОАО «РЖД» совместно с субъектами РФ создали пригородные пассажирские компании (ППК), которые должны обеспечивать перевозку пассажиров. Особенность ситуации была в том, что регионы должны были взять на себя значительную часть дополнительной финансовой нагрузки. Теперь им при определенной поддержке со стороны федерального бюджета предстояло компенсировать разницу между расходами ППК и поступлениями от продажи билетов, поскольку в условиях сниженных тарифов для населения большинство ППК не выходило на уровень безубыточности.

Вместе с тем регионам, среди которых много дотационных, сложно самостоятельно компенсировать выпадающие доходы ППК, а механизм осуществления трансфертов из федерального бюджета на эти цели пока окончательно не утвержден. Более того, губернаторы периодически отказывались компенсировать выпадающие доходы перевозчиков, ссылаясь на недостаточную прозрачность затрат ППК, дело нередко заканчивалось долгими судебными тяжбами с региональными органами тарифного регулирования.

Очевидно, что перевозчикам в одиночку не под силу справиться с накопившимися проблемами в отрасли, для их решения важна консолидированная позиция органов власти, РЖД, участников рынка. Как показал круглый стол по проблематике пригородного железнодорожного комплекса, сегодня ситуация меняется к лучшему.

В ходе мероприятия советник **министра транспорта** РФ Юрий Елизарьев представил законопроект «Об организации регулярного пассажирского железнодорожного сообщения в Российской Федерации и внесении изменений в отдельные законодательные акты РФ», регулирующий правоотношения между регионами, РЖД и ППК. По словам Юрия Елизарьева, в документе предусмотрен ряд изменений, которые закрепляют и детализируют новую схему пригородного пассажирского комплекса, делают ее более понятной и эффективной, будут способствовать развитию государственно-частного партнерства, привлечению инвестиций, обновлению подвижного состава, повышению конкуренции между перевозчиками.

Свой вклад в обновление нормативно-правовой базы внесла также Федеральная антимонопольная служба, представившая на круглом столе новые методики расчета арендных ставок за услуги РЖД и обоснованных тарифов на перевозки для ППК, которые должны обеспечить прозрачность расчетов и снять противоречия между субъектами РФ, РЖД и пригородными пассажирскими компаниями. Данные методики разрабатывались в соответствии с поручением президента России Владимира Путина, который поставил задачу обеспечить бесперебойное функционирование пригородного железнодорожного транспорта и устойчивое развитие отрасли. По мнению участников мероприятия, методики ФАС позволят добиться значительного прогресса в регулировании пригородных железнодорожных перевозок, сделав этот процесс значительно более эффективным.

По словам замруководителя ФАС Александра Редько, в ходе совместной работы с **Минтрансом** и РЖД удалось найти решение ряду нормативно-правовых коллизий, которые были причиной для разногласий перевозчиков и региональных властей. В частности, методика ограничивает темпы роста тарифа для пассажира и затрат РЖД как владельца инфраструктуры: цена билета, стоимость аренды и эксплуатации поездов может расти не выше уровня инфляции. «Синхронизировано ведение раздельного учета доходов и расходов пригородных компаний в соответствии с методикой **Минтранса** РФ. Определены новые принципы установления прогнозных значений пассажиропотока, которые являются базой для расчета тарифа в пригороде. Риски несоответствия фактического пассажирооборота с прогнозными показателями раньше лежали на пригородной компании, теперь они логично разделены с профильными органами власти в регионах», – сообщил Редько в ответе на запрос «Ленты.ру». Кроме того, по его словам, документ создает механизм разрешения спорных ситуаций: если у регионов и пассажирской компании возникают разногласия, к их разрешению подключается федеральное **министерство транспорта** в лице регионального отделения **Росжелдор**а.

Посчитают по-новому

Первая методика ФАС позволяет отдельно посчитать ставки на каждую из предоставляемых РЖД услуг: аренду, управление и эксплуатацию, обслуживание и ремонт подвижного состава. Согласно документу, срок аренды поездов фиксированный – один год. В этот период размер платежей РЖД не должен меняться и не зависит от интенсивности эксплуатации подвижного состава. Раньше размер аренды был привязан к количеству вагоно-километров для конкретного поезда.

В структуру арендной платы можно включить амортизацию, налог на имущество, лизинговые платежи (если они есть). Ни отчисления в инвестиционный фонд, ни прибыль владельца в тарифе не предусматриваются. Также исключены из него управленческие расходы руководства филиалов РЖД на взаимодействие с ППК, которые ранее включались в комплексный тариф.

Как подчеркнул на круглом столе советник руководителя Федеральной антимонопольной службы России Павел Шпилевой, «в целом методика позволяет рассчитать себестоимость по каждой линии электричек, в каждом регионе и по каждой ППК, что, в свою очередь, приведет к унификации ставок, формированию более понятной, прозрачной и справедливой системы». По мнению эксперта, применение методики также «будет способствовать повышению уровня инвестиций в обновление подвижного состава».

Еще один важный момент состоит в том, что ПКК теперь не смогут выставить счет субъекту РФ за электрички, которые не ходят по его территории или идут «транзитом». Учитывается интенсивность движения по территории конкретного субъекта, если маршрут электрички проходит через несколько регионов.

Аналогичная детализация присутствует в части платы за ремонт подвижного состава в депо. Каждый регион будет рассчитываться только за ремонт электричек, которые эксплуатируются на его территории, а РЖД обяжут опубликовать график ремонтов. Кроме того, ФАС подготовила в качестве ориентира единые для всей страны (за рядом исключений) целевые уровни ставок на 2018 год.

Вторая методика ФАС касается расчета тарифов на проезд в электричках. Высчитывается он просто: делением затрат перевозчика на величину ожидаемого пассажиропотока. У региональных властей в данном случае есть два варианта действий: утвердить предложенный тариф, тем самым переложив все затраты на пассажиров, или оплатить часть затрат из регионального бюджета и снизить стоимость билетов на электрички. Снизить затраты без денежных вливаний можно, оптимизировав маршрут (остановки на каких-то станциях могут быть не нужны) или сократив инвестпрограмму. Обоснованные затраты перевозчика, помимо инвестиционной программы, включают 1 процент рентабельности. При расчете тарифа учитывается успешность выполнения инвестпрограммы: если она не реализуется, то размер обоснованных расходов может быть сокращен. В документе также зафиксировано, что региону придется заплатить за взятые в лизинг электрички, если они эксплуатируются на его территории. Такое же правило действует для подвижного состава повышенной комфортности. Там, где пригородным перевозчиком выступают сами РЖД, будет действовать особый порядок расчетов.

В целом методика предлагает общую конструкцию, и РЖД теоретически могут предъявить ППК и регионам любые цифры трат, лишь бы они были обоснованы. Очевидно и то, что условия для развития пригородного сообщения будут отличаться в зависимости от пассажиропотока и финансовых возможностей региональной казны.

Гендиректор Infranews Алексей Безбородов, комментируя новую методику ФАС, отметил, что она будет очень полезна для убыточных региональных компаний, остро нуждающихся в субсидиях. «Методика нужна прежде всего бедным региональным перевозчикам, для большинства которых в настоящее время стоимость аренды электричек просто неподъемна. К примеру, для крупных ППК, типа Свердловской, арендные платежи исчисляются миллиардами рублей ежегодно», – пояснил он. По мнению Безбородова, вопрос с электричками по большому счету упирается даже не в методику формирования тарифа, а в межбюджетные отношения и готовность регионов брать на себя социальную нагрузку.

На этом фоне выделяется Центральная пригородная пассажирская компания (Центральная ППК), у которой очень высока доля современного подвижного состава, причем большая часть – собственные поезда. Более того, это единственный перевозчик в стране, который системно наращивает собственный парк подвижного состава. Эксперт Института экономики транспорта и транспортной политики Высшей школы экономики Руслан Лисневский подчеркнул, что «важнейшим условием реализации инвестпрограммы по обновлению подвижного состава является наличие у Центральной ППК долгосрочных договоров с правительствами Москвы, Московской и Рязанской областей». В рамках сотрудничества с Москвой и РЖД компания продвинулась еще дальше: на полигоне Центральной ППК в ноябре стартовал крупномасштабный железнодорожный проект – «Московские центральные диаметры», который предусматривает ввод до 17 сквозных маршрутов. На этих железнодорожных линиях будет организовано тактовое движение с равными интервалами курсирования и гарантированной скоростью следования. По сути, речь идет о принципиально новом качестве сервиса для пассажиров.

В целом, как отметил на круглом столе советник **министра транспорта** РФ Юрий Елизарьев, «внедрение новой методики ФАС, наряду с активным применением Комплексных планов транспортного обслуживания (КПТО) населения, является фундаментом для выработки консолидированной позиции и достижения эффективных договоренностей между всеми участниками процесса организации пригородных железнодорожных перевозок». Другое важнейшее условие устойчивой работы пригородного пассажирского комплекса, благодаря усилиям правительства и РЖД, было выполнено: до 2030 года ППК будет предоставляться скидка в размере 99 процентов к инфраструктурному тарифу, а также обнуление НДС. В итоге объем ежегодной господдержки пригородного железнодорожного транспорта достиг 45 милиардов рублей.

Внедрение новой методики ФАС, считают эксперты, станет значительным шагом в направлении конструктивного урегулирования имеющихся проблем и перехода отрасли к стадии стабильного развития. Принципиально важно, чтобы все принимаемые меры, включая использование механизмов долгосрочного планирования, разработку согласованных с **Министерством транспорта** долгосрочных и тщательно продуманных КПТО, выделение субсидий и другие меры работали в едином комплексе для реализации общих стратегических задач.

После тщательного изучения итогов круглого стола, основных положений докладов и выступлений участников Аналитический центр направит в Правительство РФ предложения по дальнейшему совершенствованию работы сферы пригородных железнодорожных перевозок.

<https://lenta.ru/articles/2017/12/04/prigorod/>

### GUDOK.RU; АННА БУЛАЕВА; 2017.12.04; МИНТРАНС РФ УТВЕРДИЛ ТЕХНИЧЕСКИЕ УСЛОВИЯ КОНТРЕЙЛЕРНЫХ ПЕРЕВОЗОК

Речь идет о перевозке на контрейлерных платформах автомобилей, автопоездов и полуприцепов

**Минтранс** РФ утвердил Технические условия размещения и крепления груза при контрейлерных перевозках, проект по реализации которых осуществляет АО «Федеральная грузовая компания» (АО «ФГК») совместно с ОАО «Российские железные дороги» (ОАО «РЖД»), сообщила пресс-служба компании.

Речь идет о перевозке на контрейлерных платформах автомобилей, автопоездов, полуприцепов, съемных автомобильных кузовов по наиболее востребованным автомобилистами массовым направлениям.

Как пояснил первый заместитель гендиректора АО «ФГК» Виктор Воронович, утверждение технических условий дает компании возможность осуществлять регулярное контрейлерное сообщение с использованием более низких платформ с высотой пола 1,1 тыс. мм. Принятие данного габарита позволяет избежать применения повышающих коэффициентов к тарифу, что делает контрейлерные перевозки более привлекательными, а также упрощает технологию их реализации.

«Совместно с ЦФТО ОАО «РЖД» мы сделали еще один шаг к началу реализации контрейлерных перевозок, что позволит предоставить автомобилистам инновационную для них сервисную услугу и привлечь на железную дорогу дополнительные объемы перевозок», – заявил Воронович.

Как ранее сообщал Gudok.ru, в ноябре 2016 года АО «ФГК» и ЦФТО ОАО «РЖД» осуществили пилотную перевозку автопоезда на контрейлерной платформе модели 13-9961 по маршруту Москва – Новосибирск – Москва. К регулярным опытным перевозкам АО «ФГК» планирует приступить осенью 2018 года с постепенным наращиванием количества отправок.

