**21 ДЕКАБРЯ 2017**

**Вернуться в оглавление**

|  |
| --- |
| **Публикации** |

***Деятельность Министра транспорта***

### КОММЕРСАНТ; ЕЛИЗАВЕТА КУЗНЕЦОВА; АЛЕКСАНДРА МЕРЦАЛОВА;2017.12.21; АВИАТОРОВ НЕ ПУСТИЛИ НА КАНИКУЛЫ

Власти отменили часть чартеров на новогодние праздники

**Росавиаци**я приступила к ужесточению условий работы чартерных перевозчиков. Вслед за введением новых правил допуска регулятор сократил новогодние международные чартерные программы. Корректировки на 20–30%, по версии ведомства, затронули шесть авиакомпаний. Чиновники впервые прибегают к такой мере, пытаясь предотвратить повторение краха «ВИМ-Авиа». Туроператоры уверяют, что на пассажирах изменения не скажутся. Однако реально предсказать последствия пока сложно: некоторые перевозчики вообще об ограничениях не знают, а другие настаивают, что о сокращении программ речи не идет.

Рабочая группа **Росавиаци**и сократила новогоднюю международную чартерную программу шести авиакомпаний, говорится в сообщении регулятора. В качестве причины называется «несоответствие количества заявленных рейсов и реального числа самолетов», имеющихся в распоряжении перевозчиков, что не «позволит перевезти пассажиров без ущерба для регулярности». По данным **Росавиаци**и, Azur Air пришлось сократить чартеры на 15%, Royal Flight – на 5%. Регулятор также направил уведомления с просьбой сократить чартеры на 30% в «Якутию», «Саратовские авиалинии», «Северный ветер». «Икар» должна сократить рейсы на 20%. Обо всех решениях уже проинформирован Ростуризм.

Советник главы Ростуризма Дмитрий Горин заверил “Ъ”, что изменение чартерных программ не окажет серьезного влияния на туроператоров и не приведет к аннуляции или корректировке новогодних туров: «Программы формировались уже после 4 декабря, когда стало известно о новых правилах получения допусков к чартерным перевозкам и сокращение оказалось ожидаемым». По словам господина Горина, в совещании в **Росавиаци**и по этому поводу приняли участие представители «Пегас туристик» (партнер авиакомпаний Nordwind и «Икар»), Anex Tour (Azur Air) и Coral Travel (Royal Flight). В «Пегас туристик» подтверждают, что сокращения были учтены и обязательства перед туристами будут выполнены. В Anex Tour на запрос “Ъ” не ответили. Представитель Coral Travel был недоступен для звонков. Господин Горин подчеркнул, что все туроператоры заявили, что проблем с перевозкой туристов не будет.

Вопрос ужесточения ответственности чартерных перевозчиков обсуждается с августа на фоне краха «ВИМ-Авиа» (прекратила полеты 15 октября). Осенью появились новые правила допуска к чартерным рейсам. Запрос на три и более оборотных чартера в месяц надо направлять не позже чем за 14 дней (раньше – за сутки), обязательно иметь резервный парк и исправность самолетов не менее чем на 75%. Запрос на коррекцию чартерной программы должен направляться минимум за сутки до вылета. Переносы допускаются только из-за метеоусловий или форс-мажоров. Авиакомпании могут лишиться права на чартеры уже при задержке 10% таких рейсов в месяц, а время вылета чартеров не может переноситься более чем на 24 часа (см. “Ъ” от 2 декабря).

Однако данные перевозчиков расходятся с информацией **Росавиаци**и и Ростуризма. Так, Анастасия Матюшина из Azur Air пояснила “Ъ”, что речь идет не о корректировке количества рейсов, а об изменении времени вылета для «удобства резервирования воздушных судов». По ее словам, **Росавиаци**я согласовала авиакомпании всю чартерную программу до середины января. В «Северном ветре» отказались от комментариев, отметив, что там «пока об изменениях ничего не известно». Источник “Ъ”, знакомый с позицией Royal Flight, говорит, что «формулировка **Росавиаци**и вызывает недоумение, поскольку все корректировки коснулись расписания». Другие авиакомпании на запросы “Ъ” не ответили.

Всего на новогодние праздники 15 авиакомпаний запланировали международные чартеры в 17 стран. Из 586 заявок **Росавиаци**я согласовала 292 рейса.

Дмитрий Горин уточнил, что на самом деле корректировки произошли еще 28 ноября, перевозчики исходно подали больше заявок, чем было необходимо, и «сохраненный объем полностью обеспечивает существующую потребность». То есть, добавляет чиновник, теперь просто не будет горящих туров, дешевле их покупать заранее.

Для чартеров из московского Шереметьево существуют дополнительные риски. После того как в начале декабря плохая погода привела к массовым задержкам и отменам рейсов «Аэрофлота», **министр транспорта** Максим **Соколов** рекомендовал Шереметьево в моменты «напряжения трафика» в первую очередь обслуживать регулярные рейсы, а для чартерных рейсов рассмотреть возможность переноса в менее загруженные аэропорты столичного авиаузла.

<https://www.kommersant.ru/doc/3502885>

На ту же тему:

<https://www.vedomosti.ru/business/articles/2017/12/21/746030-rosaviatsiya-charternih-poletov>

<https://rg.ru/2017/12/20/rosaviaciia-sokratila-novogodniuiu-charternuiu-programmu.html>

<http://www.mskagency.ru/materials/2736613>

<https://rns.online/transport/Rosaviatsiya-sokratila-novogodnie-mezhdunarodnie-charternie-programmi-poletov-u-6-aviakompanii-2017-12-20/>

<http://tass.ru/ekonomika/4828704>

<https://www.vedomosti.ru/business/news/2017/12/20/745952-rosaviatsiya-sokratila-novogodnie-charteri-shesti-aviakompanii-iz-za-nehvatki-samoletov>

<https://vz.ru/news/2017/12/20/900550.html>

<https://govoritmoskva.ru/news/145407/>

<http://www.interfax.ru/russia/592671>

<https://www.rbc.ru/society/20/12/2017/5a3a63ca9a7947f8e441086b>

### ТАСС; 2017.12.20; ПРОЕКТ УКАЗА ПРЕЗИДЕНТА О ВОЗОБНОВЛЕНИИ АВИАСООБЩЕНИЯ С ЕГИПТОМ ВНЕСЕН В ПРАВИТЕЛЬСТВО РФ

Проект указа президента РФ о возобновлении авиасообщения с Египтом внесен в правительство. Об этом журналистам сообщил **министр транспорта РФ** Максим **Соколов**.

«Уже внесены (документы в правительство – прим. ТАСС)», – сказал он.

15 декабря Россия и Египет подписали протокол о сотрудничестве в сфере обеспечения безопасности гражданской авиации. Протокол начнет временно применяться уже через 30 дней, на его основе будет приниматься решение о возобновлении регулярного авиасообщения с Египтом (только рейсы в Каир).

Как пояснял **Соколов**, возобновление авиасообщения будет возможно только после того, как президент РФ подпишет соответствующий указ. Также он сообщил, что регулярное авиасообщение с Каиром может быть открыто уже в феврале 2018 года. Однако речь пока не идет о чартерных рейсах на египетские курорты Шарм-эш-Шейх и Хургаду, пояснил министр.

Россия прекратила авиасообщение с Египтом осенью 2015 года после крушения над Синаем самолета российской авиакомпании «Когалымавиа», летевшего из Шарм-эш-Шейха в Санкт-Петербург. На его борту находились 217 российских туристов и семь членов экипажа. Все они погибли. ФСБ впоследствии квалифицировала случившееся как теракт.

<http://tass.ru/ekonomika/4827773>

На ту же тему:

<https://ria.ru/economy/20171220/1511330470.html>

<https://www.gazeta.ru/business/news/2017/12/20/n_10958120.shtml>

<https://www.pnp.ru/politics/mintrans-vnyos-v-pravitelstvo-dokumenty-po-vozobnovleniyu-aviasoobshheniya-s-egiptom.html>

<https://govoritmoskva.ru/news/145389/>

<https://vz.ru/news/2017/12/20/900510.html>

<http://www.tvc.ru/news/show/id/129662/>

<https://riafan.ru/1009125-mintrans-rf-peredal-pravitelstvu-proekt-ukaza-o-vozobnovlenii-aviasoobsheniya-s-egiptom>

### ТАСС; 2017.12.20; ПОД ВОЛГОГРАДОМ ОТКРЫЛИ МОСТОВОЙ ПЕРЕХОД ЧЕРЕЗ АХТУБУ

Мостовой переход через реку Ахтубу – автодорогу протяженностью 6,5 км, из которых 2,5 км составляют мостовые переходы и эстакады, – открыли в среду в Волгоградской области, передает корреспондент ТАСС.

Первой по мосту прошла колонна «КамАЗов» **Росавтодор**а.

Мостовой переход через Ахтубу, рукав Волги в ее нижнем течении, обеспечит транспортный коридор с запада на восток, открыв перед Россией новые перспективы сотрудничества со странами Средней Азии, Китаем и Ираном.

«Этот объект имеет большое значение не только для региона но и на федеральном уровне. Новый пусковой комплекс обеспечит транспортный поток по коридорам Запад – Восток и Север – Юг. Новая дорога отвечает всем современным требованиям, в том числе по экологической безопасности. Надо будет не снижать темпа и выполнить все этапы этого проекта в целом», – сказал на церемонии открытия **министр транспорта РФ** Максим **Соколов**.

Новый мост через Ахтубу – это вторая очередь единого дорожно-транспортного комплекса, мостового перехода через Волгу. Первая очередь этого перехода длиной 7,1 км была сдана в 2009 году, вторая очередь включает в себя реконструкцию автомобильного моста через Ахтубу и подходы к нему. Завершение строительства намечалось на 2011 год, однако из-за недостатка бюджетного финансирования сроки неоднократно переносились. Ситуацию получилось изменить в 2014 году – с тех пор на строительство мостового перехода было направлено более 4,5 млрд рублей.

Третья и четвертая очереди транспортного проекта включают в себя реконструкцию автодороги Краснослободск – Средняя Ахтуба, строительство транспортных развязок, примыкающих к мосту через Волгу с левого и правого берега. Общая сумма инвестиций в этот проект – более 14 млрд рублей. Путепровод проходит по особо охраняемой территории – Волго-Ахтубинской пойме. На объекте полностью соблюдены требования экологической безопасности – построены шесть водоочистных сооружений, проложено порядка 30 км ливневой канализации.

<http://tass.ru/v-strane/4827806>

На ту же тему:

<https://rg.ru/2017/12/20/reg-ufo/ministr-transporta-otkryl-v-volgogradskoj-oblasti-novyj-most.html>

<http://volg.mk.ru/articles/2017/12/20/v-volgograde-otkryto-dvizhenie-po-novomu-mostu-cherez-akhtubu.html>

<https://www.1tv.ru/news/2017-12-21/338275-v_volgogradskoy_oblasti_otkryli_novyy_most_cherez_reku_ahtubu>

### ВЕЧЕРНИЙ ВОЛГОГРАД; 2017.12.20; ГЛАВА МИНТРАНСА РФ И ГУБЕРНАТОР ОСМОТРЕЛИ СТРОИТЕЛЬСТВО НОВОГО ТЕРМИНАЛА АЭРОПОРТА ВОЛГОГРАДА

**Министр транспорта РФ** Максим **Соколов**, который прибыл в Волгоградскую область с рабочей поездкой, посетил новый терминал аэропорта Волгограда.

Как сообщает «Волгоградская правда.ру», Максим **Соколов** и губернатор Андрей Бочаров ознакомились со вторым этапом модернизации аэропорта.

По данным издания, на объекте реконструируется перрон и существующие рулежные дорожки, а также строится новая магистральная рулежная дорожка РДМ-1. Одновременно идут работы по устройству водосточно-дренажной системы и устанавливается светосигнальное оборудование. После его монтажа аэропорт будет соответствовать 3А категории ИКАО. Это позволит перевозить пассажиров в самых сложных погодных условиях. В будущем на базе аэропорта планируется создать мультимодальный транспортно-пересадочный комплекс, который объединит пассажиров авиационного, железнодорожного и автотранспорта. Для этого от аэропорта до станции Гумрак проложат железнодорожные пути – это работа уже началась.

Добавим, все работы ведутся под контролем губернатора Андрея Бочарова.

Благодаря модернизации транспортной отрасли и реализации инфраструктурных проектов – это приоритетное направление долгосрочной стратегии развития региона – Волгоградская область за три года смогла утвердить статус транспортного узла федерального значения, сформировала новый подход к развитию всей дорожно-транспортной сферы региона и обеспечила высший уровень государственной поддержки. Изменения состояния волгоградских дорог отметил Председатель Правительства РФ Дмитрий Медведев в ходе рабочей поездки в Волгоград 8 августа 2017 года.

Напомним, выступая перед активом региона с программным посланием, Андрей Бочаров обозначил дальнейшие шаги по развитию дорожно-транспортной сферы – начиная со следующего года поставлена задача больше внимания уделять областным и межмуниципальным трассам, в Волгограде – перейти к участкам, соединяющим продольные магистрали, а также ключевым районным дорогам.

Всего в 2014-2017 годах работами в регионе было охвачено около 1,5 тысячи километров автотрасс – этот больше, чем за последние два десятилетия.

<http://vv-34.ru/glava-mintransa-rf-i-gubernator-osmotreli-stroitelstvo-novogo-terminala-ayeroporta-volgograda.html>

### ТАСС; 2017.12.20; МИНТРАНС НАПРАВИЛ В КАБМИН ПРЕДЛОЖЕНИЯ ПО ИЗМЕНЕНИЮ РЕГИОНАЛЬНОГО СУБСИДИРОВАНИЯ РЕЙСОВ

**Министерство транспорта** РФ направило в правительство предложения по корректировке программы регионального субсидирования авиарейсов. Об этом журналистам сообщил **министр транспорта РФ** Максим **Соколов**.

«Мы постоянно совершенствуем эту программу, первые предложения уже направлены в правительство, по ее корректировке», – сказал он.

Министр добавил, что предложения по корректировке программы направлены на то, «чтобы максимально учесть при минимальном бюджете все пожелания региональных авиакомпаний, субъектов РФ».

