**14 ДЕКАБРЯ 2017**

**Вернуться в оглавление**

|  |
| --- |
| **Публикации** |

***Деятельность Министра транспорта***

### РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; ТАТЬЯНА ШАДРИНА; 2017.12.13; ДО ВЕНЫ ПО ШИРОКОЙ КОЛЕЕ

К 2025 году РЖД намерена увеличить прибыль от реализации зарубежных проектов до 800 миллиардов рублей

Правительство планирует в марте утвердить новую программу развития Российских железных дорог (РЖД) до 2025 года. О том, как будут развивать пассажирский блок, рассказал на заседании правления РЖД глава госкомпании Олег Белозеров.

По его мнению, важно повысить экономическую эффективность пассажирских перевозок, особенно в контексте принятых решений о неиндексации тарифа на услуги инфраструктуры для пассажирского комплекса. Кроме того, важно обеспечить безубыточность пригородного пассажирского комплекса, начать проектные работы по комплексной программе развития Московских центральных диаметров, добавил Белозеров.

В следующем году РЖД предстоит работать с большими потоками пассажиров во время проведения чемпионата мира по футболу – спрос на транспортные услуги во время мундиаля будет в несколько раз выше. В целом в 2018 году пассажирооборот должен быть не ниже 122,3 миллиарда пассажиро-километров (плюс 1,2 процента к плану 2017 года), сообщил Белозеров.

Как отметил вице-премьер Аркадий **Дворкович**, нужно внедрять новые сервисы для пассажиров, в том числе связанные с мультимодальными перевозками. По его словам, задача **минтранса** и РЖД обеспечить связанность отдельных сегментов транспортной отрасли. Он напомнил, что по международному рейтингу глобальной конкурентоспособности качество российской железнодорожной инфраструктуры находится на 23-м месте в мире, а в целом по транспортной инфраструктуре – уже на 74-м месте.

По словам Аркадия **Дворкович**а, в России развита железнодорожная инфраструктура, но стыковка разных видов транспорта обеспечена не в полной мере. Сделать это очень непросто в масштабах страны, признал вице-премьер. Он отметил, что РЖД должна не столько конкурировать с другими видами транспорта, сколько обеспечивать мультимодальность сообщения. Это одна из главных задач на ближайшие годы.

Долгосрочная программа развития РЖД до 2025 года должна быть утверждена уже в первом квартале 2018 года, добавил он. Ориентировочно в марте. В документе должно быть прописано долгосрочное тарифное регулирование железнодорожных перевозок и его конкретные параметры. Тарифы, утвержденные не на один год, позволят рассчитывать получение инвестиций и планировать развитие сети дорог, в том числе высокоскоростных, считает **министр транспорта** Максим **Соколов**.

По словам Олега Белозерова, объем инвестиционной программы РЖД в 2018 году составит почти 550 миллиардов рублей. Ранее, в ноябре, называлась цифра в 580 миллиардов, однако она была скорректирована после опубликования окончательного решения правительства по грузовым и пассажирским тарифам РЖД на 2018 год . В 2017 году объем инвестпрограммы составляет около 500 миллиардов рублей.

Чистая прибыль РЖД по РСБУ в следующем году ожидается на уровне 15 миллиардов рублей. Это в пять раз больше, чем госкомпания планирует получить по итогам нынешнего года – три миллиарда рублей.

Кроме того, 2018 год станет для РЖД годом больших проектов. В частности, железнодорожники приступят к строительству одного из крупнейших арктических проектов России – Северного широтного хода. «Логическим продолжением работ по модернизации Восточного полигона должен стать транспортный переход на Сахалин», – пояснил Белозеров.

А к 2025 году РЖД намерена увеличить на 70 процентов по сравнению с текущим годом доходы от реализации зарубежных проектов – до 800 миллиардов рублей. Об этом заявил первый замгендиректора компании Александр Мишарин.

Он напомнил, что группа РЖД ведет работы по строительству и реконструкции железных дорог в Сербии, планирует участвовать в проекте по строительству широкой колеи от словацкого города Кошице до австрийской Вены, а также разрабатывает технико-экономическое обоснование железнодорожной линии в Индии.

Стоп-сигнал

Украина может прекратить железнодорожное сообщение с Россией. Об этом заявил министр инфраструктуры страны Владимир Омелян. По его словам, руководство Украинских железных дорог («Укрзализныця») в настоящее время изучает этот вопрос.

«Думаю, об окончательном решении мы сможем сообщить в 2018 году. Есть две составляющие – грузовая и пассажирская. Из пассажирского у нас есть единственный российский поезд, курсирующий по направлению «Кишинев-Москва» и несколько украинских, следующих на Москву, – заявил Омелян в эфире украинского телеканала «112 Украина». – После анализа, проведенного «Укрзализныцей», мы будем готовы принять правительственное решение соответствующего характера».

По словам министра, Киев не понесет убытков от прекращения железнодорожного сообщения с РФ. Российский **минтранс** и РЖД это заявление не комментируют. Оно прозвучало после того, как российская сторона открыла новую линию Журавка – Миллерово, позволяющую поездам, следующим в южном направлении, не заезжать на территорию соседнего государства. По данным РЖД, по этой ветке курсируют 120 пассажирских поездов дальнего следования и 30 грузовых составов.

<https://rg.ru/2017/12/13/kak-rzhd-budut-razvivat-passazhirskie-perevozki.html>

На ту же тему:

<https://rns.online/transport/Belozerov-chistaya-pribil-RZHD-v-2018-godu-dolzhna-sostavit-15-mlrd-rublei-2017-12-13/>

### SM-NEWS.RU; 2017.12.13; СОКОЛОВ РАССКАЗАЛ О МЕРАХ ПОДДЕРЖКИ ПРИГОРОДНЫХ И ДАЛЬНИХ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ ПЕРЕВОЗОК

В середине рабочей недели глава **Минтранса** Максим **Соколов** стал участником заседания правления ОАО «РЖД». В ходе мероприятия министр рассказал о принятых мерах поддержки пригородных и дальних ж/д перевозок. Так, из федерального бюджета было выделено 120 млрд рублей. Реализация особо важных проектов обошлась практически в 77 млрд рублей. При этом на компенсацию потерь в доходах РЖД при выполнении пригородных перевозок было предусмотрено свыше 35 млрд рублей.

**Соколов** подчеркнул, что проекты по-прежнему будут реализовываться. Министр обратил внимание на развитие высокоскоростного сообщения и применение новых технологий на железнодорожном транспорте.

В ходе мероприятия не остались незамеченными и вопросы, касающиеся применения государственно-частного партнерства.

<https://sm-news.ru/news/finansy/sokolov-rasskazal-o-merakh-podderzhki-prigorodnykh-i-dalnikh-zheleznodorozhnykh-perevozok/>

### ТАСС; 2017.12.14; ГЛАВА МИНАВИА ЕГИПТА НАПРАВЛЯЕТСЯ В РФ ДЛЯ ПОДПИСАНИЯ ПРОТОКОЛА ПО АВИАБЕЗОПАСНОСТИ

Министр гражданской авиации Египта Шериф Фатхи направится в четверг в Москву для завершения процедур по возобновлению авиасообщения с РФ. Об этом ТАСС сообщил официальный представитель министерства Басем Сами.

«В четверг утром министр вылетает в Москву для завершения процедур по возобновлению авиасообщения между двумя странами, – сказал он. – Визит продлится два дня, до субботы. Какую-либо дополнительную информацию мы сможем представить по возвращении».

Тем временем, по информации издания Al Youm Al Sabea, которое ссылается на источники в минавиации, «министр возглавит делегацию ведомства, а также соответствующих структур с целью подписания соглашения по авиабезопасности, которое предусматривает возвращение полетов между странами».

Москва полностью приостановила воздушное сообщение с Египтом после крушения 31 октября 2015 года на Синае российского самолета авиакомпании «Когалымавиа», выполнявшего рейс по маршруту Шарм-эш-Шейх – Санкт-Петербург. ФСБ квалифицировала произошедшее как теракт, и Москва поставила главным условием возобновления полетов существенную модернизацию всех систем безопасности в египетских аэропортах.

11 декабря по итогам визита в Каир президента РФ Владимира Путина **министр транспорта** Максим **Соколов** сообщил журналистам, что авиасообщение может быть возобновлено в феврале 2018 года, а соответствующий протокол РФ готова подписать уже в ближайшие дни. По его словам, срок подписания соответствующего межправительственного протокола «зависит в первую очередь от египетской стороны «.

«Мы будем готовы это сделать уже на этой неделе «, – сказал министр.

<http://tass.ru/ekonomika/4810768>

На ту же тему:

[https://www.kommersant.ru/doc/3495703?query=максим%20**соколов**](https://www.kommersant.ru/doc/3495703?query=максим%20соколов)

<https://ria.ru/world/20171214/1510877587.html>

### РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; ТАТЬЯНА ШАДРИНА; 2017.12.13; ШТРАФ ВЗЛЕТИТ ПОД ОБЛАКА

Авиакомпании будут больше платить пассажирам за задержку рейсов на внутренних авиалиниях

**Минтранс** предложил увеличить размер компенсации пассажиру за задержку рейсов и багажа на внутренних авиалиниях почти в 14 раз. Ведомство разрабатывает пакет поправок в Воздушный кодекс.

Сейчас стоимость одного часа ожидания вылета внутреннего рейса составляет всего 25 рублей. Размер компенсации за ожидание не менялся с 2000 года. Даже если пассажир ждет вылета сутки, то он сможет потребовать всего 600 рублей. И как результат, пассажиры даже не обращаются за компенсацией. Время, потраченное на оформление претензии, дороже.

А вот повышение размера компенсации дисциплинирует перевозчиков, считают в **минтрансе**. Как прописано в Воздушном кодексе, за каждый час ожидания с перевозчика можно взыскать двадцать пять процентов от минимального размера оплаты труда (МРОТ), но не более пятидесяти процентов от стоимости билета. Если поднять сегодняшнюю сумму компенсации за час в 14 раз, то за сутки ожидания она уже превысит восемь тысяч рублей. А для самолета вместимостью 250 пассажиров компенсация за сутки ожидания превысит два миллиона рублей. Задерживать вылет станет крайне невыгодно.

Кроме того, если поправки в Воздушный кодекс будут приняты, то это позволит немного выровнять ситуацию по сравнению с международными рейсами. Сейчас за несколько часов задержки международного рейса по Монреальской конвенции пассажир может через суд претендовать почти на 350 тысяч рублей компенсации за ожидание. А если оставить «штрафы» в пользу пассажиров за задержку внутренних рейсов на существующем уровне, то авиакомпании не будут уделять должного внимания их пунктуальности, опасаются эксперты.

Правда, не все зависит от перевозчиков. Зачастую в расписание вмешивается погода. За примерами далеко ходить не надо. В начале декабря снегопад серьезно поменял график вылетов в аэропорту Шереметьево. Пассажиры были вынуждены сидеть в самолетах несколько часов в ожидании взлета.

В **Росавиаци**и провели разбор ситуации, которая сложилась в Шереметьево во время первого сильного снегопада этой зимой. Руководству аэропорта порекомендовали трезво оценивать свои возможности, в том числе акцентировать больше внимания на базовой авиакомпании, которая дает воздушной гавани основной пассажиропоток. А для чартерных рейсов рассмотреть возможность переноса в менее загруженные аэропорты столичного авиаузла, рассказал замглавы **Росавиаци**и Олег Клим.

Кстати, на новогодние каникулы большую часть чартерных рейсов уже переведут из Шереметьево. Проблема в том, что пока нельзя в полной мере использовать северную зону аэродрома, так как там идет реконструкция. В Шереметьево сейчас две полосы (третья строится). Они зависимы друг от друга, так как находятся рядом. И если на одну полосу садится самолет, то другой борт стоит на второй полосе в ожидании вылета. По словам главы **минтранса** Максима **Соколов**а, реконструкция завершится в ближайшие два-три месяца.

Кроме того, с учетом роста объемов авиаперевозок на 17 процентов и развития воздушной гавани Шереметьево разрабатываются новые технологии для служб аэропорта, диспетчеров и авиакомпаний на случай сбойных ситуаций и погодных явлений.

<https://rg.ru/2017/12/13/aviakompanii-vnutri-rf-budut-bolshe-platit-za-zaderzhku-rejsov.html>

### ИНТЕРФАКС; 2017.12.13; ФАС РАЗРЕШИЛА «АЭРОПОРТАМ РЕГИОНОВ» КУПИТЬ 75% АЭРОПОРТА «ЕЛИЗОВО»

Федеральная антимонопольная служба России (ФАС) одобрила сделку по приобретению АО «Аэропорты регионов» 74,99989% уставного капитала АО «Международный аэропорт «Петропавловск-Камчатский (Елизово)», говорится в решении ведомства.

ФАС удовлетворила ходатайство о даче предварительного согласия на сделку по приобретению 533,421 тыс. обыкновенных акций.

По данным аналитической системы «СПАРК-Интерфакс», в настоящее время аэропорт через АО «Камчатское авиационное предприятие» принадлежит правительству региона.

Как сообщалось, в текущем году АО «Аэропорты регионов» стало победителем конкурса на покупку контрольного пакета АО «Международный аэропорт «Петропавловск-Камчатский (Елизово)», объявленного АО «Корпорация развития Камчатского края». Руководство компании ранее заявляло, что вложит более 7 млрд рублей в развитие аэропорта, помимо строительства пассажирского терминала построит гостиницу на 120 номеров и торгово-офисный центр.

Соглашение о сотрудничестве в рамках реализации инвестпроекта по строительству аэровокзального комплекса на Восточном экономическом форуме в сентябре подписали **министр транспорта РФ** Максим **Соколов**, губернатор Камчатки Владимир Илюхин и генеральный директор АО «УК «Аэропорты регионов» (входит в группу «Ренова») Евгений Чудновский.

