**20 ДЕКАБРЯ 2017**

**Вернуться в оглавление**

|  |
| --- |
| **Публикации** |

***Деятельность Министра транспорта***

### RNS; 2017.12.19; РОСТРАНСНАДЗОР ПРОВЕРИТ АВИАПЕРЕВОЗЧИКА ПОСЛЕ КРУШЕНИЯ САМОЛЕТА В НАРЬЯН-МАРЕ

**Ространснадзор** проведет проверку авиаперевозчика «Нарьян-Марский Объединенный авиаотряд», пассажирский самолет которого во вторник потерпел крушение при взлете в Ненецком автономном округе, сообщает **Минтранс** России.

«По поручению **Министра транспорта** РФ Максима **Соколов**а **Ространснадзор**ом, а именно управлением Госавианадзора и надзора за обеспечением транспортной безопасности СЗФО создана Комиссия по проведению внеплановой выездной проверки авиакомпании «Нарьян-Марский Объединенный авиаотряд» на предмет соблюдения требований законодательства в области обеспечения безопасности полетов, в связи с авиапроисшествием с самолетом ТВС-2МС в Нарьян-Маре», – говорится в сообщении ведомства.

Кроме того, расследованием авиапроисшествия также займутся комиссия Межгосударственного авиационного комитета и **Росавиаци**я.

Самолет Ан-2 направлялся по маршруту Нарьян-Мар – Харута. При взлете воздушное судно выехало за пределы взлетно-посадочной полосы и разбилось, сообщает NAO24. На борту самолета находилось 13 человек: 10 взрослых, один ребенок и два члена экипажа. По данным **Минтранса**, в результате крушения погибли 3 человека, среди которых один ребенок.

<https://rns.online/transport/Rostransnadzor-proverit-aviaperevozchika-posle-krusheniya-samoleta-v-Naryan-Mare-2017-12-19/>

На ту же тему:

<https://rg.ru/2017/12/19/reg-szfo/rostransnadzor-proverit-deiatelnost-aviaotriada-narian-mara.html>

<https://iz.ru/685330/2017-12-19/mintrans-sozdal-komissiiu-dlia-rassledovaniia-krusheniia-2-v-narian-mare>

<https://ren.tv/novosti/2017-12-19/mintrans-sozdal-komissiyu-po-rassledovaniyu-krusheniya-2-v-nao>

### ИНТЕРФАКС; 2017.12.19; МИНТРАНС ВНОВЬ МОЖЕТ ПРОДЛИТЬ АЭРОФЛОТУ И «РОССИИ» ДОПУСКИ НА ЗАРУБЕЖНЫЕ МАРШРУТЫ ТРАНСАЭРО

Межведомственная комиссия (МВК) при **Минтрансе** РФ на ближайшем заседании рассмотрит вопрос о продлении авиакомпаниям «Аэрофлот» (MOEX: AFLT) и «Россия» 32 допусков на международные маршруты, доставшихся им от «Трансаэро» (MOEX: TAER).

Соответствующие материалы к заседанию МВК опубликовала **Росавиаци**я во вторник. Из них следует, что «Аэрофлот» попросил продлить ему 17 допусков на рейсы из Москвы в Актау, Актюбинск, Алма-Ату, Астану, Атырау, Караганду, Аликанте, Венецию, Лион, Малагу, Милан, Пекин, Пхукет, Рим, Ташкент, Тель-Авив, Чимкент. «Россия» рассчитывает на продление 17 допусков: из Москвы в Анталию, Бангкок, Барселону, Гоа, Дубай, Зальцбург, Ираклион, Ларнаку, Париж, Пафос, Пхукет, Римини и Прагу, а также из Санкт-Петербурга в Милан и Рим.

Запрашиваемые сроки продления в материалах не указаны. Когда состоится ближайшее заседание МВК, **Росавиаци**я еще не уведомляла.

После ухода с рынка «Трансаэро» группе «Аэрофлот» достались временные права на 46 допусков к ее международным авиамаршрутам. В октябре 2016 года **Росавиаци**я своим приказом продлила «Аэрофлоту» и «России» допуски только на 37 из них, в марте этого года – на 32 из 34 запрошенных тогда «Аэрофлотом» допуска.

Ранее глава **Минтранса** РФ Максим **Соколов** неоднократно заявлял, что допуски на маршруты «Трансаэро» будут продлеваться «Аэрофлоту», пока перевозчик не покроет свои убытки от перевозки 2 млн пассажиров своего бывшего конкурента, когда тот оказался в кризисной ситуации. По оценкам «Аэрофлота», это обошлось ему в порядка 17 млрд руб., а срок окупаемости затрат может составить до шести лет «в зависимости от экономических условий и при сохранении за компанией полученных маршрутов».

На ту же тему:

<http://tass.ru/ekonomika/4825024>

### РИА НОВОСТИ; МАРГАРИТА КИСЛОВА; НАДИМ ЗУАУИ ; 2017.12.19; В ЕГИПТЕ ЖДУТ ВСТРЕЧУ ПО ВОЗОБНОВЛЕНИЮ АВИАСООБЩЕНИЯ С РОССИЕЙ

Министр гражданской авиации Египта Шериф Фатхи, недавно совершивший визит в Москву, где обсудил возобновление авиасообщения между Москвой и Каиром, сообщил, что для возобновления полетов в другие египетские аэропорты, в частности, курортные, потребуется еще одна встреча с российской стороной для продолжения консультаций.

