**15 ДЕКАБРЯ 2017**

**Вернуться в оглавление**

|  |
| --- |
| **Публикации** |

***Деятельность Министра транспорта***

### ИНТЕРФАКС; 2017.12.14; РФ И ЕГИПЕТ В ПЯТНИЦУ МОГУТ ПОДПИСАТЬ МЕМОРАНДУМ О ВОЗОБНОВЛЕНИИ ПОЛЕТОВ – СОКОЛОВ

**Министерство транспорта** РФ рассчитывает на подписание в пятницу меморандума о возобновлении авиасообщения с Египтом.

«Рассчитываем, что (представитель Египта – ИФ) приедет в пятницу, если не задержится. Рассчитываем, что (меморандум – ИФ) будет подписан», – заявил глава **Минтранса** Максим **Соколов** журналистам в четверг.

Президент Владимир Путин в понедельник по итогам переговоров на высшем уровне в Египте заявил о готовности в целом к открытию прямого авиационного сообщения между Москвой и Каиром. М.**Соколов** тогда же сообщил о возможности возобновления полетов российских авиакомпаний в Египет в начале февраля.

Как сообщалось, в феврале правительство РФ одобрило проект протокола о сотрудничестве с Египтом по безопасности гражданской авиации. Согласно документу, контролировать безопасность в аэропортах Египта, из которых выполняются рейсы в/из РФ, будут «специалисты российского юридического лица», уполномоченные **Росавиаци**ей. В марте М.**Соколов** заявлял, что РФ и Египет согласовали проект протокола, осталось лишь определить дату и место его подписания. Но в мае источник «Интерфакса» отмечал, что египетская сторона «более не демонстрирует готовности к поиску компромисса в части присутствия в местных аэропортах российских специалистов «, что противоречит подготовленному ранее проекту.

Разработка протокола началась после закрытия авиасообщения между Россией и Египтом в ноябре 2015 года, которое было инициировано РФ в связи с крушением над Синаем самолета российской авиакомпании «Когалымавиа». На борту лайнера, летевшего из Шарм-эль-Шейха в Санкт-Петербург, находились 217 пассажиров и семь членов экипажа, все они погибли. ФСБ впоследствии признала случившееся терактом.

На ту же тему:

<http://tass.ru/ekonomika/4811074>

<https://www.metronews.ru/novosti/glavnoe/reviews/rossiya-vozobnovit-regulyarnoe-aviasoobschenie-s-egiptom-1348549/>

<http://www.mk.ru/politics/2017/12/14/mintrans-v-pyatnicu-podpishet-memorandum-s-egiptom-o-vozobnovlenii-aviasoobshheniya.html>

<http://www.aif.ru/society/ptransport/memorandum_po_aviasoobshcheniyu_s_egiptom_mogut_podpisat_15_dekabrya>

<https://rueconomics.ru/295483-mintrans-rossii-planiruet-vozobnovit-aviasoobshchenie-s-egiptom-15-dekabrya>

<https://www.gazeta.ru/business/news/2017/12/14/n_10933538.shtml>

<https://rns.online/transport/Memorandum-o-vozobnovlenii-aviasoobscheniya-s-Egiptom-mozhet-bit-podpisan-15-dekabrya-2017-12-14/>

### ТАСС; 2017.12.14; МИНТРАНС МОЖЕТ В 12 РАЗ УВЕЛИЧИТЬ ВЫПЛАТЫ АВИАПАССАЖИРАМ ЗА ЗАДЕРЖКИ РЕЙСОВ

**Минтранс** России рассматривает возможность увеличения штрафа для авиакомпаний за задержки рейсов в 12 раз. Таким образом, за час ожидания пассажирам будет выплачиваться 300 рублей вместо нынешних 25 рублей. Об этом ТАСС сообщил источник, близкий к министерству.

«Порядка 300 рублей», – сказал он, отвечая на вопрос о возможном размере штрафа.

По словам собеседника агентства, это одна из разрабатываемых мер. Штраф может быть привязан к индексу потребительских цен и его размер может индексироваться. Ранее размер штрафа исчислялся исходя из минимального размера оплаты труда (согласно законодательству, для исчисления налогов, сборов и штрафов применяется МРОТ, базовое значение которого равно 100 рублям). Сейчас выплата штрафа за задержу рейса – 25% МРОТ в час.

**Минтранс** уже начал разработку законопроекта об увеличении штрафов для авиакомпаний за задержку рейсов. Об этом министерство уведомило на федеральном портале проектов нормативных правовых актов. Изменения планируется внести в статью 120 Воздушного кодекса, которая регламентирует ответственность перевозчика за просрочку доставки пассажира, багажа или груза.

«Изменения позволят увеличить штраф, который перевозчик уплачивает за час просрочки доставки пассажира и багажа или багажа, или груза в пункт назначения», – поясняется в документе.

После того, как авиакомпания «ВИМ-Авиа» перестала осуществлять полеты, чему предшествовали две серии крупных задержек рейсов на фоне нехватки самолетов, **Минтранс** принял решение ужесточить контроль за авиакомпаниями.

В частности, министерство разработало поправки в административный регламент **Росавиаци**и, который предусматривает введение ограничений чартерных перевозок для авиакомпаний, допускающих большое число продолжительных задержек рейсов.

Такие меры предлагается принимать в случае, если по вине перевозчика в течение календарного месяца были задержаны более чем на два часа или отменены более 20% его рейсов. Задержки по метеоусловиям в расчет не берутся.

Более того, по словам **министра транспорта** РФ Максима **Соколов**а, планируется лишать авиакомпании, допустившие многочисленные задержки и отмены рейсов, права летать за рубеж.

<http://tass.ru/ekonomika/4813740>

### KOMMERSANT.RU; 2017.12.14; СМИ: РОССИЯ И ЕГИПЕТ СМОГУТ ДОПОЛНИТЕЛЬНО КОНТРОЛИРОВАТЬ БЕЗОПАСНОСТЬ НА СВОИХ РЕЙСАХ

Россия и Египет после подписания протокола по безопасности авиасообщении смогут дополнительно контролировать безопасность на собственных рейсах, сообщает египетский портал «Йоум7» со ссылкой на источник в министерстве гражданской авиации страны. Соглашение предоставляет государствам возможность на принципе взаимности контролировать меры безопасности на рейсах в соответствии с приложением 17 Чикагской конвенции, которая дает государствам право принимать дополнительные меры безопасности, пишет издание.

Напомним, министр гражданской авиации Египта Шериф Фатхи прибыл в Москву для завершения процедур по возобновлению полетов между двумя странами и подписания протокола о безопасности авиасообщения. Глава **Минтранса** РФ Максим **Соколов** заявил, что рассчитывает на подписание меморандума о возобновлении авиасообщения с Египтом в пятницу, 15 декабря.

По итогам переговоров с президентом Египта Абдель-Фаттахом ас-Сиси 11 декабря президент России Владимир Путин заявил, что Москва готова возобновить авиасообщение, прерванное с конца осени 2015 года после подрыва пассажирского самолета «Когалымавиа» над Синайским полуостровом.

Переговоры о возобновлении авиарейсов в Египет тянулись два года, сопровождаясь уклончивыми комментариями чиновников и обнадеживающими новостями, которые не подтверждались. Официально вопрос напрямую увязывался с устранением замечаний РФ по авиабезопасности в аэропортах Египта.

<https://www.kommersant.ru/doc/3496102?query=%D0%BC%D0%B8%D0%BD%D1%82%D1%80%D0%B0%D0%BD%D1%81>

***Деятельность руководителей Федеральных агентств***

*Федерального дорожного агентства*

### ТАСС; 2017.12.14; БУРЯТИЯ ПОДАСТ ЗАЯВКУ НА ФИНАНСИРОВАНИЕ МОСТА ЧЕРЕЗ РЕКУ УДА ДО КОНЦА ГОДА

Власти Бурятии до конца 2017 года подадут в федеральный центр заявку на финансирование строительства третьего моста через реку Уда в столице республики. Об этом ТАСС сообщил глава Бурятии Алексей Цыденов.

В четверг президент России Владимир Путин на большой пресс-конференции пообещал журналисту из республики, рассказавшем о проблеме нехватки моста в Улан-Удэ, поговорить с министром транспорта, а также руководством Бурятии и Улан-Удэ, чтобы ускорить его строительство.

«До конца года пакет документов с заявкой на финансирование строительства третьего моста через реку Уда в городе Улан-Удэ будет направлен в **Минтранс** России и **Росавтодор**», – сказал Цыденов, добавив, что 7 декабря, на Транспортной неделе-2017, вопрос о возможности выделения средств предварительно был обсужден с руководителем **Росавтодор**а Романом **Старовойт**ом.

По словам Цыденова, в настоящее время разработаны технические решения и эксплуатационные показатели для моста, проведена предпроектная проработка и определена оценочная стоимость строительства.

«При реализации проекта в рамках государственно-частного партнерства общая потребность в финансировании на стадии строительства предварительно составляет 6,5 млрд рублей (4,2 млрд рублей – бюджет, 2,3 млрд рублей – внебюджетное финансирование) и на стадии эксплуатации (10 лет) – еще порядка 1 млрд рублей», – уточнил глава республики.

«Уверен, внимание президента России Владимира Владимировича Путина придаст существенной динамики этому вопросу», – сказал Цыденов.

Необходимость третьего моста через Уду в Улан-Удэ обсуждается несколько последних лет. Он должен связать Октябрьский и Железнодорожный районы, это позволит разгрузить большие транспортные потоки, идущие через центр города, и таким образом решить проблему пробок в Советском районе.

<http://tass.ru/v-strane/4813710>

На ту же тему:

<https://realty.ria.ru/news_infrastructure/20171214/1510980941.html>

*Федерального агентства морского и речного транспорта*

### ТАСС; 2017.12.14; «НОВАТЭК» ОБРАТИЛСЯ В МИНТРАНС ПО РАСШИРЕНИЮ ПОРТА САБЕТТА ДЛЯ «АРКТИК СПГ – 2»

«Новатэк» обратился в **Минтранс** с предложением внести расширение порта Сабетта для проекта «Арктик СПГ – 2» в федеральную целевую программу по развитию транспортной системы в России. Об этом журналистам сообщил заместитель **министра транспорта** РФ Виктор **Олерский**.

«Да, обратился к нам с таким предложением внести в федеральную целевую программу «Новатэк», – сказал он.

По его словам, порт будет расположен на удалении от уже построенного для «Ямал СПГ» порта Сабетта на другой стороне Обской губы, хотя по документам это будет один и тот же порт.

Замминистра также не стал называть сроки, цену и возможный объем товаров, который может быть перевезен через этот порт. При этом он сообщил, что федеральный бюджет выделил порядка 70 млрд руб. в строительство порта Сабетта для «Ямал СПГ».

«Арктик СПГ – 2» – второй СПГ– завод «Новатэка», запуск которого на базе Гыданских месторождений должен состояться в 2023 году.

<http://tass.ru/ekonomika/4813467>

### КОММЕРСАНТ; ГЕРМАН КОСТРИНСКИЙ; АНАСТАСИЯ ВЕДЕНЕЕВА; 2017.12.15; БЮДЖЕТ ОПЯТЬ ДОПЛАТИТ ЗА «ВИКТОРА ЧЕРНОМЫРДИНА»

Белый дом выделит еще 870 млн рублей на достройку ледокола

К концу года Объединенная судостроительная корпорация (ОСК) получит из бюджета еще 870 млн руб. на достройку дизель-электрического ледокола ЛК-25 «Виктор Черномырдин». Эта сумма должна покрыть убытки от девальвации рубля и других негативных факторов. Но неясно, хватит ли этих денег на достройку: точная стоимость ледокола до сих пор не определена, пока в открытых документах фигурирует сумма 3,7 млрд руб. Срок передачи ЛК-25 ФГУП «**Росморпорт**» также сдвинется в связи с ледовыми испытаниями, намеченными на весну 2019 года.

До конца года правительство выделит ОСК 870 млн руб. на достройку ледокола ЛК-25 «Виктор Черномырдин», рассказали “Ъ” в Минпромторге. Деньги будут перечислены в уставный капитал ОСК и впоследствии будут переведены на счета сначала Балтийского завода, изначально строившего ледокол, а затем «Адмиралтейских верфей», приступивших к его достройке летом (см. “Ъ” от 25 июля). Деньги будут перечислены «для погашения убытков, возникших в связи с завершением строительства», пояснили в министерстве. Как сообщили “Ъ” в ОСК, убытки связаны с влиянием внешних и внутренних негативных факторов экономики, колебанием курсов валют и необходимостью привлечения кредитов.

Контракт в 7,9 млрд руб. на ЛК-25 ФГУП «**Росморпорт**» и ОСК заключили еще в 2011 году. Заказчик должен был получить ледокол в 2015 году, но у Балтзавода возникли проблемы с проектом: проектанта меняли несколько раз, в итоге разработка была передана нижегородскому КБ «Вымпел», входящему в ОСК. Из-за этого судно пришлось переделывать уже «в металле», на что ушло много времени и сил. В 2014 году при девальвации рубля подорожало импортное оборудование, что привело к росту стоимости строительства. Как рассказывали “Ъ” собеседники в ОСК, сегодня ориентировочная стоимость проекта приближается к 11 млрд руб. В начале года на покрытие курсовой разницы бюджет уже дал 700 млн руб. (см. “Ъ” от 11 января).