Действующее здание аэровокзала построено более 50 лет назад. Стоимость строительства нового комплекса оценивается в 9,4 млрд рублей (первая очередь – 3,1 млрд рублей). Его ввод в эксплуатацию запланирован на 2021 год. Пропускная способность пассажирского терминала составит 1 млн человек в год.

Аэропорт «Елизово» обслуживает международные, межрегиональные и местные рейсы, в 2016 году обеспечил перевозку 618 тыс. пассажиров (рост на 2,5% относительно 2015 года). Является единственным аэропортом в Камчатском крае, способным принимать крупные самолеты. По оптимистичным прогнозам, к 2025 году пассажиропоток может вырасти до 1,25 млн человек, к 2035 году – до 1,77 млн.

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

### РИА НОВОСТИ; 2017.12.13; СПРОС НА КАИР БУДЕТ, ЕСЛИ ЭТО НАПРАВЛЕНИЕ УДЕШЕВИТ ДОРОГУ НА ПЛЯЖИ ЕГИПТА

Спрос на авиабилеты в Каир после возобновления прямых рейсов из России может стать более активным, если использование этого аэропорта в качестве транзитного направления при перелете на египетские курорты позволит снизить цены по сравнению с транзитным перелетом через Стамбул, сообщила РИА Новости в среду представитель международного туристического метапоиска momondo.ru Ирина Рябовол.

Ранее **министр транспорта РФ** Максим **Соколов** заявил, что российская сторона готова подписать протокол с Египтом по прямому авиасообщению между Москвой и Каиром уже на этой неделе.

Рябовол рассказала, что в 2017 году спрос на поездки в Египет продемонстрировал рост в 44%. При этом она отметила, что Каир, город, с которым планируют открыть прямое авиасообщение из Москвы, – менее популярен среди россиян, чем курорты. Столица Египта не вошла даже в первую сотню наиболее востребованных городов, а Хургада и Шарм-эль-Шейх заняли 52-е и 79-е места в рейтинге соответственно.

«Сейчас для россиян относительно недорогой путь до египетских пляжей лежит через Стамбул. И после возобновления прямых рейсов в Каир рост спроса действительно может стать еще более активным, но только в том случае, если дорога от него до пляжей окажется выгоднее, чем транзит в турецкой столице», – сказала представитель компании.

Аналитики сервиса путешествий Туту.ру так же не обнаружили всплеска поисковых запросов после заявления президента РФ Владимира Путина о возможном восстановлении регулярного авиасообщения с Каиром в ближайшем будущем.

«Российские туроператоры, при наличии разрешения, могут начать отправлять путешественников в Египет в течение недели. У туроператоров остались депозиты в отелях Египта, возобновить договоры не составит труда. Некоторые компании и не разрывали их, а продолжали работать на туристов из стран СНГ», – прокомментировала ситуацию РИА Новости руководитель отдела продаж туров Туту.ру Мария Чупина.

По ее словам, главная трудность состоит в поиске самолетов для выполнения чартерных рейсов в Египет. «Теоретически, перевозчики могут снять их с самых невостребованных рейсов. Таким образом можно найти не более одного-двух бортов в неделю. Но удешевить направление сможет только массовость. Для этого туроператору придется поискать резервы, а после ухода «Трансаэро» и «ВИМ Авиа» компании продолжают жаловаться на нехватку авиаперевозки», – сказала Чупина.

<https://ria.ru/tourism/20171213/1510851721.html>

### GUDOK.RU; ТИМУР БЕК, 2017.12.13; CТРОИТЕЛЬСТВО ВСМ НА УЧАСТКЕ «МОСКВА – ВЛАДИМИР» ОАО «РЖД» НАЧНЕТ В 2018 ГОДУ

Срок начала строительства подтвердил первый заместитель гендиректора ОАО «РЖД» Александр Мишарин

ОАО «Российские железные дороги» (ОАО «РЖД») приступит к строительству высокоскоростного участка «Москва – Владимир» в 2018 году, подтвердил первый заместитель генерального директора ОАО «РЖД» Александр Мишарин на заседании итогового правления холдинга. Об этом сообщил пресс-центр ОАО «РЖД».

«Компания завершает проектирование высокоскоростной магистрали «Москва – Казань», – сказал Мишарин. – Разработана проектная документация участка «Москва – Владимир», определенного пилотным, к строительству которого мы приступаем в следующем году».

Ранее он анонсировал это же время начала строительства ВСМ на форуме «Территория смыслов» в августе. В декабре **министр транспорта РФ** Максим **Соколов** сообщил, что проект ВСМ «Москва – Казань» находится в стадии проектирования, но на ее строительство пока в бюджете нет средств. Объем необходимых инвестиций составляет от 1,3 трлн рублей до 1,5 трлн рублей.

В рамках проектирования определены проектные и технические решения ВСМ, основанные на принципах безопасности, экологичности и ресурсосбережения. В частности, проектом полностью исключены пересечения железной дороги с автодорогами в одном уровне. Всего запроектировано 688 искусственных сооружений, в том числе 5 внеклассных мостов, 163 больших и малых моста.

Александр Мишарин отметил, что в проекте применены новейшие цифровые технологии моделирования и проектирования: «Разработана уникальная для России система энергоснабжения для скоростей 400 км/ч. Завершается создание системы управления и обеспечения безопасности движения, которая обеспечит режим тактовых перевозок с интервалом до 5 минут».

Особое внимание в рамках проектных работ, по словам Мишарина, было уделено вопросам экологии. По особо чувствительным территориям магистраль проходит на эстакадах, обеспечены пути миграций животных, защита от шума, проведены соответствующие общественные слушания в регионах.

Совместно с органами власти регионов ведется подготовка проектов комплексного развития прилегающих к ВСМ территорий, увязанных с генеральными планами городов. Это позволит создать новые рабочие места, а также обеспечить дополнительный пассажиропоток на магистрали.

Протяженность ВСМ «Москва – Казань» составит 770 км. Железная дорога пройдет по территории по территории семи субъектов РФ: Москве, Московской области, Владимирской области, Нижегородской области, Чувашской Республики, Республики Марий Эл и Республики Татарстан. Скорость движения поездов будет достигать 400 км/ч, на трассе будут организованы остановки через каждые 50-70 км. Время в пути от Москвы до Казани по ВСМ составит 3,5 часа против нынешних 14 часов. Участок «Москва – Казань» в будущем может стать частью ВСМ «Москва – Пекин», стоимость строительства которой оценивается в 7 трлн руб., и проекта «Шелковый путь», который свяжет Китай с рынками Европы и Ближнего Востока. Как сообщал ранее глава ОАО «РЖД» Олег Белозеров, ВСМ может быть введена в эксплуатацию до 2023 года.

<http://www.gudok.ru/news/?ID=1396346>

### РИА НОВОСТИ; 2017.12.13; СУД ВЗЫСКАЛ С «ВИМ-АВИА» БОЛЕЕ 130 МИЛЛИОНОВ РУБЛЕЙ В ПОЛЬЗУ «АВАНГАРДА»

Арбитражный суд Москвы по иску банка «Авангард», входящего в топ-100 в России по величине активов, взыскал 130,6 миллиона рублей с авиакомпании «ВИМ-Авиа», следует из опубликованного в среду решения суда.

Суд полностью удовлетворил как денежное требование истца, так и требование об обращении взыскания на заложенное в пользу банка имущество, а именно – запчасти и комплектующие воздушных судов, включая винты, втулки, датчики, кресла, шланги (всего 459 номенклатурных позиций). Суд определил продать заложенное имущество на открытых торгах, установив начальную цену в размере более 157 миллионов рублей.

Следственный комитет в настоящее время расследует уголовные дела в отношении собственников и топ-менеджеров «ВИМ-Авиа». Басманный суд Москвы 12 декабря по ходатайству следователей заочно арестовал совладельца авиакомпании Рашида Мурсекаева и ее бывшего финансового директора Алевтину Калашникову. Возбужденное против них уголовное дело по статье «Злоупотребление полномочиями» соединено в одно производство с открытым ранее делом по статье «Хищение».

Арбитражный суд Татарстана в ноябре назначил на 10 января рассмотрение обоснованности заявления ульяновской компании «Спектр-Авиа», занимающейся окраской воздушных судов, о банкротстве «ВИМ-Авиа». Банкротства перевозчика требует также сам признанный несостоятельным банк «Российский кредит» в лице Агентства по страхованию вкладов.

Ситуация с вылетом рейсов «ВИМ-Авиа» обострилась в сентябре из-за ее долгов. В октябре компания прекратила полеты. Ее кредиторская задолженность, по данным **Росавиаци**и, составляет около 10 миллиардов рублей. Глава **Минтранса** РФ Максим **Соколов** заявлял, что сертификат эксплуатанта перевозчика приостановлен.

По данным «РИА Рейтинг», банк «Авангард» на 1 октября занимал 54-е место по величине активов среди российских кредитных организаций.

<https://ria.ru/economy/20171213/1510822001.html>

***Деятельность руководителей Федеральных агентств***

*Федерального агентства морского и речного транспорта*

### ТАСС; 2017.12.13; ЭКСПЕРТЫ СЧИТАЮТ, ЧТО СЕВЕРНЫЙ ШИРОТНЫЙ ХОД ДАСТ ИМПУЛЬС К РАЗВИТИЮ МОРСКИХ ПОРТОВ АРКТИКИ

Строительство железнодорожной магистрали Северный широтный ход (СШХ) в Ямало-Ненецком автономном округе (ЯНАО) позволит не только расширить добычу углеводородов в северных регионах РФ и укрепить позиции страны в Арктике, но и ускорит развитие инфраструктуры Северного морского пути, считают опрошенные ТАСС эксперты.

Северный широтный ход – это железная дорога длинной 707 км, которая соединит Северную и Свердловскую железные дороги и даст возможность вывозить грузы с новых месторождений северных районов полуострова Ямал. Также СШХ позволит решить транспортную проблему ЯНАО, где жители основной части округа пока лишены возможности добраться до северо-западной части и Салехарда. Начало реализации проекта намечено на 2018 год. По экспертным оценкам, его стоимость составит более 200 млрд рублей.

Ранее президент России Владимир Путин отметил необходимость реализации крупных инфраструктурных проектов, которые создадут пространство для долгосрочного развития российской экономики. Среди них он выделил СШХ, который сократит время доставки грузов в районы Западной Сибири и придаст новый импульс развитию российской Арктики и Северного морского пути.

Транссиб XXI века

Эксперты отмечают – одним из значимых преимуществ СШХ является прямой выход России к Ледовитому океану. «Северный широтный ход и Северный морской путь прекрасно дополняют друг друга. Реализация проекта строительства новой железной дороги может «вытащить» с континентальной часть России те грузы, которые тяготеют к северным направлениям, и направить эту грузовую базу в другие арктические порты», – сказал ТАСС зам**министра транспорта** РФ – руководитель **Федерального агентства морского и речного транспорта** Виктор **Олерский**.

По оценке группы «ВИС» – компании, которая занимается продлением СШХ до порта Сабетта – реализация проекта откроет доступ к арктическим шельфам, сделает возможным их освоение и обеспечит кратчайший круглогодичный транзит полезных ископаемых на рынки Европы, Северной Америки и стран Азиатско-Тихоокеанского экономического сотрудничества (АТЭС).

«Линия Бованенково – Сабетта соединит СШХ с портом Сабетта, что станет мощным импульсом для развития порта, роста его грузооборота. Кроме этого, проект имеет геополитический аспект – развитие порта Сабетта открывает России новый путь в мировой океан, в страны Западной Европы. Это принципиально новая логистическая схема, которая позволяет не пользоваться инфраструктурой Босфора, а, следовательно, не зависеть от меняющейся политической конъюнктуры», – пояснил ТАСС гендиректор инвестиционно– строительной группы «ВИС» Игорь Снегуров.

В свою очередь первый заместитель председателя комитета Госдумы по природным ресурсам, собственности и земельным отношениям Владимир Сысоев отметил, что проект даст экономический эффект на десятки лет вперед. «Северный широтный ход – это Транссиб XXI века. Проект позволит создать дополнительный канал поставки жидких углеводородов, <...> твердых полезных ископаемых из Сибири, позволит вовлечь в хозяйственный оборот России новые месторождения», – сказал он.

Развить экономику региона

По словам губернатора ЯНАО Дмитрия Кобылкина, реализация проекта поможет и развитию региональной экономики. «Это создаст фундамент для освоения богатейшей минерально-сырьевой базы региона, включая шельф Карского моря, обеспечит прямой доступ на международные экспортные рынки Европы и стран Азиатско-Тихоокеанского партнерства (АТР) по Северному морскому пути и создаст условия для формирования на полуострове Ямал высокотехнологичных перерабатывающих производств», – сказал он.

Власти ЯНАО также рассчитывают, что запуск СШХ позволит решить ряд социальных и других проблем Арктики. «Мы создадим новые рабочие места как на самой железной дороге, так и в смежных отраслях – на новых месторождениях, разработка которых станет рентабельной благодаря дороге, и на новых производствах по переработке, создание которых на Ямале также станет выгодным благодаря СШХ», – добавил Кобылкин, отметив, что с запуском новой дороги на Ямале станет выгоднее работать недропользователям и грузоперевозчикам.

Кроме того, СШХ обеспечит круглогодичную транспортную связь между основными городами Ямала. «Создание СШХ сократит протяженность маршрутов до европейской части России, ускорит товародвижение, оптимизирует загрузку железнодорожной сети РЖД и свяжет инфраструктурой крупнейшие населенные пункты региона. Это внесет существенный вклад в решение транспортного вопроса Ямала. Благодаря новой дороге будет обеспечена круглогодичная связь основных городов и населенных пунктов округа», – пояснил глава региона.

Применение концессии

Для реализации СШХ впервые в российском железнодорожном строительстве будет использован механизм концессии на столь крупном проекте. «Модель концессии позволяет увязать интересы широкого круга участников проекта, дает возможность привлечь в строительство внебюджетные средства на выгодных условиях, а также использовать самые передовые технические и операционные решения «Российских железных дорог», – сказал ТАСС Кобылкин.