Как сообщила в беседе с РИА Новости глава комитета по туризму и гражданской авиации парламента Египта Сохар Талаат Мустафа, депутаты обсудили с Фатхи по его возвращении из Москвы развитие ситуации вокруг возобновления авиасообщения с Россией.

«Министр сообщил, что после подписания протокола с российской стороной, началась подготовка к возобновлению полетов в Каир, а также, что первые рейсы состоятся в начале февраля 2018 года», – сказала депутат.

По ее словам, Фатхи уведомил комитет о том, что для возобновления полетов в другие египетские аэропорты потребуется еще одна встреча с российской стороной для продолжения консультаций. «Восстановление авиасообщения с Каиром – важный шаг. После него последует следующий этап – возвращение туристического потока, мы ждем этот этап», – сказала собеседница агентства.

**Министр транспорта РФ** Максим **Соколов** и глава минавиации Египта Шериф Фатхи 15 декабря в Москве 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.

<https://ria.ru/world/20171219/1511243903.html>

### РИА НОВОСТИ; 2017.12.20; РАССЛЕДОВАНИЕ КРУШЕНИЯ ТУ-154 БЛИЗ СОЧИ ПРОДЛЯТ, СООБЩИЛ ИСТОЧНИК

Расследование дела о крушении самолета Минобороны России Ту-154 в районе Сочи 25 декабря 2016 года планируется продлить еще на несколько месяцев в связи с проведением сложной экспертизы, сообщил РИА Новости в среду источник, знакомый с ситуацией.

Самолет Ту-154 Минобороны России, который направлялся в Сирию, потерпел крушение в Черном море вскоре после дозаправки в сочинском аэропорту Адлер утром 25 декабря 2016 года. На его борту находились 92 человека – восемь членов экипажа и 84 пассажира, среди которых восемь военнослужащих, 64 сотрудника Академического ансамбля песни и пляски Российской армии имени Александрова, девять представителей российских телевизионных каналов, глава благотворительного фонда «Справедливая помощь» Елизавета Глинка, известная как Доктор Лиза, двое федеральных госслужащих. Все они погибли. Останки людей и обломки лайнера в ходе поисково-спасательной операции были обнаружены на дне Черного моря в 1,7 километра от берега.

«Следствие по уголовному делу о катастрофе Ту-154 в районе Сочи, возбужденное 25 декабря 2016 года, планируется продлить еще на несколько месяцев», – сказал собеседник агентства.

По его словам, неоднократные продления обусловлены необходимостью проведения дополнительных следственных действий и сбора исчерпывающих доказательств по уголовному делу.

«Вполне возможно, что это – не последнее продление срока следствия в связи с тем, что сейчас проводится сложная экспертиза, завершить которую в короткие сроки не представляется возможным», – отметил собеседник РИА Новости.

Глава государственной комиссии по ликвидации последствий катастрофы Ту-154 и помощи родственникам погибших **министр транспорта РФ** Максим **Соколов** ранее призвал СМИ воздержаться от распространения информации и недостоверных фактов, полученных из различных неофициальных источников до оглашения официальных результатов расследования.

Как сообщил в конце декабря 2016 года член госкомиссии начальник службы безопасности полетов авиации Вооруженных сил РФ генерал-лейтенант Сергей Байнетов, изначально было более 15 версий крушения Ту-154, затем их количество уменьшилось вдвое.

По данным ФСБ России, основные версии крушения Ту-154 – попадание в двигатель посторонних предметов, некачественное топливо, ошибка пилотирования и техническая неисправность. Признаков и фактов, указывающих на возможность совершения террористического акта или диверсии на борту воздушного корабля, в настоящее время не получено.

<https://ria.ru/incidents/20171220/1511298485.html>

***Новости отрасли***

### ТАСС; 2017.12.19; РОССТАТ: ГРУЗООБОРОТ ТРАНСПОРТА В РОССИИ ЗА 11 МЕСЯЦЕВ ВЫРОС НА 5,9%

Грузооборот транспорта в России в январе-ноябре 2017 года вырос на 5,9% по сравнению с показателем за аналогичный период прошедшего года и составил 5 трлн 001,3 млрд тонно-км, говорится в оперативном докладе Росстата.

В частности, грузооборот железнодорожного транспорта увеличился на 6,5% – до 2 трлн 273,5 млрд тонно-км, автомобильного транспорта – на 1,6%, до 228,8 млрд тонно– км. Грузооборот трубопроводного транспорта вырос на 6% и достиг 2 трлн 386,8 млрд тонно-км.

Грузооборот морского транспорта за отчетный период увеличился на 7,6%, до 43 млрд тонно-км, внутреннего водного транспорта – снизился на 4%, до 62,2 млрд тонно-км. Грузооборот воздушного транспорта возрос на 17,1% и достиг 7 млрд тонно-км.

<http://tass.ru/transport/4825189>

### ТАСС; 2017.12.19; РОСТЕХНАДЗОР: КАЧЕСТВО СТРОИТЕЛЬСТВА КРЫМСКОГО МОСТА НЕ ВЫЗЫВАЕТ ОПАСЕНИЙ

Крымский мост, качество строительства которого не вызывает опасений, будет сдан в срок, заявил в интервью телеканалу РБК руководитель Ростехнадзора Алексей Алешин.