<http://tass.ru/ekonomika/4827931>

### РИАЦ; 2017.12.20; МАКСИМ СОКОЛОВ И АНДРЕЙ БОЧАРОВ ПРОИНСПЕКТИРОВАЛИ СОСТОЯНИЕ ДОРОЖНЫХ ОБЪЕКТОВ В ВОЛГОГРАДЕ

Сегодня **министр транспорта РФ** Максим **Соколов** и губернатор Андрей Бочаров осмотрели ряд инфраструктурных объектов Волгограда. В частности, такие ключевые объекты, как Нулевая продольная магистраль, шоссе Авиаторов.

Нулевая магистраль готова к открытию. Об этой дороге, значение которой для города-героя трудно переоценить, разговоры шли долгое время. Но дело сдвинулось с мёртвой точки лишь в последние три года. Дорога – дублер Первой продольной магистрали общей протяженностью 6,5 километра – позволит перераспределить трафик, создать для автомобилистов более комфортные и безопасные условия проезда.

«Мы завершили работы, связанные с рокадной дорогой города Волгограда, и готовы завтра, 21 декабря, открыть этот комплекс. Вклад в реализацию этого проекта **Минтранса** РФ огромен, – отметил губернатор Андрей Бочаров. – Дорога представляет собой не только большую транспортную артерию, но и пешеходную зону с необходимой инфраструктурой, велодорожками, зонами отдыха, пляжем».

Для строительства дороги подрядчики выполнили работы по выносу и переустройству огромного количества инженерных коммуникаций, прокладке ливневой и хозяйственно-бытовой канализаций, укреплению откосов, устройству подпорной стенки, земляного полотна, дорожной одежды. При строительстве применялись самые современные технологии. Реализация сложного инфраструктурного проекта была совмещена с работами по берегоукреплению, что дало возможность на территории у стадиона «Волгоград Арена» построить новый двухкилометровый участок современной набережной.

«Нулевая продольная – это важнейший объект подготовки транспортной инфраструктуры Волгограда к чемпионату мира, он как раз расположен у подножия красавца-стадиона, – сказал **министр транспорта РФ** Максим **Соколов**. – То, как ведется подготовка объектов транспортной инфраструктуры к турниру, вселяет только позитивные эмоции. И аэропорт, и аэровокзальный комплекс, и развитие интермодальной связи с аэропортом – все это сложится в единую структуру, станет значимым наследием чемпионата мира для всех жителей Волгограда, гостей волгоградской земли. А самое главное выведет инфраструктуру, а значит и инвестиционную, и туристическую привлекательность региона, на абсолютно иной уровень».

Максим **Соколов** и Андрей Бочаров ознакомились с ходом масштабной реконструкции шоссе Авиаторов. На территории от международного аэропорта Волгоград до улицы Исторической модернизировано более десяти километров трассы – работы выполнены в полном объеме, завершается благоустройство прилегающей территории, в том числе и в поселке Гумрак. Все строительно-монтажные работы будут полностью завершены до конца текущего года.

Максим **Соколов** положительно оценил работу руководства региона по обновлению дорожно-транспортной инфраструктуры. В частности, он подчеркнул, что регион успешно выполнил задачи, предусмотренные федеральным президентским проектом «Безопасные и качественные дороги».

«Волгоградская область – единственный регион в стране, который по программе «Безопасные и качественные дороги» за первый год работы уже на сто процентов ликвидировал очаги аварийности – их было более 80. Спасибо вам большое за личную вовлеченность в выполнение этой работы», – сказал Максим **Соколов**, обращаясь к губернатору.

Напомним, в Волгоградской области за последние три года совершен рывок в развитии дорожно-транспортной сети: на восстановление трасс региона было направлено более 38 миллиардов рублей, приведено в порядок порядка 1,5 тысячи километров автомагистралей. Этот результат превышает объемы дорожных работ в регионе за последние два десятилетия.

<http://riac34.ru/news/87036/>

На ту же тему:

<https://www.volgograd.kp.ru/online/news/2969340/>

### РИА НОВОСТИ; 2017.12.20; МИНТРАНС РАССКАЗАЛ, КОГДА EGYPTAIR СМОЖЕТ ВОЗОБНОВИТЬ ПОЛЕТЫ В МОСКВУ

Египетская авиакомпания EgyptAir сможет возобновить полёты в Москву по мере своей готовности после Указа президента РФ, сообщил журналистам **министр транспорта РФ** Максим **Соколов** во время рабочей поездки в Волгоград.

«Лучше обратиться непосредственно к египетской авиакомпании, но, как я и говорил, юридические ограничения на полеты будут сняты с момента подписания Указа президента. Дальше уже по готовности самих компаний, соответствующих соглашений с аэропортовыми службами, как непосредственно в Каире, так и в Москве», – сказал **Соколов**, отвечая на вопрос о дате начала полётов в Москву египетской авиакомпании.

По словам **Соколов**а, проект указа президента РФ уже внесен **министерством транспорта** в правительство РФ.

**Соколов** и министр гражданской авиации Египта Шериф Фатхи в пятницу подписали протокол о сотрудничестве в сфере обеспечения безопасности гражданской авиации, необходимый для открытия полетов между странами. Глава минавиации Египта сообщил, что авиасообщение между Москвой и Каиром будет открыто с 1 февраля, а возобновление чартерных рейсов стороны обсудят в апреле.

Россия прервала авиасообщение с Египтом в ноябре 2015 года после крушения над Синаем самолета авиакомпании «Когалымавиа», летевшего из Шарм-эш-Шейха в Петербург. На его борту находились 217 российских туристов и семь членов экипажа. Все они погибли. ФСБ впоследствии квалифицировало случившееся как теракт.

Президент РФ Владимир Путин 8 ноября 2015 года подписал указ, которым российским авиакомпаниям было временно запрещал перелеты с территории России на территорию Египта. Этим же документом на время действия данного запрета туроператорам и турагентам было рекомендовано воздерживаться от реализации туристических путевок в Египет.

<https://ria.ru/economy/20171220/1511342937.html>

### ТАСС; 2017.12.20; ВОЛГОГРАДСКАЯ ОБЛАСТЬ ПЕРВОЙ В РФ ЛИКВИДИРОВАЛА ОЧАГИ АВАРИЙНОСТИ НА ДОРОГАХ

Волгоградская область является единственным регионом России, полностью ликвидировавшим очаги аварийности на дорогах по федеральной программе «Безопасные и качественные дороги», сообщил в среду журналистам **министр транспорта РФ** Максим **Соколов** в ходе своей рабочей поездки в Волгоград.

«Волгоградская область – единственный регион в стране, который в рамках проекта «Безопасные и качественные дороги» за один год на 100% ликвидировал очаги аварийности на дорогах, их было около восьмидесяти», – сказал **Соколов**.

В ходе поездки министр ознакомился с крупными инфраструктурными проектами, которые реализуются в регионе к чемпионату мира по футболу 2018 года: модернизацией аэропорта Волгограда, реконструкцией Шоссе Авиаторов, ведущей из аэропорта в центр Волгограда, а также строительством идущей вдоль берега Волги рокадной дороги около стадиона «Волгоград Арена».

**Соколов** также принял участие в открытии мостового перехода через реку Ахтубу, который в дальнейшем должен обеспечить транспортный коридор с запада на восток, ведущий в страны Средней Азии, Иран и Китай.

Глава **Минтранса** РФ положительно оценил работу руководства региона по обновлению дорожно-транспортной инфраструктуры. «У вас хорошая команда, надо и дальше дружно работать и реализовывать масштабные проекты», – сказал министр.

За последние три года в Волгоградской области на восстановление трасс региона было направлено более 38 млрд рублей, приведены в порядок около 1,5 тыс. километров автомагистралей – этот результат превышает объемы дорожных работ в регионе за последние два десятилетия, сообщают в областной администрации.

<http://tass.ru/obschestvo/4828730>

### ТАСС; 2017.12.20; НОВЫЙ ТЕРМИНАЛ В АЭРОПОРТУ ВОЛГОГРАДА ОТКРОЮТ К 9 МАЯ 2018 ГОДА

Новый пассажирский терминал в международном аэропорту Волгограда будет открыт к 9 мая, в этот же день в городе на новом стадионе «Волгоград Арена» пройдет финал Кубка России по футболу, сообщил в среду губернатор Волгоградской области Андрей Бочаров.

Бочаров в аэропорту ознакомил **министра транспорта** РФ Максима **Соколов**а с ходом реконструкции аэровокзального комплекса перед ЧМ-2018. Четыре матча группового этапа чемпионата пройдут в июне следующего года в Волгограде. Министр уточнил у губернатора, будет ли построен новый пассажирский терминал до чемпионата мира по футболу.

«Это даже не обсуждается (открытие терминала до ЧМ-2018). Уже 9 мая, когда Волгоград примет финал Кубка России по футболу, новый терминал будет открыт», – сказал Бочаров.

Строительство терминала «В» для обслуживания пассажиров внутренних воздушных линий было начато в марте этого года.

Площадь застройки 5 тыс. квадратных метров, пропускная способность – 720 пассажиров в час. В настоящее время обустраиваются внешние и внутренние инженерные сети, фасадные работы, идут монтаж системы вентиляции, отделочные работы.

Губернатор также отметил, что модернизация аэропорта идет с 2014 года в соответствии с намеченным графиком. Завершен очередной этап реконструкции аэродромного комплекса: построены новый перрон, рулежные дорожки, смонтировано современное светосигнальное оборудование, которое позволит аэропорту работать по третьей категории ИКАО, принимая и отправляя самолеты при неблагоприятных погодных условиях.

**Министр транспорта** отметил, что задачи по модернизации волгоградского аэропорта на 2017 год выполнены.

Аэропорт Волгограда

Строительство аэропорта в Волгограде началось в 1952 году, к 1957 году была сооружена взлетно-посадочная (ВПП) полоса длиной 2100 метров, построен аэровокзал.

В 1988 году ВПП была реконструирована и увеличена до 2500 метров, а в 1994 году аэропорту присвоен статус международного.

Масштабная реконструкция была начата в 2014 году, аэропорт Волгограда вошел в дорожную карту подготовки региона к чемпионату мира по футболу 2018 года.

С привлечением федеральных средств была построена новая ВПП длиной 2800 метров и шириной 45 метров, установлено метеооборудование, позволяющее отправлять и принимать самолеты в сложных погодных условиях.

Дальнейшее развитие аэропорта в рамках подготовки к ЧМ-2018 предполагает запуск аэроэкспресса, реконструкцию перрона аэропорта, строительство 20 стоянок воздушных судов. Планируется, что к 2018 году пропускная способность аэропорта достигнет требуемых FIFA 1450 человек в час.

Губернатор Бочаров отметил, что реконструкция аэропорта продолжится и после проведения ЧМ-2018.

<http://tass.ru/ekonomika/4829050>

### ИНТЕРФАКС; 2017.12.20; ЯНАО ПЛАНИРУЕТ В 2018Г ПОЛУЧИТЬ ОБОСНОВАНИЕ ЭФФЕКТИВНОСТИ ПРОЕКТА Ж/Д БОВАНЕНКОВО-САБЕТТА

Ямало-Ненецкий автономный округ (ЯНАО) рассчитывает к середине следующего года получить обоснование эффективности проекта создания железнодорожной линии Бованенково-Сабетта, ее строительство может начаться в 2022 году, сообщил заместитель губернатора ЯНАО Дмитрий Артюхов журналистам во вторник.

«У нас стоит задача к середине года иметь на руках обоснование эффективности этого проекта с целью обсуждения на самом высоком уровне. В текущей модели завершение строительства СШХ (Северный широтных ход, ж/д магистраль Обская – Коротчаево – ИФ) – конец 2023 года. Срок строительства ветки до Сабетты – это максимум три года. Соответственно, если надо запускаться в 2024-2025 годах, то приступать к строительству надо в 2022 году», – сказал Д.Артюхов.

По его словам, в настоящее время стоит задача сложить экономически эффективную модель строительства и эксплуатации данного участка, «чтобы на карте России появился самый восточный порт с подведенной железной дорогой».

Замгубернатора ЯНАО подчеркнул, что проект строительства этой дороги непростой, есть интересы и «Ямал СПГ», и «Газпрома» (MOEX: GAZP), владеющего железнодорожной линией Обская-Бованенково. «Всех надо собрать воедино и показать их интересы. Мы видим зоны жизни этого проекта без государственной поддержки. Если в эту модель добавить государственную поддержку, а нам кажется, что вещь стратегическая и вполне заслуживает прямую государственную поддержку, тогда вообще экономика складывается живой, абсолютно понятной, даже с запасом», – добавил Д.Артюхов.

Как сообщалось, в конце 2015 года стало известно, что железнодорожную линию Бованенково-Сабетта будет строить «ВИС Трансстрой», входящий в группу «ВИС» (компания получила контракт по итогам победы в соответствующем конкурсе ЯНАО). Предполагалось, что до конца 2019 года за счет собственных и заемных средств компания должна спроектировать, разработать рабочую документацию и построить линию. Объем инвестиций оценивался более чем в 113 млрд рублей.

В марте текущего года **министр транспорта РФ** Максим **Соколов** заявлял, что затраты составят около 100 млрд рублей, проект предполагается осуществить на принципах частно-государственного партнерства.

Однопутная ветка протяженностью более 170 км будет иметь статус железнодорожной линии необщего пользования и обеспечит выход грузов на Северный морской путь. В будущем, как ожидается, она станет заключительным звеном Северного широтного хода, строительство которого планируется на территории ЯНАО.

***Деятельность руководителей Федеральных агентств***

*Федерального агентства воздушного транспорта*

### ТАСС: 2017.12.20; ГЛАВА РОСАВИАЦИИ ОБЪЯВИЛ БЛАГОДАРНОСТЬ СОТРУДНИКАМ МЦ АУВД ЗА ВВОД В ЭКСПЛУАТАЦИЮ ЦУП

Руководитель **Федерального агентства воздушного транспорта** (**Росавиаци**я) Александр **Нерадько** объявил накануне благодарность 25-ти сотрудникам филиала «Московский центр автоматизированного управления воздушным движением» ФГУП «Госкорпорация по ОрВД» за высокий профессионализм, проявленный при вводе в эксплуатацию нового Центра управления полетами (ЦУП). Перевод обслуживания воздушного движения в Московской зоне на новую автоматизированную систему организации воздушного движения имеет для России стратегическое значение, ведь воздушное пространство, которое обслуживает филиал МЦ АУВД, характеризуется сложной структурой и высочайшей в стране интенсивностью полетов.