Он уточнил, что, кроме РЖД, в проекте участвуют «Газпром», государство, а также компания, которая будет специально создана при участии РЖД для строительства СШХ. «Для сторон в зависимости от формы их участия в проекте срок окупаемости будет разным. К примеру, для РЖД он составит около 10 лет. <…> Согласно заключенным соглашениям с грузоотправителями, к 2025 году по СШХ железнодорожные составы смогут перевозить порядка 24 млн тонн грузов в год», – уточнил Кобылкин, добавив, что округ взял на себя софинансирование сложнейших мостовых сооружений, включая мост через реку Обь, сумма вложений региона в проект составит порядка 8 млрд рублей.

Объем инвестиций в продолжение СШХ – железнодорожную линию Бованенково – Сабетта – составит 113 млрд рублей, сказал Снегуров. «Это как собственные средства, так и заемные. <…> После завершения строительства и ввода в эксплуатацию собственником железнодорожной линии будет частный партнер, то есть ООО «ВИС трансстрой», а после завершения срока действия соглашения о государственно– частном партнерстве (ГЧП), в 2036 году, вся транспортная инфраструктура перейдет в собственность ЯНАО», – пояснил он.

Дополнительные источники финансирования

В свою очередь Юлия Зворыкина, которая была советником по транспорту постоянного представительства России при ЕС и на протяжении пяти лет представляла **Министерство транспорта** России, считает, что для реализации проекта можно поискать финансирование и за рубежом, в том числе в Индии. «В поисках финансирования можно посмотреть не только Китай, но и Индию, которая во время международного арктического форума в Архангельске выражала заинтересованность не в развитии Шелкового пути, а в коммуникации Север – Юг. СШХ в их транспортную инициативу полностью ложиться», – сказала Зворыкина.

Также для реализации подобного проекта может быть применен и механизм инфраструктурной ипотеки, считает доцент кафедры государственного регулирования экономики Российской академии народного хозяйства и государственной службы при президенте РФ Александр Воротников. «СШХ – сложный проект, и для концессии нужны очень большие финансовые ресурсы, и поэтому потребуется механизм ГЧП: концессия или инфраструктурная ипотека», – сказал он.

Эксперт добавил, что механизм инфраструктурной ипотеки даст возможность воспользоваться государственными гарантиями, привлечь кредитные средства из нескольких источников и выпускать облигации для дополнительного финансирования.

<http://tass.ru/ekonomika/4809202>

***Новости отрасли***

### РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; НИКОЛАЙ БОРИСОВ; 2017.12.14; СЕРВИС ОТСТАЛ ОТ ПОЕЗДА

Россия сегодня – мировой логистический аутсайдер. Так, по оценкам Всемирного банка, который рассчитывает Индекс эффективной логистики (Logistics Performance Index, LPI) на основе открытых данных и опроса более тысячи участников международного транспортно-логистического рынка, в прошлом году РФ находилась на 99-й позиции (с оценкой 2,57 по пятибалльной шкале) в международном рейтинге.

При этом эффективность инфраструктуры в России оценивается в 2,43 балла (94-е место в мире), качество логистики и профессиональная компетентность участников рынка в 2,76 балла (76-е место), потери времени при международных перевозках в 3,15 балла (87-е место), «забюрократизированность» таможенных процедур в 2,01 балла (141-е место).

Завотделом международного сотрудничества ФГБУ «Научный центр по комплексным транспортным проблемам **Министерства транспорта** Российской Федерации» (ФГБУ «НЦКТП **Минтранса** России») Александр Забоев подчеркнул, что, по оценкам Всемирного банка, Россия отстает по эффективности транспортно-логистической отрасли от ряда соседей, в частности Казахстана, Украины, стран Балтии. Вместе с тем, отметил он, дело с логистикой в России не безнадежно. О конкурентоспособности нашей страны, ее транспортных коммуникаций и операторских транспортных компаний говорит факт интенсивного роста контейнерного транзита между Китаем и Европой.

«Прирост контейнерного транзита в 2016 году на направлениях Китай – Европа составил 89 процентов (до 154 тысяч ДФЭ), примерно 80 процентов прирост достигнут и по итогам 10 месяцев 2017 года. Примером высокой конкурентоспособности служит и сфера гражданской авиации. В 2016 году Россия вернулась в десятку крупнейших авиатранспортных держав мира, – сообщил эксперт. – Российская гражданская авиация стала одним из лидеров экспорта услуг. Авиакомпанией «Аэрофлот» налажен и наращивает обороты трансфер иностранных пассажиров, следующих через аэропорт Шереметьево на направлениях между Европой, странами СНГ и Азией».

По словам Александра Забоева, увеличивается грузооборот гражданской авиации и средние дальности перевозок благодаря выходу российских авиакомпаний на рынки перевозок между Азией и Европой (проект создания авиационного хаба в аэропорту Шереметьево, реализуемый российской авиакомпанией AirBridgeCargo).

«Вместе с тем, Россия уступает развитым и многим развивающимся странам по качеству и эффективности таможенных процедур, внедрению процедур «единого окна» и электронного документооборота. В парке международных автомобильных перевозчиков по-прежнему недостаточно современных грузовиков экологических классов Евро-5 и Евро-6. Сохраняются проблемы с узкими местами транспортной сети», – добавил он.

По мнению Александра Забоева, повышение конкурентоспособности в транспортно-логистическом секторе – это всегда комплекс мер, которые направлены, во-первых на развитие материально-технической базы российской транспортной системы. Это инфраструктура, подвижной состав и флот, а, во-вторых – совершенствование технологий и нормативной правовой базы и, в-третьих, развитие человеческого потенциала. Причем эти три направления можно отнести как к государственной транспортной политике, так и стратегии развития любого транспортного бизнеса.

«Создание благоприятных условий для работы российских поставщиков транспортных услуг, гармонизация правового регулирования, в том числе, с общепринятыми в мире нормами и стандартами, содержащимися в конвенциях и соглашениях ООН, внедрение передового международного опыта в области транспорта и логистики, подготовка высококвалифицированных специалистов являются тем магистральным путем повышения конкурентоспособности нашей транспортной системы и игроков рынка транспортных услуг, – подчеркнул он. – Не лишним будет изучение международного опыта стран, достигших высоких позиций в рейтинге эффективной логистики Всемирного банка, например, Сингапура».

Одним из трендов , который должен найти отражение в Транспортной политике и стратегиях транспортных бизнесов, является создание цифровой платформы развития транспорта: широкого спектра мер, начиная от внедрения спутниковых навигационных технологий и заканчивая внедрением электронных билетов для пассажиров и транспортно-сопроводительных документов для грузов, которые превращаются в важные факторы повышения конкурентоспособности.

Президент Национальной ассоциации транспортников Георгий Давыдов отметил, что крупнейшие грузопотоки (Азия – Европа, Азия – Северная Америка, Европа – Северная Америка) обслуживают не наши компании. Российские морские перевозчики лидерами мирового рынка не являются. Очевидно, что в силу незначительного объема российской экономики в целом по сравнению с ЕС, США и Китаем и российские перевозчики не могут претендовать на обслуживание основных грузопотоков в мировой торговле.

В то же время есть отдельные сегменты, в которых Россия играет заметную роль. В частности, в перевозках морским транспортом сжиженного газа (Совкомфлот).

Если оценивать грузооборот в мировой торговле с учетом трубопроводного транспорта, то удельный вес российских транспортирующих организаций существенно увеличится, так как в поставках нефти, нефтепродуктов и газа по трубе их доля весьма велика.

Георгий Давыдов подчеркнул, что повышение конкурентоспособности российских компаний на внешнем рынке перевозок грузов невозможно на фоне ограничения конкуренции на рынке внутренних перевозок. Государство должно твердо проводить свою (закрепленную в федеральных законах) политику по ограничению сфер естественной монополии и развитию конкуренции.

<https://rg.ru/2017/12/14/effektivnost-logistiki-dolzhna-byt-vyshe.html>

### РИА НОВОСТИ; 2017.12.13; НОВЫЙ ТРАНСПОРТНО-ПЕРЕСАДОЧНЫЙ УЗЕЛ СОЗДАДУТ В ТВЕРСКОЙ ОБЛАСТИ

Транспортно-пересадочный узел, который станет частью проекта «Тверь Сити», предполагающий строительство пешеходного моста и привокзальной площади, создадут в Тверской области, старт комплексной модернизации запланирован на 2018 год, сообщает пресс-служба правительства региона.

В среду в правительстве региона прошло совещание по созданию транспортно-пересадочного узла в Твери. В обсуждении вопроса приняли участие губернатор области Игорь Руденя, президент компании «Трансмашхолдинг» и другие.

«У Твери, которая находится между Москвой и Санкт-Петербургом, большой потенциал для развития инфраструктуры. Здесь могут быть созданы качественные рабочие места, бэк-офисы крупных предприятий. Для Тверской области проект создания транспортно-пересадочного узла имеет особое значение, поскольку напрямую влияет на развитие региона, нашей туриндустрии», – подчеркнул Игорь Руденя на совещании.

«Транспортно-пересадочный узел станет частью проекта «Тверь Сити». Старт комплексной модернизации запланирован на 2018 год. Первый этап – строительство пешеходного моста длиной около 200 метров через железнодорожные пути и привокзальной площади. Кроме того, предусмотрено благоустройство территории с созданием эффективной схемы движения городского и междугороднего автотранспорта», – цитирует пресс-служба слова Рудени.

По словам председателя комиссии по машиностроению РСПП Андрея Бокарева, на сегодняшний день, производства «Трансмашхолдинга» развернуты на двух предприятиях Твери – вагоностроительном заводе и Центросвармаше.

«Обеспечена стабильная база для сбыта продукции. Еще один вариант нашего сотрудничества с регионом – участие в проекте по созданию пересадочного узла и развитии других транспортно-пассажирских схем, которые будут реализовываться в области», – цитирует пресс-служба слова Бокарева.

Предполагается, что изменения затронут и внешний облик действующего здания вокзала, который в настоящее время не позволяет увидеть гостям и жителям города архитектурный памятник – Николаевский вокзал. На этом месте будут обустроены пересадочная и пешеходная зоны.

По данным пресс-службы, планируется вести работу по созданию транспортного узла совместно с компанией «РЖД».

<https://ria.ru/economy/20171213/1510857487.html>

*Автомобильный и городской транспорт, дорожное хозяйство*

### ФОНТАНКА.FI; 2017.12.13; МИНТРАНС РФ ОБЪЯСНИЛ ЗАПРЕТ ДВИЖЕНИЯ АВТОБУСОВ ДО «БРУСНИЧНОГО»

Ограничения на использование технологической дороги вдоль Сайменского канала «Подъезд к МАПП «Брусничное» от федеральной трассы А-181 «Скандинавия» с 11 декабря этого года до 31 марта 2018-го сохранят жизнь и здоровье участников движения, заверили в ведомстве.

Как «Фонтанке.fi» рассказали в **Минтрансе** России, решение по введению временного ограничения было принято в связи с увеличением интенсивности движения большегрузных транспортных средств и в целях обеспечения безопасности дорожного движения. Кроме того, в ведомстве заверили, что проинформировали о своем шаге «заинтересованные структуры», включая профильное министерство Финляндии.

«Одной из причин такого решения также стало несоответствие транспортно-эксплуатационных параметров дороги нормативным требованиям безопасности дорожного движения», – говорится в ответе российского **Минтранса**.

В **Минтрансе** пообещали, что в ближайшее время будут организованы альтернативные пути объезда к МАПП «Брусничное» через МАПП «Торфяновка» и МАПП «Светогорск». «Ближайший объездной маршрут от города Лаппеенранта – через Иматру и МАПП «Светогорск». Перепробег транспортных средств составит около 33 километров,» – рассказали в пресс-службе.

В данный момент подведомственное **Росавтодор**у ФКУ «Северо-Запад» проводит комплекс мероприятий, связанных с организацией временного ограничения движения автобусов на технологической дороге.

На вопрос о том, учитывался ли фактор риска при увеличении трафика на дороге Выборг – Светогорск, которая нуждается в капитальном ремонте, и о вероятности строительства альтернативной трассы Выборг – «Брусничное» в пресс-службе ведомства не ответили.

<http://fontanka.fi/articles/37214/>

### ИНТЕРФАКС; 2017.12.13; ПРОЛЕТЫ КЕРЧЕНСКОГО МОСТА СОЕДИНИЛИ С АВТОДОРОЖНОЙ АРКОЙ СО СТОРОНЫ КУБАНИ

Строители моста через Керченский пролив завершили сборку пролетов автодорожной части объекта на втором морском участке строительства – между островом Тузла и фарватером, сообщил информационный центр проекта.

«Первыми к арке подошли пролеты, по которым в будущем будет идти движение из Крыма в Тамань. В течение ближайших суток завершится надвижка второй оси – пролетов, по которым движение автомобилей пойдет из Тамани в Крым», – говорится в пресс-релизе «Крымского моста».

В целом «нить» металлоконструкций длиной более 2 км и общей массой около 20 тысяч тонн протянута на этом участке между 33 опорами.

Сооружение мостовых пролетов велось с февраля 2017 года.

«Всего на объекте строительства четыре морских участка, включая участок над фарватером. Их протяженность – более 6 км из 19 км трассы мостового сооружения. Сооружение пролетов на трёх из четырёх морских участков завершены, как и на сухопутных участках моста», – отмечается в сообщении.

Строители моста соединят автомобильными пролётами два берега к концу года. «Осталось завершить сборку пролетов от фарватера до керченского берега. Эти работы будут выполнены в последних числах декабря 2017 года», – отмечается в сообщении.