Летом ОСК передала ЛК-25 на достройку «Адмиралтейским верфям» (также входят в ОСК) – оборонному заводу, основная номенклатура которого неатомные подлодки и корабли ледового класса для ВМФ. В сентябре на сайте госзакупок появился тендер, раскрывший юридический механизм передачи: Балтзавод привлек «Адмиралтейские верфи» к строительству в качестве подрядчика (см. “Ъ” от 13 сентября). Основные вопросы вызвали цена и сроки работ, указанные в тендере: «Адмиралтейские верфи» обязались достроить ледокол за 3,7 млрд руб. к июню 2019 года (официально сдача должна состояться 30 сентября 2018 года). Впоследствии источник “Ъ” на «Адмиралтейских верфях» подтвердил, что для достройки ЛК-25 «нужна примерно такая сумма». Но собеседники “Ъ” в ОСК утверждают, что данная цифра не окончательная и расчеты верфи еще предстоит проверить. По словам одного из источников “Ъ”, на момент передачи ледокола на достройку в бюджете оставались неизрасходованные средства на его строительство, но сумму остатка он не уточнил.

В ОСК говорят, что 3,7 млрд руб.– экспертная оценка. «Она включает еще не выбранные средства по контракту. Сейчас готовятся материалы для экспертизы цены по результатам разработки проектной документации судна в достройке и с учетом фактических расходов на оборудование, материалы и прочих факторов,– поясняют в корпорации.– Только по результатам экспертизы можно будет говорить о размерах недостающих средств с учетом выделенной поддержки». В ОСК оценили готовность ледокола в 55%. Год назад гендиректор «Балтийского завода – Судостроение» Алексей Кадилов говорил, что на тот момент готовность составляла 50%.

Как говорил в интервью “Ъ” 24 ноября глава **Росморречфлот**а Виктор **Олерский**, сдача ЛК-25 в начале лета 2019 года объясняется ледовыми испытаниями, которые необходимо проводить в апреле-мае. Источник “Ъ”, знакомый с ходом строительства, отмечает, что «**Росморпорт**» не может перенести сроки сдачи, так как срок действия госпрограммы, по которой строится ледокол, истекает в конце 2018 года. Как пояснил другой собеседник “Ъ” в отрасли, заказчик сможет перенести срок только после составления плана финансирования на следующий период госпрограммы, то есть не ранее 2018 года. Но, по его словам, сроки могут и не перенести.

Партнер «НАФКО-Консультанты» Павел Иккерт отмечает, что при заключении сторонами соглашения о переносе сроков ОСК не будет считаться нарушившей условия контракта, не будет и оснований для начисления неустоек. Но если соглашение будет подписано после истечения сроков реализации контракта, согласно актуальной практике Верховного суда РФ, исполнитель не будет освобожден от уплаты начисленных к тому моменту санкций.

<https://www.kommersant.ru/doc/3496263>

***Новости отрасли***

### ИНТЕРФАКС; 2017.12.14; В ЕГИПТЕ ВЫРАЗИЛИ ИНТЕРЕС К ЗАКУПКЕ У РФ СРЕДСТВ ДЛЯ ОБНАРУЖЕНИЯ ВЗРЫВНЫХ УСТРОЙСТВ – ПАРЛАМЕНТАРИЙ

В министерстве обороны Египта выразили интерес в закупке у России технических средств для обнаружения самодельных взрывных устройств, сообщил «Интерфаксу» замглавы комитета Госдумы по обороне Юрий Швыткин.

«Замминистра обороны Египта высказал пожелание об обеспечении армии и спецслужб Египта специальными техническими средствами по обнаружению самодельных взрывных устройств», – сказал Ю.Швыткин в четверг по итогам соответствующих переговоров делегации комитета Госдумы по обороне в Каире.

По его словам, египетские военные рассчитывает, что такие средства могли бы применяться «в том числе в аэропортах, на трассах, в местах большого скопления людей, в транспорте».

Такие технические средства могли бы закупаться в России, считают в Минобороны Египта, сообщил Ю.Швыткин.

Замглавы комитета Госдумы по обороне также отметил, что в ходе переговоров в министерстве обороны Египта обсуждались вопросы о возможной покупке вооружения в РФ, но осуществление таких покупок «в некоторой степени египетские военные увязывают с рядом пока нерешенных вопросов с РФ, в частности, с возобновлением авиасообщения и туристического потока».

### ТАСС; 2017.12.14; АКСЕНОВ: ЗАТЕЯ КИЕВА РАССЛЕДОВАТЬ СТРОИТЕЛЬСТВО КРЫМСКОГО МОСТА БЕСПЕРСПЕКТИВНА

Заявления генпрокурора Украины Юрия Луценко о планируемом создании в Черноморском регионе следственной группы для расследования якобы имеющихся нарушений при строительстве Крымского моста не имеют никаких перспектив, сообщил в четверг глава Крыма Сергей Аксенов.

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

Луценко ранее заявил, что Украина намерена инициировать создание следственной группы стран Черноморского региона для расследования «нарушений при строительстве Россией моста через Керченский пролив». К своему «расследованию», как утверждает он, Киев намерен привлечь Болгарию, Грузию, Румынию и Турцию.

«Луценко не может справиться с апатридом, бегающим по киевским крышам, но при этом позволяет себе делать заявления космического масштаба и космической же глупости. Понятно, что никаких реальных перспектив у этой затеи нет. Мост строится на российской территории, это суверенное право нашей страны», – цитирует Аксенова его пресс-служба.

По мнению главы Крыма, делая подобные заявления, власти Украины «по сути выступают в роли интернет-троллей, главная задача которых – засорять информационное пространство вокруг полуострова продуктами своей жизнедеятельности».

«К этому [к таким заявлениям] надо относиться спокойно. Наша задача – доносить до международной общественности правду о Крымской весне, о реальной ситуации в Крыму, о преступлениях киевского режима, совершенных, в том числе, против народов Крыма. Прежде всего, средствами народной дипломатии, которые уже доказали свою эффективность. Мы работаем в этом направлении», – добавил Аксенов.

Стройка века

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.

Как сообщал ранее журналистам представитель подрядчика – начальник Упрдор «Тамань» **Росавтодор**а Роман Новиков, сейчас общий объем работ по автодорожной части выполнен на 95% и по железнодорожной части – более половины.

<http://tass.ru/politika/4811059>

*Автомобильный и городской транспорт, дорожное хозяйство*

### КОММЕРСАНТ; ИВАН БУРАНОВ; ВАДИМ НИКИФОРОВ; 2017.12.14; ВЫДЕЛЕНКИ ПЕРЕДАЮТ ТУРИСТАМ И ФУТБОЛИСТАМ

Москва, Петербург и Севастополь сами решат, кого пустить на выделенные полосы

Москва, Санкт-Петербург и Севастополь будут самостоятельно определять, какие транспортные средства могут ездить по выделенным полосам. Это следует из принятого Госдумой законопроекта. В **Минтрансе** России “Ъ” пояснили: скорее всего, на выделенках теперь появятся небольшие автобусы, обслуживающие различные объекты «туристической привлекательности и массовые мероприятия, включая предстоящий чемпионат мира по футболу». Столичные власти хотят возить в таких автобусах ветеранов и школьников.

Принятый парламентом законопроект внес изменения в закон «О безопасности дорожного движения», установив новые требования к перевозчикам пассажиров и грузов. Помимо этого документ наделяет мэрии Москвы, Санкт-Петербурга и Севастополя полномочиями утверждать «перечни транспортных средств, которым разрешено движение по полосе для маршрутных транспортных средств». Речь идет об автобусах массой более пяти тонн и вместимостью более восьми пассажиров, частные легковые машины в списки попасть не могут. Согласно поправкам к закону, перечень этот должен быть официально опубликован не позднее чем за 30 дней до введения документа в силу.

Сегодня доступ автомобилей на выделенку урегулирован пунктом 18.2 правил дорожного движения. В нем сказано, что помимо городских автобусов и троллейбусов на полосу имеют право выезжать школьные автобусы, легковые такси и велосипедисты. Штраф за незаконный выезд на выделенку составляет 3 тыс. руб. в Москве и Санкт-Петербурге, 1,5 тыс. руб.– в остальных городах. Больше всего выделенных полос – в столице (43 участка общей протяженностью 284 км): по ним перевозят примерно 2,5 млн пассажиров в день. До конца 2017 года столичные власти планируют ввести еще 2,95 км полос, в последующие годы – более 45 км.

Как пояснили “Ъ” в пресс-службе **Минтранса** (разработчики законопроекта), поправка про выделенные полосы была предложена думским комитетом по транспорту. «Норма направлена на обеспечение возможности использования полос отдельными видами транспорта в зависимости от специфики конкретных субъектов»,– рассказали в ведомстве.

К автобусам, троллейбусам, школьным автобусам и такси на выделенки могут допустить небольшие автобусы (так называемой категории М3), обслуживающие «массовые мероприятия».

«Также это могут быть туристические автобусы в субъектах РФ, на территории которых расположены объекты туристической привлекательности»,– пояснили в **Минтрансе**.

Отвечая на вопрос “Ъ” о том, почему выбор пал именно на Москву, Санкт-Петербург и Севастополь, в ведомстве заявили, что в этих городах «использование полос наиболее актуально» с учетом того, что в ходе чемпионата мира по футболу 2018 года на выделенки «ляжет большая работа по обслуживанию болельщиков». Отметим, что полосы для общественного транспорта также есть в Казани в Екатеринбурге (эти города также принимают ЧМ-2018), но они в законопроект не попали. В **Минтрансе** также отметили, что в связи с изменениями в закон изменения нужно будет вносить и в ПДД.

В администрации Санкт-Петербурга “Ъ” не смогли предоставить комментарий. В управлении транспорта правительства Севастополя “Ъ” сообщили, что перечень транспортных средств, которые используются для перевозки пассажиров, уже существует. Он передан в УГИБДД по Севастополю: дополнять его в правительстве планируют «новыми автобусами и троллейбусами». «Мы поддерживаем это решение,– прокомментировали законопроект в департаменте транспорта Москвы.– Мы сможем организовать комфортные и быстрые перевозки по городу туристических групп, ветеранов, пенсионеров и школьников, а также участников культурных, спортивных и других массовых событий, куда прибывают большие делегации. Кроме того, законопроект позитивно отразится на безопасности перевозок в Москве, мы ожидаем сокращение аварийности. По статистике на выделенных полосах автобусы на 30% реже попадают в ДТП, чем в обычном потоке». В департаменте рассказали, что уже получили поручение мэра о том, чтобы публиковать в интернете список допущенных на выделенки транспортных средств.

Напомним, в 2016 году подмосковные таксисты массово получали штрафы за проезд по столичным выделенкам, хотя ПДД не делают разделения на то, в каком регионе разрешение на работу в такси: главное, чтобы оно было, в этом случае на выделенную полосу можно выезжать. Проблема оказалась в том, что департамент транспорта Москвы и подмосковный **минтранс** никак не могли наладить обмен данными о выданных разрешениях, в результате столичная система фотовидеофиксации просто «не знала» о подмосковных таксистах. Проблема была решена в начале 2017 года, о чем сообщал “Ъ”, после вмешательства ГИБДД России.

<https://www.kommersant.ru/doc/3495850>

### ТАСС; 2017.12.14; КОРРЕКТИРОВКУ ПРОЕКТА НОВОЙ ОЧЕРЕДИ «ПРИМОРСКОГО КОЛЬЦА» НАЧНУТ В 2018 ГОДУ

Власти Калининградской области в январе-феврале 2018 года планируют провести конкурсные процедуры по корректировке проекта строительства новой очереди «Приморского кольца» до города-порта Балтийск, сообщили в пресс-службе правительства Калининградской области.

Журналист из Калининграда на большой пресс-конференции в четверг поинтересовался у президента, может ли федеральный центр поучаствовать в строительстве последней очереди «Приморского кольца» из Балтийска в Калининград.

Путин отметил, что строительство скоростной дороги «Приморское кольцо» должно быть завершено, без этого не будет полноценного развития Калининградской области.

Как сообщили в пресс-службе регионального правительства со ссылкой на слова губернатора Антона Алиханова, «в соответствии с поручением президента мы заканчиваем техническое задание на проведение корректировки проектной документации», которая была сделана несколько лет назад и уже устарела.

«Конкурсные процедуры по корректировке проектной документации на продолжение строительства Кольцевого маршрута в районе Приморской рекреационной зоны <…> планируется завершить в январе-феврале 2018 года», – сказали в пресс-службе.

По словам министра финансов Калининградской области Виктора Порембского, регион рассчитывает получить дополнительные трансферты на завершение строительства «Приморского кольца», их сумму он не уточнил.

«Нам выделяют дополнительные трансферты на «Приморское кольцо» в следующем году по поручению президента, поэтому сейчас источники финансирования в основном уже определены, чтобы завершить тот этап, который позволит обеспечить Северный обход с выходом на «Приморское кольцо», – сказал он ТАСС.

В августе Алиханов отмечал, что стоимость завершения строительства участка может составить около 50 млрд рублей.

О дороге

«Приморское кольцо» призвано связать скоростной дорогой федерального значения Калининград, балтийские курорты Светлогорск, Пионерский, Зеленоградск, международный аэропорт Храброво и города Балтийск и Светлый. Строительство первого участка «Приморского кольца» – автотрассы Калининград – Зеленоградск с подъездом к аэропорту Храброво началось в 2008 году и завершилось в 2009 году. Стоимость контракта – около 7 млрд рублей. В 2011 году был открыт еще один участок кольца протяженностью 26 км от Зеленоградска до курортного Светлогорска с подъездом к городу Пионерский на побережье Балтики.

<http://tass.ru/ekonomika/4813746>

### ВЕСТИ КАЛИНИНГРАД; 2017.12.14; РОЛЬБИНОВ: «БАЛТИЙСК ЗАМКНЁТ ПРИМОРСКОЕ КОЛЬЦО К 2021 ГОДУ»

Вице-премьер Калининградской области Александр Рольбинов прокомментировал ситуацию по Приморскому кольцу, вопрос о котором был задан Владимиру Путину.