По прогнозам АО «ФГК», к 2019-2020 годам перевозки на контрейлерных платформах могут достигнуть 10-12 тыс. вагоноотправок в месяц.

АО «Федеральная грузовая компания» (дочернее общество ОАО «Российские железные дороги») является одним из крупнейших грузовых железнодорожных операторов в России. Основной вид деятельности компании – предоставление подвижного состава под перевозки, а также оказание транспортно-экспедиционных услуг.

На всем полигоне российских железных дорог работают 7 филиалов и 9 агентств транспортного обслуживания «ФГК». Открыты представительства в Москве, на Украине и в Казахстане.

Вагонный парк в оперировании АО «ФГК» по состоянию на 3 декабря насчитывает 136,3 тыс. единиц подвижного состава.

100% минус 1 акция АО «ФГК» принадлежат ОАО «Российские железные дороги».

<http://www.gudok.ru/news/?ID=1395249>

На ту же тему:

<http://tass.ru/transport/4782697>

### ИНТЕРФАКС-МОСКВА; 2017.12.04; ПАРК ПРИГОРОДНЫХ ЭЛЕКТРИЧЕК В МОСКОВСКОМ РЕГИОНЕ ЗА 15 ЛЕТ ОБНОВИТСЯ НА 70%

Центральная пригородная пассажирская компания (ЦППК) планирует в течение 15 лет обновить 70% парка пригородных электропоездов в московском регионе.

«Ежегодно закупаются десятки новых машин. Так, за 2017 год введено в эксплуатацию 26 электропоездов, в том числе два поезда «Иволга» на Киевском направлении. В 2018 году ЦППК планирует приобрести 26 электропоездов, в то время как 22 будут списаны. Всего в ближайшие три года будет закуплено 103 поезда, что позволит значительно повысить уровень обслуживания пассажиров», – сообщили «Интерфаксу» в пресс-службе компании в понедельник.

Помимо этого, ЦППК планирует закупить сверх существующей программы новый подвижной состав для проекта Московские центральные диаметры (МЦД): в декабре 2017 года будет объявлен конкурс на закупку 23 электропоездов, а весной 2018 года – конкурс еще на 27 новых машин.

«Центральная ППК реализует масштабную программу по обновлению электропоездов с 2013 года: доля собственных новых поездов компании уже составляет 20% от общего парка подвижного состава на территории Москвы и области. На сегодняшний день в собственном парке Центральной ППК более 80 поездов, которые отвечают всем критериям по безопасности перевозок, уровню комфорта пассажиров и требованиям технического регламента Таможенного союза. Электропоезда оборудованы системой климат-контроля с кондиционированием воздуха и экологически чистыми туалетными комплексами», – рассказали в пресс-службе.

Кроме того, на новых поездах устанавливается система креш-модулей, повышающая безопасность движения, беззазорные сцепные устройства между вагонами, которые обеспечивают плавность движения при разгонах и торможениях, прислонно-сдвижные двери и новые межтамбурные переходы, повышающие звукоизоляцию и обеспечивающие дополнительную герметичность состава и иные технологические решения.

На ту ж тему:

<http://tass.ru/moskva/4781196>

### ИНТЕРФАКС; 2017.12.04; РЖД К 2018Г ВВЕДУТ В ЭКСПЛУАТАЦИЮ ТОННЕЛЬ В КУЗБАССЕ ЗА 7,5 МЛРД РУБЛЕЙ

ОАО «РЖД» до конца года введет в эксплуатацию тоннель на участке Артышта-Томусинская в Кемеровской области, сообщил замначальника Западно-Сибирской железной дороги (ЗСЖД, филиал РЖД) Евгений Вейде журналистам в понедельник.

«Проект завершен. В ближайшее время он будет запущен, пока (находится – ИФ) в опытной эксплуатации», – сказал Е.Вейде.

Точной даты ввода тоннеля в эксплуатацию он не назвал, отметив, что «до конца года» состоится его открытие.

Ранее сообщалось, что РЖД в ноябре 2017 года планировали завершить строительство тоннеля на участке Артышта-Томусинская в Кемеровской области. Общая стоимость проекта – 7,5 млрд рублей.

Ранее замгубернатора Кемеровской области Екатерина Кутылкина отмечала, что «с открытием движения поездов по новому тоннелю будет отменено действующее в настоящее время ограничение скорости движения поездов 40 км/ч».

«Поезда по этому (Артышта-Междуреченск – ИФ) участку будут следовать со скоростью до 100 км в час, что позволит значительно сократить время следования поездов и повысить пропускную способность этой железнодорожной линии», – говорила Е.Кутылкина.

### ТАСС; 2017.12.04; РЖД: РЕКОНСТРУКЦИЯ Ж/Д ПУТЕЙ В АДЫГЕЕ ПОЗВОЛИТ УДВОИТЬ СКОРОСТНОЙ РЕЖИМ

Скоростной режим электропоездов на ведущей в горную часть Адыгеи железной дороге после реконструкции увеличится приблизительно вдвое, сообщили в понедельник в компании «РЖД», проводящей реконструкцию.

«Скоростной режим электропоездов после реконструкции увеличится до 60 км/ч, сейчас состояние железнодорожных путей позволяет движение со скоростью всего от 25 до 40 км/ч. В последний раз ремонт такого масштаба проводился более 20 лет назад», – сказали в компании.

На первом этапе реконструкции начаты работы на участке от Пушкинского переезда в столице Адыгеи до поселка Цветочный Майкопского района. Запланирован комплексный ремонт – от обустройства водоотводных каналов до замены рельсов и деревянных шпал на железобетонные. В связи с масштабами работ реконструкцию первого участка – до поселка Цветочного – завершат до конца 2018 года. Второй этап предусматривает ремонт железнодорожных путей до горного поселка Каменномостский Майкопского района, уточнил представитель компании.

Власти республики обозначали необходимость организации по существующей железнодорожной ветке пассажирского сообщения между регионами Юга России на расширенном заседании комитета по экономической политике в рамках Дней Адыгеи в Совета Федерации. В частности, звучало предложение об организации пассажирского сообщения между Адыгеей, Ростовом-на-Дону и Сочи и запуске туристических поездов выходного дня. Инициативу руководства республики поддержал руководитель Федерального агентства по туризму Олег Сафонов. На сегодняшний день в Адыгее отсутствует прямое авиа- и железнодорожное сообщение с крупными городскими и транспортными узлами страны.

<http://tass.ru/transport/4782543>

### ТАСС; 2017.12.04; ПОГРУЗКА НА ДАЛЬНЕВОСТОЧНОЙ ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГЕ В ЯНВАРЕ-НОЯБРЕ 2017 Г. ВЫРОСЛА НА 3,4%

Погрузка на сети Дальневосточной железной дороги (ДВЖД, филиал ОАО ««РЖД») в январе-ноябре 2017 года составила 44,6 млн тонн, что на 3,4% превышает показатель аналогичного периода прошлого года, сообщает служба корпоративных коммуникаций магистрали.

\*\*\*

Грузооборот с начала 2017 года составил 184 млрд тарифных тонно-км, что на 5,3% больше показателя прошлого года. Грузооборот с учетом пробега вагонов в порожнем состоянии за это же время увеличился на 5% и составил 240 млрд тонно-км.

В ноябре 2017 года погрузка на ДВЖД выросла на 14%, до 4,2 млн тонн. Грузооборот увеличился по сравнению с аналогичным периодом прошлого года на 1,2% и составил 16,7 млрд тарифных тонно-км. Грузооборот с учетом пробега вагонов в порожнем состоянии вырос на 0,4%, до 21,9 млрд тонно-км.

<http://tass.ru/transport/4781708>

### ТАСС; 2017.12.04; ТКАЧЕВ: МИНСЕЛЬХОЗ ПОДДЕРЖИТ ВСЕ ПРЕДЛОЖЕНИЯ ПО УСКОРЕНИЮ ПОДАЧИ ВАГОНОВ ДЛЯ ЗЕРНА

Все предложения по ускорению подачи вагонов для перевозки зерновых в этом году смогут найти поддержку в Министерстве сельского хозяйства РФ, сообщил в понедельник на совещании в Ингушетии министр Александр Ткачев.

Ранее сообщалось, что российские аграрии в 2017 году получили рекордный урожай – 140 млн тонн зерновых (бункерный вес; итоговый чистый вес зерна пока не озвучивался). При этом в регионах, например, в Ставропольском крае, отмечали нехватку вагонов для перевозки зерновых грузов и перегруженность портов. Эксперты указывали, что причина происходящего не в малом числе вагонов, а в слишком большом сроке их оборачиваемости.

«Мы будем поддерживать все предложения, которые будут прямо или косвенно влиять на скорость подачи вагонов. Нам нужно создавать грузовые экспортные составы, которые будут способствовать большому вывозу зерна на экспорт прежде всего, нам нужна скорость движения. Те меры, которые существуют сегодня в правительстве [обнуление железнодорожного тарифа] сделают возможным не только перевозку зерна с южных территорий, но и из Центра, Урала, Сибири», – сказал Ткачев.

Он уточнил, что разрешение сложившейся ситуации с транспортировкой урожая будет способствовать установлению «справедливой цены на зерно».

Министр также отметил, что в прошлые годы российские аграрии отправляли на экспорт небольшое количество зерновых. «Сейчас нужно строить новую инфраструктуру, новые перевалочные мощности, и мы это делаем. Надо думать о более высоком экспорте и по объему, и по качеству, и так далее», – добавил он.

<http://tass.ru/transport/4781848>

*Морской транспорт*

### ТАСС; 2017.12.04; ВЛАСТИ КАРЕЛИИ ПРЕДЛОЖИЛИ ПОСТРОИТЬ ГЛУБОКОВОДНЫЙ МОРСКОЙ ПОРТ НА БЕЛОМ МОРЕ

Власти Карелии предложили начать строительство на Белом море глубоководного порта мощностью до 15 млн тонн грузов в год. Об этом в понедельник сообщил глава республики Артур Парфенчиков на пленарном заседании форума «Арктика: настоящее и будущее», который проходит в Санкт-Петербурге.

«По территории арктической зоны в Карелии проходят серьезные транспортные узлы – Октябрьская железная дорога, федеральная автомобильная трасса «Кола». Территория Беломорско-Балтийского канала также попадает в Арктическую зону, а это выход в Волго-Балтийский регион. И в этой связи мы хотели бы предложить создание глубоководного морского порта в городе Беломорск с постепенным наращиванием объемов грузов до 15 млн тонн в год», – сказал Артур Парфенчиков.

Идея создания глубоководного порта на Белом море, по его словам, властям представляется перспективной, так как он будет иметь удобную логистику.

Седьмой Международный форум «Арктика: настоящее и будущее» проходит в Санкт-Петербурге с 4 по 6 декабря. В этом году основными темами форума станут развитие в Арктике опорных зон, а также социально-экономическое развитие полярных территорий. Организатором форума выступает межрегиональная общественная организация «Ассоциация полярников».

<http://tass.ru/ekonomika/4781472>

### ИНТЕРФАКС – ДАЛЬНИЙ ВОСТОК; 2017.12.05; СУД В ПРИМОРСКОЙ НАХОДКЕ ОБЯЗАЛ СТИВИДОРА «МАЛЫЙ ПОРТ» СОКРАТИТЬ ВЫБРОСЫ УГОЛЬНОЙ ПЫЛИ

Находкинский городской суд обязал ООО «Стивидорная компания «Малый порт» прекратить засорять городские территории угольной пылью.

Как сообщает Находкинская транспортная прокуратура, которая и стала инициатором обращения в суд, в деятельности ООО были выявлены нарушения природоохранного законодательства.

«Предприятие, осуществляющее в морском порту производственную деятельность по перевалке угля, не проводит мероприятия по пылеподавлению. План природоохранных мероприятий обществом не выполняется, в проекте предельно допустимых выбросов вредных веществ в атмосферный воздух учтены не все источники загрязнения», – отмечает надзорное ведомство.