«По этому мосту очень много проверок у нас проведено. Ни одной стройки не бывает, чтобы не выявлялись нарушения, но у нас очень ответственные здесь подрядчики. Они оперативно все наши замечания исправляют. Я абсолютно уверен, что и по времени, в то время, которое назначено для того, чтобы открыть этот мост, и по качеству – там на сегодняшний день нет никаких опасений, что что-то не получится», – сказал он.

Крымский мост – 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. Мост включает две параллельно расположенные трассы для автомобилей и поездов. Автомобильное движение откроется в 2018 году, железнодорожное – в 2019 году.

Как сообщал ранее журналистам представитель подрядчика – начальник Упрдор «Тамань» **Росавтодор**а Роман Новиков, общий объем работ по автодорожной части выполнен на 95%, по железнодорожной – более чем на 50%.

По окончании строительства Ростехнадзор должен выдать заключение о соответствии – документ, свидетельствующий, что объект построен в соответствии с утвержденным проектом, а примененные технологии и материалы соответствуют нормативным требованиям.

<http://tass.ru/ekonomika/4823678>

*Автомобильный и городской транспорт, дорожное хозяйство*

### ТАСС; 2017.12.19; В ПЕТРОЗАВОДСКЕ ОТКРЫЛИ МОСТ, ПОСТРОЕННЫЙ НА СРЕДСТВА СИСТЕМЫ «ПЛАТОН»

Движение по новому Гоголевскому мосту в Петрозаводске, построенному вместо аварийного путепровода за счет средств государственной системы «Платон», открылось во вторник, передает корреспондент ТАСС. В церемонии открытия приняли участие глава Карелии Артур Парфенчиков, замглавы **Росавтодор**а Дмитрий Прончатов и жители города.

Старый путепровод, проходящий над железнодорожными путями, был построен в 1961 году, он соединил центр города с микрорайоном Древлянка (более 60 тыс. жителей).

Пришедший в аварийное состояние мост закрыли в январе 2013 года по решению суда, после этого в городе выросли автомобильные пробки. В конце 2016 года начался демонтаж конструкций путепровода и строительство нового моста.

«Мост построен в срок, с хорошим качеством. Я уверен, что многие десятки лет он надежно будет служить нашему городу», – сказал Парфенчиков, поблагодарив всех, кто был причастен к строительству моста.

Прончатов отметил, что Карелия пока не в силах самостоятельно профинансировать строительство больших дорожных объектов, поэтому приходится привлекать средства федерального бюджета.

«И здесь очень важное подспорье оказали средства, собираемые системой «Платон», – подчеркнул он.

За счет средств системы «Платон» на строительство путепровода было выделено 600 млн рублей, уточнили в пресс-службе правительства Карелии. Строительством моста занималось АО «Карелстроймеханизация», цена контракта составила 999 млн 998 тыс. рублей.

«Открытие моста сократит маршрут, время на дорогу, а также разгрузит город от заторов. Это очень хороший подарок всем петрозаводчанам к Новому году», – сказал ТАСС автомобилист Константин Родионов, который одним из первых проехал по новому мосту.

<http://tass.ru/v-strane/4824578>

На ту же тему:

<http://www.karel.aif.ru/auto/road/v_petrozavodske_otkryli_gogolevskiy_puteprovod>

<http://karel.mk.ru/articles/2017/12/19/sobytie-goda-v-petrozavodske-otkryli-gogolevskiy-most.html>

### РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; ИРИНА ПОВОЛОЦКАЯ; 2017.12.19; РЕМОНТ ПО ЗАЯВКАМ

Дороги приводят в порядок одновременно с дворами и парками

На ремонт региональных трасс в рамках федерального проекта «Безопасные и качественные дороги» в Астраханской области в этом году выделили 1,3 миллиарда рублей. Эти средства позволили привести в порядок десятую часть дорог Астраханской агломерации. В итоге регион оказался в тройке лидеров по реализации проекта.

В следующем году финансирование программы будет увеличено на 200 миллионов рублей. Это позволит отремонтировать дополнительно десятки километров. В первую очередь деньги направят на восстановление ключевых въездов в Астрахань и основных городских магистралей. Не останутся без финансирования и малые улицы: после ремонта они смогут дублировать основные городские трассы, на которых сейчас то и дело возникают автомобильные пробки.

Эффект от реализации федерального проекта сможет увидеть каждый житель области, потому что городские магистрали ремонтируют одновременно с реконструкцией проездов к многоквартирным домам и дворам. Для этого две федеральные программы – «Безопасные и качественные дороги» и «Формирование комфортной городской среды» – в регионе проводят синхронно.

– Мы понимаем, что важно строить не только хорошие дороги, но и развивать всю придорожную инфраструктуру. Это позволяет достигать максимального эффекта, – подчеркнул губернатор области Александр Жилкин.

В работе по федеральным проектам обязательно учитываются пожелания жителей области, поступающие в муниципалитет или публикуемые на сайте Общероссийского народного фронта. Так, именно по заявкам горожан в следующем году в Астрахани начнется ремонт улицы Яблочкова (с расширением количества полос и ремонтом пешеходных зон), железнодорожного переезда около вокзала, моста около мясокомбината и нескольких других участков. До конца года будет сформирован их окончательный перечень.