Глава **Росавиаци**и отметил высокую компетентность, профессионализм и умение справляться со сложными задачами специалистов МЦ АУВД. «Сегодня авиационная отрасль находится в активном развитии. В условиях роста объемов пассажирских и грузовых авиаперевозок первоочередной задачей отрасли является обеспечение безопасности полетов. У филиала мощный потенциал. С вводом в эксплуатацию ЦУП коллектив успешно справился! Я убедился, что сотрудники отдают все свои силы служению небу и Отечеству, бережно сохраняют славные традиции гражданской авиации и передают свои знания и опыт молодому поколению», – сказал Александр **Нерадько**. Он также выразил надежду, что совместными усилиями будут решены все задачи по изменению структуры воздушного пространства, и, таким образом, развитию авиационной отрасли, являющейся важной составляющей транспортной системы страны, будет придан новый импульс.

Директор филиала МЦ АУВД Владимир Ужаков поблагодарил за добросовестный труд не только сотрудников, но руководителей предприятий-партнеров, которые принимали непосредственное участие в вводе в эксплуатацию ЦУП. «Благодаря совместной плодотворной работе ваших и наших специалистов, в руки диспетчерскому составу передан Центр управления полетами, отвечающий самым современным требованиям в области ОрВД. Обширный опыт и безупречная репутация вашего предприятия создают твердую уверенность, что дальнейшая эксплуатация нового Центра управления полетами будет осуществляться на высоком техническом уровне», – подчеркнул Владимир Ужаков.

Напомним, новейшая система «Синтез-АР4», функционирующая в московском ЦУП, была разработана концерном ВКО «Алмаз – Антей». В отличие от импортного комплекса «ТЕРКАС», с помощью которого осуществлялось управление воздушным движением в столичном небе ранее, новая система и ее программное обеспечение – исключительно российского производства. Уровень надежности и эксплуатационные резервы системы очень высоки.

<http://tass.ru/novosti-partnerov/4829024>

*Федерального агентства морского и речного транспорта*

### ТАСС; 2017.12.20; ГЛАВА МИНЭКОНОМРАЗВИТИЯ: СДЕЛКА ПО ПРИВАТИЗАЦИИ «СОВКОМФЛОТА» «ВО МНОГОМ ГОТОВА»

Сделка по приватизации «Совкомфлота» «во многом готова», планы не меняются. Об этом заявил министр экономического развития РФ Максим Орешкин на встрече с членами Ассоциации европейского бизнеса (АЕБ).

«По тому же «Совкомфлоту», здесь у нас идет активная работа. У нас во многом эта сделка готова, сейчас выбираем, по какому пути с точки зрения размещения этого актива пойти, здесь планы абсолютно не меняются. Просто мы меньше говорим, а больше делаем», – сказал он.

Ранее Орешкин говорил журналистам, что «Совкомфлот» не будет приватизирован в текущем году.

О «Совкомфлоте»

Сейчас «Совкомфлот» на 100% принадлежит государству через Росимущество. На этот год пакет акций «Совкомфлота» (25% минус одна акция) является единственным крупным госактивом на приватизацию. Минфин ранее рассчитывал выручить от приватизации компании около 30 млрд рублей. При этом Орешкин заявлял, что 25% средств, полученных в ходе приватизации «Совкомфлота», будут направлены на докапитализацию компании, государство получит 75%.

Приватизировать «Совкомфлот» планировалось еще в первом полугодии 2017 года, причем только на Московской бирже, впоследствии сроки перенесли на вторую половину года. Как говорил источник ТАСС, из-за расширения США антироссийских санкций ее могут сдвинуть на неопределенный срок.

Первый вице-премьер РФ Игорь Шувалов не исключал и другие формы приватизации «Совкомфлота». По его словам, вопрос обсуждается в том числе и с партнерами из Азии. Основным организатором приватизации назначен «ВТБ Капитал», помогать ему будет Sberbank CIB.

Альтернативой приватизации «Совкомфлота» в условиях ухудшения рыночной конъюнктуры может стать увеличение выплачиваемых компанией дивидендов, заявлял ТАСС зам**министра транспорта** РФ Виктор **Олерский**.

«Совкомфлот» – крупнейшая российская судоходная компания, специализируется на перевозке углеводородов, обслуживании шельфовой разведки и добычи нефти и газа. Собственный и зафрахтованный флот, специализирующийся на транспортировке углеводородов из районов со сложной ледовой обстановкой, включает 149 судов общим дедвейтом 13,1 млн тонн.

<http://tass.ru/transport/4827250>

***Новости отрасли***

### ВЕДОМОСТИ; ВЛАДИМИР ШТАНОВ; 2017.12.21; ТРАНЗИТ С КИТАЙСКИМ АКЦЕНТОМ

Страны Евразийского экономического союза (ЕАЭС) предложили Китаю для совместного финансирования 38 транспортных проектов. Об этом сообщила Евразийская экономическая комиссия (ЕЭК) по итогам декабрьской встречи руководителей транспортных ведомств государств – членов ЕАЭС. Российской стороной в список включено 11 инфраструктурных проектов, уточняет представитель **Минтранса**.

Предложенные проекты нужны для сопряжения ЕАЭС и «Экономического пояса Шелкового пути» (ЭПШП) в рамках китайской инициативы «Один пояс – один путь». Основная идея – наладить сквозную логистику между Китаем, ЕАЭС и Евросоюзом и по сопутствующим маршрутам, дополняющим основные транспортные коридоры Евразии: Западная Европа – Западный Китай, Север – Юг, Восток – Запад и Северный морской путь, поясняется в сообщении ЕЭК.

«Китайская инициатива ЭПШП рассчитана на развитие инфраструктуры. Мы хотим, чтобы сотрудничество расширялось и углублялось. В любое время готовы делиться опытом и решать возможные проблемы», – цитирует ЕЭК заместителя **министра транспорта** КНР Дая Дунчана. По его словам, предложенные проекты будут переданы «соответствующим структурам для более детального изучения».

Что предложили

Согласно статистике ФТС Китай занимает 1-е место в структуре внешней торговли России – более $60 млрд в год, напоминает директор подразделения Global Supply Chain компании FM Logistic Алексей Мисаилов. «За последние три года именно торговля с Китаем показывала небольшой рост. Так что актуальность логистических решений сейчас на самом высоком уровне», – отмечает он.

Перечень инфраструктурных проектов в рамках сопряжения ЕАЭС и ЭПШП включает проекты строительства и модернизации автомобильной, железнодорожной и портовой инфраструктуры, говорит директор департамента транспорта и инфраструктуры ЕЭК Ержан Нурахметов. По его словам, проекты отобраны исходя из трех основных критериев: заинтересованность двух и более государств Союза, направленность на увеличение и повышение эффективности транзитного потенциала государств Союза и сопряжение с транспортной системой Китая. «Плюс потребность в финансировании, включая отдельные части проекта», – добавляет он.

В числе проектов, которые уже заинтересовали китайцев, – строительство глубоководного порта в Архангельске и железнодорожной линии Белое море – Коми – Урал («Белкомур»), говорится в сообщении ЕЭК.

«Белкомур» предполагает создание нового железнодорожного маршрута перевозок контейнерных грузов из Китая в Европу, а также к промышленно развитым регионам Урала, Сибири, Казахстана, Монголии. И связан с формированием нового международного транспортного коридора Китай – Европа, часть маршрута которого пройдет по Транссибирской железнодорожной магистрали (Транcсиб). Совместная с Китаем реализация проектов по строительству железнодорожной магистрали «Белкомур» и Архангельского порта «открывает новый путь доставки контейнерных грузов из Западного Китая в Европу и на Восточное побережье США», подчеркивается в сообщении ЕЭК.

Среди других проектов, предложенных Китаю для совместной реализации, – строительство автомобильной магистрали «Меридиан», развитие Мурманского транспортного узла, развитие сухогрузного района морского порта Тамань, строительство комплекса перегрузки угля «Лавна» в морском порту Мурманска, модернизация БАМа и Транссиба, перечисляет представитель **Минтранса** России.

Автомобильные перевозки из Китая активно развиваются лишь на Дальнем Востоке – на более длинные расстояния дешевле и быстрее везти железной дорогой, говорит Мисаилов. «При этом во многих логистических автомобильных решениях требуется перевалка груза, что просто неприемлемо для многих товарных категорий – хрупких товаров, электроники и др.», – замечает он. По его словам, также есть сложности с прямой автомобильной доставкой между Россией и Китаем – необходимо получать специальные разрешения на транспортные средства для пересечения границы. «Поэтому проще сделать перегрузку товаров на границе из машины китайского перевозчика в машину транспортной компании другой страны, – говорит Мисаилов. – В общем, я не вижу перспектив развития автомобильных [транзитных] доставок. Необходимо делать акцент на железную дорогу». По его словам, прямые скоростные поезда (блоктрейны), а также скоростная доставка из портов Владивостока уже заметно улучшили логистику из Китая по срокам доставки.

«Тарифы на такой вид логистики намного выше морской логистики, но спрос превышает предложение. Я ожидаю увеличения количества таких поездов», – отмечает он. Основной проблемой в этой сфере Мисаилов называет отсутствие контейнеров в местах загрузки, но это можно решить с помощью увеличения экспортных поставок в Китай, а также более плотной интеграции морских линий с железнодорожными операторами.

«Учитывая, что транзитные перевозки – это прежде всего контейнерные перевозки, основная роль отводится, конечно, железнодорожному транспорту», – соглашается Нурахметов. Наличие высокоскоростных магистралей (ВСМ) дает массу преимуществ, отмечает он. «В их числе – сокращение времени, повышение мобильности, стимулирование экономического развития регионов вдоль прохождения трассы, увеличение транспортной доступности, – перечисляет Нурахметов. – Помимо этого я вижу дополнительные плюсы строительства ВСМ. ЕАЭС присуща такая отличительная черта, как большие расстояния, у нас от одной внешней границы до другой расстояние превышает 10 000 км. Наличие ВСМ, если говорить образно, позволит получить эффект сжатия пространства».

Высокоскоростной транзит

Китайцы уже интересуются участием в строительстве высокоскоростных железнодорожных магистралей в России. Первым таким проектом может стать ВСМ Москва – Владимир – Нижний Новгород – Казань. Правда, недавно российские власти решили реализовывать этот проект по частям, начав с ВСМ Москва – Владимир. Причина – нехватка денег, в том числе бюджетных, пояснял источник «Ведомостей». Общая стоимость ВСМ до Казани оценивалась в 1,3 трлн руб. без НДС, до Владимира – около 460 млрд руб. Строительство участка планируется завершить к 2023 г. Ожидаемые сторонние инвестиции – около 255 млрд руб., из них 104 млрд может вложить китайский Фонд Шелкового пути.

ВСМ Москва – Казань – часть большого проекта РЖД по созданию ВСМ «Евразия». Его основная цель – организация скоростного грузопассажирского коридора для перемещения грузов и пассажиров между Китаем и Европой. Проект предполагает вовлечение шести стран-участниц: России, Китая, Казахстана, Белоруссии, Германии и Польши, говорит представитель РЖД. Общая протяженность магистрали Пекин – Москва – Берлин составит около 9500 км. «В результате будет создана крупнейшая сеть высокоскоростного и скоростного движения протяженностью более 50 000 км за счет объединения транспортных систем стран Азии, России и Европейского союза», – отмечает представитель РЖД.

По предварительным прогнозам, с помощью ВСМ «Евразия» к 2030 г. будет ежегодно перевозиться около 41,4 млн человек, к 2050 г. – 58 млн человек. А основными грузами, которые будут отправляться по ВСМ, станут потребительские товары с высокой добавленной стоимостью: электроника и бытовая техника, одежда и обувь, аксессуары, фармацевтическая продукция и косметика, перечисляет представитель РЖД.

«Результаты предварительного технико-экономического обоснования в целом показывают экономическую целесообразность и бюджетную эффективность проекта для всех ключевых участниц, – продолжает представитель РЖД. – Совокупный денежный поток в результате реализации проекта в прогнозных ценах по российской части проекта составит 5,9 трлн руб.».

РЖД ищет финансовых партнеров для проекта не только в Китае. Например, монополия предложила консорциуму «Немецкая инициатива» (в нее входят Siemens, Deutsche Bank, Deutsche Bahn) поучаствовать в строительстве участка ВСМ «Евразия» от Москвы до Берлина, рассказывали источники «Ведомостей». Ранее этот консорциум уже проявлял интерес к ВСМ Москва – Казань.

Интересуется ВСМ «Евразия» и Евразийский банк развития (ЕАБР). «Сейчас мы собираем и анализируем имеющуюся информацию. Когда инициаторы проработают и подготовят проект к реализации, ЕАБР рассмотрит возможность своего участия в его финансировании», – говорит представитель банка. Транспортные инфраструктурные проекты – безусловный приоритет инвестиционной деятельности ЕАБР, поясняет он. Помимо ВСМ «Евразия» ЕАБР также изучает проект «Меридиан», инициированный Русской холдинговой компанией. Он предполагает строительство скоростной автомобильной магистрали, которая соединит Европу и Китай. «Это во многом уникальные проекты, так как еще ни у кого в мире нет опыта создания высокоскоростных транспортных коридоров такой протяженности», – отмечает представитель банка.

ЕАБР участвует и в менее масштабных стройках. Такие проекты банка, как Западный скоростной диаметр, проект Центральной кольцевой автомобильной дороги Московской области, могут стать частью инициативы ЭПШП, обеспечивая выход на морские маршруты доставки в порты Европы через портовую инфраструктуру Санкт-Петербурга и связь с автомобильными трассами в Московском регионе, считает представитель ЕАБР.