В итоге суд обязал «Малый порт» наладить работу по улавливанию пыли, сократить или вообще исключить ее выброс в атмосферу. На это компании предоставлено четыре месяца.

В конце октября аналогичное судебное решение было принято в отношении другого угольного стивидора Находки – АО «Терминал Астафьева». Предприятие с претензиями не согласилось и заявило о готовности обжаловать их.

Перевалкой угля в Находке в настоящее время занимаются свыше десятка стивидорных компаний, больше половины из них – непосредственно в городской черте. В отношении нескольких стивидоров Тихоокеанское морское управление Росприроднадзора возбуждало административные расследования.

Как сообщалось, проблема загрязнения Находки угольной пылью обсуждалась в июне во время прямой линии с главой государства.

Этому предшествовал целый ряд массовых протестов горожан. Они неоднократно выходили на митинги с жалобами на угольную пыль. Люди требовали запретить перевалку угля в портах, которые непосредственно примыкают к жилым массивам.

30 ноября прокурор Приморья Сергей Бессчасный на форуме с участием представителей Амурской бассейновой природоохранной прокуратуры заявил, что штрафные санкции, применяемые к угольным стивидорам, не приносят желаемого результата из-за их незначительности.

Одна из главных проблем в этом вопросе, по его мнению, – отсутствие в федеральном классификационном каталоге отходов утвержденного приказом Росприроднадзора понятия угольной пыли, как производственного отхода при перевалке этого топлива. А также отсутствие предельно допустимых концентраций непосредственно для угольной пыли. Для оценки уровня загрязненности в этом случае используются нормативы, которые были разработаны для другого вещества – пыли неорганической. Такая ситуация, по мнению прокурора, не дает возможность объективно оценить уровень загрязненности при перевалке и хранения угля в портах.

Решением проблемы экологии припортовых городов занимаются и в Госдуме. Там идет работа над поправками в законодательство, которые должны ужесточить экологические требования к работе угольных стивидоров.

«Сейчас в Госдуме продолжается работа над изменениями в законодательство, которое должно прекратить бесконтрольную открытую перевалку угля вблизи жилых массивов. И работа эта близится к завершению», – сказал депутат Госдумы от Приморья Виктор Пинский на прошедшей в начале декабря во Владивостоке конференции Приморского регионального отделения «Единой России».

По словам депутата, перспективы принятия этого закона очень хорошие.

«Требования к стивидорам будут сформулированы, несмотря на активное лоббирование их интересов. И эти требования стивидорам придется выполнять. Процесс зарабатывания бизнесом денег на угле в итоге должен приобрести цивилизованный вид. В этом заинтересованы жители целого ряда территорий страны, где уголь добывают, хранят, перегружают и перевозят. Это и Дальний Восток, и Сибирь, и Мурманская область», – подчеркнул В.Пинский.

Он добавил, что разработчики инициативы ранее провели консультации с целым рядом профильных федеральных структур: **Минтрансом**, Минприроды, Роспотребнадзором, Росприроднадзором, природоохранной прокуратурой.

### ИНТЕРФАКС; 2017.12.04; МОРПОРТ «РОСТОВ-НА-ДОНУ» В ЯНВАРЕ-НОЯБРЕ УВЕЛИЧИЛ ПЕРЕВАЛКУ ГРУЗОВ НА 8,5%

Морской порт «Ростов-на-Дону» в январе-ноябре 2017 года нарастил перевалку грузов на 8,5% по сравнению с показателем аналогичного периода 2016 года – почти до 20 млн тонн, сообщил «Интерфаксу» капитан порта Андрей Иовлев.

В том числе, перевалка экспортных грузов выросла на 10,7% и составила 13 млн тонн, импортных – снизилась на 7,9%, до 699,5 тыс. тонн. Обработка транзитных грузов увеличилась на 60,1% – до 6,2 млн тонн.

В структуре экспорта преобладали зерновые грузы навалом – 45,1% (5,9 млн тонн), нефть и нефтепродукты – 23,5% (3,1 млн тонн), уголь и кокс навалом – 16,1% (2,1 млн тонн).

В структуре импортных грузов наибольшая доля пришлась на генеральные грузы – 39,3% (275,1 тыс. тонн) и грузы навалом (кроме зерна) – 29,7% (208 тыс. тонн).

В январе-ноябре порт оформил 13 тыс. 499 судов (рост на 8,6%), в том числе 10 тыс. 561 российских (рост на 10,3%) и 2 тыс. 938 иностранных (рост на 3%).

В настоящее время в порту действуют 17 стивидорных компаний, крупнейшими из которых являются ОАО «Ростовский порт», ООО «Ростовский универсальный порт», ОАО АИК «Астон», ОАО «Новошахтинский завод нефтепродуктов», ГК «Юг Руси».

Порт «Ростов-на-Дону» имеет статус международного, принимает и обрабатывает суда класса «река-море» грузоподъемностью до 5 тыс. тонн, а также иностранные суда со сходными характеристиками и осадкой до 4 метров. В порту находятся 18 механизированных грузовых причалов, на которых одновременно может обрабатываться 16 судов.

*Воздушный транспорт*

### ВЕДОМОСТИ; АЛЕКСАНДР ВОРОБЬЕВ; 2017.12.05; «УЛУЧШАТЬ САМОЛЕТ МОЖНО ДО БЕСКОНЕЧНОСТИ, ВАЖНО НАЙТИ БАЛАНС МЕЖДУ ХАРАКТЕРИСТИКАМИ И ЦЕНОЙ»

Гендиректор ГТЛК Сергей Храмагин рассказывает, когда Sukhoi SuperJet станет конкурентоспособным без льготного лизинга, как компания участвует в разработке Ил-114 и почему будет быстро развиваться гражданское вертолетостроение

В этом году Государственная транспортная лизинговая компания (ГТЛК) стала крупнейшей российской лизинговой компанией, лизинговые «дочки» ведущих госбанков отстают от нее по размерам портфеля на 100 млрд руб. Правда, компания докапитализируется из бюджета, чтобы покупать и поставлять в лизинг на льготных условиях российскую технику. Другие игроки прямой подпитки из бюджета не имеют. В этом как раз суть ГТЛК как правительственного инструмента: поддерживать, жертвуя прибыльностью, те российские программы, которые пока не привлекательны на рыночных условиях, объясняет генеральный директор Сергей Храмагин. При этом компания привлекает с рынка средства инвесторов и должна работать рентабельно, уточняет он. В последние годы ГТЛК делает акцент на продвижение авиатехники, которая сейчас составляет почти половину ее портфеля: в 2015 г. стала закупать российские самолеты SSJ100, в этом году – гражданские вертолеты, она же будет поставлять авиакомпаниям модернизированные региональный Ил-114 и широкофюзеляжный Ил-96. Храмагин рассчитывает, что в скором будущем компания начнет экспортировать отечественные самолеты и вертолеты и за несколько лет удвоит лизинговый портфель.

– По оценке «Эксперт РА», вы – самая крупная в России лизинговая компания. Что позволило стать лидером?

– Мы несколько лет были лидерами по росту лизингового портфеля, теперь заняли 1-е место по размеру. Это лидерство приятное, хотя такой задачи ни наш акционер **Минтранс** РФ, ни мы не ставили. Задача, которую ставят акционер и правительство, – поддерживать российскую промышленность, прежде всего транспортный сектор. Раз вышли на 1-е место, значит, делали это неплохо.

– ГТЛК – единственная из крупнейших лизинговых компаний, которая докапитализируется напрямую из бюджета. Это дает вам конкурентное преимущество?

– Мы элемент государственной программы, и в этом суть того механизма, который ГТЛК реализует с 2009 г.: на бюджетные инвестиции привлечь как можно больше внебюджетных, заемных денег. На каждый бюджетный рубль мы привлекли самостоятельно 5 руб. А чтобы инвесторы доверяли свои средства, они должны быть уверены, что эти деньги вернутся. И бюджетные средства, как я сказал, направляются в сегменты, где еще нет рынка, не интересные другим игрокам. Первая такая программа была реализована в сегменте дорожной техники: бюджетные средства впоследствии были реинвестированы. Выделено было 10 млрд руб., реинвестировано уже 30 млрд руб. Программа завершилась успешно, решив главную задачу: отрасль дорожно-строительной техники зажила своей жизнью, стала рыночной.

– Как будет расти портфель в дальнейшем?

– У нас KPI более сложный: [учитывается] доходность, минимизация просрочек. Качество портфеля очень важно. Если просто гнаться за ростом, то потеряем в качестве. Сейчас мы формируем стратегию развития компании до 2026 г. В базовом сценарии к 2023 г. лизинговый портфель ГТЛК превысит 1 трлн руб., в сценарии опережающего роста этой цифры достигнем на год раньше. Сейчас наш лизинговый портфель – 490 млрд руб. Такая динамика будет возможна при запуске запланированных и пролонгации текущих программ с государственным участием. При этом ожидаем, что в структуре портфеля доли трех видов транспорта будут более сбалансированы. Авиация, водный и железнодорожный транспорт – это наши три кита, но на авиацию сейчас приходится 48% портфеля, 33% – у железнодорожного транспорта, 12% – у водного. Есть еще дорожная техника, автобусы.

– ГТЛК – публичное акционерное общество, выпускает облигации, в том числе евробонды. При этом у вас есть так называемые программы некоммерческого лизинга. Некоммерческая составляющая не смущает инвесторов?

– Мы к выпуску евробондов (первый состоялся осенью 2016 г.) готовились три года. Сделали публичной отчетность, аудировали ее несколько лет. Потом встречались с инвесторами, разъясняли нашу позицию. Благодарен, что с нами всегда ездило руководство **Минтранса**. Понятие «некоммерческий лизинг» – это наш термин, он даже в нормативные документы вошел. Это не значит, что он убыточный. Это те направления, куда пока не идут лизинговые компании на коммерческих условиях, где не сформировался рынок, но которые государство поддерживает. Эти программы все равно доходные, там есть минимальная маржа, деньги не выбрасываются на ветер. Но задачи получить по ним сверхприбыль нет. Поэтому ставки мы делаем в рублях, стараемся устанавливать максимальный срок, минимизировать авансы – сделать в целом условия максимально комфортными. Некоммерческий лизинг составляет не больше 25% нашего портфеля, вокруг идет обычный бизнес. Мы это объясняли инвесторам, они понимают эту историю.

Сделать рыночным SSJ100

– Насколько востребована ваша самая крупная некоммерческая программа – по поставкам самолета SSJ100? Ведь вторую докапитализацию ГТЛК для закупок SSJ100 сократили с 30 млрд до 5 млрд руб.

– Она востребована. Из первого заказа, в 32 самолета, уже поставлены авиакомпаниям 24, к концу года будут поставлены все. Вторую партию, из четырех самолетов, мы поставим в 2018 г. Мы впервые на российском рынке перешли на лизинг в рублях, избавив клиентов от валютных рисков. Нам удалось создать новых крупных эксплуатантов SSJ100. Большая благодарность авиакомпании «Ямал» за то, что в эту программу поверила.

Некоторые авиакомпании вообще состоялись, по сути, только после того, как вошли в нашу программу SSJ100. «Ираэро», например. «Азимут» (в парке только SSJ100. – «Ведомости»), который начал полеты в сентябре, ГТЛК практически помогала создавать: всю их бизнес-модель вместе просчитывали с первого дня, обсуждали маршрутную сеть, торговались по ценам, вместе ходили в **Росавиаци**ю и защищали проект, когда регулятор выдавал им сертификат эксплуатанта.

– Но Минэкономразвития тем не менее настаивало, что докапитализировать ГТЛК для покупки SSJ100 дальше не стоит, что нет достаточного спроса на этот самолет.