19-километровый мост станет самым длинным в России и соединит полуостров с материковой частью РФ автомобильной и железной дорогой. Движение машин по мосту откроется в декабре 2018 года, поездов – 1 декабря 2019 года. Стоимость объекта составляет 227,9 млрд рублей в ценах соответствующих лет. Генподрядчиком строительства является компания «Стройгазмонтаж» Аркадия Ротенберга.

### ТАСС; 2017.12.13; В АЛТАЙСКОМ КРАЕ СДАЛИ УЧАСТОК ДОРОГИ ДО НОВОСИБИРСКОЙ ОБЛАСТИ ЗА 610 МЛН РУБЛЕЙ

Участок трассы, объединяющей Барнаул с Новосибирской областью, сдан в среду в Павловском районе Алтайского края.

«За два года сделано 13 км трассы Барнаул – Камень-на-Оби – граница с Новосибирской областью, инвестировано 610 млн рублей из регионального дорожного фонда. Это у нас главная дорога регионального значения, на ней завязаны около 20 районов. На этом участке самое интенсивное движение, так как дальше поток расходится на два луча – северный в сторону Казахстана и второй – через Ребриху, Мамонтово, Романово, также до границы Казахстана», – сообщил на открытии трассы губернатор региона Александр Карлин.

По словам главы региона, в крае намерены участок, идущий через Ребрихинский, Мамонтовский и Романовский районы, сделать трассой федерального значения. Губернатор отметил, что сейчас власти края ведут проработку этого вопроса с **Росавтодор**ом и **Минтрансом**.

«Векторы наших политических и экономических интересов в последние годы смещены на восток... Развиваются экономические интересы, и в этом смысле роль Алтайского края как транзитного региона возрастает. Уже вызрели предложения о предании этой магистрали федерального статуса. Это означает федеральные нормативы по эксплуатации, включая не только содержание, но и ремонты, капремонты», – пояснил губернатор.

По данным управления автомобильных дорог региона «Алтайавтодор», на следующий год планируется направить около 100 млн рублей на создание кольцевой дороги неподалеку от города Павловска. Региональный дорожный фонд, по словам губернатора, в 2018 году планируется в объемах не ниже 2017 года – 7,8 млрд рублей.

<http://tass.ru/v-strane/4809565>

### АРГУМЕНТЫ И ФАКТЫ; 2017.12.13; АВТОБУСНЫЕ ПЕРЕБОИ. ПРИГОРОДНЫЕ АВТОБУСЫ ЛОМАЮТСЯ ПРЯМО В ПУТИ

Жители поселка Чална Пряжинского района вечерами по несколько часов добираются домой из Петрозаводска.

Автобус может, несмотря на расписание, не приехать и утром, когда жители села отправляются на работу и учебу в город. Сельчанам приходится голосовать, ловить попутки или вызывать такси, что далеко не каждому по карману. К слову, такси до Чалны стоит порядка 350 рублей. Чалнинцы обратились в редакцию «АиФ-Карелия» и рассказали, что недавно полностью заполненный пассажирами автобус сломался недалеко от автовокзала, но на замену транспорт им не предоставили и деньги за оплаченные билеты не вернули.

Ни денег, ни билета

«Автобус Петрозаводск-Падозеро 33 км, отправлением в 18:45, сначала задержали на 15 минут, т.е.выехали мы в 19:00. Отъехали от автовокзала. И на перекрестке автобус ломается. Его пытались отремонтировать целый час. Кто-то уехал на такси, не дождавшись. Мы тоже не дождались, за нами приехали мои родители. Водитель автобуса сказал, что деньги за билеты не вернут, так как рейс не отменяли. Одна из жительниц Чалны написала жалобу в книге отзывов и предложений автовокзала. Домой мы приехали уже ближе к девяти вечера и без денег за проезд. И подобное происходит каждый день. Вчера утром пришлось просить дядю отвезти меня на учебу, потому что не приехал автобус по расписанию в 8:30, я полчаса простояла на остановке. А вечером рейс в 16:45 перенесли на полчаса – на 17:15. В итоге автобус ехал забитый полностью», – рассказала Олеся И., студентка, жительница поселка Чална.

Жители поселка и местный депутат Оксана Ерюшкина обратились к депутату Законодательного собрания Карелии Ольге Шмаеник, а также к экс-главе администрации Пряжинского района, а ныне министру строительства республики Олегу Ермолаеву. Сельчане обеспокоены: впереди зима, а значит морозы и заснеженные дороги. Большинство жителей поселка, в том числе и дети, ездят каждый день в Петрозаводск.

Рейс в 16.45 в Чалну отправили на полчаса позже. Причина – поломка. Никто уже в эту отговорку не верит. «Набивают» автобусы до отказа и везут людей в таких нечеловеческих условиях. Никто ни за что не отвечает. Еще один вопиющий факт – 22 ноября, рейс в 21.30 на Виданы через Бесовец: водитель спросил у пассажиров, где поворот на гарнизон. Видимо, «профессионал» был за рулем. Такого безобразия у нас еще не было», – написали жители Чалны в обращении к депутату Заксобрания Карелии.

Депутатская помощь

«Получаю постоянно жалобы от жителей Чалны и других поселков, переправляю в профильное министерство или прокуратуру, если это уже повторная жалоба. Там проводят проверку. Если найдены нарушения, виновных наказывают. Но проблема более системная – в самом конкурсе на организацию перевозок и нынешнем состоянии автопарка перевозчика. По моей инициативе прошло совещание в Администрации Пряжинского района с участием представителя **минтранса**. Обсудили накопившиеся проблемы в сфере пассажирских перевозок. Отмечу, что 9 автобусов из Москвы уже пришли в Карелию. Два определены на пригородные маршруты, в том числе на Чалну и Эссойлу», – сообщила «АиФ-Карелия» депутат Законодательного собрания Ольга Шмаеник.

Действительно, в начале декабря на автовокзал Петрозаводска стали прибывать первые МАЗы из Москвы, которые раньше работали в «Мосгортрансе». Всего в Карелию должно поступить 13 таких машин. Раньше автобусов марки МАЗ-107 в Карелии не было. Он вмещает 140 пассажиров.

«Карелавтотрансу» предстоит принять транспорт, пройти регистрационные и наладочные процедуры.Тем не менее, жалобы от жителей районов продолжают поступать, рейсы отменяют, автобусы задерживают. Чалнинцы обратились к главе Карелии и прокуратуру.

Редакция «АиФ-Карелия» не получила ответа от «КарелАвтоТранса», в компании и телефон не всегда работает. А в приемной **Министерства транспорта** Карелии сначала рекомендовали обратиться по данному вопросу к «своему депутату», затем мы выяснили, что на совещании побывал специалист Андрей Мелентьев, но связаться с ним также не удалось. Вероятно, чиновники заняты более важными вопросами.

<http://www.karel.aif.ru/society/avtobusnye_pereboi_prigorodnye_avtobusy_lomayutsya_pryamo_v_puti>

### ТАСС; 2017.12.14; КАБМИН ОБСУДИТ ЗАКОНОПРОЕКТ О КАБОТАЖНЫХ АВТОПЕРЕВОЗКАХ И РАСПРЕДЕЛИТ РЯД СУБСИДИЙ

Правительство проведет очередное заседание, на котором рассмотрит ряд законопроектов, в том числе касающийся каботажных автомобильных перевозок, а также распределит ряд субсидий. Об этом сообщает пресс-служба кабмина.

В частности, будут рассмотрены поправки в закон о государственном контроле за осуществлением международных автомобильных перевозок и об ответственности за нарушение порядка их выполнения, а также в Кодекс РФ об административных правонарушениях. Эти изменения касаются привлечения иностранных перевозчиков к административной ответственности за неправомерное осуществление каботажных автомобильных перевозок. В целях приведения российского законодательства в соответствие с международными обязательствами законопроектами предлагается также установить нормы, регулирующие правовые отношения в сфере каботажных автомобильных перевозок и их поэтапной либерализации. В частности, вводятся понятия «каботажная автомобильная перевозка», «разовое разрешение на осуществление каботажных автомобильных перевозок», закрепляется возможность каботажных перевозок, их условия и особенности.

В повестке заседания значатся поправки в Налоговый кодекс, устанавливающие возможность уплаты налогов и других платежей через многофункциональные центры по оказанию государственных и муниципальных услуг, в которых организована возможность приема от физических лиц таких платежей и их перечисление в бюджетную систему. Налоговым органам предлагается предоставить полномочия по самостоятельному уточнению платежей при обнаружении ими допущенных плательщиками ошибок в платежных документах.

Будут рассмотрен и проект изменений в Бюджетный кодекс, которые устанавливают норматив распределения между федеральным бюджетом и бюджетами регионов доходов за предоставление различных государственных услуг в электронной форме и через многофункциональные центры (МФЦ). Проект позволит увеличить финансирование деятельности регионов по предоставлению госуслуг на базе МФЦ, стимулирует увеличение объема и повышение качества предоставляемых услуг, рассчитывают в кабмине.

Члены правительства также рассмотрят поправки в закон о федеральной контрактной системе. Проект предусматривает, что суммы неустоек (штрафов, пеней), начисленные поставщику, подрядчику, исполнителю за неисполнение или ненадлежащее исполнение в 2015 и 2016 годах обязательств, предусмотренных контрактом, но не списанных заказчиком, подлежат списанию в случаях и в порядке, определенных правительством. Это, как считают в кабмине, позволит снизить финансовую нагрузку на поставщиков, в том числе на субъекты малого и среднего предпринимательства.

Распределение субсидий

Кроме того, кабмин утвердит распределение бюджетных средств в 2017 и 2018 годах. Так, в текущем году предполагается выделить регионам 2 млрд 673 млн 127,9 тыс. рублей на финансирование дорожной деятельности, развитие автомобильных дорог регионального, межмуниципального и местного значения. Минсельхозу России на подведомственные вузы предлагается направить 1 млрд 230 млн рублей, а на компенсацию сельскохозяйственным товаропроизводителям ущерба, причиненного в результате чрезвычайных ситуаций природного характера в 2017 году – 1 млрд 401,7 млн рублей.

Также будут распределены 1 млрд 499,8 млн рублей субсидий на государственную поддержку общероссийских общественных организаций инвалидов. Эти деньги должны получить Всероссийское общество инвалидов, Всероссийское общество слепых, Всероссийское общество глухих, Общероссийская общественная организация инвалидов войны в Афганистане и военной травмы – «Инвалиды войны».

На выплату региональных социальных доплат к пенсии в 2018 году будет субъектам РФ выделено 7 млрд 085 млн 734,5 тыс. рублей. Еще одним решением кабмина 11 регионов РФ должны будут получить в 2018 году на мероприятия по подготовке и проведению чемпионата мира по футболу 769 млн 890,9 тыс. рублей. Эти средства регионы должны будут потратить на строительство или реконструкцию 24 тренировочных площадок.

<http://tass.ru/ekonomika/4810676>

*Железнодорожный транспорт*

### ВЕДОМОСТИ ПАРТНЕР; МАРИЯ КУНЛЕ; 2017.12.14; РОСТ НА КОЛЕСАХ

Может ли развитие высокоскоростного пассажирского транспорта подтолкнуть рост экономики?

Валовой региональный продукт Токио, крупнейшей городской агломерации мира, почти равен ВВП Южной Кореи. А $750-миллиардная московская экономика крупнее, чем все Объединенные Арабские Эмираты.

К 2030 г. население крупнейших агломераций (с численностью 1,5 млн человек и более) достигнет 2 млрд человек и они будут производить до 40% мирового ВВП, прогнозируют аналитики PwC в рейтинге «Эффект масштаба» (опубликован в июле 2017 г.). Агломерации – это точки экономического роста, указывает PwC: по основным показателям развития они опережают свои страны. Развиваясь сами, крупные города обеспечивают и рост рабочих мест в других регионах – те должны производить товары, чтобы удовлетворить потребительский спрос в агломерациях.

Будущее мировой экономики – это битва агломераций. В российской экономике роль агломераций будет расти, одна из главных задач для страны – качественное улучшение транспортной инфраструктуры, говорил на Moscow Urban Forum министр экономического развития Максим Орешкин.

Будущие герои

Как только время в пути между центрами двух больших городов сокращается меньше чем до двух часов, их агломерационные ареалы смыкаются, а масштаб экономики резко возрастает, писали президент хозяйственного партнерства «Новый экономический рост» Михаил Дмитриев и вице-президент Центра экономики инфраструктуры (ЦЭИ) Павел Чистяков в статье в «Ведомостях» в июле.

У каких агломераций в России самый высокий потенциал роста? Наталья Зубаревич, директор региональной программы Независимого института социальной политики, перечисляет пять лидеров – Екатеринбург, Новосибирск, Казань, Краснодар и Тюмень (ее статья также опубликована в «Ведомостях» в июле). Дмитриев и Чистяков считают, что самый большой потенциал роста производительности труда за счет масштаба – в агломерациях с населением более 1,5 млн человек, за исключением Москвы и Санкт-Петербурга. Дополнительные возможности – в создании за счет скоростного транспорта агломераций с несколькими центрами: Казань – Елабуга – Чебоксары, Екатеринбург – Челябинск, Новосибирск – Томск и Краснодар – Ростов-на-Дону.

Связать города внутри новых агломераций должны высокоскоростные железнодорожные магистрали. «В современной экономике пассажирский транспорт выполняет функцию, которую грузовой транспорт осуществлял в экономике индустриальной, только «готовая продукция» и «средства производства» перемещаются в пространстве вместе с пассажиром», – говорится в обзоре ЦЭИ «Транспортная подвижность населения». Но проблема в том, что в России перегрета подвижность в столичных агломерациях (т. е. в них очень много ездят. – «Ведомости&») и не раскрыт потенциал подвижности между периферийными агломерациями. Развитие общественного транспорта могло бы перераспределить пассажиропотоки и переключить их часть с личного автомобильного на более быстрые, безопасные и комфортные виды транспорта, считают эксперты ЦЭИ.