Помимо ВСМ «Евразия» и создания автомобильных дорог в рамках транспортного коридора Западная Европа – Западный Китай в топ крупнейших проектов, предложенных Китаю для совместного участия, входит строительство Южной железной дороги Армения – Иран и железной дороги Китай – Кыргызстан – Узбекистан, говорит Нурахметов. По его словам, в начале 2018 г. планируется создать совместную рабочую группу между ЕЭК и ЕАБР с участием руководителей транспортных ведомств стран ЕАЭС. Будут подготовлены предложения «по финансированию значимых инвестиционных проектов интеграционного характера в сфере транспорта и инфраструктуры ЕАБР и другими финансовыми институтами», говорит Нурахметов.

«Основная работа по глобальным проектам еще впереди, – отмечает и представитель ЕАБР. – Для того чтобы их реализация стала возможной, необходима как детальная проработка технических аспектов проектов, так и экономическое обоснование и анализ ожидаемых эффектов. Необходима политическая поддержка проектов – и не только в странах ЕАЭС, но и в Китае и странах Европы». Но главное – столь масштабное строительство не будет эффективным без транзитных потоков между Китаем и Европой, подчеркивает он.

Барьеры для роста

Основная выгода стран ЕАЭС от сопряжения с ЭПШП – «это возможность встроиться в глобальный логистический рынок», отмечает Нурахметов. «Кроме того, формирование современной и развитой транспортной инфраструктуры является одним из основных факторов повышения конкурентоспособности экономики, реализации транзитного потенциала ЕАЭС, сокращения транспортных издержек и сроков доставки», – добавляет он. Значительно увеличить транзит грузов из Китая в Европу и в обратном направлении мешает «комплекс вопросов, имеющих технологический, тарифный, нормативный характер», говорит Нурахметов. Впрочем, отмечает он, уже в этом году наблюдается рост транзитных перевозок железнодорожным транспортом. «В долгосрочной перспективе эта тенденция будет только усиливаться», – уверен Нурахметов.

Полная доставка в центр Европы из Китая от двери до двери по воде длится более 45 суток, по земле – 14–15 дней, говорит гендиректор Infranews Алексей Безбородов. С другой стороны, за счет доставки по воде можно сэкономить более $200 на TEU (20-футовом контейнере). Но владельцы контейнеров стоимостью дороже $100 000 очень серьезно относятся к сохранности грузов и климатическим условиям транспортировки, подчеркивает эксперт. «И если ставка (с учетом всех коммерческих наценок) на сухопутную транспортировку за стандартный TEU не превышает стоимость доставки морским транспортом («дверь – дверь») более чем на $200–250, то и для прибыли, и для бумажной отчетности грузовладельцев 30% контейнеров сухопутная доставка предпочтительна», – подчеркивает Безбородов.

По оценкам Центра интеграционных исследований ЕАБР, при сохранении текущей стоимости перевозки контейнера по оси КНР – ЕАЭС – ЕС развитие транспортной и логистической инфраструктуры стран – членов ЕАЭС может обеспечить рост грузопотока до 20 000 FEU (40-футовых контейнеров) в 2020 г. Для дальнейшего роста будет необходим более низкий тариф и инвестиции в расшивку узких мест транспортной и логистической инфраструктуры: строительство дополнительных железнодорожных путей, электрификация участков железной дороги, обновление и модернизация тяговой силы, специализированный подвижной состав, строительство транспортно-логистических центров (ТЛЦ), инфраструктуры пограничных переходов и проч., перечисляет представитель ЕАБР. «Странам ЕАЭС нужны точечные решения, которые будут устранять барьеры на пути следования контейнерных поездов, – продолжает он. – Например, строительство одного среднеформатного ТЛЦ с контейнерным терминалом вблизи погранперехода может обойтись в $150–300 млн. Для поддержания развития трансконтинентальных перевозок в России достаточно будет построить четыре таких ТЛЦ, в Казахстане – три, в Белоруссии – два».

Расширять общую пропускную способность Транссиба для увеличения транзита по маршруту Китай – Европа в ближайшее время не потребуется, считает Безбородов. «На Транссибе грузится и выгружается 19 млн т контейнерных грузов, т. е. контейнерный поток составляет 6% [общей погрузки]. Если завтра мы удвоим поток контейнеров во всех направлениях, то он достигнет только 12%. Утроим – можем начать разбираться с пропускной способностью. Вероятно, такие вопросы встанут перед нами лет через 5–7», – резюмирует Безбородов.

Между тем устранение узких мест транспортной инфраструктуры в ЕАЭС не решает одну из главных внешних проблем – недостаточные пропускные и перерабатывающие способности железнодорожной инфраструктуры Польши, отмечает представитель ЕАБР. «Это приводит к тому, что на белорусско-польской границе уже происходят задержки контейнерных поездов на 5–6 дней. К сожалению, инвестиций в развитие польских железных дорог недостаточно, и страны ЕАЭС на это никак не могут повлиять», – сожалеет он.

<https://www.vedomosti.ru/newspaper/articles/2017/12/21/746034-tranzit-kitaiskim>

*Автомобильный и городской транспорт, дорожное хозяйство*

### ТАСС; 2017.12.20; СТРОИТЕЛИ ЗАВЕРШИЛИ СБОРКУ ПРОЛЕТНЫХ СТРОЕНИЙ АВТОДОРОЖНОЙ ЧАСТИ КРЫМСКОГО МОСТА

Строители завершили очередной этап строительства Крымского моста – сборку пролетных строений автодорожной части, полностью сформировав мостовое полотно от таманского берега до керченского, сообщает в среду инфоцентр «Крымский мост».

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

«Соединив мостовое полотно под автодорогу, мостостроители завершили производственную программу 2017 года. В будущем строительном сезоне дорожники «оденут» Крымский мост в асфальтобетон и до конца 2018 года подготовят к началу движения автомобилей», – говорится в сообщении.

Металлоконструкции общим весом более 100 тыс. тонн протянуты над Керченским проливом между 288 опорами. Отмечается, что общий вес пролетов, протянутых единой нитью между 34 морскими опорами от керченского берега до фарватерного участка, достигает почти 20 тыс. тонн.

Длина мостового полотно автодорожной части моста – почти 17 км (еще 2 км на керченском берегу автодорога идет по насыпи). Из них более 6 км проходят над морской акваторией, постепенно поднимаясь с 5 метров до 35 метров над фарватером Керчь-Еникальского канала. Здесь установлены арки Крымского моста, под которыми свободно проходят суда.

Отмечается, что одновременно строители продолжают работу над железнодорожной частью Крымского моста, движение по которой будет открыто в 2019 году. Готово уже более половины всех опор под железную дорогу. До конца зимы строители планируют приступить к сооружению пролетов под железную дорогу над акваторией Керченского пролива.

Мост в Крым – самый длинный в России и один из крупнейших в Европе. Его протяженность – 19 км. Он начинается на Таманском полуострове, проходит по существующей 5-километровой дамбе и острову Тузла, затем пересекает Керченский пролив, огибая с севера мыс Ак-Бурун, и выходит на крымский берег. Автомобильное движение по нему откроется в 2018 году, железнодорожное – в 2019 году.

<http://tass.ru/v-strane/4827126>

На ту же тему:

<https://riafan.ru/1009030-most-cherez-kerchenskii-proliv-soedinil-berega-kryma-i-tamani>

### ТАСС; 2017.12.20; КРЫМСКИЙ МОСТ ОСНАСТЯТ АВТОМАТИЗИРОВАННОЙ СИСТЕМОЙ УПРАВЛЕНИЯ ПОТОКАМИ ТРАНСПОРТА

Крымский мост оснастят автоматизированной системой управления дорожным движением для управления транспортными потоками, сообщил в среду информационный центр «Крымский мост».

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

«Еще одна задача 2018 года – создание автоматизированной системы управления дорожным движением (АСУДД), предназначенной для управления транспортными потоками, а также процессами содержания автомагистрали», – говорится в сообщении.

Отмечается, что такая система будет среди прочего оперативно информировать водителей о состоянии движения на трассе через Керченский пролив, например, о сложных дорожных условиях. Данные будут выводиться на несколько информационных табло, установленных на мосту.

Крымский мост также будет обеспечен автоматизированной системой управления электроснабжением, а также системой мониторинга инженерных коммуникаций и конструкций. Информация со всех этих систем будет аккумулироваться в центральном пункте управления, расположенном на территории производственной базы эксплуатационной службы. Работы по строительству базы уже завершаются на таманском берегу.

Крымский мост – важнейший инфраструктурный объект, который свяжет Крым с материковой Россией автомобильной и железной дорогами, его протяженность составит 19 км.

<http://tass.ru/v-strane/4827220>

### ТАСС; 2017.12.20; ИНВЕСТИЦИИ В СТРОИТЕЛЬСТВО МОСТА ЧЕРЕЗ РЕКУ ПУР В ЯНАО СОСТАВЯТ ОКОЛО 8 МЛРД РУБЛЕЙ

Объем инвестиций в строительство первого платного моста, который планируется создать в Ямало-Ненецком автономном округе (ЯНАО) через реку Пур, чтобы соединить постоянным дорожным сообщением два поселка – Уренгой и Коротчаево, составит около 8 млрд рублей. Подписание концессионного соглашения запланировано на 2018 год, сообщил журналистам заместитель губернатора ЯНАО Дмитрий Артюхов.

Пока преодолеть реку Пур летом можно по понтонной переправе, зимой – по автозимнику, в межсезонье работают баржи и суда на воздушных подушках. Новый мост обеспечит круглогодичное сообщение с «большой землей» для жителей поселка Уренгой, Тазовского и Красноселькупского районов ЯНАО. Он свяжет южную часть ЯНАО, которая обеспечена транспортной инфраструктурой – железной и автомобильной дорогами, с развивающимися арктическими территориями.

«Пуровский мост – долгожданный проект. Как известно, сейчас это временная переправа со всеми минусами межсезонья. Есть у нас концессионер, который хочет построить на принципах самоокупаемости. Уверены, что в следующем году мы выйдем на подписание соглашения, сейчас это находится в высокой степени готовности… Инвестиции в проект составят около 8 млрд рублей», – сказал Артюхов, не назвав потенциального концессионера.

Окупить вложения в строительство моста планируют за счет ввода платного проезда для грузового транспорта. «Уже сейчас местное население, которое имеет прописку в этих районах, пропускают бесплатно, а тяжелый грузовой транспорт едет за плату. Мы исходим из того, что действующая плата будет уменьшена вдвое, это позволит окупить стационарный мост за 7-8 лет», – пояснил Артюхов.

В стабильном транспортном сообщении заинтересованы также предприятия, которые активно занимаются освоением природных ресурсов в этих районах Ямала, добавил Артюхов. На правом берегу реки Пур расположены месторождения 14 предприятий топливно-энергетического комплекса.

Ранее ТАСС сообщал, что строительство моста планируют завершить до 2019 года. Общая протяженность объекта – 3,4 км, предусмотрено двухполосное движение. Подрядная организация планирует реализовать проект за 25 месяцев.

<http://tass.ru/ural-news/4827108>

### ИНТЕРФАКС; 2017.12.20; ГОСДУМА ЗАПРЕТИЛА ВЗИМАТЬ ПЛАТУ ЗА ПАРКОВКУ С АВТОМОБИЛЕЙ СПЕЦСЛУЖБ

Госдума в среду приняла в третьем, окончательном чтении закон, которым, в частности, запрещено взимать плату за парковку с машин ФСБ России, ФСО России, Росгвардии, а также предоставляющий право губернаторам самим определять места для платных парковок в регионах.

Законом закрепляется перечень служебных транспортных средств, в отношении которых не допускается взимание платы за парковку. Это, в частности, транспорт пожарной охраны, полиции, медицинской скорой помощи, аварийно-спасательных служб, военной автомобильной инспекции, ФСБ России, ФСО России, Росгвардии, военной полиции Вооруженных Сил РФ, Следственного комитета РФ.

Согласно закону, руководители субъектов РФ и органы местного самоуправления получают право вводить временные ограничения или вовсе прекращать движение транспортных средств «в целях обеспечения эффективности организации дорожного движения».

Такие ограничения могут привязываться к транспортным средствам определенных видов, категорий, экологического класса, наполненности пассажирами, а также в отношении определенных дней и времени суток.

Кроме того, главы субъектов и органы местного самоуправления будут сами определять требования к парковкам общего пользования и платным парковкам.

Платные парковки могут быть запрещены законом субъекта РФ на территориях, прилегающих к зданиям, в которых размещены образовательные организации, в том числе дошкольные, медицинские организации гос– и муниципальных систем здравоохранения, организации культуры, органы госвласти, органы МСУ и организации, предоставляющие гос– и муниципальные услуги, а также на земельных участках, относящихся в соответствии с жилищным законодательством к общему имуществу многоквартирных домов, а также объектам спорта.

Регионы также вправе установить периоды времени суток, выходные и праздничные дни, когда платные парковки, располагающиеся на землях, находящихся в гос– или муниципальной собственности, используются бесплатно.

Закон разграничивает полномочия органов госвласти РФ, субъектов РФ и органов МСУ в области организации дорожного движения. Полномочия в области организации дорожного движения будут осуществляться непосредственно через уполномоченные ими организации (специализированные структуры, центры, учреждения). Перечень профессий и должностей по организации дорожного движения и квалификационные требования к ним устанавливаются **Минтрансом** России.

Закон относит к мероприятиям по организации дорожного движения оптимизацию циклов светофорного регулирования; согласование работы светофоров; развитие инфраструктуры в целях обеспечения движения пешеходов и велосипедистов; введение приоритета в движении маршрутных транспортных средств; развитие парковочного пространства (преимущественно за пределами дорог); введение временных ограничений или прекращения движения транспортных средств.

Закон устанавливает правила закрытия проезжей части дороги при выполнении работ по реконструкции, капремонту или ремонту ее участков. В частности, она может быть закрыта не более чем на 50%. При превышении данного норматива должен быть обеспечен объезд таких участков дороги.