<https://rg.ru/2017/12/19/reg-ufo/v-astrahanskoj-oblasti-priveli-v-poriadok-desiatuiu-chast-vseh-dorog.html>

### ТАСС; 2017.12.19; СТРОИТЕЛЬСТВО ВОСТОЧНОГО ОБХОДА НОВОСИБИРСКА ВСТАЛО ИЗ-ЗА ПРОБЛЕМ У ГЕНПОДРЯДЧИКА

Работы по строительству Восточного обхода Новосибирска полностью остановлены из-за проблем у компании-генподрядчика, вместе с тем прорабатываются варианты продолжения стройки, сообщил во вторник журналистам врио губернатора Новосибирской области Андрей Травников.

«Сложности возникли в связи с проблемами, которые появились у генерального подрядчика, это компания «Сибмост». Работы еще на отдельных объектах продолжались осенью, но, к сожалению, на сегодняшний день работы полностью остановлены. Компания вместе с Федеральным управлением автомобильных дорог (**Росавтодор**ом – прим. ТАСС) пытаются найти варианты привлечения субподрядчиков», – отметил Травников.

По его словам, в настоящее время стоит вопрос о подтверждении банковской гарантии. Если эти и другие сложные вопросы с финансированием получится решить, «Сибмост» продолжит работы на объекте; если компромисс не будет достигнут, подрядчик может быть сменен.

«Если до конца этого года вопросы решить не удастся, очевидно, что **Росавтодор** будет вынужден выйти на процедуру смены генерального подрядчика, и только после этого можно будет возобновить работы», – уточнил врио губернатора.

Восточный обход Новосибирска должен соединить Северный обход с федеральной трассой М-52 «Чуйский тракт». Дорога протяженностью 80 км призвана разгрузить южный и восточный въезды в Новосибирск. Строительство первого 20-километрового участка от трассы Новосибирск – Ленинск– Кузнецкий до автодороги Академгородок – Кольцово было начато в 2013 году. Сдача участка в эксплуатацию была назначена на 2016 год.

<http://tass.ru/sibir-news/4823736>

### РИА НОВОСТИ; 2017.12.17; ТВЕРСКАЯ ОБЛАСТЬ ВЫДЕЛИТ БОЛЕЕ 4 МЛРД РУБЛЕЙ НА ДОРОЖНЫЕ РАБОТЫ В 2018 ГОДУ

Тверская область направит более 4 миллиардов рублей на дорожные работы в 2018 году, сообщил на пресс-конференции губернатор региона Игорь Руденя.

«В 2018 году на дорожные работы в Тверской области планируется направить более 4 миллиардов рублей. Ожидается, что еще 1,5 миллиарда рублей удастся выделить на дороги за счет перевыполнения планов по акцизам и использования остатков 2017 года», – сказал Руденя.

По его словам, регион рассчитывает также на федеральную финансовую поддержку в этой сфере.

«Не планируем снижать объёмы работ, и в следующем году приведем в порядок 300 километров трасс. Особое внимание будем уделять качеству ремонта, который необходимо вести в соответствии с установленными технологиями. Кроме того, подрядчики должны обеспечивать гарантийное обслуживание дорог после завершения ремонта», – отметил губернатор.

Руденя сообщил, что приоритетными для ремонта, как и в 2017 году, будут автотрассы, ведущие к туристическим объектам Тверской области, участки с повышенной аварийностью, а также дороги, на необходимость ремонта которых указывали местные жители.

По данным пресс-службы правительства области, в 2017 году в Верхневолжье по инициативе губернатора началась масштабная кампания по приведению дорог в нормативное состояние. Разработаны региональные требования к качеству дорожных работ, применяемой технике и материалам, основанные на федеральных стандартах. Бюджет регионального дорожного фона превысил 8 миллиардов рублей. Основной объем работ проделан в Твери. Кроме того, в областном центре были отремонтированы магистральные улицы за счет средств бюджета города Москвы. Строительство, реконструкция и ремонт автомобильных дорог проводись и в муниципальных образованиях.

<https://ria.ru/economy/20171219/1511264045.html>

*Железнодорожный транспорт*

### КОММЕРСАНТ; НАТАЛЬЯ СКОРЛЫГИНА; 2017.12.20; ФАС НЕ МОЖЕТ СОЙТИ С РЕЛЬСОВ

Тариф ОАО РЖД снова подвергается правке

Несмотря на согласование тарифа ОАО РЖД на уровне премьера, ФАС намерена все же отказаться от надбавки в 2% к тарифу монополии на капремонт, заменив ее надбавкой к тарифу на порожний пробег вагонов. Также ФАС преждевременно поручила ОАО РЖД завести резервный парк вагонов (такую возможность Дмитрий Медведев поручил лишь рассмотреть в первом квартале) и заставить операторов раскрывать сделки с грузоотправителями. В **Минтрансе** считают, что предложения ФАС не могут быть поддержаны, а в отрасли замечают, что часть из них технически невыполнимы, часть – противоречат законодательству.

“Ъ” ознакомился с рядом документов о функционировании железнодорожного операторского рынка, выпущенных ФАС. 19 декабря служба опубликовала проект приказа, вместо индексации тарифа ОАО РЖД в 2% на капремонты поднимающего тариф на порожний пробег вагонов на 7,7%. Как пояснили “Ъ” в ФАС, это рассмотрит правление службы 21 декабря – в связи с ростом цен на предоставление вагонов и участившимся невывозом грузов.

Надбавка в 2% была введена на 2017 год и по итогам совещания у Дмитрия Медведева 5 декабря продлена на 2018 год, общая индексация тарифа ОАО РЖД – 5,4% (см. “Ъ” от 12 декабря). Но этим были недовольны бизнес-омбудсмен Борис Титов и глава «Русала» Владислав Соловьев, пожаловавшиеся Владимиру Путину и Дмитрию Медведеву (см. “Ъ” от 15 декабря); господин Титов отдельно критиковал сохранение надбавки.