На большой скорости

Соединение российских городов-миллионников скоростными и высокоскоростными поездами предусматривают минимум три утвержденных правительством документа: Концепция долгосрочного социально-экономического развития до 2020 г., Транспортная стратегия России – 2030 и Стратегия развития железнодорожного транспорта (все они разработаны **Минтрансом**).

Программа развития скоростного и высокоскоростного движения, разработанная РЖД, предполагает строительство новых специальных магистралей (скорость движения поездов – до 300–400 км/ч) и развитие существующих (до 160–200 км/ч). В общей сложности это 20 проектов для 50 скоростных маршрутов (в том числе Москва – Санкт-Петербург, Москва – Ростов-на-Дону – Адлер, Москва – Казань – Екатеринбург). Предполагается, что общая протяженность скоростных и высокоскоростных магистралей превысит 7000 км, по ним будет совершаться не менее 84 млн поездок в год, рассказывает представитель РЖД (сроков в программе нет).

Пилотный участок высокоскоростной магистрали – трасса Москва – Владимир – Нижний Новгород – Казань. По этой же трассе должен пройти участок международного высокоскоростного грузопассажирского железнодорожного коридора «Евразия». Дорогу протяженностью 790 км проектирует консорциум компаний – ОАО «Мосгипротранс», ОАО «Нижегородметропроект», China Railway Eryuan Engineering Group Co. Ltd. Главгосэкспертиза уже дала положительное заключение по проектной документации 3-го и 4-го этапов строительства (участок от станции Железнодорожная, 23-й км, в Московской области до станции Владимир, строительство участка планируется завершить в 2023 г.). Участок Москва – Владимир может быть построен в качестве опытного, отмечает представитель РЖД. Тогда на первом этапе высокоскоростные поезда смогут курсировать по новой инфраструктуре от Москвы до Владимира, а затем по существующей линии до Нижнего Новгорода. Время в пути составит около 3 часов с учетом семи остановок.

Позже трасса Москва – Казань пройдет по территории семи регионов: Москвы, Московской, Владимирской, Нижегородской областей, Республики Чувашии, Республики Марий Эл и Республики Татарстан. После завершения строительства оставшегося участка высокоскоростной магистрали Владимир – Нижний Новгород – Казань время в пути от Москвы до Казани составит 3 часа 17 минут без учета остановок (сейчас в 4 раза больше).

Магистраль предусматривает 15 остановок – в пяти крупных городах (Москва, Владимир, Нижний Новгород, Чебоксары, Казань) и 10 малых. Это позволит подключить к магистрали регионы с населением около 30 млн человек, обеспечив часовую доступность крупнейших агломераций.

Непрямой эффект

«Стимулирование транспортной подвижности населения требует огромных вложений в инфраструктуру, но эти инвестиции, как правило, оправданны», – замечают авторы обзора из ЦЭИ. Между экономическим ростом и инфраструктурными инвестициями «существует значимая положительная взаимосвязь», говорит представитель Минэкономразвития. В краткосрочном периоде растет совокупный спрос в экономике, возможен рост частных инвестиций, рассказывает она, в среднесрочном и долгосрочном – более высокая обеспеченность инфраструктурой помогает росту производительности. Но важно помнить: инфраструктура должна быть востребована экономикой, напоминает представитель Минэкономразвития.

Макроэкономические эффекты от ввода высокоскоростной магистрали Москва – Казань будут выше, чем инвестиции в ее строительство (общая стоимость строительства оценивается в 1,3 трлн руб. без НДС. – «Ведомости&»), говорится в презентации РЖД. Инвестиции обеспечат масштабную поддержку российской промышленности, прежде всего металлургии (производство рельсов и металлоконструкций), машиностроения, промышленности строительных материалов, торговли и науки. Стоимость заказов на поставку строительной продукции должна превысить 345 млрд руб., прирост промышленного производства во время строительства – 2 трлн руб., чистая прибыль инвесторов от реализации проектов по развитию прилегающих к магистрали территорий – 122 млрд руб., сказано в презентации РЖД.

В первые 12 лет эксплуатации трассы совокупный прирост ВВП за счет агломерационных эффектов должен составить 11,7 трлн руб. в прогнозных ценах, рассказывает представитель РЖД, а дополнительные налоговые поступления – 3,8 трлн руб. В зоне тяготения магистрали Москва – Казань проживает около 30 млн человек, говорится в презентации госкомпании. Повышение их мобильности повлечет рост деловой активности. На прилегающих к дороге территориях будут развиваться туризм, рекреационные зоны, расти малый и средний бизнес. Впрочем, и крупная промышленность получит дополнительный импульс развития от улучшения транспортной связи городов.

Когда же трасса будет продолжена до Китая, это дополнительно капитализирует транзитный потенциал России: срок доставки грузов из Китая в Европу составит три дня.

Все это, в свою очередь, будет способствовать существенному ускорению темпов экономического роста. По оценке ЦЭИ, за 2026–2036 гг. прирост консолидированного бюджета РФ может составить 2,9 трлн руб. (в ценах 2017 г.) за счет дополнительных косвенных доходов от агломерационных эффектов и 1,2 трлн руб. за счет косвенных потоков на инвестиционной стадии.

Предпосылки для реализации таких масштабных проектов есть. Первый высокоскоростной проект в России – поезда «Сапсан» заполняются в среднем на 80% и уже перевезли (с момента запуска в 2009 г.) более 20 млн пассажиров. Аналогичные скоростные составы курсируют в других регионах. В целом по России более 15% пассажиров дальнего следования пересели на скоростные поезда. А после запуска всех запланированных высокоскоростных магистралей в зоне их тяготения окажутся, по расчетам АО «Скоростные магистрали» («дочка» РЖД), более 100 млн человек, или около 70% населения страны.

<https://www.vedomosti.ru/partner/articles/2017/12/12/744945-rost-koles>

### ВЕДОМОСТИ; АЛЕКСАНДР ВОРОБЬЕВ; АЛЕКСАНДРА ТЕРЕНТЬЕВА; 2017.12.14; АБРАМОВИЧ И АБРАМОВ СТАЛИ СОВЛАДЕЛЬЦАМИ «ТРАНСКОНТЕЙНЕРА»

Сфера совместных интересов совладельцев Evraz Романа Абрамовича, Александра Абрамова и Александра Фролова не ограничивается металлургией. Вместе они владеют, например, примерно 36,9% акций премиального ритейлера «Азбука вкуса». Теперь у них появился еще один совместный бизнес – транспортно-логистический.

Компания, связанная с Millhouse Capital Абрамовича и Invest AG (фонд, который управляет деньгами Абрамова и Фролова), – ООО «Енисей капитал» 6 декабря купило 24,5% акций крупнейшего контейнерного перевозчика в России – «Трансконтейнера». Об этом говорится в раскрытии последнего. Представитель Millhouse Capital Джон Манн подтвердил, что «Енисей капитал» – связанная со структурами бизнесменов компания. Представитель Invest AG от комментариев отказался. Имя продавца они не раскрывают, но пакет такого же размера, по данным списка аффилированных лиц «Трансконтейнера», принадлежал НПФ «Благосостояние» (в числе его учредителей – РЖД). Представитель фонда от комментариев отказался. Летом источники «Ведомостей», близкие к РЖД, рассказывали, что НПФ «Благосостояние» накануне акционирования (до 1 января 2019 г.) продаст пакет оператора.

Манн говорит, что пакет куплен по рыночной цене. 6 декабря на Московской бирже пакет стоил 14,7 млрд руб., а весь «Трансконтейнер» – 60,1 млрд руб. Средневзвешенная цена за предыдущие полгода была 12,6 млрд руб. Покупатели считают, что «Трансконтейнер» – перспективная компания, говорит источник, близкий к одной из сторон сделки. В 2016–2017 гг. были контакты с большим числом претендентов, но никто не хотел покупать пакет, исходя из оценки всей компании выше 40 млрд руб.: пакет неблокирующий, он не даст возможности влиять на ключевые решения компании, рассказал человек, близкий к продавцу. Второму крупному акционеру «Трансконтейнера», Fesco, по его словам, пакет был не интересен, так как компания рассчитывает участвовать в запланированном на апрель аукционе по продаже пакета, принадлежащего РЖД, добавляет собеседник «Ведомостей». В аукционе готовы участвовать многие: совладелец Fesco – группа «Сумма» Зиявудина Магомедова, UCL Holding Владимира Лисина, группа «Дело» Сергея Шишкарева, РФПИ с партнерами. НПФ «Благосостояние» мог бы дождаться оферты, но тогда продажа состоялась бы только через год – покупатель должен выставить оферту о выкупе бумаг у миноритариев в течение полугода, объясняет источник, близкий к продавцу. Представитель Fesco от комментариев отказался, его коллега из «Суммы» не ответил.

Будет ли «Енисей капитал» бороться за контроль в «Трансконтейнере» – не ясно. Об их совместном транспортном бизнесе ничего не известно. Invest AG транспортно-логистический бизнес знаком. В 2015 г. фонд купил у «Норникеля» Архангельский морской торговый порт. А в структуру подконтрольного Invest AG лесоперерабатывающего холдинга RFP Group входит Амурское пароходство.

 «Если рост акций «Трансконтейнера» на бирже продолжится, то новый покупатель сможет заработать на оферте, которую обязан будет сделать покупатель контрольного пакета. Но скорее всего эти инвесторы имеют стратегический интерес к компании и сами будут участвовать в аукционе – это очень перспективный актив», – говорит директор по инвестициям TKC Partners Андрей Третельников. Правда, биржевые котировки из-за низкого free float не индикативны, при оценке компании правильнее ориентироваться на фундаментальные показатели, говорил вице-президент РЖД Андрей Старков в конце октября (его слова передавал «Интерфакс»). Бизнес «Трансконтейнера» растет. Первый заместитель финдиректора «Трансконтейнера» Андрей Жемчугов допускал, что оператор достигнет в 2017 г. рекордных значений выручки и EBITDA (его слова передавал «Интерфакс»). «Контейнерные железнодорожные перевозки (особенно транзитные и импортные) в 2017 г. продолжили динамичный рост, после достигнутого в 2016 г. рекорда на российском рынке сформировался дефицит контейнеров и фитинговых платформ – это подстегивает рост ставок аренды подвижного состава», – рассказывает гендиректор «Infoline-аналитики» Михаил Бурмистров. В результате ставки аренды 80-футовых платформ к декабрю были более чем на треть выше, чем год назад, и вдвое выше, чем в 2015 г. – 1550–1600 руб. в сутки. «Трансконтейнер» активно наращивает парк и увеличивает эффективность, в сочетании с благоприятной конъюнктурой рынка это позволит ему в 2017–2018 гг. значительно увеличить выручку и чистую прибыль, прогнозирует Бурмистров.

<https://www.vedomosti.ru/business/articles/2017/12/14/745210-abramovich-abramov-transkonteinera>

На т уже тему:

<https://www.kommersant.ru/doc/3495595>

### ИНТЕРФАКС; 2017.12.13; РЖД ОЦЕНИВАЮТ ПОТРЕБНОСТЬ В 2018Г В НОВЫХ ПОЛУВАГОНАХ ДЛЯ ВЫВОЗА ВСЕХ ГРУЗОВ В 50-60 ТЫС

ОАО «Российские железные дороги» оценивает потребность в 2018 году в новых полувагонах в 50-60 тыс., в этом случае не будет их дефицита.

«На будущий год, по нашим уточненным расчетам, объем производства вагонов нам нужен достаточно большой – порядка 50-60 тыс. только полувагонов с учетом того, чтобы не быть ограничителем в следующем году», – заявил генеральный директор РЖД Олег Белозеров на итоговом заседании правления компании в среду.

При этом он поблагодарил министерство промышленности и торговли РФ за субсидирование в 2018 г. по локомотивам и пригородным поездам.

### ТАСС; 2017.12.13; ПРОЕКТ РЕКОНСТРУКЦИИ КИЕВСКОГО И СМОЛЕНСКОГО НАПРАВЛЕНИЙ МЖД В РАМКАХ МЦД УТВЕРДЯТ К ВЕСНЕ

Проект реконструкции Киевского и Смоленского направлений Московской железной дороги (МЖД) в рамках создания проекта Московских центральных диаметров (МЦД) будет утвержден к весне 2018 года. Об этом в среду сообщил журналистам заммэра Москвы по вопросам градостроительной политики и строительства Марат Хуснуллин.

«По Киевскому и Смоленскому направлению железной дороги подготовлена полностью концепция, готов сейчас проект планировки на утверждение. Прежде чем принимать это решение надо физически пройти по всем территориям, посмотреть, где какие есть ограничения, какие транспортные сооружения надо сделать, чтобы проект заработал. Я думаю, в течение ближайших двух-трех месяцев появится решение о проекте планировки, где уже будет детально прописано техническое задание», – сказал он.

Хуснуллин добавил, что по остальным направлениям ведется предпроектная работа. «Мы с коллегами из РЖД в ручном режиме проходим все эти места, которые можно соединить. Мы также понимаем, что продление Курского направления железной дороги и Курского вокзала до площади трех вокзалов [Ленинградского, Ярославского и Казанского] это приоритетный проект, мы его точно будем в первую очередь разрабатывать, там простые мероприятия с точки зрения градостроительства», – сказал он, отметив, что проект реконструкции путей Курского вокзала будет готов в течение 6 месяцев.

В рамках создания МЦД планируется соединить все девять направлений железной дороги Москвы, создав 17 сквозных маршрутов. Как уточняется на портале столичного стройкомплекса, в настоящее время в городе действуют диаметральные связи пригородных поездов с Курского направления на Рижское и Смоленское, а также Савеловское – Смоленское.

Президент РФ Владимир Путин ранее поддержал проект строительства в Москве ветки наземного метро, которая соединит радиальные железнодорожные направления. Соответствующий документ главе государства представили мэр Москвы Сергей Собянин и глава РЖД Олег Белозеров.