– Какие работы будут проводиться в следующем году и будет ли оно продлеваться до Балтийска?

– Для нас строительство Приморского кольца в области дорожного строительства является одним из приоритетнейших объектов. У нас была разработана проектная документация. Она была разработана еще в 2008 году и, к сожалению, сейчас она требует корректировок. По этому, в соответствии с поручением президента, в соответствии с той работой, которая правительством Калининградской области была проведена совместно с **Минтрансом** и с **Росавтодор**ом, мы сейчас заканчиваем техническое задание на проведение корректировки той проектной документации, которая существует.

В связи с тем, что объект достаточно протяженный и достаточно дорогой, на сегодняшний день, та проектная документация, которая была изначально подготовлена, она не доходит до Балтийска. Но это ничего не означает, так как в планах завершить ее до Балтийска и завершить Приморское кольцо с выходом на развязку с проспектом Победы. То есть, так называемая Балтийско-Светловская. Ну и собственно говоря, это продолжение работ по Северному обходу или окружной, что бы могли его закольцевать.

На сегодняшний день, действительно, есть вопросы по продолжению, я не имею ввиду первый этап, у нас сейчас проектная документация есть, а вот дальше, до Балтийска софинансирование. Но эту задачу мы будем решать дополнительно, потому что технологическое время строительства первого отрезка примерно два года, поэтому время еще есть.

– Что предусматривает собой первый отрезок и какие средства финансирования будут выделены?

– Средства будут выделены непосредственно по линии **министерства транспорта**. Это дорога, которая дойдет до подступа к Балтийску. Там она пока заканчивается и предусматривает ответвление к Янтарному. Тем самым это дорога позволит больше развить побережье. Собственно говоря. Янтарный в последние годы, как территория туристической привлекательности, там замечательные пляжи и я думаю, что все это будет востребовано и уверен, что там, где появляются дороги, там появляются инвесторы, развивается и малый и средний бизнес. Поэтому для развития Калининградской области, в том числе развитие и туризма, это очень важный объект.

– Когда уже можно сказать, что уже будет дан старт?

– Я думаю, что непосредственные конкурсные процедуры мы проведем по корректировке проектной документации уже в январе, максимум до начала февраля следующего года. Сроки самой корректировки документации около 8 месяцев. Соответственно на начало строительных работ мы сможем выйти в конце 2018 года.

– Получается, следующий этап до Балтийска это будет уже, где то 2021 год?

– Это будет где-то год 2020-2021.

<http://vesti-kaliningrad.ru/rolbinov-baltijsk-zamknyot-primorskoe-kolco-k-2021-godu/>

### РЖД-ПАРТНЕР; ШАНТ ДАНИЕЛЯН; 2017.12.14; ЗАКОНОПРОЕКТ, УСТАНАВЛИВАЮЩИЙ ПРАВИЛА ВЕСОВОГО КОНТРОЛЯ НА ДОРОГАХ, МИНТРАНС НАПРАВИТ НА РАССМОТРЕНИЕ В ПРАВИТЕЛЬСТВО В НАЧАЛЕ 2018 ГОДА

**Минтранс** направит предложение о внесении изменений в статьи № 16 и 19 Федерального закона «Об автомобильных дорогах и о дорожной деятельности в РФ» на рассмотрение в Государственную думу в начале 2018 года. Об этом сообщил председатель комитета Государственной думы транспорту и строительству Сергей Бидонько.

Законопроект, устанавливающий правила весового контроля на дорогах, **Минтранс** направит на рассмотрение в правительство в начале 2018 года

Пока процедура весового контроля грузовых машин перед въездом на автотрассы не предусмотрена в федеральном законе.

«Водитель проезжает тысячу километров, на пути его 10 раз взвешивают и выписывают штрафы, а он продолжает движение. У нас сегодня карьеры работают без весов, никто ничего не контролирует. – Отмечает С. Бидонько. – Если нет закона, то, естественно, перевозчики считают, что штрафы им выписывают незаконно, а виновата в этом существующая система весогабаритного контроля».

Проект закона призван установить единые требования к весовому контролю. В частности, в документе прописан порядок организации работы пунктов, требования к размещению оборудования, осуществляющего измерение весовых и габаритных параметров транспортных средств, а также перечень таких измерений с показателями точности.

Проект закона также предлагает снизить штрафы или дифференцировать их в зависимости от степени превышения параметров, исключив ответственность за нарушение в случае превышения допустимых параметров по нагрузкам на оси до 10%, по габаритам до 5% при фиксации нарушений системой. По мнению С. Бидонько, данное положение документа вызовет особый интерес у депутатов Госдумы.

Список требований составлен с учетом предложений участников рынка по результатам публичного обсуждения. По предварительной экспертной оценке, реализация законопроекта не потребует дополнительных расходов федерального бюджета.

К 2021 году количество пунктов весогабаритного контроля должно увеличиться до 387.

<http://www.rzd-partner.ru/auto/news/zakonoproekt-ustanavlivayushchiy-pravila-vesovogo-kontrolya-na-dorogakh-mintrans-napravit-na-rassmot/>

### ФЕДЕРАЛПРЕСС; АЛЕКСАНДР САДОВНИКОВ; 2017.12.14; МОСТ ЧЕРЕЗ ЛЕНУ В ЯКУТСКЕ СТАЛ ПРЕДМЕТОМ ГОРЯЧИХ СПОРОВ

Давно обсуждаемая возможность постройки моста через реку Лену в Якутске возможно скоро перейдет в фазу реализации. Правда пока только разработки проекта. Речь об этом шла сразу на заседаниях двух комитетов Совета Федерации, проводившихся в рамках Дней Якутии в верхней палате парламента. Корреспондент «ФедералПресс» выслушал точки зрения.

Вопрос об этом вначале был поднят на заседании комитета СФ по социальной политике, где отсутствие моста было названо серьезным тормозом для развитии региона. Глава Республики Саха (Якутия) Егор Борисов логичным замыканием трансмодального коридора между Китаем и Северным морским путем. Также мост стал бы ключевым транспортным узлом, замкнувшим три федеральные трассы и железнодорожную линию Беркакит-Томмот-Якутск.

Строительство совмещенного автомобильно-железнодорожного мостового перехода через Лену протяженностью 3,2 км ранее было запланировано на период 2015-2020 годы. Сумма предполагаемых финансовых затрат должна была составить 162 млрд. рублей. Однако пока нет даже проекта. Более того, федеральные ведомства даже не определились с функционалом моста − будет ли он автомобильными или автомобильно-железнодорожным. Представитель Минвостокразвития Ирина Маканова предложила вначале согласовать проект автодорожного моста, а потом вместе с РЖД приступить к постройке железнодорожного. Это предложение вызвало искреннее недоумение и резкое возражение сенаторов. В частности, Николай Рыжков назвал это несерьезным подходом, имеющим целью заволокитить дело. А Олег Ковалев, который является профессиональным строителем, заявил, что раздельная постройка моста вначале под автомобили, а потом для железной дороги в принципе невозможна, так как опоры сразу надо проектировать под специфику обоих видов транспорта.

На заседании комитета по экономической политике председатель правительства Якутии Евгений Чекин назвал мост через Лену «мостом в будущее» и о том, что его значение для республики колоссальное. «Мост готовы построить китайцы на свои деньги, но для этого нужно или концессионное соглашение или использование механизма госгарантий. Строительство моста необходимо включить в госпрограмму», − уточнил он.

<http://fedpress.ru/news/77/economy/1915752>

### ИНТЕРФАКС-СИБИРЬ; 2017.12.14; ГЛАВА АЛТАЙСКОГО КРАЯ ПРЕДЛОЖИЛ МИНТРАНСУ ПЕРЕВЕСТИ РЕГИОНАЛЬНУЮ ТРАССУ В ФЕДСОБСТВЕННОСТЬ

Губернатор Алтайского края Александр Карлин предложил **Минтрансу** России перевести в федеральную собственность региональную трассу, соединяющую РФ с Казахстаном, сообщает пресс-центр правительства региона.

В настоящее время правительство края прорабатывает этот вопрос с федеральными структурами.

«Мы хотим автодороге через Ребриху, Мамонтово, Романово на Казахстан придать федеральный статус. Аргументов в пользу реализации этого предложения более чем достаточно. Эта трасса проходит через Павлодар в столицу республики Казахстан. Векторы наших экономических и политических интересов в последние годы смещены на восток», – отмечает А.Карлин.

### ИНТЕРФАКС; 2017.12.14; ТРИ ЧЕЛОВЕКА ПОСТРАДАЛИ В ПОДМОСКОВЬЕ В РЕЗУЛЬТАТЕ СТОЛКНОВЕНИЯ АВТОБУСА, ЛЕГКОВУШКИ, ФУРЫ И КАРЕТЫ «СКОРОЙ ПОМОЩИ»

Автобус, легковой автомобиль, скорая помощь и фура столкнулись в поселке Новый Сергиево-Посадского района Подмосковья в четверг вечером, пострадали три человека.

«Авария произошла в 18:30. Автобус №41 столкнулся с легковым автомобилем «ВАЗ», который выехал на встречную полосу. На место прибыла бригада «скорой». Через какое-то время с машиной «скорой помощи» столкнулась фура», – сообщили «Интерфаксу» в пресс-службе **министерства транспорта** и дорожной инфраструктуры Московской области.

В ведомстве уточнили, что последствия аварии уже ликвидированы.

Как уточнили агентству в пресс-службе регионального Минздрава, жертв в результате дорожного происшествия нет. «Трое человек пострадали, состояние – средней тяжести. Погибших нет», – сказал собеседник агентства.

*Железнодорожный транспорт*

### КОММЕРСАНТ; АНАСТАСИЯ ВЕДЕНЕЕВА; 2017.12.15; ЖЕЛЕЗНЫМ ДОРОГАМ НАШЛИ НОВЫЕ ПОВОРОТЫ

Тарифные условия ОАО РЖД опять хотят пересмотреть

Как стало известно “Ъ”, бизнес-омбудсмен Борис Титов в письме президенту раскритиковал допнадбавку к тарифу на капремонт железнодорожной инфраструктуры. Недовольным итогами совещания о тарифном регулировании остался и «Русал», направивший письмо премьеру с предложением ускорить работу над новым прейскурантом железных дорог. Доводы и даже один абзац в этих обращениях идентичны. Однако прочие участники рынка нервно реагируют на новые идеи после долгого и мучительного согласований позиций.

Бизнес-омбудсмен Борис Титов 5 декабря направил Владимиру Путину письмо (копия есть у “Ъ”) с просьбой не допустить «неоправданного роста» грузовых железнодорожных тарифов из-за индексации, опережающей инфляцию. Как отмечает господин Титов, на рассмотрении правительства находится вопрос о допнадбавке в 1,9% на капремонт железнодорожной инфраструктуры (в перечне поручений, подписанном премьером Дмитриев Медведевым, ее размер – 1,5%). Общий уровень индексации грузовых тарифов в 2018 году составит 5,8% (реально 5,4%), что превышает прогнозируемый показатель инфляции 2017 года, при этом суммарная индексация грузовых тарифов за последние три года обогнала накопительный уровень инфляции на 5,2 п. п., говорится в письме. Транспортная составляющая в себестоимости товаров колеблется от 5% до 50%, основную долю в ней занимают железнодорожные перевозки, столь серьезный рост тарифов вызовет удорожание продукции большинства производителей, уверен бизнес-омбудсмен. В разговоре с “Ъ” Борис Титов также критически оценил сохранение в тарифе надбавки в 2%, утвержденной формально только на 2017 год.

Аналогичную жалобу (копия есть у “Ъ”) премьеру Дмитрию Медведеву 13 декабря направил гендиректор «Русала» Владислав Соловьев. Ряд доводов схож с изложенными в письме бизнес-омбудсмена, а один абзац совпадает почти дословно. В целом, «Русал» требует ускорить работу над новым прейскурантом 10–01 (главный тарифный документ ОАО РЖД) для постепенного сокращения кросс-субсидий между разными типами грузов. Сохранение действующего прейскуранта, по мнению топ-менеджера, приведет к индексации тарифов выше инфляции в 2019–2020 годах. Дмитрий Медведев, согласно резолюции на письме, в итоге поручил главе ФАС Игорю Артемьеву с другими заинтересованными ведомствами еще раз проанализировать аргументы.

Замглавы ФАС Александр Редько сообщил “Ъ”, что конструкция индексации тарифов и надбавок поддержана Советом потребителей, в том числе «Опорой России». Но поручение премьера будет выполнено, заверил чиновник. В ОАО РЖД уточнили, что монополия представила расчет индексации грузовых тарифов во все профильные ведомства. Базовая индексация в 3,9% не превышает прогнозный уровень инфляции на 2018 год, а надбавки стали «компенсацией регуляторных решений правительства и неиндексации пассажирского комплекса».

Источник “Ъ” в отрасли отмечает, что анализ тарифов провели в РАНХиГС для ФАС, проведен опрос участников рынка, голосование состоялось на Совете потребителей, прошло совещание у вице-премьера Аркадия **Дворкович**а, позиции были согласованы и вошли в перечень поручений премьера. Доводы Бориса Титова «очень схожи с претензиями единичных игроков», добавляет собеседник “Ъ”, а в целом для потребителей главное – долгосрочный тариф. Источник “Ъ” среди грузоотправителей также подчеркивает, что потребители услуг согласились с пакетом индексации на 2018 год с учетом десяти пунктов требований, в том числе: неизменность тарифа на пассажирские перевозки, переход на долгосрочный тариф на 2019–2025 годы на уровне «инфляция минус 0,1%», ограничение экспортной надбавки к тарифам в 8% в 2018 году и ее обнуление в 2019-м, и так далее. Цена этих требований гораздо важнее цифры индексации на 2018 год, отмечает он.