Условием получения надбавки на порожний пробег становится исполнение ОАО РЖД ряда требований, которые уже закреплены в обязывающем документе – предписании ФАС монополии по делу об антимонопольном нарушении от 15 декабря (“Ъ” видел документ). От ОАО РЖД требуют отказаться от заключения агентских договоров с 1 февраля и существенно расширить функционал электронной торговой площадки (ЭТП) компании. До 1 апреля ОАО РЖД должно начать раскрывать информацию (кроме гостайны) в режиме реального времени о доступных порожних полувагонах с указанием операторов. Источник “Ъ” в отрасли сомневается в функциональности данных: дистанционно отличить порожний вагон, годный под заказ, почти невозможно, а расходов это потребует астрономических. Глава «Infoline-Аналитики» Михаил Бурмистров добавляет, что информация о порожних вагонах представляет ценность для зарубежных конкурентов, которые могут получить информацию об экспортных потоках российских грузоотправителей.

Также ФАС требует от ОАО РЖД к февралю обеспечить реализацию стимулов для операторов к предложению полувагонов на ЭТП «по сравнению с иными способами заявок», а к апрелю – запустить регистрацию сделок на полувагоны и согласованную с ФАС систему автоматизированного расчета ставок. Сейчас, рассказывает источник “Ъ” в отрасли, грузоотправитель на ЭТП размещает маршрут и сроки, получает анонимизированные предложения, выбирает контрагента, и автоматически оформляется заявка предельным сроком действия 45 дней. Длинные контракты, по которым большинство операторов работают с грузоотправителями, на ЭТП заключить технически невозможно. Спотовые клиенты получат приоритет в оформлении заявок и перед грузоотправителями с собственными вагонами, и перед кэптивными операторами, и перед теми, кого закон о госзакупках обязывает заключать контракты через аукцион. Рынок полувагонов клиентоориентирован, говорит другой собеседник “Ъ”, и в рамках ЭТП стандартизировать услугу невозможно. Закон не обязывает раскрывать коммерческую информацию контракта, говорит источник “Ъ” в отрасли, а наличие преференций, обеспечиваемых ОАО РЖД для пользователей ЭТП, противоречит принципу равнодоступности инфраструктуры.

Также ФАС требует от ОАО РЖД до 1 апреля разработать и согласовать с ней правила работы резервного парка для покрытия дефицита. В поручении премьера говорится о том, что до 15 апреля надо лишь проанализировать «возможность, сроки и параметры создания резервного парка». Но уже с 1 июля, следует из предписания ФАС и проекта приказа, ОАО РЖД следует вывозить все предъявленные к перевозке грузы, в том числе при помощи покупки резервного парка. «По подсчетам операторов, закупка 10 тыс. полувагонов равна 2% допиндексации тарифа»,– замечает один из источников “Ъ”.

В **Минтрансе** “Ъ” пояснили, что проект приказа ФАС не соответствует перечню поручений премьера и не может быть поддержан. Результат приказа – создание дискриминационных условий для операторов, работающих по прямым договорам с грузоотправителями, говорит источник, знакомый с позицией **Минтранса**. «Вмешательство ФАС ограничит конкуренцию на операторском рынке»,– считает один из собеседников “Ъ” в отрасли, а другой добавляет, что документ нарушает методологию самой ФАС и поручения премьера. Еще один источник “Ъ” отмечает, что из-за противоречий с нормативной базой в документах видна «легкая карательная неуклюжесть». «ФАС предлагает монополисту существенно изменить правила игры в рыночном сегменте»,– говорит еще один собеседник “Ъ”.

<https://www.kommersant.ru/doc/3502108>

На ту же тему:

<https://www.vedomosti.ru/business/articles/2017/12/19/745845-fas-vagonami>

### РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; ТАТЬЯНА ШАДРИНА; 2017.12.19; ГОЛОСУЮТ ЧЕМОДАНАМИ

Билеты в плацкарт на праздники уже в дефиците

Билеты в плацкартные вагоны на новогодние каникулы по ряду направлений уже невозможно купить. Интересно, что об этом забеспокоились не пассажиры, а владельцы сайтов по бронированию билетов. «РГ» разобралась в ситуации и выяснила, что можно практически по цене плацкарта купить билет на верхнюю полку в купе.

Спрос на железнодорожные перевозки перед праздниками всегда резко возрастает. Всего в новогодние каникулы планируется перевезти около четырех миллионов пассажиров, что на 5 процентов больше, чем годом ранее. И хотя в этом году дополнительных поездов назначено на 8,5 процента больше, чем в 2016 году, билетов в плацкартные вагоны все же всем желающим не хватило.

Пассажиры потянулись в поезда, потому что там можно перевезти тяжелый (до 36 кг) чемодан на одно место, а в самолете за это придется доплатить – минимальный вес багажа по возвратным билетам с осени этого года составляет лишь 10 кг, а по невозвратным билетам, которые конкурируют по цене с плацкартом, – бесплатны и вовсе 5 кг ручной клади.

Билеты в плацкарт активно раскупают на поезда отправлениями из Москвы на 29 и 30 декабря в Казань, Саратов, Самару, Саранск, Чебоксары, Архангельск, Ульяновск, а также в Кисловодск, Новороссийск, сообщили «РГ» в Федеральной пассажирской компании (ФПК).