### РИА НОВОСТИ; 2017.12.21; СТРОИТЕЛЬСТВО ВОСТОЧНОГО РАДИУСА В ПЕТЕРБУРГЕ ХОТЯТ НАЧАТЬ В 2019 ГОДУ

Строительство новой автомагистрали Восточный скоростной радиус в Санкт-Петербурге может начаться в 2019 году, сообщил в интервью ведущим информагентствам России губернатор города Георгий Полтавченко.

Ранее сообщалось, что 2 декабря 2016 года президент РФ Владимир Путин в Санкт-Петербурге принял участие в церемонии открытия центрального участка внутригородской платной скоростной магистрали «Западный скоростной диаметр» (ЗСД). Проект реализован на основе государственно-частного партнерства. Губернатор Петербурга доложил президенту РФ о том, что бизнес уже проявляет интерес к новому проекту – строительству широкополосной магистрали в створе Фаянсовой и Зольной улиц (Восточный коридор).

«Мы для удобства разбиваем стройку на три участка: от ЗСД до Витебского проспекта, от Витебского до Союзного проспекта и от Союзного проспекта до улицы Коммуны. По первым двум уже готовятся документы по планировке территории. Завершить эту работу планируем в первом квартале 2018 года. Готовится конкурс на разработку документации по третьему этапу. Госконтракт планируем заключить буквально на днях, еще до Нового Года, разработку документации – завершить в четвертом квартале будущего года», – рассказал губернатор.

Он напомнил, что два банка проявили желание участвовать в проекте, еще как минимум три российских банка и два иностранных также проявляют интерес к этому проекту.

«Финансирование предпроектных и подготовительных работ идет целевым назначением из городского бюджета, а строить магистраль мы планируем, конечно, по схеме ГЧП. Инвестор будет определен по итогам открытого конкурса. Думаю, что до конца следующего года будет объявлен конкурс на все три участка. Если имеющиеся сейчас вопросы сумеем решить оперативно, приступить к строительству можно в 2019 году. Я надеюсь, Восточную магистраль мы построим быстрее, чем ЗСД, потому что уже есть опыт, наработаны соответствующие технологии», – отметил Полтавченко.

<https://ria.ru/economy/20171221/1511383536.html>

### РИА НОВОСТИ; 2017.12.20; РЕКОНСТРУКЦИЮ МОСКОВСКОГО МОСТА В ЧЕБОКСАРАХ ЗАВЕРШАТ В 2018 ГОДУ

Реконструкцию Московского моста в Чебоксарах через реку Чебоксарка, соединяющего два района в центральной части города, полностью завершат в 2018 году, сообщил РИА Новости представитель пресс-службы **министерства транспорта** Чувашии.

По его словам, на проект реконструкции сооружения, который предусматривает расширение проезжей части до шести полос, выделены 340 миллионов рублей из федерального бюджета.

«Этот социально значимый проект важен для столицы республики. Мост находится в исторической части города и соединяет два крупных района, территория вокруг него является зоной отдыха жителей. По завершению всех работ на мосту, он, несомненно, станет украшением города и позволит снять транспортную напряженность на данном участке», – цитирует пресс-служба **министра транспорта** и дорожного хозяйства Чувашской Республики Владимира Иванова.

По его словам, с этого года в регионе реализуется приоритетный проект федеральной программы «Безопасные и качественные дороги». «Общая сумма, предусмотренная из федерального бюджета, составляет 625 миллионов рублей, средства освоены на 93%. В республике отремонтированы 95 километров автомобильных дорог», – отметил глава республиканского **Минтранса**.

Он также напомнил, что в Чувашии в рамках федеральной целевой программы «Устойчивое развитие сельских территорий» ведется строительство автомобильных дорог. В этом году в республике построены 7 объектов протяженностью 9,8 километра.

<https://ria.ru/economy/20171220/1511364873.html>

*Железнодорожный транспорт*

### РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; ТАТЬЯНА ШАДРИНА; 2017.12.20; ТАРИФ ЭКОНОМНЫЙ

На высокоскоростной магистрали Москва – Казань могут ввести проездные билеты

В первом полугодии 2018 года должно начаться строительство первого этапа высокоскоростной магистрали (ВСМ) Москва – Казань, пока до Владимира. Проект уже направлен на согласование в **минтранс** и минэкономразвития, затем его должна одобрить правительственная комиссия по транспорту.

К строительству участка Москва – Владимир планируется приступить в первом полугодии 2018 года. Инвестпрограмма РЖД предусматривает 15 миллиардов рублей на подготовку территории к строительству и перенос коммуникаций, отметил первый замглавы РЖД Александр Мишарин. В качестве источников финансирования проекта планируется использовать средства российских банков и фондов, а также привлечь иностранные заимствования.

Основная задача – создание для ВСМ Москва – Казань российского подвижного состава, который будет в дальнейшем ходить из Китая в Европу по ВСМ «Евразия». Составы должны производиться в России, поэтому вопрос локализации или импорта вообще не обсуждается с возможными партнерами. «А вопрос права (интеллектуального. – Прим. ред.) на поезд в стадии переговоров», – отметил Александр Мишарин.

Предусматривается, что на ВСМ будут ходить не только составы со скоростью 360 километров в час, но и, возможно, по этой ветке пустят региональные составы со скоростью 200-250 километров в час. Речь об электричках, например, из Владимира в Ногинск. Билет на них будет стоит дешевле. Сейчас цены на билеты сложно назвать даже приблизительно, так как через два-три года будут другие экономические показатели и спрос на проезд. По мнению Мишарина, стоимость билетов можно сделать выше и возить меньше пассажиров, но при этом получать ту же выручку, что при более низких ценах на билеты. «Расчеты показывают сегодня, что снижение тарифа на 20-27 процентов приводит к увеличению пассажиропотока на 30-35 процентов. А суммарная выручка примерно одинакова», – добавил он.

У скоростных поездов в России хорошие перспективы. По прогнозам, объем пассажиропотока на ВСМ будет в два раза больше, чем на «Сапсане», Московском центральном кольце и «Ласточках». «Сапсаны» в этом году перевезли пять миллионов пассажиров, и все поезда полные. Теперь на «Сапсан» даже вводят проездной, и на ВСМ он появится, прогнозирует Мишарин.

Москва – Казань – пусковой проект высокоскоростного железнодорожного коридора «Евразия».

В 2017 году разработано предварительное ТЭО грузопассажирской ВСМ «Евразия». Общая протяженность магистрали Пекин – Астана – Москва – Минск – страны ЕС составит около 9,5 тысячи километров, из них 2,3 тысячи по России.

<https://rg.ru/2017/12/20/reg-cfo/na-magistrali-moskva-kazan-predlozhili-vvesti-proezdnye-bilety.html>

На ту же тему:

<http://tass.ru/ekonomika/4829207>

[https://www.kommersant.ru/doc/3502861?query=**минтранс**](https://www.kommersant.ru/doc/3502861?query=минтранс)

### ТАСС; 2017.12.20; РЖД ЗАВЕРШАТ РЕКОНСТРУКЦИЮ ВОКЗАЛОВ И ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ ПЛАТФОРМ В 2017 ГОДУ

РЖД завершат работы по реконструкции 20 вокзалов и 44 железнодорожных платформ до конца 2017 года, сообщает пресс-служба компании. Объем инвестиций составит 12,8 млрд рублей.

«На ряде вокзалов проведены работы по перепланировке помещений для реорганизации пассажиропотока и обеспечения норм безопасности. На железнодорожных вокзалах проведены работы по совершенствованию систем информирования пассажиров и повышению комфортности пребывания», – отмечается в сообщении.

На сегодняшний день завешена реконструкция семи вокзалов и семи платформ в Ростове-на-Дону, Ульяновске, Калининграде и других городах.

<http://tass.ru/ekonomika/4829093>

### ТАСС; 2017.12.20; РЖД: ФРАНЦУЗСКИЕ КОМПАНИИ ИНТЕРЕСУЮТСЯ УЧАСТИЕМ В ПРОЕКТЕ ВСМ «ЕВРАЗИЯ»

Французские компании интересуются участием в проекте высокоскоростной магистрали (ВСМ) «Евразия», сообщил журналистам первый заместитель генерального директора РЖД Александр Мишарин.

«По «Евразии» очень заинтересовались французы. Мы с SNCF (Национальная компания французских железных дорог – прим. ТАСС) обсуждаем, Bouygues», – сказал он.

По его словам, пока они готовы участвовать технологиями. Мишарин напомнил, что во Франции уже существует ВСМ до границы с Германией, а «Евразия» предполагает маршрут из Германии в Китай.

<http://tass.ru/ekonomika/4829252>

### ТАСС; 2017.12.20; РЖД ПОЛУЧИТ 3 МЛРД РУБЛЕЙ КОМПЕНСАЦИИ НА ПЕРЕВОЗКУ ЗЕРНА

Постановление о субсидировании затрат компании «Российские железные дороги» (РЖД) на перевозку зерна в объеме 3 млрд рублей, подготовленное Минсельхозом РФ, вступило в силу, сообщил в среду на селекторном совещании оперативного штаба по мониторингу и регулированию рынка зерна, посвященного вопросам перевозки зерна из Новосибирской области, первый заместитель министра сельского хозяйства РФ Джамбулат Хатуов.

«Постановление в отношении того, что регулируемая часть РЖД будет возмещаться из бюджета, а это 3 млрд рублей <...> вступило в силу, и ОЗК (Объединенная зерновая компания – прим. ТАСС) уже осуществляет закупки, исходя из этого», – сказал Хатуов.

Ранее сообщалось, что 1 октября 2017 года РЖД ввели скидку 10,3% к тарифам на экспортные перевозки зерна со станций, расположенных в границах Воронежской, Орловской, Тамбовской, Оренбургской, Саратовской, Новосибирской и Омской областей. С середины ноября к этим регионам добавились еще шесть субъектов РФ – Курская, Липецкая, Пензенская, Самарская, Ульяновская и Курганская области.

Скидка распространяется на перевозки пшеницы, ржи, овса, ячменя, кукурузы, риса, гречихи, бобов, гороха, фасоли и других зерновых культур. Понижающий коэффициент будет действовать до 30 июня 2018 года. Директор РЖД по коммерческой деятельности Алексей Шило ранее сообщал ТАСС, что в совокупности данные меры позволят увеличить перевозки до 2,7 млн тонн.

<http://tass.ru/ekonomika/4829463>

### ИНТЕРФАКС; 2017.12.20; ТАРИФЫ «ЖЕЛДОРОГ ЯКУТИИ» СНИЗЯТСЯ В СРЕДНЕМ НА 75% ПОСЛЕ УНИФИКАЦИИ СО СТАВКАМИ РЖД – ГЕНДИРЕКТОР ЖДЯ

Инфраструктурный тариф ОАО «Железные дороги Якутии» (MOEX: ZHDY) (ЖДЯ) после приведения к среднему по ОАО «Российские железные дороги» (РЖД) снизится в среднем на 75%, сообщил гендиректор якутского АО Василий Шимохин журналистам в среду.

«Приказ Федеральной антимонопольной службы о снижении тарифов находится на утверждении в Минюсте. С 1 января эти тарифы будут введены. Будет небольшой переходный период, месяц-два, для разъяснения грузополучателям и грузоотправителям, но уже с 1 января все потребители Якутии повезут груз по сниженным ценам», – сказал он.

По словам В.Шимохина, тариф будет рассчитан для каждого типа груза отдельно: для нефтепродуктов снижение составит около 60%, для угля – около 80%. Также тариф будет зависеть от расстояния, на который предполагается перевезти груз.

При этом гендиректор ЖДЯ заверил, что в убыток себе дорога работать не будет, есть договоренность о компенсации выпадающих доходов «Российскими железными дорогами».

«Такое снижение тарифа ни одно предприятие не выдержит, это прямые и колоссальные убытки ЖДЯ. (. . .) Тарифы, которыми мы до этого пользовались, экономически обоснованы. Эту разницу будут возмещать РЖД. И те планы, которые мы закладывали по обновлению техники, по социальной работе – все будет выполняться в полном объеме», – подчеркнул В.Шимохин.

Ранее сообщалось, что ФАС предлагает уравнять плату за пользование инфраструктурой ЖДЯ со средней по РЖД. Тарифы для якутских дорог устанавливала Федеральная служба по тарифам (ФСТ) по специальной методике – по фактическим затратам из-за суровых климатических условий. Теперь же предлагается установить для РЖД и ЖДЯ единый инфраструктурный тариф. Примерный средний инфраструктурный тариф РЖД – около 0,6 рубля за перевозку тонны на километр, а грузоотправители Якутии платят почти вдвое больше от этого уровня.

ЖДЯ попросили РЖД и ФАС выработать механизм компенсации затрат компании перед выравниванием тарифов на инфраструктуру. Только продуманная схема субсидирования может стать обоснованием для установления единых тарифов, считает В.Шимохин.

Основные пользователи услуг ЖДЯ – группа «Колмар» (объединяет угледобывающие предприятия, трейдинговые и логистические компании) и «Сахатранс» (входит в Volga Group Геннадия Тимченко), а также «Мечел» (MOEX: MTLR).

### ИНТЕРФАКС; 2017.12.20; РОСЖЕЛДОР ОЖИДАЕТ ВВОД УЧАСТКА ТОММОТ – НИЖНИЙ БЕСТЯХ В 2018Г – ВЛАСТИ ЯКУТИИ

**Федеральное агентство железнодорожного транспорта** (**Росжелдор**) ожидает ввод участка желдороги Томмот – Нижний Бестях в 2018 году, сообщил гендиректор ОАО «Железные дороги Якутии» (MOEX: ZHDY) Василий Шимохин журналистам в среду.

«По предварительным планам **Росжелдор**а и правительства Якутии задача ставится сдать дорогу в 2018 году. Пусть это будет первый пусковой комплекс, пусть 2 млрд рублей на все не хватит, но дорога будет сдана, и обе станции будут открыты», – сказал он.

В.Шимохин отметил, что передача участка от экс-подрядчика АО «Инжиниринговая корпорация «Трансстрой» (ИКТ) должна завершиться 5 января. Затем в течение 2-3 месяцев **Росжелдор** определится, объявлять ли конкурс на выбор подрядчика строительства повторно или использовать какой-то другой формат определения компании, которая достроит участок.