Создание МЦД, по прогнозам московского правительства, позволит на 10-12% разгрузить столичную транспортную систему. Первыми двумя такими диаметрами станут ветки Одинцово – Лобня и Нахабино – Подольск, отмечал ранее Собянин. Реализация проекта обойдется примерно в 40 млрд рублей.

<http://tass.ru/ekonomika/4808455>

### RNS; 2017.12.13; В РЖД СООБЩИЛИ О РЕКОРДНОМ ПАССАЖИРОПОТОКЕ ЗА ПОСЛЕДНИЕ ВОСЕМЬ ЛЕТ

Пассажиропоток на железнодорожном транспорте в 2017 году превысит показатели последних восьми лет и составит 1,115 млрд пассажиров, сообщил в среду гендиректор РЖД Олег Белозеров.

Рост пассажиропотока в 2017 году составил 7,2% по сравнению с показателем 2016 года.

«В этом году железнодорожным транспортом будет отправлено 1,115 млрд пассажиров, что является самым высоким показателем за последние восемь лет. Приняты серьезные меры по оптимизации затрат: ее величина составила 65 млрд рублей. За последние 2,5 года объем оптимизационных мер составил 170 млрд рублей», – сказал Белозеров в ходе заседания правления РЖД.

По итогам 2016 года пассажиропоток РЖД также увеличился по сравнению с 2015 годом на 1,6% и составил до 1,04 млрд человек. Пассажирооборот РЖД в 2016 году увеличился на 3,4% – до 124,5 млрд пассажиро-километров.

<https://rns.online/transport/V-RZHD-soobschili-o-rekordnom-passazhiropotoke-za-poslednie-vosem-let-2017-12-13/>

### ТАСС; 2017.12.13; РЖД В 2017 ГОДУ УВЕЛИЧАТ ПЕРЕВОЗКУ ПАССАЖИРОВ СКОРОСТНЫМИ ПОЕЗДАМИ НА 35%

ОАО «Российские железные дороги» (РЖД) в 2017 году увеличат перевозку пассажиров скоростными поездами на 35%, говорится в сообщении компании.

«В 2017 году мы получили хорошие результаты: на 35% возросло отправление пассажиров скоростными поездами, всего перевезено около 12,5 млн человек. Летом текущего года отправлен 25-миллионный пассажир поезда «Сапсан», на 25% возросло отправление пассажиров поездами «Ласточка» и на 25% возросло отправление поездами «Аллегро», – приводит пресс-служба РЖД слова первого заместителя генерального директора Александра Мишарина.

Он также отметил, что проектом долгосрочной программы развития ОАО «РЖД» до 2025 года предусмотрено дальнейшее развитие интегрированной сети высокоскоростного и скоростного сообщения.

«Компания завершает проектирование высокоскоростной магистрали Москва – Казань. Разработана проектная документация участка Москва – Владимир, определенного пилотным, к строительству которого мы приступаем в следующем году», – заявил Александр Мишарин.

В будущем участок Москва – Казань может стать частью высокоскоростной магистрали Москва – Пекин, стоимость строительства которой оценивается в 7 трлн руб., и проекта «Шелковый путь», который свяжет Китай с рынками Европы и Ближнего Востока.

Как сообщал ранее генеральный директор РЖД Олег Белозеров, она может быть запущена в эксплуатацию до 2022-2023 гг.

Под высокоскоростной магистралью понимают новую специализированную железнодорожную линию, предназначенную для поездов со скоростями движения от 200 до 400 км/ч. Под скоростным движением – перевозку пассажиров со скоростями от 140 до 200 км/ч по модернизированным существующим линиям.

С декабря 2009 года скоростное и высокоскоростное движение по модернизированной инфраструктуре связывает такие регионы, как Московская, Тверская, Новгородская, Ленинградская, Владимирская и Нижегородская области. Высокоскоростные поезда «Сапсан» курсируют в сообщении Москва – Санкт-Петербург, скоростные поезда «Аллегро» – между Санкт-Петербургом и Хельсинки, скоростные поезда «Стриж» – между Москвой и Нижним Новгородом, а скоростные поезда «Ласточка» – между Санкт-Петербургом и Великим Новгородом, Москвой и Нижним Новгородом, в Сочинском регионе и др. В декабре 2016 года был запущен скоростной поезд Strizh сообщением Москва – Берлин.

<http://tass.ru/transport/4809527>

### RNS; 2017.12.13; БЕЛОЗЕРОВ ЗАЯВИЛ О РОСТЕ ПОГРУЗКИ РЖД В 2017 ГОДУ НА 3%

Погрузка РЖД в 2017 году выросла на 3% по сравнению с аналогичным периодом прошлого года – до 1,26 млрд тонн, сказал в ходе заседания правления РЖД гендиректор компании Олег Белозеров.

«Погрузка превысит в 2017 году 3% и составит 1 млрд 258 млн тонн», – сказал он.

Белозеров отметил, что 2017 год был для компании успешный. «Мы обеспечили выполнение всех показателей», – сказал он.

По его словам, «в 2018 году погрузка должна быть не ниже 1,276 млрд тонн – плюс 1,8% к плану».

<https://rns.online/transport/Belozerov-zayavil-o-roste-pogruzki-RZHD-v-2017-godu-na-3-2017-12-13/>

### ИНТЕРФАКС; 2017.12.13; ПРОДЛЕНИЕ ЛИНИИ СТОЛИЧНОГО МЕТРО ДО ВНУКОВО НАЧНЕТСЯ ПОСЛЕ 2020Г И ЗАЙМЕТ 3-4 ГОДА

Калининско-Солнцевскую линию метро планируется продлить до станции «Внуково», строительство займет около трех-четырех лет и начнется после 2020 года, заявил руководитель департамента строительства Москвы Андрей Бочкарев.

«В настоящее время начинаются проектирование и трассировка участка. Строительство участка от станции «Рассказовка» до станции «Внуково» планируется начать после 2020 г. Работы продлятся 3-4 года», – сказал А.Бочкарев. Он отметил, что конечная станция, возможно, будет наземной. «Это необходимо, чтобы интегрировать (ее – ИФ) с существующей инфраструктурой аэропорта», – отметил чиновник.

Ранее руководитель управления внеуличного транспорта Москомархитектуры Максим Васильев сообщал, что «на дополнительном участке Калининско-Солнцевской линии планируется разместить две станции – «Пыхтино» и «Внуково». При этом заместитель мэра Москвы по вопросам градостроительной политики и строительства Марат Хуснуллин говорил, что участок ветки между станциями «Раменки» и «Рассказовка», после которого и будет продлена линия до Внуково, планируется запустить к весне 2018 г.

Также А.Бочкарев сообщил, что строительство участка «салатовой» ветки метро за Московскую кольцевую автомобильную дорогу планируется начать через год. «(Этот – ИФ) отрезок Люблинско-Дмитровской линии за МКАД находится на стадии проектирования. Мы выбираем трассы, после этого будем готовить проект планировки. Через год надеемся выйти на стройку», – сказал чиновник. «Это будут станции неглубокого заложения. Думаю, возведем их за 3 года – в 2021 г. откроем», – добавил он.

Ранее сообщалось, что после станции «Селигерская» на Люблинско-Дмитровской линии планируется открыть еще две – «Улица 800-летия Москвы» и «Дмитровское шоссе». Станцию «Селигерская» откроют для пассажиров в марте 2018 г. Предполагалось, что после завершения строительства этого участка Люблинско-Дмитровская линия будет продлена до поселка Северный, где появится станция «Физтех».

### ТАСС; 2017.12.13; СТРОИТЕЛЬСТВО СЕВЕРНОГО ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ОБХОДА ПЕРМИ ОБОЙДЕТСЯ ПОЧТИ В 16 МЛРД РУБЛЕЙ

Стоимость строительства северного железнодорожного обхода Перми составит более 15,5 млрд руб. Об этом сообщает в среду пресс-служба «Свердловской железной дороги» (СвЖД, филиал ОАО «РЖД») по итогам встречи губернатора Пермского края Максима Решетникова и заместителя генерального директора ОАО «РЖД» Андрея Старкова.

«Стороны рассмотрели концепт строительства северного обхода Перми, который соединит станции «Пальники» и «Блочная», и признали его оптимальным для развития экономики региона. Выгодоприобретателями при строительстве обхода станут и жители Пермского края, и грузоотправители, и предприятия железной дороги. По предварительным расчетам, его стоимость составит 15,7 млрд руб.», – сообщили в СвЖД.

По данным железнодорожной компании, проект включает в себя сооружение однопутного железнодорожного моста через Каму и двухпутного электрифицированного обхода протяженностью 25 км. Предварительно, проектирование начнется в следующем году. В настоящее время РЖД готовит технико-экономическое обоснование проекта.

Ранее сообщалось, что РЖД включила проект создания северного железнодорожного обхода Перми в свою инвестиционную программу на 2018 год. Осенью этого года Пермский край и РЖД договорились о переносе железной дороги, проходящей по левому берегу Камы вдоль центральной части города Перми, на противоположный берег для освобождения городского пространства. Пермь растянута на 70 км вдоль левого берега Камы, но обустроено лишь 2 км набережной, остальное пространство занято заводами и железной дорогой. Для благоустройства набережной и в связи с приближающимся 300-летием Перми (будет отмечаться в 2023 году) власти региона предлагают перенести 20-километровую железнодорожную ветку с левого берега Камы на правый, что позволит создать новое городское пространство. Проект переноса железной дороги поддержал президент РФ Владимир Путин во время визита в Пермь 8 сентября.

По словам губернатора Пермского края Максима Решетникова, на освободившемся участке набережной планируется предусмотреть общественный транспорт для стыковки транспортно-пересадочных узлов железнодорожного вокзала «Пермь-2» и Мотовилихинского района города, расположенных на левом берегу Камы. Также после строительства нового совмещенного железнодорожного и автомобильного моста через Каму вокруг Перми планируется построить северный обход города. Этот мост, как ранее сообщал Решетников, позволит также обеспечить растущий поток грузов с новых калийных месторождений из Березников и Соликамска (Пермский край).

Как отметили в СвЖД, проект развития Пермского железнодорожного узла взаимосвязан с модернизацией направления Пермь – Соликамск и реконструкцией инфраструктуры Березниковско-Соликамского узла, где к 2025 году прогнозируется рост погрузки на 58% к уровню 2016 года. На развитие этого участка с 2017 по 2025 год РЖД планирует направить 13,7 млрд руб.

<http://tass.ru/ekonomika/4807893>

### ТАСС; 2017.12.13; ПОГРУЗКА НА КУЙБЫШЕВСКОЙ ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГЕ ЗА 11 МЕСЯЦЕВ 2017 ГОДА ВЫРОСЛА НА 0,3%

Погрузка на Куйбышевской железной дороге (КбшЖД) в январе-ноябре 2017 года составила 61 млн тонн, что на 196 тыс. тонн или 0,3% больше, чем за аналогичный период прошлого года, сообщает служба корпоративных коммуникаций магистрали.

Грузооборот в отчетном периоде увеличился на 14,1% по сравнению с показателем аналогичного периода прошлого года и составил 159,1 млрд тарифных тонно-км.

В ноябре погрузка составила 6 млн тонн, грузооборот – 15,9 млрд тарифных тонно-км (+21,3%).

<http://tass.ru/transport/4808800>

### ИНТЕРФАКС; 2017. 12.13; РЖД НА ФОНЕ РОСТА ЭКСПОРТА ЗЕРНА ОТМЕЧАЮТ УВЕЛИЧЕНИЕ СПРОСА НА КРЫТЫЕ ВАГОНЫ

РЖД отмечают увеличение спроса на крытые вагоны в связи с высоким урожаем зерновых культур, пишет в среду корпоративное издание РЖД – газета «Гудок».

Со ссылкой на замначальника Южно-Уральской дирекции по управлению терминально-складским комплексом Татьяну Верхотину сообщается, что традиционно отгрузка зерна осуществляется в зерновозах, но в этом году увеличился спрос и на крытые вагоны, в которых стали перевозить зерно в «мягких контейнерах» различной вместимости – от 40 кг до одной тонны.

По ее словам, такой вид «упаковки» очень удобен для грузополучателей, так как при выгрузке не требуется специальных эстакад и ёмкостей для приёма зерна. Кроме того, она защищает ценный груз от неблагоприятных погодных условий, удобна она также при доставке небольших партий груза конечному потребителю.

«Учитывая возросший спрос на отгрузку зерна в крытых вагонах, наша дирекция провела целенаправленную работу с зернотрейдерами и агропромышленными предприятиями регионов, предложив им выгодные условия и сбалансированный тариф на услуги. За счёт этого нам удалось переключить часть грузов с автомобильного на железнодорожный транспорт «, – приводятся в сообщении слова Т.Верхотиной.

Дирекция заключила договоры на поставку зерна в упаковке с грузоотправителями в Курганской и Челябинской областях. В рамках такого договора, например, между зерновым трейдером ООО «Петротрейд» и Южно-Уральской дирекцией на станции Шадринск была погружена первая партия рапса, упакованного в «мягкие контейнеры». Груз был отправлен в Монголию и Китай.

Аналогичную услугу по отгрузке льна дирекция предложила и сельхозпроизводителям Челябинской области. В рамках договора с ООО «ТЭК «Желдоринтеграция» на станции «Миасс-1» погрузили пробную партию семян льна в «мягких контейнерах» весом 383 тонны и отправили в Белоруссию.

В сообщении отмечается, что на услугах по отгрузке сельскохозяйственных грузов дирекции удалось заработать более 500 тыс. рублей.

По словам Т.Верхотиной, в этом году в Челябинской и Курганской областях урожай зерновых культур значительно превысил уровень прошлого года, увеличился и сбор масличных культур (рапса, подсолнечника), льна, сои. Так, в Курганской области их урожай более чем на треть превысил уровень прошлого года.