Понимая, что плацкартные вагоны будут пользоваться большим спросом в период новогодних праздников, в ФПК решили снизить стоимость проезда в вагонах других типов за счет акций и скидок. Стоимость проезда в купейных вагонах, вагонах СВ и скоростных поездах в новогодние праздники в среднем на 15-20 процентов ниже, чем в прошлом году, уверяют в ФПК. Сейчас билет в купе поезда Москва – Казань отправлением 29 декабря можно купить от 1666 рублей с учетом сервисных сборов. Стоимость проезда в том же направлении 30 декабря в вагоне с местами для сидения – от 1000 рублей.

Пассажирский парк обновляются. В 2016 году ФПК приобрело 294 вагона, в этом – 425 вагонов, а на 2017 год была запланирована поставка 686 вагонов, из них 589 плацкартных.

Но недостаточно просто закупить вагоны, назначение дополнительных поездов происходит сверх установленных графиков и зависит от пропускной способности железных дорог, по которым кроме пассажирских составов дальнего следования также курсируют грузовые поезда и пригородные электрички. ФПК использовала все инфраструктурные ресурсы, назначив 610 дополнительных (сверх установленных графиком 2017/2018 годов) рейсов поездов.

Наибольшее количество поездов из Москвы в «пиковые» даты отправятся в направлении Санкт-Петербург, Казань, Чебоксары, Самара, Пенза, Саратов, Тамбов, Белгород, Воронеж и Тольятти. В новогодние праздники также будет увеличено количество поездов в сообщении с Финляндией – традиционно одной из самых популярных у туристов стран, а также в сообщении с Таллином.

<https://rg.ru/2017/12/19/pochemu-bilety-v-plackartnye-vagony-okazalis-v-deficite.html>

### РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА – ЭКОНОМИКА СЕВЕРО-ЗАПАДА; ВЕРА ЧЕРЕНЕВА; 2017.12.19; ШЛАГБАУМ – НЕ ПОМЕХА?

Октябрьская железная дорога принимает меры по сокращению числа аварий на переездах

С начала текущего года на переездах, расположенных на полигоне Октябрьской железной дороги, зафиксировано 24 дорожно-транспортных происшествия (ДТП). В прошлом году было 19 происшествий. Во всех случаях ДТП произошли по вине водителей, которые выезжали на переезды перед движущимися поездами и не успевали завершить маневр. Подобных аварий было бы и больше, если бы не профессиональные и оперативные действия работников железнодорожного транспорта и современные технические средства, которыми оборудуются переезды, предотвращающие столкновение железнодорожного подвижного состава и автомобилей.

Можно ли свести ДТП на переездах к нулю, обсуждалось на круглом столе, который прошел в Северо-Западном филиале «РГ». В нем приняли участие: Максим Рябович, заместитель начальника Октябрьской железной дороги – главный ревизор по безопасности движения поездов, Олег Колесов, Северо-Западный транспортный прокурор, Юлия Головина, официальный представитель комитета по развитию транспортной инфраструктуры, Алексей Куимов, глава администрации Курортного района Санкт-Петербурга, Валерий Солдунов, председатель Всероссийского общества автомобилистов, Григорий Кудрявцев, ответственный секретарь МотоСовета Санкт-Петербурга.

На каких переездах нарушений больше всего?

Максим Рябович: Чаще всего нарушения допускаются на переездах, не обслуживаемых дежурным работником, но оборудованных переездной сигнализацией. При этом даже наличие дежурного по переезду – это не панацея. Имеют место случаи, когда водители, при наличии закрытого шлагбаума, соответствующего запрещающего показания переездной сигнализации, выезжали на железнодорожный переезд, пытались объехать заграждение, обогнать стоящие впереди машины, тем самым провоцировали столкновение.

У Петербурга есть своя специфика. В городских условиях чаще всего нарушение правил проезда железнодорожного переезда происходит на участках с интенсивным движением автотранспорта. Например, Хасанский железнодорожный переезд в Невском районе и железнодорожный переезд у станции метро «Удельная». Кроме того, большое количество нарушений допускается на переездах, пересекающих несколько железнодорожных путей, для преодоления которых водителю требуется определенное время.

Валерий Солдунов: Водители неадекватно оценивают опасность. Здесь четко работает принцип: «Авось проскочу, ехать всего каких-то 10 метров». Не учитывается тот факт, что поезд приближается очень быстро и что автомобиль может заглохнуть на рельсах. Сами переезды закрываются на достаточно продолжительное время. Как можно оценить пропускную способность магистралей, на пути которых есть такие объекты?

Юлия Говина: Большинство железнодорожных переездов, расположенных в створе магистральных улиц, является «узкими местами» транспортной системы.

Олег Колесов: Например, при проверке переезда «Песочный» установлено, что автомобильная дорога пересекает соединяющие парк станции «Автово» с 4-м районом Морского порта. На этом участке в ряде случаев (при движении маневренного состава) переезд закрывается на длительное время, что ограничивает возможность постоянной го– товности спасательной службы к чрезвычайным ситуациям.

Григорий Кудрявцев: Это на самом деле очень серьезная проблема. В Петербурге есть переезды, которые закрываются на полчаса-час. А светофор загорается не перед самым прибытием поезда, а за несколько минут. Это расхолаживает водителей, которые уверены, что успеют проехать до приближения состава.