– Минэкономразвития – большая организация, там тоже есть различные точки зрения. Да, такие споры были. Но они носят скорее идеологический характер. Эта программа докапитализации не вычеркнута совсем, она обсуждается в правительстве. Ее оценивают позитивно авиакомпании и государство. Если появятся источники в бюджете, программа будет продолжена.

– А сколько еще вы можете получить на SSJ100?

– Глобально мы защитили 30 млрд руб., пока так о них и говорим. Мы 4 млрд руб. уже получили (1 млрд руб. предназначался для закупок и поставок легкого самолета L-410. – «Ведомости») и профинансировали. Еще рассчитываем на 25–26 млрд руб. Все зависит от параметров бюджета. В принципе, наша задача, как и с дорожной техникой, состоит в том, чтобы через какое-то время SSJ100 ушел в рыночные механизмы.

– Когда это может произойти?

– Когда ГТЛК поставит на крыло 100 самолетов, а всего на рынке будет 300 SSJ100. В рамках второй докапитализации мы предусматриваем и экспорт SSJ100. Самолет должен летать везде.

– Ведете переговоры по экспорту?

– Ведем. Прежде всего с авиакомпаниями из СНГ, из азиатского пространства. В частности, с Казахстаном разговариваем. Сейчас особое внимание будем уделять вопросам сервисного обслуживания. Например, мы рассматриваем покупку силовых установок для SSJ100. Также в планах оказание логистических услуг для нужд авиакомпаний, поставка востребованных запасных частей и расходных материалов. Все эти меры позволят увеличить утилизацию флота и поднять имидж SSJ100.

Цена и комфорт

– Какой предусмотрен размер докапитализации для закупок и поставок модернизированного регионального самолета Ил-114, начало поставок которого ожидается в 2021 г.?

– В программу заложено примерно 23 млрд руб. По Ил-114 мы работаем глубоко – не как с SSJ100, который начали покупать в 2015 г., когда самолет уже несколько лет серийно выпускался. Мы участвуем в обсуждении облика самолета, его характеристик. Наши технические специалисты активно работают с КБ и авиакомпаниями, помогают ответить на вопросы, что надо заказчикам, возможно ли это сделать. Уже на этом этапе стараемся контролировать цену самолета, чтобы она не ушла вверх. Ведь самолеты идут в региональную нишу, а она всегда низкомаржинальная. Улучшать самолет можно до бесконечности, важно найти баланс между характеристиками и ценой.

– Сколько будет стоить Ил-114?

– Точной цены пока нет. В ближайшее время мы определимся с несколькими параметрами: ценой самолета, объемом докапитализации ГТЛК, соотношением в программе бюджетных и привлеченных нами с рынка средств.

– Всего планируется выпустить около 100 модернизированных Ил-114, которые будут называться Ил-114-300. Сколько купит ГТЛК?

– Для гражданских целей планируется выпустить порядка 50 Ил-114 (остальное должно купить как транспортный самолет Минобороны. – «Ведомости»), и мы рассчитываем выкупить все эти воздушные суда. Соответствующее соглашение мы подписали с Объединенной авиастроительной корпорацией (ОАК) на авиасалоне МАКС в этом году. Сейчас с ОАК и потенциальными эксплуатантами прорабатываем облик и компоновку самолета. Считаем, что сможем разместить самолет в рынке.

– Какие требования выдвигаете вы и авиакомпании к Ил-114, какие просите технические характеристики?

– Мы прежде всего заинтересованы в контроле стоимости, чтобы цена была рыночная. Отталкиваясь от нее, должны быть обеспечены комфорт пассажиров и конкурентоспособность по операционным характеристикам. Отдельным пунктом стоят надежность и способность летать в условиях Севера. Адекватные требования к комфорту: размещение багажа, удобные кресла, туалет. Люди привыкли к комфорту, они летали на импортных самолетах, пересадить их на табуретки не получится.

– У производителя – ОАК и ее структур получается все эти пожелания выполнить?

– Проект ведет серьезная команда, с опытом работы на внешних рынках. Подход ОАК мне нравится: мы совместно собираем потенциальных эксплуатантов, обсуждаем все вопросы. Понятно, это не будет роскошный бизнес-джет, но сделать удобное кресло – это решаемая задача. Работа с шумом [снижением уровня] – реальная задача. Так же как и эргономичность.

– Какие авиакомпании будут летать на Ил-114?

– Понятно, что это будут не «Аэрофлот», S7 или другие лидеры. Это небольшие региональные перевозчики, которые работают на Ямале, за Полярным кругом, на Дальнем Востоке. В большой части это те же клиенты, которые работают с нами по программе санитарной авиации. Для них Ил-114 по нашей программе с низкой и прогнозируемой рублевой ставкой лизинга – это единственный вариант обновить парк.

Большие самолеты

– По обновленному широкофюзеляжному Ил-96-400М, который начнут выпускать в 2019 г., есть лизингополучатели?

– Надо сказать, что широкофюзеляжный самолет может эксплуатировать не любая авиакомпания. Это должна быть компания с определенной маршрутной сетью, с определенной компетенцией. Потенциальных эксплуатантов интересуют характеристики Ил-96-400М, экономика, которую покажет машина. Многое будет зависеть от того, на каком направлении воздушное судно будет летать, кто будет оператором. Сейчас мы ведем переговоры с несколькими авиакомпаниями, в том числе Royal Flight, выполняющей чартерные пассажирские авиаперевозки для туроператоров Coral Travel и Sunmar. Вообще, есть общая проблема со всеми программами. Чтобы полетели эти истории – с региональным Ил-114, с дальнемагистральным Ил-96, – надо объединить множество усилий. И мы как раз позиционируем ГТЛК как государственную платформу, которая способна объединить возможности бюджетов разных министерств и ведомств, региональных бюджетов. Только объединив все эти возможности и программы, можно сконцентрировать деньги и получить результат.

– Минфин запрещает перекрестное субсидирование?

– Есть такой запрет, и мы по этому поводу с Минфином стратегически спорим. Если с SSJ100 как-то отбиваемся, то программе L-410 и в будущем Ил-114 и Ил-96 этот запрет может повредить. Без одновременного субсидирования по разным постановлениям правительства рушится вся схема доходности авиакомпаний, это грозит серьезными проблемами.

– ГТЛК планировалось докапитализировать на 42 млрд руб. на закупку шести Ил-96. Деньги на это нашлись?

– В бюджетах 2017 и 2018 гг. пока стоят 13,8 млрд руб. – на два самолета.

– Есть ли планы создать программу рублевого лизинга по среднемагистральному МС-21? Это же самая перспективная гражданская программа.

– МС-21 пойдет в коммерческий сектор. И производитель – входящая в ОАК корпорация «Иркут» – уже 175 машин законтрактовал, это несколько первых лет производства, поставки МС-21 авиакомпаниям начнутся в конце 2019 г. Мы готовы будем подключаться, но с 2023–2024 гг. и с нашей лизинговой платформой GTLK Europe (ирландская «дочка» ГТЛК. – «Ведомости»), которую сейчас активно развиваем. В том числе для импорта МС-21. Наши приоритетные задачи сейчас – SSJ100, L-410 и Ил-114.

Вертолеты на гражданке

– ГТЛК в 2017–2018 гг. купит у «Вертолетов России» 60 легких вертолетов в санитарной версии и поставит в регионы в некоммерческий лизинг. Другие планы по вертолетам есть?

– Конечно. Программа санитарной авиации будет реализована. Мы смотрим на рынок, в том числе и на внешний. ГТЛК станет лизинговой платформой с большим парком, где-то будем предлагать подержанные вертолеты, где-то новые. Набор наших возможностей будет выше, техобслуживание станет дешевле. Мы проводили в 2016 г. маркетинговое исследование российского рынка и получили около 120 запросов на «Ансат» и Ми-8. Но нам интересны и тяжелые вертолеты, ждем выхода на рынок Ми-26-Т2.

– Сколько гражданских вертолетов думаете закупать у «Вертолетов России»?

– При хорошем раскладе до 50 машин в год могли бы. Хотя и здесь есть проблема с Минфином и перекрестным субсидированием.

– Сейчас «Вертолеты России» производят 200 плюс-минус вертолетов в год, из них гражданских – меньше 10%. Гражданская составляющая сможет совершить такой прорыв?

– Вариантов нет. Рынок вооружений цикличный, поставки базовым клиентам не могут всегда сохраняться на одном уровне. Руководство холдинга четко понимает, что возможности военного сектора ограничены и надо все больше вкладываться в гражданский рынок. А на гражданском рынке все привыкли получать машину с финансовым продуктом – в лизинг, с опциями, скидками. Нашему гражданскому авиастроению всегда не хватало хорошего финансового продукта и хорошего сервиса. И у нас есть очень серьезный стратегический план с «Вертолетами России» в этом направлении взаимодействовать.

– «Вертолеты России» одним из приоритетов называют развитие своей Вертолетной сервисной компании.

– Вот. А вертолетный парк ГТЛК будет расти, у нас все больше аргументов требовать качественного сервиса. Я не говорю, что есть какое-то противостояние. Это нормальная работа, и «Вертолеты России» в этом отношении, кстати, чуть впереди нашей авиастроительной отрасли. То же самое надо делать «Гражданским самолетам Сухого» [производитель SSJ100], для них это задача номер один.

– В какие страны планируете экспортировать вертолеты?

– Мы пока переговоров не ведем, пока жестко ориентированы на внутренний рынок. Но такую задачу ставим, развиваем GTLK Europe. В целом наши традиционные внешние рынки – это Латинская Америка, Африка, Азия. Там серьезная конкуренция.

– Потенциально велики ли потребности в вертолетах у нефтегазовой отрасли? Хотя нефтяники, кажется, вертолетами себя уже сами обеспечили.

– Сейчас – да. Но через какое-то время мы, возможно, поспорим. Скажем, зачем вам владение непрофильными активами, когда мы вам можем дать гарантированную услугу с понятной ценой и обслуживанием, вплоть до «мокрого» лизинга (с экипажем). Я вас уверяю, нефтегазовые компании деньги считают очень хорошо, поэтому такие богатые. И они с удовольствием сбросят с себя непрофильные активы. Мы за этот рынок еще поборемся.

Покупать только российское

– С 2018 г. госкомпаниям надо будет согласовывать с правительством покупки авиатехники дороже 400 млн руб. и судов дороже 1 млрд руб. Это по бизнесу ГТЛК не ударит? Вы планируете покупать иностранные корабли и самолеты?

– По самолетам планов нет, покупать иностранные суда вообще не видим смысла. Мы работаем в классах «река – море», нефтеналивных, в арктическом классе – у России большие потребности в таких судах. Флот или изношен, или его мало. При этом наши компании – Объединенная судостроительная корпорация, «Роснефть» на заводе «Звезда», «Окская судоверфь» – способны делать уже почти по конкурентным ценам и точно качественный продукт. Поэтому мы уже активно инвестируем в эту отрасль.

Сейчас у нас в портфеле есть иностранные самолеты (около 15%) и суда (около 40%), а весь железнодорожный состав – отечественный.

– Недостатком российских лизинговых компаний считается то, что их бизнес сосредоточен в России, нет географической диверсификации. Поэтому, когда случается кризис, они не могут перейти на растущие рынки.

– Мы к политике рисков относимся очень серьезно. Во-первых, мы серьезно изменили структуру заимствований. У нас есть рублевые бонды, евробонды, кредиты в европейских и китайских банках. Надо так же вести себя и в бизнесе. Надо иметь возможность работать и на китайском рынке, и на африканском, и на рынках Латинской Америки и Европы. Мы работаем на внешних рынках, стоит задача там зарабатывать. Наша стратегическая цель – развить компетенции на международных рынках, научиться предоставлять сервис. Там мы можем конкурировать и планируем это делать – с отечественной техникой, хорошим сервисом и финансовым продуктом. Есть много ниш, где можно устаревший флот заменить на тот же SSJ100.