Станислав Добшевич из компании «Рустам Курмаев и партнеры» говорит, что, согласно ст. 33 федерального конституционного закона о правительстве, президент может отменить распоряжение своим указом, но только если акт противоречит закону или иному указу президента. Обстоятельства экономической целесообразности, подчеркивает юрист, не могут служить основанием для отмены указом, хотя возможности пересмотра распоряжения в других форматах есть.

<https://www.kommersant.ru/doc/3496388>

### КОММЕРСАНТ; ЕЛИЗАВЕТА КУЗНЕЦОВА; 2017.12.14; «ТРАНСКОНТЕЙНЕР» ВЫГРУЖАЮТ ИЗ ОТЛК

СП России, Белоруссии и Казахстана согласилось разделиться

ОАО РЖД сделало первый шаг к готовящейся в 2018 году продаже контрольного пакета в крупнейшем контейнерном операторе РФ «Трансконтейнер». Как и предполагал “Ъ”, акционеры СП железнодорожных компаний России, Белоруссии и Казахстана – Объединенной транспортно-логистической компании (ОТЛК) выделят из этой структуры активы, внесенные ОАО РЖД в 2014 году, в том числе компанию, которая будет владеть 50% плюс 2 акциями «Трансконтейнера».

Акционеры ОТЛК – СП ОАО РЖД, железных дорог Казахстана (КТЖ) и Белоруссии (БЖД) – единогласно решили реорганизовать компанию, говорится в сообщении ОАО РЖД. Партнеры создадут АО «ОТЛК Евразийский железнодорожный альянс» (АО ОТЛК ЕРА) и получат в нем по 33,3% акций. В ОАО РЖД “Ъ” сообщили, что цель реорганизации – переход «к модели операционной компании без активов с паритетом в управлении». Директивы, определяющие порядок реорганизации, утвердил первый вице-премьер Игорь Шувалов летом. Работа с паритетным участием акционеров «повысит их вовлеченность в развитие проекта», отмечается в сообщении. Компания займется развитием грузового транзита на территории стран–участников проекта. Уставный капитал ОТЛК ЕРА составит 98 млн руб. В ходе реорганизации также появятся несколько дочерних структур ОАО РЖД, владеющих активами, ранее внесенными в уставный капитал ОТЛК.

ОТЛК была учреждена ОАО РЖД, КТЖ и БЖД в 2014 году как логистическая компания, оператор вагонов и грузовых терминалов. Акционеры должны были передать ОТЛК активы, но, по сути, это сделало только ОАО РЖД, внеся в АО 50% плюс 2 акции «Трансконтейнера» и 100% минус 1 акцию «РЖД-Логистики» (РЖДЛ). В итоге ОАО РЖД получило 99,84% акций ОТЛК, а КТЖ и БЖД, сделавшие взнос по 32,7 млн руб.,– по 0,08%. В 2015 году, когда Владимира Якунина на посту президента ОАО РЖД сменил Олег Белозеров, было решено перестроить ОТЛК по модели asset-light (без активов), вернув ОАО РЖД «Трансконтейнер» и РЖДЛ. Также стоял вопрос о дивидендах этих компаний – пока они платятся в ОТЛК, а не напрямую ОАО РЖД. Обсуждался ряд вариантов (см. “Ъ” от 28 сентября, 5 октября и 2 ноября 2016 года), но консенсус по переходу на модель asset-light долго не был найден.

Утвержденный план реорганизации ОТЛК обсуждался на уровне **Минтранса**, Минэкономики и Росимущества еще весной (см. “Ъ” от 6 апреля). Предполагалось, что ОТЛК ЕРА включит операционный функционал ОТЛК, в том числе договорную базу и бизнес-процессы, а также вклады КТЖ и БЖД. В «ОТЛК Логистику» передадут пакет РЖДЛ, а в «ОТЛК Финансы» – дивиденды, перечисленные «Трансконтейнером» и РЖДЛ. В обеих структурах 100% минус 1 акция будет принадлежать ОАО РЖД, одна – ОТЛК. У старой ОТЛК останется пакет «Трансконтейнера». Поскольку и КТЖ, и БЖД выйдут из состава акционеров ОТЛК, а в ней по закону об АО не может быть менее двух акционеров, одна акция ОТЛК будет передана по номинальной стоимости РЖДЛ.

В Минэкономики и **Минтрансе** в четверг на запросы “Ъ” не ответили. Напомним, что сейчас правительство принципиально согласовало план, по которому контрольный пакет «Трансконтейнера» должен быть продан инвесторам, на актив в разное время претендовали, в частности, группа «Сумма» Зиявудина Магомедова (уже владеет 25,07% «Трансконтейнера»), UCL Holding Владимира Лисина, Global Ports, РФПИ, ГК «Дело».

По мнению главы «Infoline-Аналитика» Михаила Бурмистрова, данная схема «единственно возможный вариант развития ОТЛК». План был согласован всеми сторонами еще в начале 2016 года, напоминает эксперт, а ее инициатором стало именно КТЖ. Но казахстанская сторона не хотела вносить активы в СП и передавать таким образом контроль над АО «Казтранссервис» и АО «Кедентранссервис», а главное, над терминалами на станциях Достык и Алтынколь.

«Реорганизация позитивно отразится на “Трансконтейнере” и откроет компании возможности для дальнейшего роста капитализации бизнеса и экономически эффективной продажи пакета акций, принадлежащего ОАО РЖД»,– полагает господин Бурмистров. В части взаимодействия с ОТЛК каких-либо существенных изменений не произойдет, считает эксперт, в условиях масштабного дефицита фитинговых платформ и контейнеров на российском рынке и резкого роста ставок аренды на 80-футовые платформы до 1550–1600 руб. в сутки к декабрю 2017 года (более чем на 30% выше, чем в декабре 2016 года) именно «Трансконтейнер» останется основным бенефициаром роста объемов транзитных перевозок через территорию Казахстана.

<https://www.kommersant.ru/doc/3496544>

На ту же тему:

<https://rns.online/transport/RZHD-soobschili-o-reorganizatsii-OTLK-2017-12-14/>

### ИНТЕРФАКС; 2017.12.14; ЗАКОН О МЕТРО И ДРУГОМ ВНЕУЛИЧНОМ ТРАНСПОРТЕ ПРИНЯТ ГОСДУМОЙ

Госдума в четверг приняла в третьем, окончательном, чтении правительственный закон о функционировании внеуличного транспорта.

Закон относит к внеуличному транспорту метрополитен, монорельсовый транспорт, подвесную канатную дорогу и фуникулер.

Закон устанавливает права и обязанности перевозчиков и пассажиров, ответственность перевозчика, особенности обслуживания пассажиров из числа инвалидов, особенности регулирования труда отдельных категорий работников внеуличного транспорта, в том числе режима рабочего времени, времени отдыха, проведения медицинских осмотров.

Согласно закону, общий объем субвенций из федерального бюджета бюджетам субъектов РФ для осуществления переданных субъектам РФ полномочий по контролю за соблюдением правил технической эксплуатации внеуличного транспорта и правил пользования им определяется на основании методики, утвержденной правительством РФ.

При этом правительство должно исходить из годовых объемов перевозки пассажиров внеуличным транспортом, а также эксплуатационной длины его линий в однопутном исчислении.

Закон предусматривает, что разработка субъектами РФ правил технической эксплуатации внеуличного транспорта и правил пользования внеуличным транспортом ведется в соответствии с типовыми правилами и с учетом региональных особенностей внеуличного транспорта.

### LENTA.RU; 2017.12.14; НУЖНЫЕ ЭЛЕКТРИЧКИ

Почему электропоезда пригородных и городских железных дорог способствуют росту экономики

Аналитический центр при правительстве России разработал методику оценки социально-экономической эффективности пригородного пассажирского транспорта. Оказалось, что дотируемые федеральным центром и регионами электрички существенно способствуют развитию экономики и социальной сферы посредством прямых и косвенных эффектов. Причем синергия и отдача от финансирования электричек заметно превосходит вложения. Какой вклад в ВВП страны вносит пригородный железнодорожный транспорт и как он в целом влияет на состояние экономики – выяснила «Лента.ру», побывав на круглом столе в Аналитическом центре при Правительстве РФ.

Поддержка электричек

Не нужно убеждать людей в важности и востребованности электричек, поскольку им в России зачастую попросту нет альтернативы по транспортной доступности, удобству, скорости, безопасности, экологичности и в силу целого ряда других причин (в том числе климатических и инфраструктурных). Президент Владимир Путин на заседании Госсовета отметил, что развитие пригородных пассажирских перевозок – «тема очень важная, она касается буквально каждого гражданина нашей огромной страны и во многом определяет уровень комфорта, удобство жизни».

По мнению главы консалтинговой группы Infomost Бориса Рыбака, электрички – «привычный и удобный вид транспорта, заменить который невозможно». Так, поезда только одной, самой крупной в стране Центральной пригородной пассажирской компании (ЦППК), работающей в столичном и еще 10 регионах, обслуживают в год более полумиллиарда пассажиров. Доля ЦППК в пригородных железнодорожных перевозках по России составляет около 64 процента и более 90 процентов – в московском регионе. Губернатор Московской области Андрей Воробьев подчеркивает: «Пригородные электрички – это стратегически важный транспорт для Подмосковья».

ЦППК – единственная в России компания-перевозчик, которая активно занимается обновлением подвижного состава, по мнению экспертов, эта компания и единственный пока успешный пример развития в отрасли. В целом же, отрасль требует вовлеченности органов исполнительной власти, регионов, РЖД, с тем чтобы отрегулировать нормативно-правовую базу, решить наиболее сложные задачи, и дать тем самым импульс дальнейшему развитию. «До недавнего времени в сфере пригородного транспорта существовало три наиболее острых проблемы: сколько будут стоить услуги инфраструктуры, будет ли продлен нулевой НДС и старение подвижного состава. Две первые проблемы решены, причем это первый раз, когда государство на системной основе, в лице **Минтранса** и РЖД закрыло вопрос оплаты услуг инфраструктуры на 15 лет», – отмечает генеральный директор Института проблем естественных монополий Юрий Саакян. Действительно, правительство РФ приняло решение о системной поддержке отрасли и выделило в течение 15 лет 45 миллиардов рублей ежегодно, из которых 35 миллиардов – субсидии РЖД, компенсирующие недостающие выплаты со стороны перевозчиков за использование инфраструктуры, еще около 10 млрд останется в бюджетах ППК за счет обнуления НДС.

Решить проблему с обновлением парка, которая сейчас вышла на первый план, должны помочь, в том числе новые методики, разработанные ФАС России – расчета арендных ставок за услуги РЖД и установления обоснованных тарифов на пассажирские перевозки. «Если их увязать с комплексными планами транспортного обслуживания (КПТО) населения в регионах, долгосрочными 15-летними договорами между субъектами РФ и ППК, этого будет достаточно, чтобы начать процедуру обновления подвижного состава», – указал глава ИПЕМ.

По мнению советника руководителя антимонопольной службы Павла Шпилевого, прежняя система взаиморасчетов, ставок и тарифов в последние годы не работает, поскольку она не выстроена для соблюдения баланса интересов ППК и регионов. «Очевидно, что ее необходимо было менять. С помощью РЖД мы создали новую модель и сегодня понимаем, какая себестоимость по каждой серии электрички, в каждом регионе, в отношении каждой пригородной компании. Это позитивный пример сотрудничества с РЖД», – говорит он. ФАС России считает необходимым унификацию ставок на работу локомотивных бригад, техобслуживание, текущий и капитальный ремонт электричек. В настоящее время эти ставки антимонопольное ведомство обсуждает с ППК, регионами и РЖД. «Думаю, мы близки к тому, чтобы иметь компромиссный вариант», – резюмировал он.

Другим важным решением, направленным на решение существующих проблем, по мнению советника **министра транспорта** Юрия Елизарьева, является «формирование новой регуляторной модели». Помимо методики ФАС завершается подготовка закона об организации регулярных пассажирских перевозок. «Этот закон включил в себя все новые наработки, создававшиеся в последнее время в России, и прежде всего те из них, которые касаются эффективных отношений между государством и бизнесом», – пояснил Елизарьев.

Он также обратил внимание на важный аспект – обеспечение инвестиционной привлекательности пассажирских перевозок, в том числе в части обновления подвижного состава. В законе впервые четко прописаны отношения не только между заказчиком и организатором перевозок, но и между перевозчиком и организациями или лицами, инвестирующими финансовые средства. Елизарьев подчеркнул, что «пассажирский железнодорожный транспорт уже нельзя рассматривать как некую автономию, он стал существовать в комплексной среде вместе с другими видами перевозок, и вынужден конкурировать с ними, с точки зрения эффективности».

Выигрывают все

Участники круглого стола, по итогам которого в правительство будет направлен доклад с предложениями по дальнейшему развитию отрасли, пришли к выводу, что немалые вложения в пригородное пассажирское сообщение из федерального и региональных бюджетов многократно окупаются за счет прямых и синергетических эффектов от повышения мобильности населения, сокращения безработицы, роста доходов населения, повышения налоговых поступлений и других социально-экономических факторов.

Эксперты Аналитического центра при Правительстве РФподсчитали, что каждый вложенный рубль в пригородное сообщение дает экономике дополнительные доходы в размере примерно 5 рублей. Если рассматривать только бюджетную эффективность, то она оказывается еще выше: например, в Московской области на рубль бюджетных расходов приходится 7,6 рубля налоговых поступлений (в основном благодаря выигрышу в зарплатах и дополнительному спросу на товары и услуги). Конечно, уровень дополнительных доходов от работы электричек зависит от конкретного субъекта РФ, но, как показывает использовавшаяся при расчетах методика, регионы однозначно оказываются в выигрыше.