Валерий Солдунов: Проблема еще и в том, что водители, подъезжая к работающему переезду, не знают, сколько времени осталось до его закрытия. Не так давно Всероссийское общество автомобилистов выступило с инициативой устанавливать на переездах таймеры с обратным отсчетом. Эта инициатива обсуждалась с ОАО «РЖД» и **минтрансом**. Сейчас проходит процесс ее согласования. В пилотном режиме такой таймер устанавливался на одном из переездов в Ленинградской области.

В основу технологии положены данные со специальных датчиков, установленных на определенном расстоянии от переездов. Они фиксируют появление поезда и передают сигнал о том, что поезд следует с определенной скоростью, и указывают, через какое время он окажется у переезда. Соответственно, водители видят на таймере реальное время и рассчитывают, как им поступить: проехать или подождать.

Существуют ли технологии, которые не давали бы машине выехать на закрытый переезд?

Максим Рябович: На железнодорожных линиях широко применяются устройства, исключающие въезд на закрываемые железнодорожные переезды. Например, на участках скоростных линий Санкт-Петербург – Москва, Санкт-Петербург – Бусловская используются специальные, так называемые противотаранные устройства, представляющие из себя мощные шлагбаумы, которые полностью перекрывают проезжую часть и способны выдержать удар груженного автомобиля «КамАЗ», следующего со скоростью 40 км/ч. Их просто нельзя не заметить. На железнодорожных переездах, оборудованных такими устройствами, осуществляется дежурство работника. Следует отметить, что водители и такие конструкции таранят. Был случай, когда водитель не справился с управлением грузовой «Газелью», на скорости 40 км/ч въехал в это устройство. Столкновение с поездом удалось предотвратить, люди не пострадали, но сам автомобиль после такого удара восстановлению, конечно, не подлежит.

Кроме того, на железнодорожных переездах с интенсивным движением автотранспорта, например расположенных в черте населенных пунктов, используются шлагбаумы и так называемые «устройства заграждения переезда» – это щиты, которые поднимаются при запрещающем сигнале переездной сигнализации и препятствуют выезду автомобиля непосредственно на железнодорожный переезд.

Что заставляет людей таранить щиты, врезаться в ограждения?

Максим Рябович: Очень часто приходится сталкиваться с тем, что водитель – виновник ДТП – находится в состоянии алкогольного или наркотического опьянения. Например, на железнодорожный переезд, расположенный в Волховстроевском районе Ленинградской области, оборудованный переездной сигнализацией, выехал автомобиль. Причем, водитель не пытался проскочить перед поездом, состав уже шел, то есть автомобиль влетел в него. Это свидетельствует о том, что человек, находившийся за рулем, в принципе был не способен управлять автомобилем, но все равно сел и поехал.

Многие помнят трагедию, которая произошла два года назад в Выборгском районе Ленинградской области, когда на 139-м километре линии Приморск – Советский на железнодорожном переезде дизель-поезд столкнулся с рейсовым автобусом. В результате на месте происшествия погибли машинист и три пассажира автобуса. Тяжелые травмы получили 13 человек. В ходе расследования данной аварии выяснилось, что водитель рейсового автобуса в момент ДТП находился в состоянии наркотического опьянения, впоследствии он был осужден на шесть лет лишении свободы.

Так что же делать с лихачами, теми, кто садится за руль нетрезвыми?

Максим Рябович: Повышать штрафы за нарушения правил проследования железнодорожных переездов. Сейчас компанией ОАО «РЖД» на уровне **минтранса** Российской Федерации инициирован пересмотр документов нормативно-правового характера в области железнодорожного транспорта, в части повышения ответственности водителей транспортных средств за нарушение правил пересечения железнодорожных переездов. В настоящее время степень ответственности за подобное правонарушение несоизмерима с возможными последствиями. Предлагается повысить размер штрафа до 30 тысяч рублей, также лишать водителей прав управления транспортным средством на максимально возможный срок.

Что сейчас делается, чтобы предотвратить ДТП?

Максим Рябович: Проводится профилактическая, разъяснительная работа с водителями транспортных средств, в том числе и в автотранспортных организациях. Естественно, в обязательном порядке железнодорожники следят и за исправным техническим состоянием железнодорожных переездов.

Культура вождения оставляет желать лучшего. Водителей транспортных средств становится больше, количество машин на транспортных магистралях растет. Чаще всего нарушают правила дорожного движения и попадают в ДТП водители возрастом от 25 до 39 лет, с небольшим стажем вождения. Возможно, дисциплинированных водителей и правда становится больше, но одновременно увеличивается и количество тех, кто игнорирует правила и подвергает опасности себя и окружающих, поэтому необходимо усиливать меры безопасности на железнодорожных переездах и постоянно вести профилактическую работу. Чем больше водителей поймут, что сэкономленное время не идет ни в какое сравнение с возможными последствиями от ДТП, тем больше трагедий удастся предотвратить.

Олег Колесов: Работниками железной дороги в установленном порядке дважды в год проводятся проверки всех железнодорожных переездов, в ходе которых исследуются вопросы состояния проезжей части, переездной сигнализации, электрического освещения, наличия дорожных знаков, направляющих столбиков, пешеходных дорожек, шлагбаумов и других составных частей инфраструктуры железно– дорожных переездов. Проверки железнодорожных переездов проводятся также органами прокуратуры. Так, в текущем году Санкт-Петербургской транспортной прокуратурой проведены проверки исполнения действующего законодательства на железнодорожных переездах общего пользования ОАО «Балтийский судомеханический завод», участка дороги на перекрестке улиц Косая линия и Детская и других.