«В течение первого полугодия, думаю, будет решен вопрос с подрядчиком», – заключил он.

Участок Амуро-Якутской железнодорожной магистрали Беркакит – Томмот – Нижний Бестях протяженностью почти 900 км строится с 1985 года. Линия проходит по пересеченной местности в условиях вечной мерзлоты. Первый участок – до станции Томмот – был построен в 1995 году и введен в эксплуатацию.

Как сообщалось, **Росжелдор** заключил контракт с «Инжиниринговой корпорацией «Трансстрой» на корректировку ТЭО, разработку проекта и строительство участка Беркакит – Томмот – Нижний Бестях в 2008 году. Генподрядчик трижды переносил сроки завершения строительства, хотя по договору должен был ввести в эксплуатацию железную дорогу еще 30 ноября 2013 года.

В июле 2015 года якутское управление **Росжелдор**а передало участок линии Беркакит-Томмот в собственность ОАО «Российские железные дороги». Позднее власти республики обратились к монополии с просьбой достроить ж/д линию. Компания дала согласие на это при условии выделения средств из федерального бюджета. В конце 2016 года было заявлено, что **Минтранс** РФ в 2017 году выделит порядка 2 млрд рублей на достройку и ввод в полную эксплуатацию пускового комплекса.

В начале 2017 года власти Якутии предложили внести предусмотренные на это в федеральном бюджете 1,95 млрд рублей в уставный капитал РЖД для завершения строительства и ввода в эксплуатацию линии, не дожидаясь окончания судебных споров. Однако в итоге средства были перенесены на 2018 год, поскольку Якутия уже рисковала не успеть освоить их в связи с ограниченным строительным сезоном.

При этом в конце 2016 года **Росжелдор** начал судиться с «Трансстроем», требуя расторгнуть контракт, так как ФАУ «Главгосэкспертиза» выдало отрицательное заключение в отношении экспертизы и других документов, предоставленных подрядчиком. В итоге 5 декабря 2017 года было подписано мировое соглашение о расторжении контракта.

Финансирование стройки осуществлялось из следующих источников: средства федерального бюджета – 26,1 млрд рублей, средства Якутии – 16,6 млрд рублей, средства ОАО «РЖД» – 4 млрд рублей, всего – 46,7 млрд рублей.

*Морской транспорт*

### КОММЕРСАНТ; АНАСТАСИЯ ВЕДЕНЕЕВА; 2017.12.21; БУРЛАКИ НА ВОЛЕ

ФАС хочет отменить тариф на буксиры

ФАС предлагает отказаться от ценового регулирования на предоставление буксиров в морских портах. Этот вопрос во вторник обсудят на правлении ФАС, идею поддерживают **Минтранс** и участники отрасли. Но либерализация портовых тарифов в 2012–2013 годах привела к росту цен, что в этом году вызвало конфликт ФАС со стивидорами. Однако эксперты считают, что отмена тарифов на буксиры не должна привести к серьезному росту цен.

По данным “Ъ”, в четверг правление ФАС обсудит вопрос возможной отмены регулирования цен на буксирные услуги в морских портах (проект приказа служба разместила 19 декабря на regulation.gov.ru). Там указаны 28 организаций, среди них «Атомфлот» и «**Росморпорт**», ГУП «Севастопольский морской порт» и «Крымские морские порты», «Портовый флот», «Восточный порт», «Роснефтефлот» и другие.

Как отмечается в пояснительной записке (копия есть у “Ъ”), ФАС после анализа нашла «устойчивую внутривидовую конкуренцию» на рынке услуг буксиров в большинстве портов, а также отметила низкие барьеры входа на рынок, что способствует увеличению числа игроков и развитию конкуренции. Это стало основанием для отказа от ценового регулирования, говорится в документе. Как отмечает ФАС, самостоятельное установление тарифов позволит естественным монополиям проводить «гибкую тарифную политику, учитывая конъюнктуру рынка». Служба подчеркивает, что буксирные компании не исключаются из реестра монополий на транспорте, поэтому они по-прежнему обязаны предоставлять информацию о тарифах и ежеквартально публиковать их в интернете. Так ФАС сохраняет госконтроль за счет мониторинга тарифов на буксиры.

В **Минтрансе** “Ъ” сообщили, что поддерживают предложение ФАС. В UCL Holding (владеет рядом портовых терминалов) Владимира Лисина также поддерживают идею. Буксирные услуги давно пора вывести из перечня естественных монополий, говорят в компании, здесь давно сформировалась развитая конкуренция. Сегодня в некоторых портах сложилась ситуация, когда одна компания является естественной монополией по предоставлению буксиров (например, Туапсе и Таганрог), но при этом занимает меньшую долю рынка, чем другие компании в тех же портах, не считающиеся монополистами, говорят в UCL Holding. Отмена регулирования положительным образом повлияет на ценовую политику, заключают в компании. Другие стивидоры и ведомства на запрос “Ъ” не ответили.

Спор о выведении стивидоров из реестра естественных монополий ведется несколько лет, либерализация отрасли началась в 2012–2013 годах. Но после жалоб ОАО РЖД и нефтяников ФАС проанализировала рынок за 2013–2015 годы и пришла к выводу, что тарифы на перевалку в портах после дерегулирования кратно выросли. Служба в этом году возбудила девять антимонопольных дел и обвинила портовиков в завышении цен и доминировании на рынке. В итоге трем портам ФАС штрафов не выставила, три стивидора пошли на мировую со службой в суде, один (входящий в UCL Holding КТСП) еще судится, а два стивидора выиграли в двух инстанциях суд с ведомством. Операторы терминалов настаивают, что на рынке давно существует конкуренция, сейчас по поручению вице-премьера Аркадия **Дворкович**а ведется ее анализ.

Надежда Малышева из PortNews отмечает, что решение о выводе данных услуг из реестра естественных монополий назрело давно. Так у компаний повысится гибкость тарифной политики, им будет легче принимать оперативные решения, например, в форс-мажорных ситуациях, что положительно отразится на безопасности судоходства, считает эксперт. Это широкий и устоявшийся рынок, в связи с чем не стоит ожидать повышения цен на услуги, заключает госпожа Малышева.

<https://www.kommersant.ru/doc/3502911>

### ВЕДОМОСТИ; АЛЕКСАНДР ВОРОБЬЕВ; ВЛАДИМИР ШТАНОВ; 2017.12.21; ГРУППА «ДЕЛО» ПОКУПАЕТ 30,75% GLOBAL PORTS

Это крупнейшая сделка в портовой отрасли с 2013 года

«Мы не сомневались ни секунды, принимая решение о сделке. Мы высоко оцениваем потенциал взаимодействия с Global Ports, мы имеем богатый опыт в транспортной отрасли и приложим все усилия, чтобы усилить позиции компании на ее рынках», – приводятся в релизе о сделке слова владельца группы «Дело» Сергея Шишкарева. Его компания договорилась выкупить 30,75% Global Ports, ведущего контейнерного стивидорного оператора в России, у компании Transportation Investments Holding Limited (TIHL). Об этом сообщила Global Ports. TIHL принадлежит группе «Н-транс» Константина Николаева, Никиты Мишина и Андрея Филатова, которая основала Global Ports, купив в 2004 г. пакет акций Восточной стивидорной компании.

Расписки Global Ports торгуются на Лондонской фондовой бирже, в среду 30,75%-ный пакет компании стоил примерно $235 млн. Цена сделки не раскрывается.

Сделку должна одобрить ФАС, ее закрытие ожидается к концу апреля 2018 г. Ходатайство пока не поступало, говорит представитель ФАС. Срок рассмотрения ходатайства по закону три месяца, он может быть продлен еще на два месяца.

В случае одобрения это будет крупнейшая сделка в российской портовой отрасли с 2013 г., когда сама Global Ports, расширяя бизнес, купила Национальную контейнерную компанию – за нее было заплачено $291 млн и 18% собственных акций.

«Акционеры решили сосредоточиться на других проектах, проведя Global Ports через целостный инвестиционный цикл: собирание активов с нуля, инвестиции в строительство и реконструкцию терминалов, выход на публичный международный рынок, организацию долгосрочного финансирования, привлечение стратегического партнера, – объясняет представитель «Н-транса». – Продажа доли другому стратегу – естественное звено в цепи этих событий». По его словам, полученные средства акционеры намерены направить на реализацию проектов в различных отраслях. Например, Филатов планирует инвестировать в проект соглашения о разделе продукции по разработке газового месторождения в Узбекистане, поясняет он.

У обеих компаний расширятся возможности доступа ко всем трем ключевым экспортным направлениям – Северо-Западу, Востоку и Югу, замечает человек, близкий к одному из участников переговоров. Global Ports владеет девятью контейнерными терминалами на Балтийском море и на Дальнем Востоке мощностью 4,16 млн TEU, а также имеет нефтеналивной терминал в Таллине. Выручка в первом полугодии 2017 г. составила $162,5 млн, EBITDA – $97,3 млн. Активы группы «Дело» значительно меньше и сосредоточены на Черном море в порту Новороссийска, крупнейшие из них – контейнерный терминал мощностью 350 000 TEU и зерновой терминал на 3,5 млн т. Финансовые показатели группа не раскрывает.

Другие акционеры Global Ports – голландская APM Terminals B.V. (30,75%), Ilibrinio Establishment Ltd и Polozio Enterprises Ltd (по 9%). Доля, которую планируется приобрести, комфортна для взаимодействия с другими акционерами, сказал член правления группы «Дело» Антон Чертков. По его словам, дальнейшее увеличение доли сейчас не рассматривается.

«У «Дела» очень сильные компетенции, которые позволят сделать коммерческую политику терминалов Global Ports более гибкой и клиентоориентированной и, соответственно, переломить тенденцию сокращения доли компании на контейнером рынке», – считает гендиректор «Infoline-аналитики» Михаил Бурмистров. Среди рисков он отмечает усиление конкуренции и рост профицита терминальных мощностей на рынке перевалки контейнерных грузов в Балтийском бассейне.

<https://www.vedomosti.ru/business/articles/2017/12/21/746023-delo-pokupaet-global-ports>

### ИНТЕРФАКС; 2017.12.20; ГОСДУМА ПРИНЯЛА ЗАКОН ОБ ИСКЛЮЧИТЕЛЬНОМ ПРАВЕ СУДОВ ПОД ФЛАГОМ РФ НА ПЕРЕВОЗКУ УГЛЕВОДОРОДОВ ПО СЕВМОРПУТИ

Госдума РФ на заседании в среду приняла в окончательном, третьем чтении законопроект об исключительном праве судов под российским флагом на перевозку углеводородов по Северному морскому пути (СМП).

Правительство внесло в Госдуму данный документ в августе 2016 года, в первом чтении он был принят в январе 2017 года. Тогда он касался только расширения понятия «каботаж» и закрепления за судами, плавающими под флагом РФ, преимущественного права на осуществление перевозок и буксировки не только между морскими портами, но и любыми другими местами, используемыми для погрузки и выгрузки (искусственными островами, установками и сооружениями на континентальном шельфе).

Ко второму чтению законопроект был дополнен нормой, согласно которой суда под российским флагом получили исключительное право на перевозку и хранение углеводородов в акватории Северного морского пути.

В законопроект также было внесено положение, согласно которому по решению правительства норма об исключительном праве может быть распространена на иные грузы в иных акваториях, если это не противоречит общепризнанным конвенциям и нормам международного права, а также международным договорам РФ.

В конце ноября президент РФ Владимир Путин заявил, что суда под российским флагом могут получить исключительное право на перевозку углеводородов по Северному морскому пути. «Вопрос, который я хотел бы поднять – о предоставлении судам, плавающим под российским флагом, исключительного права на перевозку и хранение углеводородов в акватории Северного морского пути», – заявил В.Путин на совещании по вопросам развития дальневосточного судостроительного комплекса «Звезда».

«Этот шаг позволит нарастить объемы морских перевозок, будет укреплять позиции отечественных судоходных компаний, создаст дополнительные возможности для обновления принадлежащего им флота», – отметил он.

Объем перевозки грузов по Севморпути в 2016 году превысил максимальные показатели советских времен и достиг рекордных 7,5 млн тонн. По экспертным оценкам **Росморречфлот**а, объем перевозок грузов по Северному морскому пути к 2020 году составит 44 млн тонн, к 2030 году возрастет до 70 млн тонн. Ожидается, что основной объем грузов будет связан с перевозкой энергоресурсов – сжиженного природного газа, нефти, угля, металлов. Маршрут по СМП из Юго-Восточной Азии в Европу позволяет в два раза сократить время транспортировки грузов по сравнению с традиционными маршрутами через Суэцкий или Панамский каналы.

*Воздушный транспорт*

### ВЕДОМОСТИ; АЛЕКСАНДР ВОРОБЬЕВ; 2017.12.21; ГРУЗЫ ВЗЛЕТЕЛИ

Мировой рынок грузовых авиаперевозок вырос в 2016 г. на 4% до 52,6 млн т. Ведущие мировые производители гражданских самолетов Airbus и Boeing прогнозируют отрасли долгосрочный и стабильный рост. «Согласно новому прогнозу Airbus, рынок грузовых авиаперевозок будет расти ежегодно примерно на 3,8% в ближайшие 20 лет (в 2017–2036 гг.)», – говорит представитель концерна Мария Шляхтова. «Глобальный ВВП и объемы мировой торговли продолжают расти, прогнозируется, что объемы авиационных грузоперевозок, выраженных в коммерческих тонно-километрах, в ближайшие 20 лет будут возрастать в среднем на 4,2% ежегодно», – рассказала представитель Boeing Елена Александрова. На протяжении предыдущих трех с половиной десятилетий объем глобальных авиационных грузоперевозок, невзирая на внешние потрясения в виде экономических и политических событий и стихийных бедствий, в среднем ежегодно возрастал на 5,2%, добавила она.

«В последние годы эта отрасль демонстрировала нестабильность роста, но сейчас ценовой дифференциал между судовыми контейнерными перевозками и грузовыми авиаперевозками вернулся к исторической норме, благодаря чему авиаперевозки стали более привлекательными для грузоотправителей», – продолжает Александрова. Авиаперевозки значимы для транспортировки дорогостоящих грузов, таких как скоропортящиеся товары, бытовая электроника, дорогая одежда, фармацевтическая продукция, промышленное оборудование и автомобильные запчасти. Также грузовые авиаперевозки дают уникальные возможности для интернет-коммерции, говорит Александрова.