Южно-Уральская железная дорога обслуживает территории семи субъектов РФ: Челябинскую, Курганскую, Оренбургскую, частично Самарскую, Саратовскую, Свердловскую области, Башкирию, а также Северный Казахстан. Протяженность магистрали – свыше 7,5 тыс. км.

*Морской транспорт*

### ИНТЕРФАКС; 2017.12.13; ПРИВАТИЗАЦИЯ СОВКОМФЛОТА ПЕРЕНЕСЛАСЬ НА 2018Г, ВОЗМОЖНЫ ТАКЖЕ ПРОДАЖИ ОЗК И НМТП – ОРЕШКИН

Приватизация «Совкомфлота» в 2017 году уже не состоится, но работа над сделкой продолжается, его продажа вероятна в 2018 году, сказал журналистам глава Минэкономразвития РФ Максим Орешкин в кулуарах министерской конференции ВТО в среду в Буэнос-Айресе

«В этом году приватизации «Совкомфлота» уже не будет, но мы над этой сделкой работаем. Мы рассматриваем все варианты по его продаже», – сказал министр.

«У нас сделка была готова еще летом, но была плохая конъюнктура, а сейчас просто рассматриваем все варианты, чтобы выбрать самый эффективный», – отметил он.

«По другим компаниям мы тоже работаем, но самая ближайшая и самая вероятная – это конечно, «Совкомфлот». Как только у нас все будет готово, сделка будет сразу объявляться и закрываться», – добавил министр.

Комментируя вопрос, может ли быть проданы в следующем году НМТП и ОЗК, М.Орешкин сказал, что «вероятность этого есть». «Это две возможные сделки, по ним просто гораздо больше работы», – отметил он.

По теме приватизации ВТБ (MOEX: VTBR), по его словам, пока работа не ведется.

План приватизации на 2017-2019 гг. был утвержден правительством в феврале. Он, в частности, предусматривает снижение долей РФ в АК «АЛРОСА» (MOEX: ALRS), «Совкомфлоте» и ВТБ, полный выход РФ из капитала «Новороссийского морского торгового порта» (MOEX: NMTP) и «Объединенной зерновой компании» (ОЗК).

Чиновники заявляют о намерениях начать приватизацию «Совкомфлота» уже более пяти лет, но каждый раз эти планы откладываются.

Сейчас государству принадлежит 100% «Совкомфлота». В плане приватизации на 2017-2019 годы зафиксирована возможность снижения госдоли до 25% плюс одной акции. На первом этапе планировалось продать пакет в размере 25% минус одна акция на «Московской бирже» (MOEX: MOEX). Ожидалось, что размещение компании состоится в июне, но этого так и не произошло.

В конце июля первый вице-премьер Игорь Шувалов заявил, что в приватизации компании «появились новые перспективы» и, помимо размещения пакета компании на бирже, рассматривается его продажа азиатским партнерам. О том, что актив может быть интересен азиатским инвесторам, говорил и глава Российского фонда прямых инвестиций Кирилл Дмитриев.

В начале сентября глава ВТБ Андрей Костин (консультантом сделки выступает «ВТБ Капитал») сказал, что «рынок изменился не в пользу «Совкомфлота», и говорить о конкретных сроках сделки сейчас не стоит. Среди факторов, влияющих на сделку, глава ВТБ назвал состояние рынка фрахта и геополитические риски.

Помимо пакета «Совкомфлота» в 2017 году изначально планировалось продать 10,9% ВТБ, однако приватизацию госдоли в банке было решено перенести на более поздний срок в расчете на снятие санкций, под которыми ВТБ находится с 2014 года.

Государство владеет 20% акций НМТП, контролирует одну из крупнейших в России стивидорных групп паритетное СП «Транснефти» (MOEX: TRNF) и группы «Сумма» – Novoport Holding (50,1% акций). Отдельно «Транснефти» через «дочку» принадлежит еще 10,5%, «Сумме» – 2,75%. Пакет в размере 5,3% находятся в управлении ОАО «РЖД».

Государство владеет 50% плюс 1 акция ОЗК. Вторым акционером является группа «Сумма». Компания включена в план приватизации на 2017-2019 годы. Предполагается, что государство выйдет из уставного капитала ОЗК. Инвестконсультантом по продаже доли государства в ОЗК выбран «ВЭБ Капитал» («дочка» Внешэкономбанка).

На ту же тему:

<http://tass.ru/ekonomika/4807811>

### ТАСС; 2017.12.13; ЭКСПЕРТ: ГРУЗОПОТОК ПО СЕВМОРПУТИ ПОСЛЕ 2030 ГОДА МОЖЕТ ВЫРАСТИ ДО 105 МЛН ТОНН

Грузопоток по Северному морскому пути в ближайшие десять лет продолжит расти и после 2030 года может приблизиться к совокупной мощности северных портов страны. Такой прогноз в ходе своего доклада на международной конференции «Материалы и технологии для Арктики» озвучил вице-президент Объединенной судостроительной корпорации (ОСК) по гражданскому судостроению Евгений Загородний.

«Согласно базовому сценарию до 2030 года грузопоток по Севморпути может составить до 70 млн тонн, в дальнейшем, по оценкам ряда научных центров, показатель может вырасти до 104-105 млн тонн. При этом совокупные мощности терминалов морских портов Сабетта, Чайка и других к 2028 году составит более 117 млн тонн в год», – сказал он.

Усилить ледокольный флот

Как отметил представитель ОСК, для бесперебойной работы Северного морского пути требуется усиление ледокольного флота России. Такое же мнение выразил в докладе заместитель директора департамента судостроительной промышленности и морской техники Минпромторга РФ Константин Анциферов.

«Особенно остро стоит проблема роста потенциала ледокольного флота. Согласно стратегии развития судостроительных отрасли в перспективе до 2035 года должна быть построена серия атомных ледоколов серии 22220. Головной ледокол проекта «Арктика», войдет в состав флота в 2019 году, следующий – «Сибирь» в 2020, и, соответственно, «Урал» – в 2021 году. Они должны решить задачу круглогодичной навигации западной части арктического бассейна», – сказал Анциферов.

Он отметил, что для успешного освоения Арктики необходимо бороться с зависимостью российских компаний от поставок техники зарубежного производства. Прежде всего речь идет о транспортных судах для перевозки сжиженного природного газа.

«Крупной проблемой в развитии транспортной инфраструктуры является зависимость от зарубежных производителей танкеров для транспортировки сжиженного природного газа. В ближайшей перспективе необходим в этой области технологический прорыв», – уточнил Анциферов.

Новые материалы для Арктики

Строительство новых судов для использования в Арктике требует, по словам экспертов, работы ученых-материаловедов над новыми сверхпрочными и морозостойкими материалами. А также ставит задачу перед металлургическими предприятиями по промышленному внедрению инноваций.

«Выполнение поставленных перед судостроением России задач обеспечивает также загрузку металлургических заводов, поставку судостроительной стали в объемах до 200 тыс. тонн в год, при этом должна резко вырасти долевая часть поставок наиболее хладостойких сталей, отвечающих особым требованиям российского морского арктического судоходства. При этом также возрастает доля сварочных материалов повышенной хладостойкости», – отметил Анциферов.

Новые особо стойкие материалы нужны не только для отечественного северного судостроения, но также для других отраслей северной экономики. Так, возрастает потребность в новых сплавах для строительства трубопроводов. Гендиректор ЦНИИ конструкционных материалов «Прометей» (входит в Курчатовский институт) Алексей Орыщенко представил на конференции уникальные сплавы, которые были разработаны в институте и уже находят применение.

«Мы можем трубы любого диаметра изготавливать из этой стали. Увеличился ресурс [использования трубопровода]. Те газопроводы и нефтепроводы, которые изготовлены из старых материалов [работают] пять-шесть лет. Мы сегодня заложили ресурс этих сталей до 25 и с увеличением до 50 лет, мы получаем самую большую надежность в мире», – отметил он, говоря о новых видах стали.

Топливо для Арктики

В то же время эксперты отмечают, что с развитием Северного морского пути может серьезно измениться номенклатура перевозимых грузов. Сейчас основную часть грузов по Севморпути составляет северный завоз, который обеспечивает жителей Арктики топливом и продуктами.

Президент Национального исследовательского центра (НИЦ) «Курчатовский институт» Михаил Ковальчук отметил, что исследования в области атомной энергетики и генерирования биотоплива позволят в ближайшие десятилетия сократить зависимость Северных регионов от завоза топлива в преддверии зимнего периода.

«[Существуют] новые технологии получения биотоплива из водорослей. Вы можете выращивать [в северных регионах] водоросли и перерабатывать их в биодизель, фактически это может привести к тому что, мы можем прекратить Северные завоз [топлива]», – сказал Ковальчук.

По его словам, технология производства биодизеля из водорослей активно развивается сотрудниками института, специализирующимися на вопросах биоэнергетики. На вопрос о том, когда данная технология может уменьшить зависимость арктических регионов от завоза топлива или хотя бы сократить объем поставок, Ковальчук ответил, что это процесс ближайшего десятилетия.

Международная конференция «Материалы и технологии для Арктики» проходит в Константиновском дворце Петербурга с 13 по 14 декабря 2017 года. В ней принимают участие ведущие специалисты в области материаловедения, судостроения и энергетики.

<http://tass.ru/ekonomika/4810302>

*Воздушный транспорт*

### ТАСС; 2017.12.13; «ВИМ-АВИА» НЕ МОЖЕТ ВЫПЛАТИТЬ ДОЛГИ ПО ЗАРПЛАТЕ ИЗ-ЗА ЗАДОЛЖЕННОСТИ ПЕРЕД ФНС

Приостановившая деятельность авиакомпания «ВИМ-Авиа» не может выплатить 443,5 млн рублей долгов по зарплате из-за задолженности перед ФНС. Это следует из сообщения **Росавиаци**и.

«Оставшаяся задолженность авиакомпании по зарплате за период с июля по декабрь составляет 443,5 млн рублей, – говорится в сообщении. – Между тем, по словам Вячеслава Кононенко (новый гендиректор авиакомпании – прим. ред.), «ВИМ-Авиа» столкнулась с серьезной проблемой, которая не позволяет использовать поступающие на счета средства и направлять их на зарплаты, – это долги авиакомпании перед ФНС, которые, по подсчетам, могут составлять до 500 млн рублей. Сегодня все денежные средства, поступающие на счета «ВИМ-Авиа», автоматически блокируются и направляются в счет погашения долгов перед фискальными органами».

Как отмечается в сообщении **Росавиаци**и, ведомство предложило провести межведомственное совещание для принятия решения по временному снятию блокировок налоговых органов и «использованию поступающих на счета «ВИМ-Авиа» средств целевым образом – исключительно на погашение долгов по зарплате».

В сообщении также отмечается, что на настоящий момент компания смогла выплатить зарплату сотрудникам за сентябрь и аванс за октябрь на общую сумму примерно в 250 млн рублей. Кроме того, сообщается, что из 1398 сотрудников, работающих в авиакомпании на 1 октября 2017 г., уволились 833 работника. Большая часть уволившихся работников – летный состав и бортпроводники.

Ранее **Минтранс** дал **Росавиаци**и поручение выплатить долги по зарплате сотрудникам «ВИМ-Авиа».

Развитие событий

В конце сентября 2017 г. «ВИМ-Авиа» заявила о прекращении полетов из-за нехватки оборотных средств и долгов перед контрагентами. Этому предшествовала серия задержек рейсов из российских и зарубежных аэропортов. Спустя месяц **Росавиаци**я приостановила сертификат эксплуатанта авиаперевозчика, дающий право на выполнение полетов. Общий долг авиакомпании оценивается более чем в 10 млрд рублей.

<http://tass.ru/ekonomika/4809969>

На ту же тему:

<https://www.vedomosti.ru/business/news/2017/12/13/745173-vim-avia>

<https://www.gazeta.ru/business/news/2017/12/13/n_10931384.shtml>

<https://iz.ru/682796/2017-12-13/vim-avia-ne-mozhet-vyplatit-dolgi-po-zarplate-iz-za-nalogovoi-zadolzhennosti>

<https://www.rbc.ru/rbcfreenews/5a314e4a9a79472d5acd890a>

<https://rg.ru/2017/12/13/rosaviaciia-vim-avia-ne-mozhet-pogasit-dolgi-po-zarplate-sotrudnikov.html>

<https://ria.ru/economy/20171213/1510861300.html>

### РИА НОВОСТИ; 2017.12.13; БОЛЕЕ ПОЛОВИНЫ РАБОТНИКОВ «ВИМ-АВИА» УВОЛИЛИСЬ ИЗ КОМПАНИИ

Авиакомпанию «ВИМ-Авиа» покинули 833 работника из 1,398 тысячи сотрудников, числившихся в штате на 1 октября, сообщает **Росавиаци**я в среду.

«ВИМ-Авиа» в октябре текущего года прекратила полеты из-за финансовых проблем. Ее кредиторская задолженность, по данным **Росавиаци**и, составляет около 10 миллиардов рублей. Сертификат эксплуатанта перевозчика приостановлен. Во вторник **Минтранс** РФ поручил **Росавиаци**и принять безотлагательные меры по выплате задолженности по заработной плате перед сотрудниками авиакомпании «ВИМ-Авиа».

«Из 1398 сотрудников авиакомпании, числившихся в штате перевозчика 1 октября 2017 года, на сегодняшний день уволились 833 работника. В основном это летный состав и бортпроводники», – говорится в сообщении.

В октябре **Росавиаци**я направила в «ВИМ-Авиа» и Роструд реестр, содержащий 1,997 тысячи вакансий, имеющихся на предприятиях и в организациях гражданской авиации. Фактически, по имеющейся информации, трудоустроились всего 93 человека.

**Росавиаци**я рекомендовала руководству авиакомпании значительно усилить работу с личным составом и повторно довести информацию о вакансиях до своих работников. Все вакансии актуальны, авиапредприятия Москвы и регионов готовы принять в свои коллективы бывших сотрудников «ВИМ-Авиа».