– Сколько составляет ваш портфель у иностранных лизингополучателей и как планируете его наращивать?

– Эту информацию до утверждения стратегии мы не раскрываем.

– Вы единственная из крупнейших лизинговых компаний, которая избежала серьезных проблем из-за «Трансаэро». Как так получилось?

– «Трансаэро» в какой-то момент не прошла по нашей политике оценки рисков. У нас был с ними небольшой бизнес, четыре самолета в операционном лизинге. Мы их забрали в 2015 г. одними из первых и быстро передали другим лизингополучателям. Какие-то долги за «Трансаэро» остались, но никакого кошмара не было. У ГТЛК очень сильный лизинговый комитет, прозрачная система принятия решений, публичный долг. Нас нельзя заставить делать то, что не подпадает под утвержденные правительством же параметры.

– Кстати, ГТЛК помогала **Минтрансу** разобраться с «ВИМ-авиа»?

– Мы по поручению **Минтранса** оказывали экспертную поддержку по взаимодействию с лизингодателями «ВИМ-авиа». До приостановки операционной деятельности авиакомпании ее парк насчитывал 29 самолетов, из которых 23 были в операционном лизинге. В итоге все самолеты «ВИМ-авиа» вернулись их лизингодателям. Такого безобразия, которое было во времена «Трансаэро», удалось избежать. Думаю, что наши иностранные коллеги высоко оценили слаженные действия **Минтранса** и ГТЛК в этом вопросе.

– На рынке сейчас продается специализирующаяся на лизинге вагонов компания Brunswick. Не думаете ее купить?

– Интересная мысль, надо посмотреть. Наша стратегия предусматривает максимальный баланс между отраслями, чтобы примерно по 30% портфеля держать в авиации, железнодорожном и водном транспорте. И 10% – в дорожно-коммунальной технике, автобусах. Нам надо подтягивать железную дорогу, поэтому для диверсификации бизнеса можно было купить какой-нибудь портфель. Переговоров по Brunswick не вели. Вообще, они первые в России запустили операционный лизинг вагонов, и многие компании пользовались этим инструментом, в том числе и текущие клиенты ГТЛК. Вопрос в том, что в Brunswick инвестировали иностранцы, обязательства у нее в долларах. И после падения рубля эти обязательства сильно выросли.

– Ведете переговоры с РЖД по обновлению парка?

– С РЖД у нас прекрасный контакт. Отношения рабочие, очень профессиональные. Мы участвуем во всех инициативах РЖД – в работе с электричками, активно участвуем в выработке политики по рынку локомотивов, обсуждаем проекты в сфере ГЧП, инфраструктурные проекты. Подписано соглашение о стратегическом партнерстве, наши вагоны есть в Федеральной грузовой компании. В 2016 г. ГТЛК поставила и передала в лизинг Центральной пригородной пассажирской компании (ЦППК) семь электропоездов модели ЭП2Д – это первые в России электропоезда в лизинг. В этом году с ЦППК подписан контракт еще на 13 поездов, все они переданы в лизинг.

– В сентябре ГТЛК разместила на верфи «Звезда», которую строит «Роснефть», заказ на строительство пяти танкеров Aframax, они будут переданы в лизинг структуре «Роснефти». Сделка оценивалась в $1–1,25 млрд. Это крупнейшая для ГТЛК сделка в сегменте судов? Будут ли еще сделки со «Звездой»?

– Да, это крупнейшая для нас сделка в сегменте морских судов как по объему инвестиций, так и по размерности судов. «Звезда» – крупнейшее в России предприятие по строительству гражданских судов, конечно, мы заинтересованы в развитии сотрудничества с ней.

– ГТЛК на 100% принадлежит **Минтрансу**. Нет планов частично приватизировать компанию, хотя бы небольшой пакет, с целью получить оценку рынка? Ваши облигации и евробонды пользуются спросом.

– Это вопрос к нашему акционеру – к правительству. Когда-то мы стояли в прогнозном плане приватизации, сейчас даже там нас нет. Пока государству инструмент в лице ГТЛК удобен, нужен, какого-то смысла его продавать нет.

<https://www.vedomosti.ru/business/characters/2017/12/04/744099-samolet>

### КОММЕРСАНТ; ЕЛИЗАВЕТА КУЗНЕЦОВА; 2017.12.05; САМОЛЕТЫ БУКСУЮТ В ШЕРЕМЕТЬЕВО

Шансов вырваться из них у пассажиров немного

Начало зимы в Москве снова привело к серьезным проблемам с рейсами «Аэрофлота» в Шереметьево. В конце недели и 4 декабря отменены или задержаны до 300 полетов, многие на несколько часов и с пассажирами в самолетах. В 2016 году перевозчик объяснял задержки погодой и «инфраструктурными особенностями» аэропорта, сейчас добавилась «процедура ожидания разрешения диспетчеров на запуск двигателей», в основе которой, по сути, те же ограничения аэродрома Шереметьево. Два других аэропорта Москвы, Внуково и Домодедово, пока работают штатно, а перспектива не застрять в столице в пиковые новогодние дни, отмечают эксперты, будет зависеть от удачи.

«Аэрофлот» сообщил об отмене 30 и задержке еще 35 рейсов из Москвы 4 декабря «в связи с прогнозом неблагоприятных метеоусловий» в Шереметьево. Средняя задержка составила четыре часа, пассажиры отмененных рейсов перевозятся «последующими». Перевозчик оповещает их через центр бронирования и информации, а прибывших на регистрацию обещает обеспечить «всем необходимым в соответствии с Федеральными авиационными правилами и стандартами «Аэрофлота».

Проблемы с рейсами «Аэрофлота» начались вечером 4 декабря. Тогда, с одной стороны, в Москве завершилась церемония жеребьевки чемпионата мира по футболу 2018, на которую в столицу прибыли десятки ключевых функционеров мирового спорта и звезд футбола, а с другой – Гидрометцентр объявил в регионе желтый уровень опасности (выпало до 20% месячной нормы осадков). По данным ТАСС, Шереметьево обслуживало всего 20 взлетов-посадок в час вместо стандартных 45. Но в других аэропортах проблем не было. По данным ФГУП «Госкорпорация по организации воздушного движения» (ГК по ОрВД), с вечера 1 декабря и до утра 2 декабря в Шереметьево задержаны на два и более часов 50 рейсов, а в Домодедово и Внуково – по одному рейсу. Шесть рейсов в Домодедово ушли на запасные аэродромы.

По данным «Аэрофлота», 1 декабря были задержаны около 40 рейсов, 2 декабря – 58 рейсов и 20 отменены. В целом за выходные задержаны более 200 рейсов. Вечером 1 декабря в соцсетях пассажиры сообщали о многочасовых задержках, при которых их не выпускали из самолетов. Экс-глава «РИА Новости» Светлана Миронюк писала, что провела в самолете «в ожидании очереди на взлет» на Берлин более семи часов и экипаж отказывался вернуть пассажиров в терминал. По ее мнению, задержки рейсов вечером и ночью в Шереметьево «были вызваны сбоем работы наземных служб, и в том числе закрытием неба для вылета частных и федеральных бортов после церемонии жеребьевки». Сходные версии выдвигали и другие пассажиры, объясняя отказ выпустить их в терминал нежеланием «Аэрофлота» тратить деньги на бесплатное питание (через четыре часа задержки по закону) и размещение в гостинице (через шесть часов задержки ночью).

В «Аэрофлоте» поясняют, что командиры воздушных судов «постоянно ожидали от диспетчеров Шереметьево разрешения на буксировку со стоянки, запуск двигателей, руление». Аэропорт, по мнению «Аэрофлота», «зависел от загруженности воздушного движения – разрешение на запуск могли дать в любую минуту или через час, поэтому пассажиров не высаживали». На борту, отмечают в компании, предоставляли напитки, но разогревать питание было нельзя. В Шереметьево подчеркнули, что самолеты вылетали «в установленном порядке без приоритетов для участников жеребьевки», а аэродромная служба аэропорта «одна из наиболее эффективных в РФ». По версии Шереметьево, там не могли дать точную информацию о вылете рейса, так как действовали «в сложнейших метеоусловиях по фактической погоде и в рамках ограничений пропускной способности по вылету, которые на три часа ввело ФГУП по ОрВД».

В ГК по ОрВД утверждают, что работали исходя «из конкретной воздушной обстановки, состояния взлетно-посадочных полос». Источник “Ъ”, близкий к ситуации, уточнил, что ВПП в Шереметьево очищались по очереди, на подлете было много самолетов, которых диспетчеры сажали на работающую полосу, а суда в воздухе «имеют приоритет, поскольку у них ограниченный остаток топлива». В корпорации отмечают, что Шереметьево – «самый загруженный аэропорт РФ, и серьезное ухудшение метеоусловий в любом случае приводит к сдвигам в расписании». За десять месяцев пассажиропоток Шереметьево вырос на 18,3%, до 33,8 млн человек, количество взлетов-посадок – на 12,4%, до 255,6 тыс., в этом сезоне в аэропорт пришли четыре новых перевозчика: Cobalt Air, Lucky Air, «РусЛайн» и Flydubai. Пассажиропоток Внуково в январе–октябре вырос на 32%, до 15,5 млн человек, Домодедово – на 8,1%, до 26,6 млн человек.

Проблемы у «Аэрофлота» в декабре возникают не впервые. Год назад авиакомпания отменяла сотни и задерживала десятки рейсов также со ссылкой на метеоусловия и «инфраструктурные ограничения». В Шереметьево две взаимозависимые ВПП, во время посадки самолета другой борт должен ожидать вылета. Впрочем, остальные авиакомпании, работающие в Шереметьево, о проблемах с операциями не сообщают. Исполнительный директор «Авиапорт» Олег Пантелеев добавляет, что на аэродроме Шереметьево идут работы по строительству южного терминального комплекса и третьей полосы, в связи с чем часть рулежных дорожек заблокирована, и это «создает неразрешимые проблемы для работы в условиях пиковых нагрузок и интенсивных снегопадов» вплоть до завершения реконструкции. Успешное выполнение гораздо более интенсивной, чем сейчас, новогодней программы полетов, по мнению эксперта, во многом будет зависеть от погодных условий.

Внуково и Домодедово пока работают штатно. В Домодедово отмечают, что возможны лишь «технические задержки рейсов в пределах 20 минут», связанные с противообледенительной обработкой самолетов или расчисткой рулежных дорожек и ВПП. Во Внуково также заверили, что все рейсы в выходные выполнялись без существенных задержек по центральному расписанию, а утром 4 декабря из Домодедово во Внуково пришли два самолета «Уральских авиалиний» как на запасной аэродром.

Исполнительный директор Heads Consulting Никита Куликов отмечает, что теоретически последствия задержек для «Аэрофлота» могут быть серьезными: согласно Монреальской конвенции, к которой РФ недавно присоединилась, компенсация пассажиру за задержку международного рейса может достигать 344 тыс. руб. Но, уточняет эксперт, «сумма вряд ли будет выплачена, если задержка произошла из-за обстоятельств непреодолимой силы или причин, не зависящих от перевозчика, например, погодных условий». По словам Никиты Куликова, формально, если рейс отложен уже после завершения посадки, пассажиру должна быть предоставлена возможность покинуть борт. Но в ситуации с «Аэрофлотом» самолет готовился взлететь в любое время, и фактически авиакомпания не приняла решения об отмене или переносе времени рейса. В результате, отмечает эксперт, реализация законных прав пассажиров может быть «списана на отсутствие свободных мест стоянок для самолетов у терминала, нехватку телетрапов или автобусов». Источник “Ъ” на авиарынке добавляет, что массовый возврат пассажиров в аэропорт мог «привести к реальному коллапсу, но уже в терминале».