Грузоперевозки осуществляются как грузовыми самолетами, так и пассажирскими – вместимость нижнего грузового отсека последних увеличивается по мере введения в эксплуатацию авиакомпаниями новых типов воздушных судов с лучшими грузовыми характеристиками, добавляет она.

Крупнейшим российским грузоперевозчиком является AirBridgeCargo, которая оперирует флотом из 18 грузовых Boeing 747: в январе – октябре компания перевезла 465 696 т (большая часть ее грузов – транзитные). На 2-м месте «Аэрофлот», перевозящий грузы в багажных отсеках своих пассажирских самолетов, – 183 860 т. Третьей идет «Волга-Днепр» с парком из 12 Ан-124 «Руслан» и восьми Ил-76. Все российские авиакомпании перевезли за 10 месяцев 921 059 т грузов (рост на 18,3%).

Грузовой парк удвоится

По прогнозу Airbus, мировой парк грузовых самолетов увеличится за 20 лет с 1600 до 2400 единиц (с учетом того, что старые самолеты будут выбывать из эксплуатации), рост парка обеспечат в том числе 700 новых грузовых лайнеров, которые будут поставлены напрямую с заводов, рассказала Шляхтова.

Прогноз Boeing еще оптимистичнее: мировой парк грузовых самолетов американский концерн оценивал по итогам 2016 г. в 1810 единиц, а к 2036 г. прогнозирует его увеличение до 3030 судов. Всего отрасли потребуется с учетом замены выбывающих судов 2480 грузовых лайнеров, из них 920 будут новыми (их каталожная стоимость – примерно $260 млрд), говорит Александрова. Еще 1560 судов будут конвертированы из пассажирских (обычно пассажирские самолеты конвертируются в грузовые после 20 лет эксплуатации).

Наибольший спрос, по мнению аналитиков Airbus, придется на самолеты средней грузоподъемности (как непосредственно грузовые варианты, так и конвертированные из пассажирских судов), потребность в них на 20 лет оценивается в 950 единиц, из которых 398 – новые грузовые самолеты, добавляет Шляхтова. Boeing, наоборот, прогнозирует, что более востребованы будут суда большой грузоподъемности: из 920 новых самолетов, которые потребуются рынку в ближайшие 20 лет, 490 судов (53%) приходится на большие широкофюзеляжные самолеты (грузоподъемностью более 80 т) и 430 (47%) – на средние широкофюзеляжные суда (грузоподъемностью от 40 до 80 т), оценивает Александрова.

Без альтернатив

В сегменте магистральных грузовых самолетов Boeing и Airbus доминируют еще сильнее, чем в пассажирском, причем последний вышел на этот рынок относительно недавно, разработав грузовую версию самолета А330-220F (Freighter) и конвертированный из пассажирского самолет А330P2F (Passenger-to-Freighter), говорит исполнительный директор агентства «Авиапорт» Олег Пантелеев. Альтернативу Boeing и Airbus предлагает только Россия в виде грузовой версии Ту-204, недавно два таких самолета пополнили парк «Почты России». Но производятся они в единичных экземплярах и в структуре мирового парка роли не играют, продолжает Пантелеев.

В России крупнейшим эксплуатантом грузовых Ту-204 является авиакомпания «Авиастар-Ту», у которой пять таких судов. Также Объединенная авиастроительная корпорация (ОАК) разрабатывает для Минобороны военно-транспортный самолет Ил-76-МД, выкатка которого произошла в этом году, продолжает Пантелеев. В принципе, ОАК готова после исполнения гособоронзаказа доработать его до гражданской грузовой версии, но есть сложность: этот самолет не планируется сертифицировать по гражданским нормам, поэтому поставлять его можно было бы только военным заказчикам или в страны третьего мира, говорит он.

Примечательно, что Airbus и Boeing предлагают грузовые суда с разными характеристиками грузоподъемности: А330-220F способен перевозить 74 т, а конвертированный А330P2F – 59–62 т (в зависимости от исходной пассажирской модели – А330-200 или А330-300). Это пересекается только с грузовым Boeing 767 Freighter, который способен перевозить 52,5 т груза. Другие модели американского концерна значительно грузоподъемнее: В777 Freighter – 102 т, четырехдвигательный В747 Freighter – 138 т.

Airbus уже выпустил 38 своих грузовых лайнеров и имеет заказы еще на 42, поставка конвертированных А330P2F началась только в этом месяце – первый самолет получила DHL Express, имеющая контракт на 10 таких судов и опцион еще на восемь, рассказала Шляхтова.

Boeing поставил на мировой рынок 344 грузовых самолета трех моделей и имеет заказы еще на 102, сказала Александрова.

Советские рекорды

Самым грузоподъемным самолетом в мире остается Ан-225 «Мрия» («Мечта»), выпущенный украинским концерном «Антонов» в 1988 г. в единственном экземпляре. Этот шестидвигательный самолет грузоподъемностью 250 т был специально создан для перевозки компонентов ракеты-носителя и космического корабля «Буран» от места производства и сборки к месту запуска. «Мрия» принадлежит «Антонову» и находится в летной годности. В 2016 г. «Антонов» договорился с китайской госкомпанией AICC достроить для нее вторую «Мрию», которую также начали строить еще в советское время, но не завершили, и с тех пор она хранилась у «Антонова». Китайцы не раскрывают, зачем им такой самолет. Все эксперты считают, что вместе с самолетом они получат также техническую документацию и доступ к технологиям, но обе стороны это отрицают.

Самым грузоподъемным самолетом, выпускавшимся серийно, является Ан-124 «Руслан». Четырехдвигательный самолет может перевозить до 150 т груза. Было выпущено 55 «Русланов», 31 из них принадлежит Минобороны России, крупнейшие коммерческие эксплуатанты – «Волга-Днепр» (12) и дочерняя авиакомпания концерна «Антонов» (8). Изначально они выпускались также для транспортного обеспечения советской космической программы.

До 2015 г. «Волга-Днепр» и «Антонов» эксплуатировали «Русланы» в рамках совместной компании, которая перевозила уникальные грузы для ООН. В 2015 г. «Антонов» разорвал сотрудничество и отказался продлевать ресурс самолетам «Волга-Днепр» – по истечении назначенного ресурса эксплуатация «Русланов» станет невозможной. Договориться о продлении ресурса до сих пор не удалось.

«Волга-Днепр» первой начала коммерческую эксплуатацию «Русланов», она, по сути, создала рынок перевозки уникальных сверхтяжелых грузов», – напоминает гендиректор Infomost Борис Рыбак. Но сейчас эти самолеты безнадежно устарели морально и физически, они в высшей степени неэффективны, экономического смысла продолжать их эксплуатацию нет, добавляет он.

«Конечно, перевозить грузы в контейнерах или паллетах намного эффективнее самолетами Airbus и Boeing, но «Русланы» будут востребованы, так как потребность в перевозках сверхгабаритных и сверхтяжелых грузов остается, – считает Пантелеев. – Правда, рынок этот невелик, его может быть недостаточно примерно для 20 «Русланов», находящихся в коммерческой эксплуатации». «Этот рынок существует только потому, что есть самолеты, такие грузы перевозились и до «Русланов», и после их остановки будут найдены другие решения», – не согласен Рыбак.

<https://www.vedomosti.ru/newspaper/articles/2017/12/21/746026-gruzi-vzleteli>

### КОММЕРСАНТ САНКТ-ПЕТЕРБУРГ; ЛИДИЯ ГОРБОРУКОВА; 2017.12.21; ТОПЛИВНЫЙ ВЗЛЕТ

Стоимость авиационного керосина с начала 2017 года возросла по всей России в среднем более чем на 20%. Пулково не стало исключением, хоть в петербургском авиаузле рост был не таким активным. Подорожание горючего связано с увеличением пассажиропотока, ростом цен на нефть и сезонными факторами. При этом эксперты не исключают, что вслед за ростом стоимости авиакеросина перевозчики поднимут цены на билеты.

По данным, размещенным на сайте аэропорта Пулково, услуги по заправке воздушных судов авиатопливом в петербургском аэропорту предоставляют две компании – «Совэкс» и Shell & Aerofuels. Услуги оказываются в соответствии с российскими нормами и международными стандартами ИАТА, отметил эксперт-аналитик ГК «Финам» Алексей Калачев. При этом обеспечением авиатопливом в аэропорту занимаются три компании: ЗАО «Совэкс», филиал АО «Аэрофьюэлз» в Санкт-Петербурге, филиал «РН-Аэро» («дочка» «Роснефти» в Петербурге). «Игроки крупные, рынок устоявшийся, новичкам на него проникнуть трудно»,– считает эксперт.

Новая заправка для самолетов в Пулково появится к чемпионату мира по футболу в 2018 году. Ее стоимость оценивается в 4,5 млрд рублей. Проект реализуется в рамках государственно-частного партнерства. Инвесторами выступили ОАО «НК «Роснефть»«, ПАО «Банк ВТБ» и ОАО «Аэропорт Пулково» (на 100% принадлежит Смольному). По планам консорциума «Воздушные ворота Северной столицы» (ВВСС, управляет Пулково), новый топливо-заправочный комплекс будет обеспечивать до 50% потребностей аэропорта. В состав комплекса входят два склада хранения топлива, топливопривод, пункт налива в аэродромные топливозаправщики и системы.

Независимый эксперт транспортной отрасли Алексей Тузов отметил, что запуск нового топливозаправочного комплекса может обеспечить конкуренцию цены и снизить стоимость авиакеросина, а также привлечь новые авиакомпании в аэропорт.

Качество на контроле

По словам Алексея Тузова, проблема некондиционного авиатоплива существовала всегда. Причинами могут быть недостаточная фильтрация авиакеросина, нахождение в нем посторонних примесей, перегонка топлива через некачественное оборудование. Тем не менее некондиционное топливо встречается редко, так как производство и реализация авиационного керосина – это достаточно узкий и специфичный рынок с небольшим числом производителей, посредников и топливно-заправочных комплексов. «В России зафиксировано небольшое число авиапроисшествий, причиной которых стало некачественное топливо. Один из немногих широко известных и подтвердившихся случаев заправки некачественным авиакеросином произошел в 2002 году, когда два «президентских» Ил-62 совершили вынужденную посадку в Актюбинске из-за «топливных проблем»«,– напомнил эксперт.

Алексей Калачев отмечает, что с учетом того, какое значение придается обеспечению безопасности при пассажирских авиаперевозках, вряд ли кто-либо допустит в эту систему некачественное топливо. В частности, в компании «Роснефть Аэро» внедрена система качества авиатоплива, обеспечивающая получение продукта, соответствующего требованиям последней редакции ГОСТ (ТУ) и современным международным стандартам. Подобные системы имеют и другие участники рынка.

Цены только вверх

Алексей Калачев констатировал, что в 2017 году цены на все виды топлива в стране росли. По данным Росстата, средние цены производителей на реактивное топливо керосинового типа в октябре 2017 года были на 22,1% выше, чем в октябре 2016 года. Они соответствовали 30,4 тыс. рублей за тонну в среднем, отметил эксперт.

При этом, по его словам, поставщики и заправщики реализуют топливо авиакомпаниям с определенной наценкой. Так, текущие тарифы для российских авиакомпаний составляли (без НДС): у «Роснефть Аэро» для аэропорта Пулково – 40,2 тыс. рублей за тонну (с 16 ноября), у АО «Совэкс» – 42,2 тыс. (с 12 ноября), у АО «Аэрофьюэлз» – 40,2 тыс. (с 27 октября). По данным **Росавиаци**и, стоимость авиатоплива марки ТС-1 (является самым массовым для дозвуковой авиации, бывает первого и второго сорта), например у ЗАО «Совэкс», в ноябре по отношению к октябрю 2017 года увеличилась на 1950 рублей, или на 4,8%.

«По сравнению с началом 2016 года цена выросла более чем на 13%»,– привел данные статистики Алексей Тузов.

В других аэропортах Северо-Западного региона (в Вологде, Пскове, Мурманске, Петрозаводске) стоимость топлива не выросла. С другой стороны, по данным **Росавиаци**и, рост в 11,9 и 7,4% соответственно показала стоимость авиакеросина в Череповце, где оператором является ООО «Авиапредприятие «Северсталь»«, и в Калининграде в аэропорту Храброво у ЗАО «Авианефть».

Как ранее писал «Ъ», с начала 2017 года стоимость авиакеросина на Санкт-Петербургской международной товарно-сырьевой бирже (СПб МТСБ) выросла почти на 30%, до 48 тыс. рублей за тонну, в Московском авиаузле – до 43 тыс. рублей. Сезонный рост спроса на авиатопливо сопровождается пропорциональным в процентном отношении восстановлением уровня пассажиропотока. Ранее в Минэнерго отмечали, что дефицита авиатоплива на рынке не наблюдается.

Между тем, по данным Минэнерго РФ, ближе к чемпионату мира по футболу стоимость авиакеросина будет только расти. Как рассказал замминистра энергетики РФ Кирилл Молодцов в рамках московской конференции по нефтепродуктам, в течение 2017 года спрос на топливо вырос на 25%, а в 2018 году ожидается прирост еще на 10%. Чиновник уверен, что спрос подстегнет и общее восстановление экономики. Замминистра прогнозирует, что по итогам 2017 года будет произведено 10 млн тонн топлива против 9,6 млн тонн в 2016 году.

Эксперты не исключают, что увеличение стоимости топлива скажется на росте цен на билеты, так как авиакомпании вынуждены будут закладывать растущие издержки в стоимость перелетов. При этом часть экспертов отмечает, что перевозчики приложат максимум усилий, чтобы сгладить рост цен, поэтому если он и будет, то несущественным. В основном подорожание ожидается на наиболее популярных направлениях.