<https://ria.ru/economy/20171213/1510863932.html>

### ТАСС; 2017.12.13; «ПОБЕДА» С 10 ДЕКАБРЯ ПЕРЕСТАЛА ПРИНИМАТЬ РУЧНУЮ КЛАДЬ ЗА ДОПЛАТУ В САЛОН САМОЛЕТА

Российский низкобюджетный авиаперевозчик «Победа» с 10 декабря запретил проносить в салон самолета ручную кладь, не отвечающую установленным нормам, за дополнительную плату. Теперь пассажиры имеют возможность взять с собой только бесплатную ручную кладь, сообщили ТАСС в пресс-службе.

«70% наших клиентов не покупают никакой дополнительный багаж, вполне довольствуясь бесплатной нормой ручной клади», – заявили ТАСС.

В пресс-службе сказали, что платный багаж в салоне самолета сложно разместить, так как большая часть рейсов выполняется с полной загрузкой.

Помимо бесплатной ручной клади, на борт самолета можно пронести личные вещи, предусмотренные федеральными авиационными правилами: детская люлька, костыли, ходунки, роллаторы, складное кресло-коляску и т.д., напомнили в «Победе». Вместе с тем лоукостер отменил ограничения по весу, количеству мест и типу ручной клади.

«Победа» перевезла 4,3 млн пассажиров. Парк компании насчитывает 13 самолетов Boeing 737. На данный момент «Победа» осуществляет полеты по ряду российских и зарубежных направлений, в том числе перевозчик осуществляет полеты в Испанию, Италию, Грецию, Германию, Израиль и на Кипр.

<http://tass.ru/ekonomika/4808924>

На ту же тему:

<https://www.kommersant.ru/doc/3495226?query=%D0%BC%D0%B8%D0%BD%D1%82%D1%80%D0%B0%D0%BD%D1%81>

### РИА НОВОСТИ; 2017.12.13; ШПОРТ: ПЕРЕГОВОРЫ С ЯПОНЦАМИ О СТРОЙКЕ АЭРОПОРТА ХАБАРОВСКА ЗАВЕРШАЮТСЯ

Переговоры с японскими компаниями о реконструкции крупнейшего на Дальнем Востоке аэропорта Хабаровск (Новый) находятся в завершающей стадии, заявил глава региона Вячеслав Шпорт журналистам в пресс-центре МИА «Россия сегодня».

Ранее сообщалось, что японский торговый дом Sojitz и аэропорт Хабаровска подписали соглашение о совместной реализации проекта по строительству и эксплуатации нового аэровокзального комплекса аэропорта.

По словам Шпорта, изначально рассматривалось несколько вариантов реконструкции аэропорта, первый проект был с южнокорейской компанией. «На каком-то этапе они отошли это этого проекта, и мы начали вести переговоры с японцами. Сегодня три компании японские… Переговоры практически завершены. Сегодня отстраивается финансовая модель по строительству аэропорта между нашей компанией и японскими компаниями», – сказал Шпорт.

Он отметил, что правительство края и правительство РФ сделали все от них зависящее. «Сейчас две компании между собой договорятся, в каком виде они будут строить финансовую модель по строительству аэропорта. Но мы уже начали работать. При любой погоде он построится», – добавил Шпорт.

Проект реконструкции хабаровского аэропорта предусматривает строительство здания нового пассажирского терминала для обслуживания внутренних воздушных линий на базе действующего аэровокзального комплекса и прилегающей территории в международном аэропорту Хабаровска.

Цель проекта – увеличение пропускной способности аэропорта, расширение воздушной сети, обеспечение международного уровня обслуживания пассажирских перевозок.

Международный аэропорт Хабаровск (Новый) – крупнейший аэропорт Дальневосточного федерального округа, ежегодно обслуживающий около 2 миллионов пассажиров и 30 тысяч тонн грузов. Его территория входит в ТОР «Хабаровск».

<https://ria.ru/economy/20171213/1510827802.html>

### РИА НОВОСТИ; 2017.12.13; ГУБЕРНАТОР: ВПП АЭРОПОРТА ХАБАРОВСК (НОВЫЙ) БУДЕТ СДАНА В 2019 Г

Взлетно-посадочная полоса крупнейшего на Дальнем Востоке аэропорта Хабаровск (Новый) будет сдана в установленные сроки – в 2019 году, работы идут практически в графике, сообщил журналистам в пресс-центре МИА «Россия сегодня» глава региона Вячеслав Шпорт.

Ранее полпред президента РФ в ДФО вице-премьер Юрий Трутнев раскритиковал **Минтранс** за невыполнение программы по реконструкции аэропортов на Дальнем Востоке. По его словам, часть средств не была освоена.

«Взлетно-посадочная полоса строится по государственной программе РФ, и она будет сдана в установленные сроки. Там не хватало денег. Действительно, деньги забрали, Юрию Петровичу Трутневу пришлось обращаться лично к президенту РФ Владимиру Путину, который в течение трех дней вернул эти деньги назад в Хабаровский край», – сказал Шпорт.

На уточняющий вопрос, когда планируется завершить работы, губернатор ответил, что основные работы завершатся в следующем году, сдача запланирована на 2019 год, в данный момент процесс идет практически в соответствии с графиком.

Международный аэропорт Хабаровск (Новый) – крупнейший аэропорт Дальневосточного федерального округа, ежегодно обслуживающий около двух миллионов пассажиров и 30 тысяч тонн грузов. Его территория входит в ТОР «Хабаровск».

В рамках программы развития хабаровского аэропорта идет реконструкция взлетно-посадочной полосы, начался демонтаж неэксплуатируемого здания аэровокзала, на месте которого возведут новый терминал. Кроме того, будет реконструирован международный терминал.

<https://realty.ria.ru/news_infrastructure/20171213/1510819022.html>

### ТАСС; 2017.12.13; ПОСЛЕ МНОГОЛЕТНЕГО ПЕРЕРЫВА ВОЗОБНОВЛЯЮТСЯ РЕЙСЫ ИЗ ЕКАТЕРИНБУРГА НА ШРИ-ЛАНКУ

Из екатеринбургского аэропорта Кольцово со 2 января 2018 года возобновляются рейсы на Шри-Ланку после многолетнего перерыва, обслуживать рейс в Коломбо будет авиакомпания Azur Air, сообщили в среду в пресс-службе аэропорта.

«Чартерные рейсы в Коломбо со 2 января 2018 года будет осуществлять авиакомпания Azur Air на самолетах Boeing-767-300. За один рейс воздушное судно данного типа может перевозить до 336 пассажиров. Прямые перелеты из столицы Урала в аэропорт города Коломбо возобновляются после многолетнего перерыва. Как правило, все последние годы на популярные курорты Шри-Ланки уральские туристы добирались с пересадками», – говорится в сообщении.

Как уточнили в пресс-службе, появление в маршрутной сети аэропорта нового направления «является отражением того роста пассажиропотока на международных рейсах, которое зафиксировано в текущем году».

 «По итогам 11 месяцев 2017 года объем перевозок в международном секторе вырос на 68% по сравнению с аналогичным периодом прошлого года. Топ-5 наиболее популярных заграничных направлений составляют Анталья, Ларнака, Дубай, Прага, Душанбе», – сказали в пресс-службе.

Международный аэропорт Кольцово – один из лидеров в России по объемам пассажирских перевозок. В 2016 году аэропорт обслужил 4,3 млн пассажиров.

<http://tass.ru/ural-news/4807758>

### ТАСС; 2017.12.13; АЭРОПОРТ МАХАЧКАЛЫ ВПЕРВЫЕ В СВОЕЙ ИСТОРИИ ПРИНЯЛ 1 МЛН ПАССАЖИРОВ В ТЕЧЕНИЕ ГОДА

Пассажиропоток аэропорта Махачкалы впервые в его истории составил 1 млн человек в течение года, сообщила журналистам помощник генерального директора аэропорта Камила Гамзатова.

Как сообщалось ранее, пассажиропоток махачкалинского аэропорта за 10 месяцев текущего года увеличился на 22% по сравнению с аналогичным периодом прошлого года и превысил 867 тыс. пассажиров.

«12 декабря в аэропорту Махачкалы имени дважды героя Советского Союза Амет-Хана Султана был зарегистрирован миллионный пассажир, обслуженный за год. Торжественное мероприятие состоялось в здании аэровокзального комплекса аэропорта Махачкалы. Миллионный пассажир был выявлен при регистрации на рейс авиакомпании «Россия». Им стала Асма Шамилова», – сказала Гамзатова.

Аэропорт Махачкалы является единственным аэропортом Дагестана. Пропускная способность на внутренних рейсах – 200 пассажиров в час, на международных – 60 пассажиров в час. Отсюда выполняются рейсы в Москву (8-10 вылетов в день), Санкт-Петербург (ежедневно), Сургут, Ростов-на Дону, Сочи, Минеральные Воды, Краснодар, а также в города Казахстана, Турции и Объединенных Арабских Эмиратов (ОАЭ).

<http://tass.ru/obschestvo/4807613>

На ту же тему:

<https://ria.ru/economy/20171213/1510803954.html>

### ИНТЕРФАКС; 2017.12.13; СУД ПРОДЛИЛ ПРОЦЕДУРУ БАНКРОТСТВА В АВИАКОМПАНИИ «ПОЛЕТ» ДО ИЮНЯ 2018 ГОДА

Арбитражный суд Москвы во вторник, 12 декабря, продлил процедуру банкротства в ЗАО «Авиакомпания «Полет» на 6 месяцев, говорится в информации на сайте суда.

Суд назначил следующий отчет конкурсного управляющего компании Бориса Литти на 22 июня 2018 года.

В материалах дела также отмечается, что суд назначил на 6 февраля рассмотрение заявления конкурсного управляющего о привлечении к субсидиарной ответственности экс-гендиректора авиакомпании Анатолия Карпова. Размер взыскания не указывается.

Ранее сообщалось, что Арбитражный суд Москвы 26 апреля 2016 года по заявлению ОАО «Ильюшин Финанс Ко» признал несостоятельной (банкротом) авиакомпанию «Полет». Суд тогда открыл конкурсное производство и утвердил конкурсным управляющим Б.Литти, который ранее был временным управляющим.

Размер признанных требований кредиторов должника на тот момент составлял 3,1 млрд рублей.

Восстановление финансово-хозяйственной деятельности компании не представлялось возможным.

Выступая в октябре 2015 года на судебном заседании, представитель «Ильюшин Финанс Ко» сообщил, что на тот момент в реестр были включены требования на сумму около 1,8 млрд рублей. После рассмотрения других требований кредиторская задолженность может составить порядка 7 млрд рублей, сказал он.

В определении суда отмечалось, что Арбитражный суд Москвы в конце декабря 2015 года включил требование ОАО «Ильюшин Финанс Ко» в размере более 1,2 млрд рублей, в том числе 979,7 млн рублей основного долга, в третью очередь реестра кредиторов авиакомпании «Полет».

Арбитражный суд Москвы 21 ноября 2014 года в рамках дела о банкротстве ввел в авиакомпании «Полет» процедуру наблюдения. Суд тогда признал обоснованными требования ОАО «Ильюшин Финанс Ко» и включил их в сумме 163,1 млн рублей в реестр кредиторов третьей очереди.

Суд также включил в третью очередь реестра требования компании «Аэродар» (6,7 млн рублей) и компании «Сбербанк Лизинг» (около 350 млн рублей).

Ранее суд несколько раз откладывал заседание в связи с ведением работы по подготовке мирового соглашения, но 21 ноября 2014 года представитель должника заявил о невозможности погашения долга, а также о том, что «не возражает против введения процедуры наблюдения».

Ранее в Арбитражном суде Москвы были зафиксированы три иска от «Ильюшин Финанс Ко» к АК «Полет» о возврате средств на общую сумму $6,757 млн за лизинг самолетов. Однако судебное разбирательство по этим искам было прекращено, так как стороны подписали мировое соглашение.

Авиакомпании «Полет» дважды удавалось избежать банкротства. Так, в марте 2014 года было прекращено производство по заявлению ООО «Авиа-партнер» о признании «Полета» банкротом, так как авиакомпания погасила задолженность перед заявителем. Ранее ЗАО «МАКС» требовало признать авиакомпанию банкротом, но вскоре страховая компания отозвала свой иск.

Между тем Девятый арбитражный апелляционный суд 22 июля 2014 года подтвердил решение Арбитражного суда Москвы, который 10 апреля решил взыскать солидарно с ЗАО «Авиационная компания «Полет» и А.Карпова как поручителя в пользу ЗАО «Сбербанк Лизинг» 221 млн рублей.

Судебные приставы в январе 2015 года арестовали два самолета базирующейся в Воронеже авиакомпании «Полет».

«ЗАО «Авиационная компания «Полет» имеет задолженность по заработной плате на общую сумму около 7,5 млн рублей. В связи с этим описи и аресту было подвергнуто имущество организации: 2 самолета и одна цистерна», – говорилось в сообщении подразделения ФССП по Воронежской области.

Девятый арбитражный апелляционный суд 20 марта 2017 года подтвердил решение Арбитражного суда Москвы, который 25 января по заявлению инспекции ФНС России N2 по Москве включил в реестр кредиторов ЗАО «Авиакомпания Полет» долг в размере 123,5 млн рублей, в том числе 113,1 млн рублей основного долга.

**Росавиаци**я в конце декабря 2014 года приостановила действие сертификата эксплуатанта авиакомпании «Полет» в связи с ухудшением основных производственных показателей и финансово-экономического состояния авиакомпании.

Авиакомпания «Полет», ранее контролировавшая АО «Воронежавиа», в июле 2013 года продала 46% акций АО воронежскому ЗАО «Финансовая компания «Аксиома».

АК «Полет» занималась грузовыми и пассажирскими авиаперевозками.