«К выигрышу пассажира относятся все эффекты, которые обеспечивают ему материальную или нематериальную выгоду, связанную непосредственно с возможностью совершения поездки. К выигрышу субъекта – эффекты, локализованные в транспортных центрах, между которыми осуществляются перевозки», – поясняет руководитель управления госпрограмм Аналитического центра при Правительстве РФ Алексей Сафронов. Выигрыш пассажира также приносит выигрыш субъекту, а субъекта – России в целом. Расходы федерального и регионального бюджетов разными способами возвращаются в экономику в том числе за счет агломерационного эффекта, выражающегося в росте зарплат в пригороде, благодаря расширению рынка труда.

Эксперты подсчитали эффект от более высоких зарплат для жителей Подмосковья, которые ездят на работу в Москву. Рассматривалось белорусское железнодорожное направление, включающее Одинцовский, Рузский и Можайский районы.Из Одинцовского района электричками регулярно ездит в Москву 41 тысяча человек, треть из них – на работу. При этом 40 процентов маятниковых мигрантов ездят за более высокой зарплатой, а для 60 процентов по месту жительства нет работы. По оценкам Аналитического центра, средняя разница в зарплате между столицей и Одинцовским районом – более 26 тысяч рублей на человека (с учетом затрат на дорогу). В целом жители Одинцовского района выигрывают от трудовой маятниковой миграции 7,8 миллиарда рублей в год.

«НДФЛ и отчисления в социальные фонды с выигрыша в зарплатах по Одинцовскому району составляют 2,5 миллиарда рублей в год. Если мы сравниваем эту цифру с объемом финансовой поддержки ЦППК, которая идет из бюджетов, понятно, что один только район – почти половина данной суммы. Если мы говорим, что в Московской области далеко не один район, то очевидно, что поддержка пригородного транспорта не просто выгодна, она супервыгодна», – подчеркнул Алексей Сафронов. В целом маятниковая миграция в столичной агломерации обеспечивает дополнительные налоговые поступления Московской области и другим регионам в сфере московского транспортного узла, и это значительно выше бюджетных расходов на поддержку пригородного железнодорожного транспорта. И это эффекты, которые оцениваются в деньгах, но есть и другие не менее важные, например, экономия времени.

Или взять эффект от поездок жителей городов на дачи. В общем объеме перевозок дачников на электричках около четверти (24 процента). Большая часть из этих пассажиров выбираются загород для выращивания продуктов для семьи (более 57 процентов), чуть меньше просто отдыхают (около 47 процентов), остальные – живут на даче (2,2 процента) или выращивают продукты на продажу (менее 1 процента). При этом средняя стоимость выращенных на даче продуктов в Московской области составляет 26,5 тысячи рублей, а расходы на поездки за город оцениваются в 4,5 тысячи рублей за сезон. Безусловно, данный эффект «напрямую не увеличивает бюджетных поступлений, но поднимает уровень жизни людей». Это, в свою очередь, увеличивает платежеспособный спрос, также способствуя развитию экономики.

Подтянули ВВП

Положительныесоциально-экономические эффекты от использования пригородного транспорта эксперты фиксируют не только в столичной агломерации, для которой характерен большой пассажиропоток. Данная методика расчетов применима ко всем регионам, демонстрируя положительную динамику валового регионального продукта (ВРП) от вложений в электрички, что в свою очередь, способствует росту ВВП. Конечно, экономическую эффективность демонстрируют все виды пригородного пассажирского транспорта, например, те же автобусы, – но вклад электричек несоизмеримо выше – подчеркивают в Аналитическом центре при Правительстве РФ.

Согласно данным Росстата за 2016 год, в целом по стране доля железнодорожного транспорта составляет 64,6 процента пассажирооборота в пригородном сообщении. На автобусы и маршрутные такси приходится 35,3 процента, а на водный транспорт – 0,1 процента. При этом железнодорожный транспорт дополнительно решает проблемы ограниченности роста автомобильной дорожной инфраструктуры крупных агломераций. Эксперты отмечают, что, к примеру, в столичном регионе величина абсолютных бюджетных поступлений от пригородного железнодорожного транспорта в четыре раза выше, чем от автобусного. Согласно расчетам Аналитического центра, в среднем по России один рубль текущих расходов на функционирование пригородного пассажирского транспортадает 1,37 рубля в ВВП и 39 копеек дополнительного дохода в консолидированный бюджет страны.

Таким образом, как показывают результаты исследования, вложения в электрички, выгодны как с общеэкономической точки зрения, если рассматривать все эффекты для общества и сравнивать со всеми расходами, которые общество несет, так и с бюджетной, если сравнивать только поступления в бюджеты с субсидиями. В частности, выигрыш от поездок на работу получает сам пассажир в виде зарплаты, его работодатель в виде доходов, которые приносит сотрудник, продавцы товаров и услуг, которые пассажир может себе позволить благодаря наличию работы и бюджет в виде налоговых отчислений. Специалисты Аналитического центра рассчитывают, что предложенные ими методики из экспериментальных станут общепризнанными, поскольку это позволит властям регионов четко понимать и оценивать эффекты от поддержки пригородного железнодорожного транспорта.

<https://lenta.ru/articles/2017/12/14/nuzhnie_elekrrichki/>

### ТАСС; 2017.12.14; ПГК И РЖД ДОГОВОРИЛИСЬ О НОВЫХ УСЛОВИЯХ РЕМОНТА ВАГОНОВ

АО «Первая грузовая компания» (ПГК) заключило новый договор с ОАО «Российские железные дороги» (РЖД) на текущий отцепочный ремонт (ТОР) вагонов, следует из сообщения, опубликованного на сайте ПГК.

По его условиям, ПГК может теперь направлять в ремонт неисправные колесные пары. Расширение взаимодействия в области ТОР позволит сократить простой вагонов в ремонте до 10% за счет увеличения оборотного фонда запасных частей на вагоноремонтных предприятиях РЖД, отмечается в сообщении.

Ранее компания предоставляла только отремонтированные колесные пары для установки на вагоны.

Ежегодно на предприятиях РЖД текущий отцепочный ремонт проходят более 65 тыс. вагонов ПГК, сообщает оператор.

АО «Первая грузовая компания» – крупнейший оператор железнодорожных перевозок в России. В управлении ПГК – 134,6 тыс. единиц подвижного состава, в том числе полувагонов, цистерн, платформ и вагонов иных типов. ПГК формирует железнодорожный дивизион международной транспортной группы Universal Cargo Logistics Holding (UCL Holding) Владимира Лисина. Помимо железнодорожных активов, группа объединяет стивидорные компании на северо-западе и юге России и крупные российские судоходные активы.

<http://tass.ru/transport/4812387>

### ТАСС; 2017.12.14; РЖД ПРИВЛЕКЛИ БОЛЕЕ 6 МЛН ТОНН ДОПОЛНИТЕЛЬНЫХ ГРУЗОВ ЗА СЧЕТ ТАРИФНЫХ РЕШЕНИЙ

ОАО «Российские железные дороги» (РЖД) приняло 47 решений в рамках тарифного коридора, которые позволили привлечь дополнительный объем грузов в размере 6,1 млн тонн и получить дополнительный доход в размере 7,8 млрд рублей, следует из сообщения, опубликованного на сайте компании. Об этом рассказал генеральный директор центра фирменного транспортного обслуживания Алексей Шило в ходе итогового заседания правления компании.

«По итогам года объем погрузки грузов ожидается на уровне 1 млрд 258 млн тонн, что на 3% выше результатов прошлого года», – отмечается в сообщении.

По итогам текущего года увеличение погрузки грузов 2-ого тарифного класса к прошлому году ожидается на уровне +2,8%, 3-его тарифного класса – на уровне +1,9%.

<http://tass.ru/transport/4812153>

### ТАСС; 2017.12.14; ФГК В НОЯБРЕ 2017 ГОДА УВЕЛИЧИЛА ОБЪЕМ ПОГРУЗКИ НА ПЛАТФОРМАХ НА 5%

АО «Федеральная грузовая компания» (ФГК, «дочка» ОАО «РЖД») в ноябре 2017 года увеличило объем погрузки на платформах на 5% в сравнении с аналогичным периодом прошлого года до 166 тыс. тонн, следует из сообщения компании.

«Максимальный рост зафиксирован при перевозках строительных грузов – в 3,1 раза (до 32,6 тыс. тонн), лесных грузов – в 2,6 раза (до 20,2 тыс. тонн), машин и оборудования – в 2 раза (до 7,4 тыс. тонн) и др.», – говорится в сообщении.

Основной рост погрузки лесных грузов отмечен со станций Свердловской желдороги в основном в экспортных направлениях – потребителям Узбекистана, Казахстана, Туркмении.

Объем среднесуточной погрузки также вырос на 5%.

В ноябре 2017 года приоритетными железными дорогами погрузки платформ ФГК стали: Свердловская – 44,8 тыс. тонн, Западно-Сибирская – 26,7 тыс. тонн, Приволжская – 19,1 тыс. тонн, Московская – 9 тыс. тонн и др.

АО «Федеральная грузовая компания» является одним из крупнейших грузовых железнодорожных операторов в России. Основным видом деятельности компании является предоставление собственного подвижного состава под перевозки, а также оказание транспортно-экспедиционных услуг. Объем перевозок в 2016 г. составил 187 млн т, что на 13% больше, чем годом ранее.

<http://tass.ru/transport/4813308>

*Воздушный транспорт*

### НВК САХА; 2017.12.14; МИНТРАНС РФ ВКЛЮЧИТ В ФЦП “РАЗВИТИЕ ТРАНСПОРТНОЙ СИСТЕМЫ РОССИИ” РЕКОНСТРУКЦИЮ 15 АЭРОПОРТОВ В ЯКУТИИ

**Минтранс** РФ поддержал предложение Якутии о включении в ФЦП “Развитие транспортной системы России” реконструкцию 15 аэропортов в регионе. Об этом в ходе расширенного заседания Комитета СФ по экономической политике на тему «О преодолении инфраструктурных ограничений ускоренного экономического роста в Республике Саха (Якутия)» сказал зам**министра транспорта** РФ Николай **Асаул**.

“Мы предварительно отрабатывали программу развития. Проект решения отработан с нами. 15 комплексов – это выверенная формулировка”, – сказал он.

В своем докладе премьер-министр Якутии Евгений Чекин отметил, что в республике отмечается повышение транспортной мобильности населения, идет рост пассажирских перевозок авиатранспортом. Но при этом он отметил необходимость включения 15 “Аэропортов Севера” в ФЦП “Развитие транспортной системы России”.

“На данный момент только 9 аэропортовых комплексов имеют искусственное покрытие (ИВПП). Поэтому предлагаем внести 15 аэропортовых комплексов включить в ФЦП “Развитие транспортной системы России”, – сказал он.

Также Якутия предлагала внести изменения в правила предоставления субсидий организациями воздушного транспорта в части формирования сквозного тарифа по авиамаршрутам от населенных пунктов, где отсутствует круглогодичная связь наземным транспортом, до крупных городов через аэропорты со сменой воздушного судна. Но по словам **Асаул**а, эта задача уже решена и в этом году эти поправки уже будут внесены в Правительство РФ.

<http://nvk-online.ru/mintrans-rf-vklyuchit-v-ftsp-razvitie-transportnoj-sistemy-rossii-rekonstruktsiyu-15-aeroportov-v-yakutii/>

### ИЗВЕСТИЯ; ЕВГЕНИЙ ДЕВЯТЬЯРОВ; АЛЕКСЕЙ РАММ; БОГДАН СТЕПОВОЙ; 2017.12.15; ПРЕЖНЕЕ РУКОВОДСТВО «ТРАНСАЭРО» ПОДОЗРЕВАЮТ В ПРОПАЖЕ 700 МЛН РУБЛЕЙ

Следственный комитет РФ начал проверку деятельности бывших топ-менеджеров авиакомпании

Конкурсный управляющий авиакомпании «Трансаэро» Алексей Белокопыт заподозрил бывшее руководство компании в растрате не менее 728 млн рублей. Эти деньги были предназначены для выплаты кредиторам перевозчика в рамках конкурсного производства. Алексей Белокопыт направил заявление в правоохранительные органы с просьбой провести проверку ряда платежей авиакомпании в 2016–2017 годах (документ имеется в распоряжении «Известий»). По мнению конкурсного управляющего, речь может идти о правонарушениях, предусмотренных девятью статьями Уголовного кодекса РФ. Среди них – «Кража», «Мошенничество», «Присвоение или растрата». Главное следственное управление Следственного комитета (ГСУ СК РФ) по Москве уже начало доследственную проверку по факту злоупотребления полномочиями работниками авиакомпании, об этом «Известиям» заявили в СК РФ. Также 14 декабря на складе одной из компаний, указанной в заявлении, прошли обыски. Представители бывшего руководства «Трансаэро» считают, что обвинение безосновательно. По мнению независимых юристов, вероятность того, что уголовное дело будет возбуждено, высока.

В сентябре 2015 года авиакомпания «Трансаэро» не справилась с финансовыми трудностями и попросила правительство о помощи. В октябре того же года **Росавиаци**я аннулировала сертификат эксплуатанта, дававший фирме право заниматься коммерческими авиаперевозками.