<https://www.kommersant.ru/doc/3487082>

### ВЕДОМОСТИ; АЛЕКСАНДР ВОРОБЬЕВ; 2017.12.04; АВИАБИЛЕТЫ НА ЧМ-2018 ПОДОРОЖАЛИ ПОСЛЕ ЖЕРЕБЬЕВКИ

Цена билетов в города-организаторы выросла в среднем на 10%

После 1 декабря, когда в Москве прошла жеребьевка ЧМ-2018 и стало известно, какие матчи будут сыграны в каждом городе, билеты в города-организаторы на дни чемпионата в среднем подорожали на 10%, сообщил pr-директор Аviasales (крупнейший поисковый сервис авиабилетов, обрабатывает около 2 млн запросов в день) Янис Дзенис. ЧМ-2018 пройдет с 14 июня по 15 июля в Москве, Санкт-Петербурге, Волгограде, Екатеринбурге, Казани, Калининграде, Нижнем Новгороде, Ростове-на-Дону, Самаре, Саранске и Сочи.

Аviasales оценивал все российские рейсы в города-организаторы исходя из цены уже проданных билетов, поясняет Дзенис. Билеты в Сочи и Казань, наоборот, подешевели на 9% – возможно, это связано с тем, что расписания еще формируются, добавляет он.

На сайте «Аэрофлота» самый дешевый билет, например в Ростов-на-Дону из Москвы, до чемпионата и в большинство дней чемпионата стоит 3381 руб. в одну сторону, но в отдельные дни нижняя границы цены – 5371 и 6371 руб. У крупнейшего частного перевозчика S7 билеты в Самару до ЧМ стоят от 3200 руб., с началом чемпионата минимальная цена – 7295 руб. и даже 16 130 руб. (накануне матча).

«Аэрофлот» не повышал и не планирует повышать тарифы на дни чемпионата», – говорит представитель компании. «Мы тарифы не повышали, – отмечает представитель S7. – После жеребьевки начались активные бронирования авиабилетов на рейсы в города проведения матчей, поэтому билеты по самым низким тарифам постепенно заканчиваются». На дни повышенного спроса авиакомпании могут выставлять меньше самых дешевых билетов, чем в обычные дни, рассуждает коммерческий директор «Сирены-трэвел» Марина Володина. Билеты по самым низким тарифам, особенно на дни накануне матчей, были выкуплены заранее, добавляет человек, близкий к группе «Аэрофлот».

Объяснение логичное: дешевые билеты уже проданы и пассажиры бронируют более дорогие, согласен Дзенис. Прилететь в Москву из Санкт-Петербурга на финальный матч теперь стоит 10 370 руб. против привычных 6000 руб., сообщает Аviasales. Похожая ситуация была на Кубке конфедераций летом: в день финала в Петербурге средний чек на рейсах из Москвы увеличился на 53% до 20 112 руб., а вместе с ним на 30% увеличилось количество запросов.

<https://www.vedomosti.ru/business/articles/2017/12/04/744092-aviabileti-podorozhali>

### ИНТЕРФАКС; 2017.12.04; РОССИЙСКО-ЕГИПЕТСКОЕ СОГЛАШЕНИЕ О ВОЗОБНОВЛЕНИИ АВИАСООБЩЕНИЯ МОЖЕТ БЫТЬ ПОДПИСАНО В ДЕКАБРЕ, ТЕКСТ ГОТОВ – СЕНАТОР БОНДАРЕВ

Договорённости по ключевым параметрам соглашения России и Египта о порядке использования воздушного пространства и аэродромной инфраструктуры уже достигнуты, документ может быть подписан уже в декабре, сообщил глава Комитета Совета Федерации по обороне и безопасности Виктор Бондарев.

«Полагаю, что соглашение России и Египта о порядке использования воздушного пространства и аэродромной инфраструктуры наших стран может быть подписано в течение декабря. Логично начинать реализацию таких проектов с начала календарного года», – сказал В.Бондарев «Интерфаксу» в понедельник.

«По сути договорённости по ключевым параметрам уже достигнуты, текст одобренного нашим правительством документа готов. Теперь дело за юридической процедурой», – отметил он.

### ГОВОРИТ МОСКВА; 2017.12.04; АВИАКОМПАНИИ МОГУТ ОБЯЗАТЬ ВЫПУСКАТЬ ПАССАЖИРОВ ИЗ САМОЛЁТОВ ПРИ ЗАДЕРЖКАХ ВЫЛЕТА

Соответствующая инициатива будет рассматриваться на заседании общественного совета **Минтранса** 12 декабря.

Как рассказал в эфире радиостанции «Говорит Москва» член совета, глава Общероссийского объединения пассажиров Владимир Овсянников, такие меры могут быть приняты после инцидента в аэропорту «Шереметьево» 1 декабря. Тогда были задержаны более 40 рейсов, сотни пассажиров ожидали вылета более пяти часов непосредственно в самолётах.

По словам Овсянникова, общественный совет **Минтранса** потребует от авиакомпаний предусмотреть возможность покинуть борт самолёта при длительном ожидании.

«Я думаю, что такая возможность у пассажиров появится, если срок задержки вылета будет превышать здравомыслие. Авиакомпаниям имеет смысл пересмотреть свои внутренние параметры, учитывая физиологическое состояние человека в замкнутом пространстве. К этому будем провоцировать и на базе нашего общероссийского движения, и на каких-то слушаниях. Мы 12 декабря обсудим это на предновогоднем заседании общественного совета **министерства транспорта** России. С рядом коллег мы уже проговорили эту тему и, естественно, вынесем это на повестку дня. Будем принуждать компетентные ответственные органы, кто занимается авиаперевозками, для того, чтобы максимально облегчить состояние пассажиров в этих неудобствах, которые пассажир не по своей вине испытывает».

Ранее стало известно, что в Госдуме подготовили законопроект о праве пассажиров вернуть деньги за билеты при задержке рейсов. Согласно документу, клиентам позволят сдавать билеты и возвращать их полную стоимость прямо в аэропорту, если вылет задерживается более чем на три часа.

<https://govoritmoskva.ru/news/143714/>

### РИА НОВОСТИ;2017.12.04; В МИНТРАНСЕ ОБСУДЯТ ЗАДЕРЖКИ РЕЙСОВ «АЭРОФЛОТА»

Общероссийское объединение пассажиров вынесет на обсуждение общественного совета при **Минтрансе** РФ ситуацию, при которой пассажиры «Аэрофлота» вечером в пятницу провели часы в самолетах перед вылетом из «Шереметьево». Об этом РИА Новости сообщил заместитель председателя объединения Илья Зотов.

Ближайшее заседание общественного совета при **Минтрансе** пройдет 12 декабря.

«На общественном совете будет поднята ситуация, жертвой которой стали тысячи пассажиров, которые воспользовались услугами компании ПАО «Аэрофлот» 1-2 декабря: их вместо вылета рейса 5-7 часов держали внутри самолета», – заявил Зотов.

Сама авиакомпания сообщала, что всего свыше двух часов с пассажирами на борту было задержано примерно 40 рейсов.

«В этом случае пассажиры не смогут воспользоваться выплатами за задержку рейса, – а мы знаем, что по Монреальской конвенции они серьезно увеличены, – и они не получили положенную услугу отеля», – напомнил Зотов.

Объединению пассажиров, продолжил он, важно обозначить эту проблему, лазейку в законодательстве, которой впредь могут воспользоваться остальные авиакомпании. «Нужно не допустить повторения подобных историй, внимательнее посмотреть авиационные правила и исключить возможность ожидания вылета более одного часа, хотя и этот временной период значительный. Для пассажира каждый полет любой авиакомпанией должен быть комфортным и безопасным, а не приносить лишние сложности и невозможность защитить свои права», – отметил зампредседателя объединения.

<https://ria.ru/economy/20171204/1510194745.html>

### ЛАЙФ; АЛЕКСЕЙ ВЕЛАРОВ; 2017.12.04; ДЬЯВОЛ В ДЕТАЛЯХ. НА РОССИЙСКИЕ ВЕРТОЛЁТЫ СТАЛИ ЧАЩЕ СТАВИТЬ «СЕРЫЕ» ЗАПЧАСТИ

**Минтранс** намерен выяснить, каким образом на воздушной технике оказываются контрафактные детали неизвестного происхождения, а также запчасти-двойники.

По данным Лайфа, подведомственный **Минтрансу** НИИ Гражданской авиации провёл аудит безопасности отечественных и зарубежных вертолётов. Результаты оказались печальными: на 183 вертолётах различных авиакомпаний нашлось 427 «серых» деталей, произведённых непонятно кем. Обнаружились целые серии «запчастей-двойников» (когда разные детали выпускаются с одинаковыми номерами и паспортами). В НИИ обратили внимание, что из-за этого невозможно контролировать жизненный цикл каждого узла: на скольких машинах он успел побывать и не истёк ли срок эксплуатации. **Минтранс** потребовал участить по всей стране проверки запчастей и регулярно отчитываться наверх о результатах.

Последняя глобальная проверка НИИ Гражданской авиации (НИИ ГА) показала, что от четырёх до шести процентов всех компонентов воздушных судов в стране – контрафакт.

В эту категорию попадают и детали, которые отслужили своё, но по-прежнему стоят на самолётах и вертушках. Ещё – те, которые были произведены или отремонтированы на заводах, не имеющих аккредитации от госорганов. Авиационщики называют такие компоненты «неаутентичными». Между тем самолёты и вертолёты регулярно падают именно из-за отказа того или иного узла, оказавшегося «леваком».

Об этом и пишет своим подчинённым в регионы начальник Управления поддержания лётной годности **Росавиаци**и Валерий Кудинов. Лайф ознакомился с его письмом.

– Наблюдается рост неутверждённых и сомнительных комплектующих, поступающих со вторичного рынка, – пишет Кудинов. – По данным НИИ ГА, в первом полугодии 2017-го на 183 воздушных судах уже выявлено 134 неутверждённых и 293 сомнительных компонента.

Под вторичным рынком подразумевается, что деталь пришла в авиакомпанию не с завода, а от других эксплуатантов или перекупщиков.

По этой части отличились две авиакомпании – «Газпром авиа» и «Аэрокузбасс». Их Кудинов даже упомянул в своём письме как пример – правда, отрицательный. В случае с газпромовской авиационной «дочкой» даже пришлось вмешаться прокуратуре, чтобы через суд добиться запрета эксплуатации опасных запчастей.

– В марте этого года томский транспортный прокурор подал иск к предприятию «Газпром авиа» о запрете эксплуатации, – сообщил Лайфу источник, знакомый с ситуацией. – Компания представила на экспертизу 22 детали, из которых 10 были признаны сомнительными и неаутентичными.

«Аэрокузбасс» каким-то магическим образом поставил на свой Ми-8 такой же автомат перекоса (узел винта), который в то же самое время эксплуатировала «Алроса». На самом деле это были две детали с одинаковыми заводскими номерами – «близнецы».

Детали-двойники – отдельная головная боль у чиновников. Каждая запчасть имеет свой паспорт и номер, поэтому, если где-то всплывает деталь с тем же номером или одинаковыми документами, это говорит о фальсификации. В 2017-м детальных двойников в авиации стало больше на порядок.

– В апреле обнаружили массовую фальсификацию комбинированных агрегатов управления (гидросистем), которые ставят на вертолёты Ми-8, – сообщает источник в отрасли. – В эксплуатации находилось семь «двойников». На самих деталях перебиты номера корпусов, а техдокументация подделана.

Похожая по сценарию массовая фальсификация прошла и с шестью авиагоризонтами – это прибор, который показывает лётчику положение самолёта относительно горизонта. Нужен, чтобы летать в плохих метеоусловиях.

Финальная часть письма Кудинова сводится к тому, что авиакомпании, техники и чиновники на местах плевать хотели на проверку деталей.