«Считается, что стоимость керосина составляет около трети себестоимости пассажирских авиаперевозок. Но с ценами на авиабилеты она коррелирует слабо. На российском рынке авиаперевозок сложилась такая ситуация, что низкая мобильность населения и высокая конкуренция авиакомпаний заставляют их сдерживать цены на внутренние перевозки. Так, несмотря на рост цен на топливо в среднем на 20% год к году, средняя стоимость полета на 1000 км эконом-классом, по данным Росстата (если сравнивать октябрь 2017 года и октябрь 2016 года), снизилась по стране в целом на 4,5% (с 5489 до 5241 рубля), а в Санкт-Петербурге – на 14,8% (с 8409 до 7161 рубля)»,– пояснил Алексей Калачев.

Больше пассажиров – дороже керосин

Увеличение стоимости топлива – это прямой тренд, говорящий о росте спроса на авиаперевозки.

По словам Алексея Калачева, потребление авиатоплива напрямую связано с объемами авиаперевозок. Ведь количество мест в салоне самолета ограничено, и рост пассажиропотока диктует рост числа рейсов. «Примерно в тех же пропорциях должно было вырасти потребление авиационного топлива. Если динамика роста авиаперевозок сохранится, то будет расти и рынок авиационного топлива»,– добавил он.

По данным **Росавиаци**и, с января по октябрь российские авиакомпании обслужили почти 90 млн пассажиров, что на 19% больше, чем годом ранее. Пулково также показывает рост пассажиропотока. По данным на 1 декабря 2017 года аэропорт Петербурга обслужил 15 млн пассажиров. Этот показатель стал рекордным для Пулково: за всю свою историю аэропорт еще не принимал такое количество пассажиров. За десять месяцев 2017 года рост пассажиропотока составил более 23%.

«Примерно в тех же пропорциях должно было вырасти и потребление авиационного топлива. Если динамика роста авиаперевозок сохранится, то будет расти и рынок авиационного топлива»,– считает господин Калачев.

«Восстановление потока пассажиров российских авиакомпаний в этом году уже привело к постепенному росту потребления авиакеросина на 4% по сравнению с 2016 годом. В связи с этим рынок авиатоплива в Санкт-Петербурге имеет все шансы на рост»,– высказал свое мнение господин Тузов.

[https://www.kommersant.ru/doc/3500636?query=**росавиаци**я](https://www.kommersant.ru/doc/3500636?query=росавиация)

### ТАСС; 2017.12.20; ДУМА ПОПРОСИТ У КАБМИНА ДАННЫЕ ПО ПОГАШЕНИЮ ДОЛГОВ ПО ЗАРПЛАТЕ РАБОТНИКАМ «ВИМ-АВИА»

Госдума поручила в среду комитету по транспорту и строительству запросить в правительстве РФ информацию о мерах, принимаемых в связи с невыплатой зарплат сотрудникам авиакомпаний «Когалымавиа» и «ВИМ-Авиа». Авторами соответствующего протокольного поручения выступили депутаты от КПРФ Владимир Кашин и Николай Коломейцев.

В нем коммунисты напоминают, что «в последнее время сразу несколько российских авиакомпаний оказались банкротами, в частности, «Когалымавиа» и «ВИМ-Авиа», что повлекло негативные социально-экономические последствия для нескольких тысяч граждан РФ и имело широкий общественный и политический резонанс».

В результате пострадавшей стороной стали не только туристы, но и сотрудники самих авиакомпаний.

«Около 600 сотрудников «Когалымавиа» до сих пор не получили зарплату, в ожидании выплаты многие из них нашли новую работу в «ВИМ-Авиа», в которой также на сегодняшний день оставшаяся задолженность по заработной плате за период с июля по декабрь 2017 года составляет более 443 млн рублей», – указывают они в документе.

По некоторым данным, авиакомпания не может выплатить долги по заработной плате из-за блокировки счетов в связи с неуплатой налоговой задолженности, пишут авторы.

«Просим поручить комитету Госдумы по транспорту и строительству запросить в правительстве РФ информацию о мерах по обеспечению возможности погашения задолженности по заработной плате перед сотрудниками обеих авиакомпаний», – говорится в поручении.

<http://tass.ru/ekonomika/4829324>

### ИНТЕРФАКС; 2017.12.20; ДУМА ПРИНЯЛА ЗАКОН, РЕГЛАМЕНТИРУЮЩИЙ ПОСЛЕПОЛЕТНЫЙ ДОСМОТР ПАССАЖИРОВ И БАГАЖА, А ТАКЖЕ АВИАПОЧТЫ

Госдума в среду приняла в третьем, окончательном, чтении правительственный закон, в частности, устанавливающий конкретные случаи проведения послеполетного досмотра пассажиров и воздушных судов.

Закон устанавливает, что при отсутствии информации об угрозе совершения акта незаконного вмешательства в деятельность в области авиации послеполетный досмотр не проводится, что снимает обязательность его проведения при досмотре воздушного судна, его бортовых запасов, членов экипажа, пассажиров, багажа, ручной клади, а также груза и почты.

Закон также исключает обязательность согласования **Минтрансом** России Правил проведения предполетного и послеполетного досмотров с МВД России.

Принятие закона позволяет освободить полицию от выполнения несвойственных функций и направить ее усилия на выполнение задач по эффективному противодействию преступности и обеспечению правопорядка на объектах транспортной инфраструктуры и транспортных средствах воздушного транспорта, говорится в пояснительной записке.

### ИНТЕРФАКС; 2017.12.20; НДС НА АВИАПЕРЕВОЗКИ НА ДАЛЬНИЙ ВОСТОК ПЛАНИРУЕТСЯ ОБНУЛИТЬ В ИЮЛЕ 2018 Г – МИНФИН

Минфин РФ начал разработку изменений Налогового кодекса, которые позволят обнулить НДС на пассажирские авиаперевозки в города Дальнего Востока.

Соответствующее уведомление опубликовано на госпортале regulation.gov.ru.

Публичное обсуждение законопроекта продлится до 10 января 2018 г. При успешном согласовании он может вступить в силу в июле следующего года, следует из опубликованных материалах.

Как сообщалось, по итогам заседания комиссии по социально-экономическому развитию Дальнего Востока и Байкальского региона 28 ноября глава правительства Дмитрий Медведев дал ряд поручений по поддержке гражданской авиации в регионе. В частности, Минфину, **Минтрансу** и Минвостокразвития до 1 марта 2018 г. было поручено подготовить законопроект по обнулению НДС на пассажирские авиаперевозки на Дальний Восток.

Обнулить НДС на авиарейсы в ДФО для снижения цен на билеты в начале года предлагало Минвостокразвития РФ. Однако источник «Интерфакса» тогда сообщал, что против инициативы выступило Минэкономразвития (в ведомстве это подтвердили). Снижение ставки НДС не гарантирует уменьшения цен на товары или услуги для конечного потребителя, говорили в Минэкономразвития – сперва следует оценить последствия снижения в 2015 году ставки НДС на внутрироссийские авиаперевозки с 18% до 10%. В ноябре газета «Коммерсантъ» со ссылкой на источники сообщила, что Минэкономразвития все же поддержало законопроект.

До сих пор обнуление НДС на авиаперевозки распространялось только на Крым и Калининград. По данным KPMG, для пяти из девяти субъектов ДФО авиация является безальтернативным видом транспорта, но развитие воздушных перевозок в регионе сдерживают высокие затраты авиакомпаний. При средней цене билета из Центральной России в ДФО 25,7 тыс. руб. в 2016 году расходы на одного пассажира составили 38 тыс. руб. Доля непокрытых издержек перевозчиков достигает 47%. Работу авиакомпаний в регионе осложняют условия работы местных аэропортов, принимающих рейсы только в светлое время суток и не рассчитанных на прием некоторых типов самолетов. При населении 6,7 млн человек авиационный пассажиропоток внутри ДФО в 2016 году составил 1,6 млн человек, а из центральной части РФ – 2,5 млн.

### ВОСТОК-МЕДИА – ХАБАРОВСК; 2017.12.20; ХАБАРОВСКИЙ КРАЙ ПОПРОСИЛ У МИНТРАНСА ДОПОЛНИТЕЛЬНЫХ ДЕНЕГ ДЛЯ АЭРОПОРТА

Правительство Хабаровского края попросило у **министерства транспорта** России дополнительного финансирования на аэропорт. Региональные власти планируют в рамках обновления объекта построить и новый перрон, сообщает РИА «Восток-Медиа».

«Буквально на днях я подписал письмо в **Минтранс** с просьбой выделить ещё денег, чтобы, кроме взлётно-посадочной полосы, сделать новый перрон. Это следующий этап реализации нашего большого проекта», – рассказал губернатор Хабаровского края Вячеслав Шпорт на итоговой пресс-конференции.

Помимо этого, на территорию аэропорта планируют распространить режим свободного порта Владивосток. Как писало агентство, такое поручение дал президент России. Выполнить задание Владимира Путина должны до 31 декабря этого года. Сейчас краевое правительство ведёт переговоры с тремя японскими компаниями, которые могут стать инвесторами строительства нового терминала.

На площадке «Аэропорт» в ТОСЭР «Хабаровск» появится аэровокзал для внутренних авиалиний, который отстроят за два года. Новый трёхэтажный терминал обеспечат современным оборудованием для быстрого и удобного прохождения всех видов контроля и основных технологических процедур. Там появятся эскалаторы, лифт для маломобильных пассажиров, техника для обеспечения безопасности. Параллельно специалисты будут реконструировать терминал для международных рейсов. Кроме того, там возведут многофункциональный выставочный комплекс, который будет соседствовать с гостинично-деловым. По словам Вячеслава Шпорта, проект получил положительное заключение Главгосэкспертизы.

Завершить строительства терминала планируют в 2019 году. В 2018-м строители должны доделать новую взлётно-посадочную полосу. Трассу длиной в 60 метров фактически сделали с нуля. Работа могла бы идти быстрее, но помешали погодные условия – дождь и сильные порывы ветра. Рабочие прокладывают дренажную сеть, тянут кабели, работают над двумя новыми аварийно-спасательными постами. К концу года подрядчик намерен увеличить процент готовности взлётно-посадочной полосы до 80 – за счёт круглосуточной работы.

<https://vostokmedia.com/news/society/20-12-2017/habarovskiy-kray-poprosil-u-mintransa-dopolnitelnyh-deneg-dlya-aeroporta>

### RNS; 2017.12.20; ШЕРЕМЕТЬЕВО В 2018 ГОДУ НАЧНЕТ СТРОИТЕЛЬСТВО ВТОРОЙ ОЧЕРЕДИ НОВОГО ГРУЗОВОГО ТЕРМИНАЛА

Международный аэропорт Шереметьево в 2018 году начнет проектирование и строительство второй очереди нового грузового терминала, который сможет обрабатывать 380 тыс. тонн грузов ежегодно, говорится в сообщении аэропорта.

Компания в конце 2017 года начала коммерческую эксплуатацию нового грузового терминала площадью 43,2 тыс. кв. метров. Он может обрабатывать до 380 тыс. тонн грузов ежегодно. Оператором проекта стала компания «Москва Карго».

«Значительный рост грузооборота в аэропорту Шереметьево и растущие потребности грузовых авиакомпаний, обусловленные общемировой тенденцией увеличения объема грузоперевозок, определяют цели стратегического развития Международного аэропорта Шереметьево: стать глобальным грузовым хабом Европы. Эту амбициозную задачу мы решаем вместе с нашими ключевыми партнерами: базовым перевозчиком компанией «Аэрофлот», грузовой компанией «Волга-Днепр» и другими грузовыми операторами. К 2024 году мы рассчитываем ежегодно обрабатывать более 700 тыс. тонн грузов», – сказал председатель совета директоров аэропорта Александр Пономаренко.

<https://rns.online/transport/aeroport-SHeremetevo-v-2018-godu-nachnet-stroitelstvo-vtoroi-ocheredi-novogo-gruzovogo-terminala-2017-12-20/>

### ИНТЕРФАКС; 2017.12.20; ПАССАЖИРОПОТОК АЭРОПОРТА «ДОМОДЕДОВО» В НОЯБРЕ ВЫРОС НА 5%

Пассажиропоток московского аэропорта «Домодедово» в ноябре 2017 года увеличился в годовом выражении на 5%, превысив 2 млн человек, сообщила его управляющая компания.

Внутренние перевозки через «Домодедово» выросли на 4,9%, до более 1,2 млн пассажиров, международные – на 5,4%, составив около 830 тыс. человек.

В январе-ноябре пассажиропоток «Домодедово» вырос на 7,9%. Так, на внутренних линиях за 11 месяцев обслужено 15,8 млн человек (+2,1%), на международных – 12,9 млн человек (+16%). Наибольший рост зафиксирован на следующих внутрироссийских направлениях: Краснодар, Уфа, Калининград и Барнаул. В числе самых популярных международных направлений оказались Дубай, Барселона, Вена, Батуми и Пунта-Кана.

Как сообщалось, пассажиропоток московского аэропорта «Шереметьево» в ноябре 2017 года вырос на 16,4%, до 3,124 млн человек (статистика «Шереметьево» включает детей до 2 лет). «Внуково» в прошлом месяце обслужило 1,28 млн человек (без учета детей до 2 лет), показав рост на 16,8% к прошлому году.

### ИНТЕРФАКС-ПОВОЛЖЬЕ; 2017.12.20; «ПСКОВАВИА» ОТМЕНИЛА РЕЙСЫ ЧЕБОКСАРЫ – САНКТ-ПЕТЕРБУРГ НА ДВЕ НЕДЕЛИ ИЗ-ЗА НИЗКОЙ ЗАГРУЗКИ

Авиакомпания «Псковавиа» отменила рейсы Чебоксары – Санкт-Петербург на две недели – с 22 декабря до 8 января, сообщает **Минтранс** Чувашии.

Рейсы из чебоксарского аэропорта в Санкт-Петербург должны были осуществляться два раза в неделю – по вторникам и пятницам. Также ранее планировался дополнительный рейс на 2 января.

В пресс-службе ООО «Международный аэропорт Чебоксары» агентству «Интерфакс-Поволжье» подтвердили, что «Псковавиа» отменила рейсы на ближайшие две недели, в том числе дополнительный рейс 2 января. Причиной отмены авиакомпания назвала низкую загрузку рейсов.