В декабре 2015 года Арбитражный суд Санкт-Петербурга и Ленинградской области признал ОАО «АК «Трансаэро» банкротом и ввел в компании процедуру наблюдения. Арбитражным управляющим был назначен Михаил Котов. Гендиректором «Трансаэро» чуть раннее – 24 ноября 2015 года – стал Александр Бурдин. Он пробыл в этой должности до середины сентября нынешнего года, после чего успел недолго поработать гендиректором «ВИМ-Авиа», также попавшей в сложное финансовое положение.

В сентябре 2017 года тот же суд еще раз признал ОАО «АК Трансаэро» банкротом и запустил конкурсное производство. С 13 сентября конкурсным управляющим стал Алексей Белокопыт из Евросибирской саморегулируемой организации арбитражных управляющих.

Уже 16 ноября Алексей Белокопыт направил заявление в Следственный комитет РФ, Министерство внутренних дел и Санкт-Петербургскую транспортную прокуратуру. В этом документе он утверждает, что в ходе изучения карточек счетов бухучета компании за период с 1 января 2016 года по 11 октября 2017-го обнаружены платежи, которые, «возможно, могут быть квалифицированы как действия, являющиеся преступлениями».

В заявлении перечислены девять статей Уголовного кодекса РФ, которые, по мнению управляющего, могли быть нарушены. Среди них – ст. 158 «Кража», ст. 159 «Мошенничество», ст. 160 «Присвоение или растрата», ст. 199 «Уклонение от уплаты налогов и (или) сборов с организации», ст. 195 «Неправомерные действия при банкротстве», ст. 330 «Самоуправство» и ряд других.

В частности, был обнаружен договор ОАО «АК Трансаэро» с ООО «Сэвен Р», которому авиакомпания уплатила более 501 млн рублей за хранение имущества. В заявлении выражаются сомнения, что ценность имущества, которое хранилось на складе, сопоставима с суммой оплаты. Кроме того, автор документа предполагает, что стоимость услуг ООО «Сэвен Р» была «несопоставимо выше» средней по рынку.

По данным «Известий», 14 декабря на складах ООО «Сэвен Р» в Москве, где хранится имущество «Трансаэро», прошли обыски и выемка документов. Телефоны компании весь день были недоступны.

Одна из компаний – контрагентов «Трансаэро» до получения выплат начала процесс ликвидации. АО «Проектная индустрия» получило 46 млн рублей 26 февраля 2017 года, хотя еще 8 февраля было опубликовало сообщение о начале процедуры ликвидации этой фирмы.

В заявлении Алексей Белокопыт отмечает, что руководство компании осуществляло платежи с нарушением очередности, предусмотренной законом «О несостоятельности (банкротстве)». В нем сказано, что в первую очередь надо гасить долги перед сотрудниками предприятия.

В заявлении также говорится, что, несмотря на долги компании, руководители «Трансаэро» с 1 ноября 2015 года по 16 ноября 2017 года продолжали исправно получать не только зарплату, но и надбавки с премиями.

В частности, гендиректор Александр Бурдин за это время получил более 22 млн рублей в качестве зарплаты, премий и надбавок, то есть около 1 млн рублей в месяц. Главный бухгалтер Андрей Ковалев – более 21 млн рублей. Главный исполнительный директор Дмитрий Михальчук – более 14 млн. В общей сложности, 11 топ-менеджеров компании за это время получили почти 120 млн рублей.

Всего же в документе перечислены спорные платежи на сумму более 728 млн рублей. Алексей Белокопыт просит провести проверку изложенных фактов, и если они подтвердятся, привлечь виновных к уголовной ответственности.

Арташес Дадаян, представитель конкурсного управляющего Алексея Белокопыта, сообщил «Известиям», что администрация «Трансаэро» ждет результатов проверки фактов, изложенных в заявлении.

– Мы надеемся, что правоохранительные органы в рамках своих полномочий примут все необходимые и достаточные меры для защиты интересов кредиторов, в том числе работников «Трансаэро», налоговых органов и внебюджетных фондов, – заявил Арташес Дадаян.

При этом один из членов бывшего руководства «Трансаэро» рассказал «Известиям», что сейчас документы авиакомпании находятся в процессе передачи Алексею Белокопыту. Всего предстоит передать еще около 20 тыс. папок с документами, на что уйдет не менее четырех месяцев.

– Таким образом, заявление Алексея Белокопыта основано на неточных и неполных данных, – отметил собеседник «Известий». – Оно носит обвинительный характер без должных на то оснований. На протяжении полутора месяцев после введения конкурсного производства Белокопыт не представил людей с доверенностями для приема документов. На недавнем судебном заседании о понуждении Бурдина к передаче документов он не смог даже сформулировать, что именно ему не отдали, хотя передача идет постоянно.

Бывший сотрудник авиакомпании отметил, что указанный уровень зарплат ее экс-руководителей вполне соответствует среднерыночным для таких должностей. До кризиса, по его словам, в той же «Трансаэро» могли получать и больше.

По словам представителя бывшего руководства «Трансаэро», сделки по хранению имущества авиакомпании заключались по рыночной стоимости, они «отражают значительный объем материальных ресурсов», которые необходимо было перевезти из других регионов страны и складировать в одной точке для финальной инвентаризации. Арбитражный управляющий Михаил Котов в период с декабря 2015 года по сентябрь 2017 года был полностью информирован обо всех подобных сделках и не возражал против их проведения.

– До оптимизации «Трансаэро» платила за склады и офисы 200 млн рублей в месяц, после оптимизации – 20 млн рублей в месяц, – отметил представитель бывшего руководства «Трансаэро». – Сейчас и эти платежи стали меньше.

По его сведениям, всего Александр Бурдин получил на оплате складов и офисов экономию более 4 млрд рублей – эти средства направлены на выплату зарплаты уволенным сотрудникам, поддержание активности авиакомпании и сохранение ее имущества для реализации в конкурсном производстве.

Участвовавший в процессе адвокат юридической фирмы «Павлова и партнеры» Сергей Левичев (представлял одного из кредиторов авиаперевозчика) рассказал «Известиям», что при вынесении судом решения о банкротстве вопрос об уголовном преследовании Александра Бурдина не поднимался. Подозрений или жалоб, которые могли бы перерасти в уголовные дела, не было.

Представитель Михаила Котова заявил «Известиям», что не знаком с сутью претензий Алексея Белокопыта.

– С заявлением мы не ознакомлены и комментировать его не можем, так как официальной бумаги у нас нет, – отметил он.

Арташес Дадаян рассказал, что общая сумма задолженности перед кредиторами, включенная в реестр требований, – порядка 230 млрд рублей. Но на самом деле она значительно больше. Еще не все компании выдвинули свои претензии. Кроме того, есть требования иностранных кредиторов, которые не признают российскую процедуру банкротства и надеются урегулировать проблему задолженности вне рамок этого процесса.

В СК РФ «Известиям» заявили, что сейчас ГСУ СК по Москве проводит доследственную проверку по факту «злоупотреблениями полномочиями работниками авиакомпании «Трансаэро».

– Доводы конкурсного управляющего Белокопыта будут рассмотрены в рамках указанной проверки, – рассказали «Известиям» в СК РФ.

По мнению члена московской коллегии адвокатов «Князев и партнеры» Артема Чекоткова, вероятность того, что по заявлению Алексея Белокопыта возбудят уголовное дело, «очень высока».

– В заявлении перечислены признаки неправомерных действий, – рассказал «Известиям» Артем Чекотков. – Правоохранительным органам предстоит проверить, были ли они действительно совершены. Дело о банкротстве «Трансаэро» громкое, поэтому проверку проведут на должном уровне. Все необходимые инструменты у соответствующих органов есть.

Следователям важно будет получить доступ к оригиналам договоров, электронной переписке, опросить топ-менеджеров, которые подписывали документы. В таком случае проверка долго не продлится.

В Министерстве внутренних дел РФ и в Санкт-Петербургской транспортной прокуратуре не смогли предоставить оперативные комментарии.

<https://iz.ru/682210/evgenii-deviatiarov-aleksei-ramm-bogdan-stepovoi/prezhnee-rukovodstvo-transaero-podozrevaiut-v-propazhe-700-mln-rublei>

### РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА – ЭКОНОМИКА СИБИРИ; НАТАЛЬЯ РЕШЕТНИКОВА; 2017.12.14; ВАЖНЫЙ ФАКТОР

Более тридцати сибирских авиамаршрутов внесено **Росавиаци**ей в список региональных рейсов, которые будут субсидированы в 2018 году.

В 2017-м в регионы Сибирского федерального округа (СФО) выполнялось 36 маршрутов (32 процента от общероссийского показателя), в том числе двадцать круглогодичных.

По информации **Росавиаци**и, всего в перечень 2018 года вошло 108 направлений, и 65 из них будет софинансировано из средств региональных бюджетов. Напомним: согласно постановлению правительства РФ N 1242 от 25 декабря 2013 года, с января по май 2017-го в России действовало 112 региональных маршрутов, включенных в программу федерального субсидирования региональных воздушных пассажирских перевозок. Специалисты отмечают, что программа доказала свою эффективность, улучшив транспортную обеспеченность. Однако в мае этого года на проходившем в Новосибирске международном транс-портном форуме эксперты говорили о том, что правильнее было бы перейти от субсидирования к налоговому регулированию и бюджетированию. Именно налоговое стимулирование авиаперевозок должно стать основой государственного воздействия на транспортную систему.

Участники экспертной группы по развитию авиации в Сибирском округе, созданный при полпреде президента РФ в СФО, не раз отмечали необходимость развития региональной авиации, учитывая гео-графические особенности Сибири. Совместно с представителями региональных органов исполнительной власти эксперты прорабатывают предложения о механизмах поддержки таких маршрутов для **минтранса** России. На их взгляд, не в полной мере решен вопрос ценовой доступности внутрирегионального авиасообщения. Не до всех городов Сибири можно долететь напрямую – порой приходится сначала лететь в Москву, чтобы уже оттуда отправиться в пункт назначения. Стоимость авиабилетов на рейсы между сибирскими городами зачастую дороже, чем до Москвы.

В программе-2018 заявлены двенадцать авиакомпаний. С нового года S7 Аirlines («Сибирь») из Новосибирска будет выполнять полеты в Ямало-Ненецкий и Ханты-Мансийский автономные округа, Республику Тыва и Томскую область. Два раза в неделю авиакомпания «Турухан» будет совершать субсидированные полеты в Стрежевой (Томская область), «Норд Стар» – в Северо-Енисейск (Красноярский край). «ЮТэйр» начнет выполнять субсидируемые рейсы из Новосибирска в Ханты-Мансийск.

Ожидается, что пассажиры, вылетающие из Иркутска в северные города, смогут приобрести авиабилеты по более низкой цене. Из Красноярска субсидированные рейсы отправятся в семь городов Сибири.

В 2017 году пассажирские перевозки по сибирским маршрутам реализуют также двенадцать авиакомпаний. По данным окружного информационного центра, из средств федерального бюджета им выплачено 368,6 миллиона рублей субсидий (38,5 процента от общего объема по России). Всего на субсидирование маршрутов в регионах Сибири в 2017 году запланировано выделить 1,3 миллиарда рублей (44 процента от общей по России суммы). Перевозки из средств региональных бюджетов софинансируют в Республике Хакасия, Алтайском и Красноярском краях, Новосибирской и Томской областях.

Прямая речь

Сергей Меняйло, полномочный представитель президента России в СФО:

– Регулярное авиасообщение между сибирскими регионами и отдаленными территориями внутри субъектов крайне важно не только для реализации проекта транспортной доступности населения регионов, но и для развития экономики округа. Авиамаршруты, решающие эту проблему, нужно признать социально значимыми и поддержать в первую очередь. Здесь важна консолидация федеральных и региональных средств бюджетной поддержки.

<https://rg.ru/2017/12/14/reg-sibfo/rosaviaciia-budet-subsidirovat-bolee-30-sibirskih-aviamarshrutov.html>

### ТАСС; ПАВЕЛ БАРАНОВ; 2017.12.14; РЕГУЛЯРНОЕ АВИАСООБЩЕНИЕ МЕЖДУ МОСКВОЙ И БРЯНСКОМ ВОССТАНОВЛЕНО ПОСЛЕ 20 ЛЕТ ПЕРЕРЫВА

Регулярный рейс по маршруту «Москва – Брянск – Москва» выполнила в четверг авиакомпания S7, возобновив регулярное авиасообщение между Брянском и столицей после 20-летнего перерыва. Как сказал корреспонденту ТАСС директор брянского аэропорта Александр Сай, запустить авиарейсы в Москву удалось благодаря финансовому оздоровлению аэропорта и конкурентной цены перелета.

«Сегодня спустя 20 лет возобновлено регулярное сообщение между Брянском и Москвой. Первый рейс из аэропорта Домодедово выполнила авиакомпания S7 Airlines», – сказал Сай.

Последний регулярный рейс в столицу был выполнен еще в 1990-годах. Затем было сделано несколько попыток наладить авиасообщение, но они потерпели неудачи из-за высокой стоимости билетов. Брянск находится недалеко от Москвы и между городами налажено автомобильное и железнодорожное сообщение. Так, железнодорожный экспресс доходит до Москвы за четыре часа и стоит около 600 рублей. Сай отметил, что из-за неверно выбранной коммерческой тактики аэропорт Брянска был в предбанкротном состоянии.

В начале года областное правительство, являющееся собственником аэропорта, выплатило долги предприятия, нашло партнера – авиакомпанию S7, которая начала совершать рейсы на Санкт-Петербург, а затем в Москву. По словам Сая, рейсы в северную столицу загружены полностью, продажи билетов на вылеты в столицу растут.