– Все эти и другие случаи говорят о низкой эффективности работ по оценке аутентичности компонентов, если не сказать – об их отсутствии, – пишет он.

И это при том, что статистика пишется кровью: в нулевых как минимум пять катастроф с самолётами произошли из-за неоригинальных деталей, которые перетирались, лопались или изнашивались.

Однако общая печальная картина нарисовалась по вполне объективным причинам, уверены в **Росавиаци**и. Из России ушло много иностранных заводов, снабжавших русскую авиацию новыми приборами и деталями.

– В последние годы в России сократилось производство отдельных комплектующих [для воздушных судов]. Свернули связи с Прибалтикой, Украиной, чьи заводы производили достаточно много агрегатов для российских самолётов, – говорит другой чиновник от авиации на условиях анонимности. – Поэтому образовавшуюся нишу и занимает фальсификат.

Поэтому **Росавиаци**я требует поменять порядок работ. Каждый квартал материалы по каждой детали будут отправлять наверх, в центральный аппарат, для изучения и перепроверки. А чиновникам на местах наказали ещё внимательнее приглядывать за авиакомпаниями, чтобы не ставили на вертолёты что ни попадя.

<https://life.ru/t/расследования/1066220/diavol_v_dietaliakh_na_rossiiskiie_viertolioty_stali_chashchie_stavit_sieryie_zapchasti>

### РБК; ТАТЬЯНА СИМОНОВА; 2017.12.04; ТОП-5 РОССИЙСКИХ АВИАКОМПАНИЙ НА 20% УВЕЛИЧИЛИ ОБЪЕМ ПЕРЕВОЗКИ ГРУЗОВ И ПОЧТЫ ЗА 10 МЕСЯЦЕВ 2017 ГОДА

По данным **Федерального агентства воздушного транспорта** (**Росавиаци**и), топ-5 крупнейших российских авиакомпаний на 20% увеличили объем перевозки грузов и почты за 10 месяцев 2017 года по сравнению с аналогичным периодом 2016 года.

Топ-5 российских авиакомпаний на 20% увеличили объем перевозки грузов и почты за 10 месяцев 2017 года

За указанный период наибольший объем транспортировала компания «ЭйрБриджКарго», которая занимает первое место в топ-5, – 465,7 тыс. т грузов и почты, перевезя на 13,8% больше товаров, чем в январе-октябре 2016 года. Наиболее высокие темпы роста показателей демонстрирует «Россия», замыкающая рейтинг. Авиаперевозчик нарастил объем перевозок грузов и почты на 83,4% к уровню прошлого года. Это 26,7 тыс. т грузов и почты. На втором месте по объему перевозок «Аэрофлот» с результатом 183,9 тыс. т по итогам 10 месяцев работы, что на 33,6% выше 10 месяцев 2016 года. Остальные игроки перевозят не столь большие объемы и если «Россия» продолжит наращивать показатели такими же темпами, то вполне может сместить «Волгу-Днепр» и «Сибирь», которые традиционно занимают 3 и 4 позиции. Тем более, что «Сибирь» по итогам 10 месяцев снизила объемы перевозок грузов и почты на 0,4% до 28,3 тыс. т. Авиакомпания «Волга-Днепр» транспортировала за указанный период 31,6 тыс. т, что на 32% больше, чем за аналогичный период прошлого года.

В целом же топ-5 авиаперевозчиков в январе-октябре 2017 года доставили 736,2 тыс. т.

### ТАСС; 2017.12.04; ВТОРУЮ ВЗЛЕТНО-ПОСАДОЧНУЮ ПОЛОСУ В КОЛЬЦОВЕ ВВЕДУТ В ЭКСПЛУАТАЦИЮ В 2017 ГОДУ

Вторую взлетно-посадочную полосу в международном аэропорту Кольцово (Екатеринбург) введут в эксплуатацию в декабре 2017 года. Такие требования к воздушной гавани были регламентированы ФИФА перед проведением матчей ЧМ-2018, сообщил в понедельник журналистам исполнительный директор ПАО «Аэропорт Кольцово» Алексей Пискунов.

«К ЧМ-2018 федеральная целевая программа завершается, 25 декабря будет введена взлетно-посадочная полоса номер два», – сказал он.

Ранее ТАСС сообщал, что вторая взлетно-посадочная полоса будет введена в строй после реконструкции, которая увеличит пропускную способность аэродрома до 28 взлетно-посадочных операций в час, также это даст двадцать дополнительных мест стоянки воздушных судов. К ЧМ-2018 Кольцово сможет одновременно разместить на перроне 70 самолетов. «Также у аэропорта будет изменен метеоминимум, что позволит сажать самолеты в более сложных погодных условиях», – пояснил он.

Матчи чемпионата мира пройдут с 14 июня по 15 июля 2018 года в 11 городах России. В Екатеринбурге 15 июня сыграют Египет с Уругваем, 21 июня – Франция с Перу, 24 июня – Япония с Сенегалом, 27 июня – Мексика со Швецией.

<http://tass.ru/ural-news/4781525>

### КОММЕРСАНТЪ FM; 20107.12.04; АВИАКОМПАНИИ ПОСТАВЯТ НА СЧЕТЧИК

Какие ужесточения были приняты после банкротства «ВИМ-Авиа»

С 4 декабря допуск к чартерам у российских авиакомпаний зависит от количества рейсов, вылетевших с задержкой – их доля не должна превышать 10% в месяц. В противном случае перевозчику не выдадут разрешение на новую нерегулярную программу – соответствующий регламент подготовили в **Росавиаци**и.

Это не единственное ужесточение. По новым правилам, задержка рейса считается с назначенного времени вылета. Переносы – например, с 10 утра на 10 вечера, – не допускаются, исключение – форс-мажорные ситуации. Теперь регламент обязывает перевозчиков отправлять запросы в **Росавиаци**ю на разовую корректировку программы минимум за сутки до вылета. Также авиапарк должен быть исправен на 75%; если у авиакомпании в активе менее десяти самолетов, то в резерве необходимо иметь как минимум один борт.

На ужесточение правил пошли из-за ситуации с «ВИМ-Авиа»: компания не справилась со своей чартерной программой, в итоге тысячи россиян столкнулись с задержкой и отменой рейсов. По данным **Росавиаци**и, сейчас на рынке есть несколько игроков, которые не выполняют перелеты вовремя. С нормой в 10% не справляются, например, «ИрАэро», Red Wings, iFly, «Ямал» и «НордАвиа».

Гендиректор компании «Випсервис» Дмитрий Горин уверен, что летом перевозчиков ждут тяжелые времена: их чартеры будут под угрозой из-за нехватки бортов: «Прекратила свою деятельность авиакомпания «ВИМ-Авиа», это 20 самолетов. Этим летом только из-за отсутствия трех самолетов мы вынуждены были передавать пассажиров даже иностранным авиакомпаниям, так как свободных емкостей на рынке не было. Многим авиакомпаниям придется пересмотреть свои полетные программы, так как отсутствие резервных бортов может привести к неполучению допусков. Хорошо, что это делается заранее».

Независимый авиаэксперт Дмитрий Адаминов считает, что за расширение авиапарка в итоге могут заплатить пассажиры: «Здесь нужен определенный баланс интересов. Мы должны иметь современный авиапарк; с другой стороны, если ты жестко этого требуешь, наверное, надо как-то изыскать финансирование. Авиация – вообще бизнес низкомаржинальный: даже если появляются резервы, они очень быстро либо идут в погашение уже имеющихся долгов, либо в какое-то развитие, там никакого жирка, как в нефтянке, просто нет. Насколько это будет фатально, надо посмотреть. Можно сделать достаточно жесткие условия, но потом выяснится, что достаточно много компаний не соответствует – и кто тогда будет возить?»

Ранее **Минтранс** предлагал свою версию регулирования российского чартерного рынка. Ведомство хотело ограничить доступ перевозчиков к нерегулярным рейсам, если доля вылетов с опозданием у них будет превышать 20%. Но в итоге был принят более жесткий вариант **Росавиаци**и.

<https://www.kommersant.ru/doc/3486682>

### ИНТЕРФАКС; 2017.12.04; НОВЫЙ АЭРОПОРТ САРАТОВА ПЛАНИРУЕТСЯ СТРОИТЬ ЗА СЧЕТ СРЕДСТВ ФНБ – ИСТОЧНИК

Строительство нового аэропорта Саратова может быть профинансировано за счет средств Фонда национального благосостояния (ФНБ), сообщил «Интерфаксу» источник, знакомый с переговорами по сделке.

Средства ФНБ в размере 5 млрд руб. будут предоставлены инвестору – холдингу «Аэропорты регионов» (входит в «Ренову» Виктора Вексельберга) – через кредит ВЭБа, заявил собеседник агентства.

«Вопрос участия ВЭБа в финансировании строительства нового аэропорта в Саратове за счет средств ФНБ будет представлен на рассмотрение ближайшего набсовета банка», – сообщили «Интерфаксу» в пресс-службе ВЭБа. Очередное заседание набсовета госкорпорации, как ожидается, состоится в декабре.

Строительство нового аэропорта (предполагаемое название – «Гагарин») в районе села Сабуровка Саратовского района ведется с июня 2017 г., закончить планируется в 2019 г. Первоначально его финансирование должен был обеспечить инвестор, но прошлой осенью гендиректор «Аэропортов регионов» Евгений Чудновский заявил, что из-за девальвации рубля проект сильно подорожал (тогда оценивался в 10 млрд руб.) и нуждается в переформатировании. В ином случае тариф окажется слишком высоким и «убьет саму идею проекта – сделать так, чтобы люди начали летать», объяснял он.

В качестве альтернативы «Аэропорты регионов» предложили федеральному правительству заключить соглашение концессии. Однако позднее Е.Чудновский заявлял, что «ситуация с бюджетом РФ привела к другому сценарию»: проект был оптимизирован, и инвестиции снизились до 7,5 млрд руб. Терминал будет строиться за счет средств «Реновы» (2,5 млрд руб.) и кредитов (5 млрд руб.), переговоры по кредиту идут с ВЭБом, уточнял он.

Действующий аэропорт «Саратов – Центральный» был открыт в 1931 году, находится в черте города, принадлежит АО «Саратовские авиалинии». ВПП длиной 2,2 км позволяет обслуживать только самолеты типа Як-42 и Ан-24. Ожидается, что новый аэропорт позволит расширить маршрутную сеть и создать в регионе транспортно-логистический центр.

### ТАСС; 2017.12.04; ЦЕНТР УПРАВЛЕНИЯ ВОЗДУШНЫМ ДВИЖЕНИЕМ В ТЮМЕНИ ПЛАНИРУЮТ СДАТЬ В 2018 ГОДУ

Строительство центра управления воздушным движением в Тюмени планируют завершить в октябре 2018 года сообщил в понедельник ТАСС губернатор Тюменской области Владимир Якушев на полях окружного полуфинала Всероссийского конкурса «Лидеры России» в Екатеринбурге.

«Реализация идет полным ходом. С точки зрения коммуникаций это здание будет достаточно продвинутым. Все идет по плану, объем инвестиций в проект – 1,1 млрд рублей. Окончание строительства запланировано на октябрь следующего года», – сказал Якушев.

В пресс-службе губернатора пояснили, что здание Тюменского укрупненного центра Единой системы организации воздушного движения РФ (ЕС ОрВД) расположено рядом с международным аэропортом Рощино.

«В нем будут работать 387 человек. Ввод в эксплуатацию нового здания центра позволит централизовать управление воздушным движением по Тюменской области, повысить надежность диспетчеризации за счет получения информации со всех радиолокационных позиций», – уточнили в пресс-службе.

Ранее в рамках ФЦП «Модернизация единой системы организации воздушного движения в РФ (2009-2020 годы)», реализуемой госкорпорацией под контролем **Министерства транспорта** РФ и **Росавиаци**и, уже введены в эксплуатацию укрупненные центры ЕС ОрВД в Хабаровске, Самаре, Магадане, Иркутске, Красноярске.