Как сказал журналистам прибывший сегодня в Брянск гендиректор S7 Group Антон Еремин, компания предложила конкурентоспособную цену на перелет – от 1,6 тыс. рублей на ближайшие два месяца и это должно обеспечить пассажиропоток. «Авиакомпания делает конкурентную цену билета, так как далее предлагает вылететь из Домодедова стыковыми рейсами по более чем 80 собственным направлениям по России и миру», – сказал Еремин.

В честь открытия рейсов, до конца года S7 сделала символической стоимость билета до Москвы – пять рублей. Как сказал журналистам губернатор Брянской области Александр Богомаз, правительство региона ведет переговоры об увеличении количества рейсов в Санкт-Петербург до трех в неделю, а также о том, чтобы рейсы в Москву осуществлялись ежедневно утром и вечером.

<http://tass.ru/ekonomika/4812537>

### ИНТЕРФАКС; 2017.12.14; «ДОМОДЕДОВО» ПРОГНОЗИРУЕТ В 2017-21Г СРЕДНЕГОДОВОЙ РОСТ ПАССАЖИРОПОТОКА НА 5%, ВЫРУЧКИ – НА 16,5%

Аэропорт «Домодедово» рассчитывает в период 2017-2021 гг. увеличивать пассажиропоток со среднегодовым темпом около 5%, сообщил «Интерфаксу» источник, присутствовавший на бизнес-завтраке аэропорта в четверг.

Так, в 2017 г. «Домодедово» планирует обслужить 31,4 млн пассажиров, показав рост к прошлому году на 10,2%, в 2018 г. – 32 млн человек (+1,9%), в 2019 г. – 33,6 млн человек (+5%), в 2020 г. – 35,6 млн человек (+5,9%), в 2021 г. – 38 млн человек (+6,7%).

По словам источника, директор по маркетингу «Домодедово» Марина Букалова заявила на бизнес-завтраке, что аэропорт готов расти и быстрее, «но трезво оценивает возможности компаний группы «Аэрофлот» (MOEX: AFLT) (базируются в «Шереметьево» и «Внуково» – ИФ) и понимает, что заказанный группой объем самолетного парка несколько больше, чем у базовых перевозчиков «Домодедово». «Аэрофлот», на наш взгляд, будет расти чуть быстрее рынка, следовательно, наши (базовые – ИФ) компании будут вынуждены расти чуть медленнее рынка», – отметила М.Букалова.

Также, по словам собеседника агентства, М.Букалова указала на «достаточно тяжелое распределение прав на международные полеты между российскими авиакомпаниями». По ее мнению, «Аэрофлот» в этом вопросе «имеет право первой ночи», тогда как базовые перевозчики «Домодедово» (крупнейшим является «Сибирь») «борются за эти права, но не всегда успешно». «Несмотря на это, наша доля (пассажиропотока в Московском авиаузле – ИФ) достаточно высокая (в 2016 г. около 36% – ИФ), и она будет увеличиваться: мы все-таки верим в свободную конкуренцию на российском рынке», – заявила она.

Уход базировавшейся в «Домодедово» авиакомпании «ВИМ-Авиа», по словам М.Букаловой, не отразится на планах аэропорта: ее доля составляла всего около 4% от всего объема перевозок через аэропорт. «У «ВИМ-Авиа» был небольшой сегмент уникальных перевозок – это Дальний Восток, а также в небольшом объеме были чартерные перевозки в Китай. Они не возместятся, просто потому что у текущих авиакомпаний нет соответствующего флота, все остальные объемы остаются», – заявила представитель аэропорта.

Вместе с тем в «Домодедово» рассчитывают и на рост финансовых показателей в ближайшие 4 года. По консервативному прогнозу, консолидированная выручка аэропорта в 2017 г. достигнет 41,5 млрд руб. (+8% к уровню 2016 г.), в 2018 г. – 48 млрд руб. (+15,7%), в 2019 г. – 58,7 млрд руб. (22,3%), в 2020 г. – 67,2 млрд руб. (+14,4%), в 2021 г. – 76,4 млрд руб. (+13,6%). Таким образом, среднегодовой рост показателя в 2017-2021 гг. составит порядка 16,5%. В I полугодии 2017 г. выручка «Домодедово» составила 18,3 млрд руб.

Показатель EBITDA, согласно прогнозу, в 2017 г. достигнет 15,5 млрд руб. (+8,3% к 2016 г.), в 2018 г. – почти 18 млрд руб. (+16%), в 2019 г. – 24,9 млрд руб. (+38,3%), в 2020 г. – 29,7 млрд руб. (+19%), в 2021 г. – 35,4 млрд руб. (+19%). В I полугодии 2017 г. показатель составил 6,4 млрд руб., чистая прибыль – 3,7 млрд руб.

Инвестиционная программа «Домодедово» в 2018 г. составит порядка 15 млрд руб., свободный денежный поток будет отрицательный, сообщил источник «Интерфакса». Однако уже в 2019 г., как ожидается, показатель будет позитивный, поскольку после 2018 г. capex будет снижаться.

«Домодедово» – второй крупнейший по пассажиропотоку аэропорт РФ. В 2016 г. обслужил 28,5 млн человек (-6,6% к 2015 г.). После строительства сегментов аэровокзала Т-1, Т-2 и Т-3 пропускная способность «Домодедово» должна вырасти в 2,5 раза, до 75 млн человек. Своим единственным акционером «Домодедово» называет предпринимателя Дмитрия Каменщика.

### ИНТЕРФАКС; 2017.12.14; ДОМОДЕДОВО РАССЧИТЫВАЕТ НА БОЛЕЕ ДЕШЕВУЮ АРЕНДУ АЭРОДРОМА ПОСЛЕ ВВОДА НОВОЙ МЕТОДИКИ

«Домодедово» надеется на снижение стоимость аренды аэродромной инфраструктуры после ввода новой методики ее расчета, сообщил «Интерфаксу» источник, присутствовавший на бизнес-завтраке аэропорта в четверг.

«Мы платим (за аэродром – ИФ) больше, чем «Шереметьево» например, и сейчас цена устанавливается по достаточно не прозрачной методике. Но сейчас **Минтранс** согласовал и утвердил, что методика будет прозрачной, она рассчитывается и зависит от объемов перевозок пассажиров и грузов. И следствием этого станет либо снижение арендной ставки для «Домодедово», либо существенное повышение для «Шереметьево», – заявила, по утверждению источника, директор по маркетингу «Домодедово» Марина Букалова.

По ее словам, текущая стоимость аренды для «Домодедово» составляет более 400 млн руб. в год, для «Шереметьево» – чуть более 200 млн руб. При этом пассажиропоток последнего выше, следовательно, если по новой методике стоимость аренды повысится для «Домодедово», то это приведет к удвоению ставки для «Шереметьево».

«Мы рассчитываем, что (стоимость аренды – ИФ) снизится. Потому что вряд ли государство пойдет на то, чтобы в 2 раза увеличить арендную ставку для частично государственного аэропорта», – сказала М.Букалова.

Как ранее заявляли в **Минтрансе**, предлагаемая им методика предусматривает «единый подход к установлению арендной платы, основанный на объемах обслуживаемого в аэропорту пассажиро-грузопотока как наиболее информативного показателя». В июле представитель ведомства сообщал «Интерфаксу», что проект «согласован Минфином, проходит согласование в Минэкономразвития, после чего будет направлен в правительство». Но позднее собеседники агентства утверждали, что новая методика не устроила Минэкономразвития и Росимущество, которые сочли, что предложенная **Минтрансом** формула расчета не позволяет определять объективную стоимость права пользования аэродромами.

### ИНТЕРФАКС; 2017.12.14; ТАРИФЫ АЭРОПОРТОВ ДЛЯ АВИАКОМПАНИЙ РФ ПРИБЛИЗЯТСЯ К СТАВКАМ ДЛЯ ИНОСТРАНЦЕВ, СЧИТАЮТ В «ДОМОДЕДОВО»

Тарифы аэропортов для российских авиакомпаний постепенно будут приближаться к уровню ставок на обслуживание для иностранных перевозчиков, считают в «Домодедово».

«Российские авиакомпании аэропортам РФ дают значительно меньше дохода, чем иностранцы. Связано это с тем, что ФАС долгое время регулировала тарифы, и ставки для российских компаний устанавливались значительно ниже, чем это происходит в мире: как для российских авиакомпаний в мире, так и для иностранцев, когда они прилетают в Россию», – сообщила, по словам источника «Интерфакса», директор по маркетингу «Домодедово» Марина Букалова на бизнес-завтраке аэропорта в четверг.

По ее словам, в «Домодедово» понимают, «что эта ситуация будет плавно сходить на нет и тарифное предложение для россиян и иностранцев в ближайшей перспективе будет выравниваться». «Потому что, скажем так, это не совсем добросовестная конкуренция. Мы достаточно серьезно в этом направлении работаем», – добавила она.

«Домодедово» видит в такой перспективе «серьезный потенциал для увеличения выручки в авиационном сегменте».

### ИНТЕРФАКС; 2017.12.14; «ДОМОДЕДОВО» ПОСЛЕ СТРОИТЕЛЬСТВА ВПП-3 РАССЧИТЫВАЕТ ОБОГНАТЬ ПО МОЩНОСТЯМ «ШЕРЕМЕТЬЕВО»

«Домодедово» после строительства третьей взлетно-посадочной полосы (ВПП) рассчитывает обогнать по пропускной способности крупнейший в РФ аэропорт «Шереметьево», сообщил «Интерфаксу» источник, присутствовавший на бизнес-завтраке «Домодедово» в четверг.

Текущая максимальная пропускная способность «Домодедово» – при наличии двух независимых ВПП – позволяет совершать до 65 взлетно-посадочных операций (ВПО) в час. У «Шереметьево» с его двумя зависимыми полосами этот показатель равен 60 ВПО/час.

«Мы понимаем, что третья полоса в «Шереметьево» будет достроена, и где-то с 2019 года ее пропускная способность несколько увеличится и составит 89 ВПО в час. Это (пропускная способность аэропорта – ИФ) по нашим оценкам ограничено где-то 70 млн пассажиров в год», – заявила на бизнес-завтраке директор по маркетингу «Домодедово» Марина Букалова.

В «Домодедово» сейчас строится третья ВПП, которая заменит одну из двух существующих полос (старую ВПП-2 переделают в рулежную дорожку). Как ожидается, новую ВПП-2 достроят и введут в эксплуатацию в I полугодии 2018 г. С учетом этого, а также внедрения новой структуры воздушного движения над Москвой, с 2019 г. «Домодедово» сможет обслуживать до 90 ВПО/час.

При этом после строительства ВПП-3 в «Домодедово» показатель сможет вырасти до 135 ВПО/час, и в зависимости от развитости терминальной инфраструктуры на этот момент пропускная способность аэропорта сможет превысить 100 млн пассажиров в год, сообщил собеседник агентства со ссылкой на М.Букалову. Вместе с тем свою потребность в третьей полосе «Домодедово» видит «за горизонтом 2020-го, даже, скорее, 2025 года».

«Мы располагаем объемом земли, позволяющим построить до 8 полос, таких аэропортов в мире пока всего два. Когда-нибудь мы тоже выйдем на этот уровень», – заявила М.Букалова.

При этом третий аэропорт Московского авиаузла «Внуково», «в целом, не имеет никаких перспектив по возможности расширения за исключением модернизации воздушного движения», считают в «Домодедово». «Это позволит им поднять свою пропускную способность, но объем «Внуково» по нашим оценкам в будущем ограничен 25-30 млн пассажиров в год», – заявила представитель аэропорта.

В 2016 г. «Домодедово» обслужило 28,5 млн человек (-6,6% к 2015 г.), став вторым крупнейшим по пассажиропотоку аэропортом РФ. Его опередило «Шереметьево», чей показатель достиг 34,3 млн человек (+7,6%).

Единственным акционером «Домодедово» считается предприниматель Дмитрий Каменщик. У «Шереметьево» два крупных владельца – ООО «Шереметьево Холдинг», которое через кипрскую TPS Avia Holding принадлежит бизнесменам Александру Пономаренко, Александру Скоробогатько и Аркадию Ротенбергу (всего 66%), а также государство в лице Росимущества (30,43%).

### ИНТЕРФАКС; 2017.12.14; ПАССАЖИРОПОТОК АЭРОПОРТА «ВНУКОВО» В НОЯБРЕ ВЫРОС НА 16,8%

Пассажиропоток московского аэропорта «Внуково» в ноябре 2017 г. составил 1,28 млн человек, что на 16,8% превышает результат аналогичного периода прошлого года, сообщил оператор аэропорта.

На внутренних воздушных линиях «Внуково» обслужило 920,2 тыс. пассажиров, что на 9,5% больше, чем в прошлом году. Наибольшим спросом пользовались перелеты в Сочи, Санкт-Петербург, Махачкалу, Ростов-на-Дону, Минеральные Воды и Краснодар.

Международные перевозки за отчетный период выросли на 40,9%, до 363,5 тыс. пассажиров. Самыми популярными зарубежными направлениями стали Анталья, Ларнака, Пхукет, Гоа, Пунта-Кана, Дубай, Стамбул, Душанбе, Кишинев, Минск и Баку.

«Аэропорт «Внуково» в ноябре приветствовал сразу две новые авиакомпании – Taron Avia и «Псковавиа». Таким образом, за одиннадцать месяцев в аэропорт начали выполнять рейсы 11 новых авиакомпаний», – отмечается в сообщении.

За 11 месяцев 2017 г. «Внуково» обслужило 16,8 млн пассажиров, что на 30,7% больше, чем годом ранее. По итогам года аэропорт планирует обеспечить перевозку более 17 млн человек (в 2016 г. – почти 14 млн).

Как сообщалось, пассажиропоток аэропорта «Шереметьево» в ноябре вырос на 16,4%, до 3,57 млн человек (включая детей до 2 лет). Третий аэропорт Московского авиаузла «Домодедово» пока не объявлял операционные результаты за прошлый месяц.

### ИНТЕРФАКС; 2017.12.14; ПАССАЖИРОПОТОК АЭРОПОРТА «ШЕРЕМЕТЬЕВО» В НОЯБРЕ ВЫРОС НА 16,4%

Пассажиропоток московского аэропорта «Шереметьево» в ноябре 2017 года увеличился на 16,4% по сравнению с тем же месяцем прошлого года, до 3,124 млн человек (включая детей до 2 лет), сообщила управляющая компания АО «Международный аэропорт Шереметьево» (МАШ).

На внутренних воздушных линиях перевозки через «Шереметьево» увеличились на 21,3%, до 1,474 млн человек. На международных линиях показатель вырос на 12,4%, до 1,65 млн человек.

«В ноябре 2017 года по сравнению с аналогичным периодом прошлого года наибольший прирост пассажиропотока среди зарубежных направлений зафиксирован на рейсах в Ереван (+47%), Стамбул (+42%) и Нью-Йорк (+22%), среди внутрироссийских – на рейсах в Санкт-Петербург (+21%), Сочи (+34%), Екатеринбург (+32%)», – отмечается в сообщении МАШ.

В прошлом месяце «Шереметьево» начало обслуживать китайскую Lucky Air, запустившую рейсы из Куньмина, flydubai – по маршруту в Дубай и «РусЛайн», открывшего рейсы в Киров, Липецк и Пензу.

За январь-ноябрь «Шереметьево» обслужило 36,95 млн человек (показатель также включает детей до 2 лет), рост к прошлому году составил 18,2%. Количество пассажиров на внутренних рейсах увеличилось на 18,7%, до 16,496 млн человек, на международных – на 17,8%, до 20,454 млн человек. Основной объем пассажиропотока за этот период обеспечили авиакомпании «Аэрофлот» (MOEX: AFLT), Nordwind, Royal Flight, Pegas Fly, Air France, Air Astana.

Другие аэропорты Московского авиаузла – «Домодедово» и «Внуково» – пока не отчитывались о пассажиропотоке за прошлый месяц.

### ТАСС; 2017.12.14; ОБЪЕМ ГРУЗОВЫХ ПЕРЕВОЗОК ЧЕРЕЗ ШЕРЕМЕТЬЕВО ЗА 11 МЕСЯЦЕВ 2017 ГОДА ВОЗРОС НА 30%

Объем грузовых перевозок через международный аэропорт Шереметьево (МАШ) в январе-ноябре 2017 года вырос на 30%, почты – на 42,4% по сравнению с тем же периодом прошлого года, следует из сообщения на сайте аэропорта.

«Общий объем обработанных аэропортом грузов составил свыше 260 тыс. тонн, почты – 30 тыс. тонн», – говорится в сообщении.

Объем грузов на международных воздушных линиях, обработанных «Москва Карго» в отчетном периоде, увеличился на 60,8%, а их доля в общем обороте компании составила порядка 65%. На внутренних воздушных линиях объем грузоперевозок сократился на 2,95%.

Резко вырос объем трансферных грузов, перевозимых на международных воздушных линиях через аэропорт Шереметьево – рост достиг 80%, отмечается в сообщении. Возрос и объем импорта на международных направлениях (+44%). На внутренних воздушных линиях наблюдалось небольшое снижение грузопотока по направлениям: 5% по трансферу, 2% по экспорту и 4% по импорту.

Основными внешними направлениями, на которые приходится свыше 50% всего грузопотока, являются Китай, Германия, Нидерланды, Италия, Франция и США, отмечают в аэропорте. На внутренних направлениях основной грузопоток традиционно приходится на Дальний Восток.

Международный аэропорт Шереметьево – крупнейший российский аэропорт по объемам пассажирских и грузовых перевозок, взлетно-посадочных операций и площади аэровокзального комплекса. Маршрутная сеть Шереметьево составляет более 200 направлений.

<http://tass.ru/transport/4813494>

### ИНТЕРФАКС; 2017.12.14; ПАССАЖИРСКИЙ ЛАЙНЕР А-319 ДОЛЕТЕЛ ИЗ МОСКВЫ ДО ЕКАТЕРИНБУРГА НА МИНИМАЛЬНОЙ ВЫСОТЕ ИЗ-ЗА РАЗГЕРМЕТИЗАЦИИ

Пассажирский Airbus авиакомпании S7, направлявшийся из Москвы в Екатеринбург, экстренно снизился до минимальной высоты из-за разгерметизации, сообщил в четверг «Интерфаксу» источник в экстренных службах.

«Самолет А-319 вылетел из Москвы в Екатеринбург, однако после взлета экипаж доложил о разгерметизации и получил предписание экстренно снизиться с 11 до 3 тыс. метров», – сказал источник.

Он сообщил, что самолет проследовал на низком эшелоне до пункта назначения и благополучно приземлился в Екатеринбурге. В аэропорту самолет встречали представители экстренных служб, однако помощь никому из находившихся на борту не потребовалась.

В пресс-службе екатеринбургского аэропорта «Кольцово» агентству «Интерфакс-Урал» сообщили, что посадка воздушного судна проходила в штатном режиме.

«От командира воздушного судна нам не поступало сигналов, будто что-то не в порядке», – отметил собеседник агентства.

### ИНТЕРФАКС; 2017.12.14; АВИАКОМПАНИЯ «РУСЛАЙН» С 24 ДЕКАБРЯ ОТКРЫВАЕТ РЕЙСЫ ИЗ БЕЛГОРОДА В ВЕНУ

Авиакомпания «Руслайн» с 24 декабря 2017 года начнет выполнять прямую регулярную полетную программу Белгород-Вена, сообщает пресс-служба белгородского аэропорта.

Рейсы будут осуществляться по средам и воскресеньям на воздушном судне CRJ-200, рассчитанном на 50 кресел. Вылет из Белгорода запланирован в 7:25 мск, прибытие в Вену – в 10:15 мск; вылет из Вены – в 11:15 мск, прибытие в Белгород – в 14:05 мск.

«Венский аэропорт является хабовым узлом на стыке Восточной и Западной Европы, где происходит стыковка (многих – ИФ) рейсов (. . .) Кроме того, в новогодние праздники это направление может быть интересно для туристов и горнолыжников», – сказал «Интерфаксу» заместитель гендиректора по коммерческой деятельности ООО «Международный аэропорт Белгород» Роман Морозов.

Вместе с тем, востребованность данного направления со стороны белгородских туристов вызывает сомнения. «Во-первых, цены на рейсы слишком высокие по сравнению с московскими (в 2-2,5 раза выше), во-вторых, для «Руслайна» аэропорт Вены является конечной точкой, то есть для транзитного пассажира нет возможности получить скидку при пересадке на рейс, следующий в другом направлении, и третье – отсутствие визового центра в Белгороде и сложность получения австрийской визы в принципе», – сообщил агентству представитель белгородской туристической компании «5 сезон». Таким образом, по его словам, воспользоваться этим рейсом смогут те туристы, которые уже имеют шенгенские визы.

«Для белгородских туристов предпочтительнее Италия. Визовый центр в Белгороде имеется, процедура получения визы туда проста. И спрос на это направление стабильно высок в любое время года», – отметили в компании.

Авиакомпания «РусЛайн» создана в 1997 году. Маршрутная сеть включает более 30 городов РФ и Европы, базовый аэропорт – московское «Домодедово». Парк состоит из 20 региональных Bombardier CRJ-100/200.

### RG.RU; 2017.12.14; ИЗ НОВОСИБИРСКА В МИНСК ЗАПУСТЯТ СОВРЕМЕННЫЕ АВИАЛАЙНЕРЫ

Со 2 мая 2018 года из Новосибирска в Минск авиакомпания S7 Airlines, участник глобального авиационного альянса oneworld, запускает регулярные рейсы.

Как сообщается на сайте Национального аэропорта «Минск», прямые рейсы из международного аэропорта Толмачево в Минск будут выполняться еженедельно по средам. Вылет из Новосибирска в 11:10, прилет в аэропорт Минска в 12:15. Обратный рейс отправляется в 13:15 и прибывает в Толмачево в 22:00.

Полеты будут осуществляться на современных лайнерах Airbus A320neo, рассчитанных на перевозку 164 пассажиров: восемь человек в бизнес-классе и 156 – в экономическом.

Пассажиры из Минска оценят возможность добраться до Новосибирска, чтобы продолжить свое путешествие по городам России и Юго-Восточной Азии. В свою очередь, прилетев в Минск, можно совершить путешествие по европейским городам.

<https://rg.ru/2017/12/14/reg-sibfo/iz-novosibirska-v-minsk-zapustiat-sovremennye-avialajnery.html>

### РИА НОВОСТИ; 2017.12.14; ВНУТРЕННИЕ ПЕРЕЛЕТЫ ПО РОССИИ ПОД НОВЫЙ ГОД ДЕШЕВЛЕ, ЧЕМ В ДРУГИХ СТРАНАХ

Исследования, проведенные Федеральным агентством по туризму совместно с агрегаторами туристических предложений и сервисами бронирования билетов, показали, что Россия является одной из самых доступных стран мира с точки зрения внутренних пассажирских авиаперелетов на новогодние и рождественские праздники, сообщили РИА Новости в четверг в пресс-службе ведомства.

Эксперты проанализировали стоимость прямых авиаперелетов туда-обратно по популярным маршрутам в России в период новогодних праздников и в странах Европейского Союза, США, Южной Америки, Австралии, Азии и Африки в период рождественских праздников. Для сравнения были взяты популярные направления с протяженностью между городами от 1100 до 1500 километров.

По данным сервиса онлайн-бронирования Biletix, средняя стоимость авиаперелетов внутри России туда-обратно в новогоднюю неделю с 1 по 7 января составляет 12,9 тысячи рублей. В рождественскую неделю в США этот показатель равен 21 тысяче рублей, в Европейском Союзе – 16,2 тысячи рублей, в Азии – 11,5 тысячам рублей, в Австралии – 17,6 тысячи рублей, Южной Америки – 32,9 тысячи рублей, в Африке – 21 тысяче рублей.

Ростуризм уточняет, что в ноябре Biletix проводил схожее исследование. Сравнение средней стоимости билетов на популярные направления в России, Европе и США, приобретенных в июне-октябре на период новогодних праздников, показало, что стоимость среднего чека по внутренним направлениям снизилась на 8% (с 7,5 тысяч рублей до 6,9 тысячи рублей), в то время как по международным – на 3% (с 19,2 тысячи рублей до 18,8 тысячи рублей) по сравнению с аналогичным периодом 2016 года.

«Следует отметить, что россияне уже давно активно планируют новогодний отдых, бронируют туры. По данным участников рынка, уровень продаж на зимний сезон в этом году в среднем на 20% превышает прошлогодний показатель», – отметили в ведомстве.

Самыми популярными направлениями внутри России являются Сочи, Москва и Санкт-Петербург, Кемеровская область (Шерегеш). Кроме того, спросом пользуется Казань, Нижний Новгород и Великий Устюг. Любители зарубежного отдыха планируют посетить Таиланд, ОАЭ, Вьетнам, Индию, Израиль, Доминиканскую Республику.

Руководитель Федерального агентства по туризму Олег Сафонов считает, что повышение доступности авиаперелетов между городами России является необходимым условием развития внутреннего туризма в нашей стране.

«Важную роль в решении этой задачи играет развитие внутрироссийских чартерных программ и субсидирование перевозок туристов по ключевым направлениям. С этой целью Ростуризм развивает взаимодействие с **Министерством транспорта** Российской Федерации, **Росавиаци**ей и авиаперевозчиками. По данным участников рынка, среднее снижение стоимости авиабилетов на внутрироссийских направлениях в этом году составило около 4%. На 15,2% подешевели рейсы в Сочи, на 10,5% – в Петербург, на 12% – в Ростов-на-Дону и почти на 18% – в Минеральные Воды», – сообщил он.

<https://ria.ru/tourism/20171214/1510971574.html>

### ТАСС; 2017.12.14; РЕГУЛЯРНОЕ АВИАСООБЩЕНИЕ МЕЖДУ ВОРОНЕЖЕМ И КИШИНЕВОМ ОТКРОЕТСЯ ВЕСНОЙ 2018 ГОДА

Воронежский аэропорт планирует с весны 2018 года открыть регулярное авиасообщение со столицей Молдавии, сообщили в четверг в пресс-службе аэропорта.

«С конца марта откроются прямые рейсы в Республику Молдова, авиакомпания Fly One намерена выполнять полеты из Кишинева в международный аэропорт Воронеж», – сообщили в аэропорту.

Планируются два авиарейса в неделю – утренний вылет из Воронежа в понедельник и возвращение из Кишинева вечером в пятницу.

«Расписание составлено так, чтобы можно было оптимально спланировать поездку на выходные или подобрать наиболее удачные стыковки для дальнейших перелетов», – добавили в пресс-службе воронежского аэропорта.

Для перелетов Fly One предоставит самолеты Airbus A319 на 144 пассажира.

Международный аэропорт Воронеж сотрудничает с 25 авиакомпаниями, совершающими пассажирские и грузовые авиарейсы, сертифицирован по всем видам аэропортовой деятельности и служит запасным для Московского авиаузла. Ведет разработку проекта по удлинению взлетно-посадочной полосы на 300 метров и строительства нового терминала площадью 35 тыс. квадратных метров.

По итогам 2016 года, аэропорт обслужил 450 тыс. пассажиров, это рекорд за последние 30 лет, в 2017 году планируется обслужить 500 тыс. пассажиров.

<http://tass.ru/ekonomika/4813607>