«Лидеры России» – открытый конкурс для руководителей нового поколения. Он проводится администрацией президента РФ и Высшей школой государственного управления РАНХиГС в рамках исполнения поручения президента России Владимира Путина. Конкурс стартовал 11 октября.

<http://tass.ru/ural-news/4781376>

### ИНТЕРФАКС; 2017.12.04; «ШЕРЕМЕТЬЕВО» ЗАКАЗАЛО НОВЫЙ ПРОЕКТ ПРИАЭРОДРОМНОЙ ТЕРРИТОРИИ

АО «Международный аэропорт «Шереметьево» (МАШ) объявило конкурс на разработку нового проекта приаэродромной территории, устанавливающего семь подзон с разными степенями ограничений по использованию.

Проект впоследствии должна утвердить **Росавиаци**я, следует из материалов системы «СПАРК-Маркетинг».

При подготовке работы должны быть учтены: планы развития аэропорта, документы территориального планирования и градостроительного зонирования Москвы и Московской области, карта существующей застройки на приаэродромной территории «с выявлением проблемных участков», воздействие оборудования аэродрома и полетов воздушных судов на здоровье человека и окружающую среду и пр. Срок оказания услуги – до 20 июня 2018 года.

В июле был принят федеральный закон, который обязал аэропорты установить на своих приаэродромных территориях (земли в радиусе 30 км) семь подзон с разными степенями ограничений по использованию. В первой, самой жесткой, можно строить только объекты для обеспечения воздушного движения, в седьмой возможны ограничения застройки, если уровень авиационных шумов превышает допустимый и вредит здоровью.

За то, что на земли и недвижимость наложены ограничения в использовании, по новому закону аэропорт должен платить компенсации их владельцам. Жители домов, которые окажутся в зоне авиационных шумов, превышающих допустимый уровень, смогут требовать расселения также за счет аэропортов.

### RNS; 2017.12.04; МНЕНИЕ: ОЛЕГ ПАНТЕЛЕЕВ, ИСПОЛНИТЕЛЬНЫЙ ДИРЕКТОР АГЕНТСТВА «АВИАПОРТ»

В Госдуму планируется внести законопроект, обязывающий авиакомпании возмещать пассажирам деньги за билет в случае задержки рейса более чем на три часа по вине перевозчика, при этом деньги должны быть возвращены сразу в аэропорту, пишут «РИА Новости» со ссылкой на депутата Игоря Ананских, автора законопроекта.

Совершенно очевидно, что для реализации этой инициативы не требуется вносить изменения в воздушном кодексе, тем более что уже сегодня в федеральных авиационных правилах, известных как ФАП-82, перечислены условия, при которых пассажир может получить средства за билет, и таковым основанием для вынужденного отказа пассажиру от перевозки является отмена или задержка рейса, указанного в билете.

Таким образом, правовые акты уже сегодня однозначно утверждают, что задержка рейса является основанием для возврата средств, уплаченных пассажиром за билет, даже если речь идет о так называемых невозвратных тарифах.

Другое дело, что осуществлять выплату средств непосредственно в аэропорту, на мой взгляд, не представляется возможным. Дело в том, что существует практика, согласно которой, средства, возвращаются там, где они были уплачены.

То есть если человек оплатил авиабилет банковской картой, то средства ему возвращаются на карту, а зачислять деньги на карточный счет в связи с особенностями взаиморасчетов между банками можно достаточно долго, это не сиюминутный процесс, и в таком случае нужно переделать всю банковскую систему, что затруднительно и нецелесообразно.

Если же билет приобретается в агентстве по продаже авиабилетов, то есть это авиакасса, которая может находиться в сотне километрах от аэропорта, то возвращать деньги, в принципе, нужно там. Как мы понимаем, никто не пойдет на то, чтобы вернуть деньги пассажиру непосредственно в аэропорту.

Наконец, возникает вопрос относительно того, что приобретение билета может оплачивать не сам пассажир, а кто-то другой. В таком случае ситуация становится достаточно специфичной – на каком основании пассажир сможет получить деньги, когда билет оплатила организация или другой человек. К сожалению, ответы на эти вопросы законопроект не дает.

<https://rns.online/opinions/Pochemu-aviakompanii-ne-smogut-vozvraschat-passazhiram-dengi-za-zaderzhannie-reisi-v-aeroportu-2017-12-04/>

### ИНТЕРФАКС; 2017.12.04; «АЭРОПОРТЫ РЕГИОНОВ» В 2017 Г ОЖИДАЮТ РОСТ ПАССАЖИРОПОТОКА НА ЧЕТВЕРТЬ

Холдинг «Аэропорты регионов» прогнозирует в 2017 году рост пассажиропотока, в среднем, на 25%, до 12 млн пассажиров, сообщил генеральный директор АО УК «Аэропорты регионов» Евгений Чудновский на пресс-конференции в Екатеринбурге в понедельник.

«В этом году мы ожидаем 12 млн пассажиров по группе, средний рост составит плюс-минус, как и в «Кольцово», порядка 25%, что чуть выше, чем среднеотраслевой уровень, который мы оцениваем в 17-19%», – отметил Е.Чудновский.

По его словам, по итогам 2017 года аэропорт «Кольцово», как ожидается, обслужит 5,4 млн пассажиров, в 2018 году – еще больше.

Е.Чудновский добавил, что на рост пассажиропотока в «Кольцово» в текущем году повлияли возобновление полетов в Турцию и так называемый отложенный спрос, когда люди хотели полететь на отдых, но не смогли, а сейчас такая возможность появилась.

«Аэропорты регионов» входят в группу «Ренова» Виктора Вексельберга. В его управлении находятся аэропорты в Екатеринбурге («Кольцово»), Самаре («Курумоч»), Нижнем Новгороде («Стригино») и Ростове-на-Дону. Холдинг также является инвестором строительства новых аэропортов «Платов» (Ростов-на-Дону) и «Гагарин» (Саратов).

На ту же тему:

<http://tass.ru/transport/4781784>

### ИНТЕРФАКС; 2017.12.04; СПРОС НА АВИАБИЛЕТЫ В РОССИЮ НА ДНИ ПРОВЕДЕНИЯ МАТЧЕЙ ЧМ-2018 ВЫРОС В 10 РАЗ

Число зарубежных поисковых запросов на авиабилеты в города, где пройдут матчи ЧМ-2018, выросло в 10 раз в выходные после жеребьевки, число запросов российских болельщиков выросло всего в два раза, сообщили порталу «Интерфакс-Туризм» в понедельник представители сервисов поиска и бронирования билетов.

«Skyscanner проанализировал статистику поисков за прошедшие выходные и обнаружил, что число запросов на авиабилеты в Россию с иностранных рынков выросло в 10 раз. Резкий всплеск интереса произошел сразу после официальной церемонии жеребьевки команд к предстоящему Чемпионату мира по футболу, который в 2018 году принимает Россия», – сказали в пресс-службе поисковика Skysсanner.

ГЛАВНЫЕ ФАНАТЫ – В ВЕЛИКОБРИТАНИИ И ГЕРМАНИИ

Самыми преданными футбольными болельщиками, по данным сервиса, оказались жители Великобритании, Германии, Испании и Польши. Они искали авиабилеты в Россию на время проведения Чемпионата мира чаще всего. На пятом месте по числу поисков российских направлений оказались американцы, хотя команда США в финальную часть турнира не прошла.

«Несколько стран за прошедшие выходные показали экстремальный рост запросов на билеты в Россию: Польша (в 50 раз), Швеция (48 раз), Швейцария (20 раз), Бельгия (20 раз) и Хорватия (17 раз). Также значительно выросли поиски из Южной Кореи (15 раз), Японии (14 раз) и Египта (14 раз). С Египтом российская сборная сыграет в групповом этапе», – сообщили в пресс-службе.

РОССИЙСКИЕ БОЛЕЛЬЩИКИ УСТУПАЮТ ИНОСТРАННЫМ

Число поисковых запросов на авиабилеты из городов России на матчи ЧМ-2018 выросло вдвое за выходные по сравнению с тем же периодом прошлого года, доля запросов российских болельщиков составила лишь 4% от их общего числа, остальные 96% запросов поступили из-за рубежа, сообщили в Skysсanner.

Аналогичные данные предоставил туристический сервис OneTwoTrip. «Продажи авиабилетов на период мундиаля в города, принимающие ЧМ, в минувшие выходные выросли в 2,2 раза по сравнению со средним показателем выходных ноября», – сообщили в OneTwoTrip.

ВСЕ ХОТЯТ В МОСКВУ, ПЕТЕРБУРГ И СОЧИ

Самыми популярными городами у иностранных болельщиков, по данным Skyscanner, стали Москва (57%), Санкт-Петербург (10%) и Сочи (6%). Следом идут Калининград (6%), Казань (5%), Волгоград, Екатеринбург, Саранск и Ростов-на-Дону (по 3%), а также Нижний Новгород (по 2%) и Самара (1%).

«На внутреннем рынке во время проведения Чемпионата наибольшим спросом пользуются авиабилеты в Сочи (35%), Москву (17%), Санкт-Петербург (15%), Калининград (9%). Пятое место разделили между собой Екатеринбург и Самара (по 5%). Анализ дат показывает, что болельщики стремятся попасть на церемонию и матч открытия, матчи сборной России и Аргентины, а также матчи других команд, проходящие в выходные дни», – сообщили в пресс-службе OneTwoTrip.

ЦЕНЫ БУДУТ РАСТИ

Средняя стоимость билета на период ЧМ составляет, по данным OneTwoTrip, 15 тыс. 445 рублей, что на 11% больше аналогичного периода 2017 года. Поисковик билетов Aviasales ранее сообщил, что цены на авиабилеты в дни проведения ЧМ-2018 выросли на 10% почти во всех городах.

Эксперты прогнозируют дальнейший рост цен на авиабилеты в города, где пройдут матчи ЧМ из-за повышенного спроса и советуют российским любителям футбола поторопиться с покупкой.

Расписание всех матчей группового этапа ЧМ-2018, который пройдет в 11 городах России на 12 стадионах, определилось в пятницу, 1 декабря. Жеребьевка турнира прошла в Москве в Государственном Кремлевском дворце.

### РЕАЛЬНОЕ ВРЕМЯ; 2017.12.04; «ЮВТ-АЭРО» С ДЕКАБРЯ ВОЗОБНОВИЛА ПЕРЕЛЕТЫ ИЗ КАЗАНИ В БЕЛГОРОД И ИЗ ПЕРМИ В НОЯБРЬСК

«ЮВТ-Аэро» с декабря возобновила перелеты из Казани в Белгород и из Перми в Ноябрьск

Фото: Максим Платонов/realnoevremya.ru

С декабря 2017 «ЮВТ-Аэро» возобновила перелеты из Казани в Белгород и из Перми в Ноябрьск. Направления будут работать в рамках программы субсидирования от **Росавиаци**и.

Полеты по направлению Казань – Белгород – Казань будут выполняться на регулярной основе с частотой два раза в неделю по понедельникам и пятницам. Полеты по направлению Пермь – Ноябрьск – Пермь будут выполняться также на регулярной основе с частотой два раза в неделю по четвергам и воскресеньям, передает пресс-служба **Минтранса** РТ.

Напомним, что в январе этого года «ЮВТ-Аэро» приостановила ряд рейсов, в числе которых и направление «Казань – Белгород» из-за отмены субсидий. Тем не менее, авиаперевозчик заверял, что эти рейсы могут вернуться в полетное расписание в течение года. Подробнее о ситуации – в материале «Реального времени».

<https://realnoevremya.ru/news/83260-yuvt-aero-s-dekabrya-vozobnovila-perelety-iz-kazani-v-belgorod-i-iz-permi-v-noyabrsk>