Можно ли вообще исключить аварии на переездах?

Максим Рябович: Самый надежный и действенный способ снижения аварийности на железнодорожных переездах – это их закрытие, с перенаправлением автомобильных потоков на путепроводы. В текущем году на полигоне Октябрьской железной дороги было закрыто 36 железнодорожных переездов из более чем 1400. Но закрыть все переезды в один момент невозможно, ведь строительство путепроводов – это колоссальные финансовые вложения и траты. Строительство подобных объектов финансируется из федерального бюджета, при этом часть расходов по строительству путепроводов компания ОАО «РЖД» берет на себя. С властями субъектов подписаны соответствующие соглашения о закрытии в ближайшее время еще четырех переездов, один из которых расположен в границах Петербурга, один в Тверской области и два в Ленинградской области.

В октябре был закрыт железнодорожный переезд в Комарово. Многие жители поселка переживали, что если весь автомобильный поток будет перенаправлен на развязки, к ним дольше будет ехать «скорая». Оправдались ли их опасения? Испытывают ли люди неудобства от закрытия переезда?

Алексей Куимов: Следует отметить, что, согласно проведенному хронометражу, железнодорожный переезд до строительства развязки был закрыт в среднем на 9 с половиной часов ежесуточно по причине пропуска проходящих поездов, включая скоростные «Аллегро» и «Ласточка». Постоянное закрытие переезда, а это 16 раз в сутки, не обеспечивало доступ автотранспорта, в том числе и проезд машины «скорой помощи», в северную часть поселка Комарово. И только строительство путепровода позволило обеспечить беспрепятственный проезд транспортных средств в любое время суток. Важно подчеркнуть, что с момента закрытия железнодорожного переезда обращений по поводу случаев задержки прибытия бригад «скорой помощи» и других экстренных служб в администрацию района не поступало. В Петербурге уже несколько лет обсуждается вопрос строительства путепровода, который должен перенаправить автомобильные потоки с железнодорожного переезда в створе улицы Туристской. Но строительство так и не началось. Почему?

Юлия Головина: К сожалению, возможности бюджета не позволяют реализовать все проекты планируемой транспортной инфраструктуры. Кроме того, с учетом технологии продолжения Невско-Василеостровской линии в Приморский район, начать строительство путепровода в створе Туристской возможно только после открытия станции метро «Яхтенная», то есть не ранее 2023 года.

<https://rg.ru/2017/12/19/reg-szfo/kak-umenshit-chislo-avarij-na-pereezdah.html>

### РИА НОВОСТИ; 2017.12.19; «ФЕДЕРАЛЬНАЯ ПАССАЖИРСКАЯ КОМПАНИЯ» РАССКАЗАЛА О ТАРИФАХ В 2018 ГОДУ

«Федеральная пассажирская компания» (ФПК, «дочка» РЖД) в 2018 году не будет индексировать базовые тарифы в СВ, купе и люксе поездов дальнего следования, сообщили РИА Новости в компании.

Перевозки пассажиров в поездах в дальнем следовании осуществляет ФПК. Тариф для нее в регулируемом сегменте (плацкарт и общие вагоны) определяет ФАС. Выпадающие доходы ФПК от госрегулирования тарифов компенсируются субсидиями из госбюджета. Тарифы в нерегулируемом сегменте (СВ, купе и люкс) устанавливает ФПК.

«Главной целью «Федеральной пассажирской компании» является обеспечение доступности перевозок. Так, в 2018 году АО «ФПК» не будет повышать базовые ставки тарифов на проезд в дерегулируемом сегменте – вагонах типа купе, СВ и люкс. В отличие от плацкартных вагонов и вагонов общего типа, тарифы на которые регулируются государством, стоимость проезда в данном сегменте устанавливается перевозчиком самостоятельно», – сообщили в ФПК во вторник.

Собеседник агентства напомнил, что в поездах ФПК действует система динамического ценообразования стоимости проезда, которая используется при назначении цен на проезд в вагонах купе, СВ и люкс. Она, поясняют в компании, дает возможность тем пассажирам, которые ранее путешествовали исключительно в плацкарте, выбирать для себя более комфортные условия проезда при минимальной разнице в цене.

«Например, в первые дни продаж билетов цена верхней полки купейного вагона часто равна цене проезда в плацкартных вагонах. Также для обеспечения доступной стоимости проезда в 2018 году «Федеральная пассажирская компания» планирует применять различные маркетинговые акции во всех сегментах перевозок», – сообщили в ФПК.

ФПК с 1 января 2017 года проиндексировала базовые тарифы на проезд в купе, СВ и люксе на 5% только в поездах, не входящих в систему динамического ценообразования. Под управлением системы тогда находилось около 75% ФПК, в 2017 году этот показатель планировалось увеличить до 95%.

С января 2016 года тарифы на перевозки купе, СВ и люкс были проиндексированы на 5% к уровню 2015 года.

Тариф на проезд в плацкарте и общих вагонах в 2018 году индексироваться не будет. Такое решение было принято в ноябре текущего года на уровне правительства после горячей дискуссии, которая развернулась между ФАС, ведомствами и ФПК.

ФАС предложила в 2018 году снизить на 10% тарифы в плацкарте и общих вагонах. Однако **Минтранс** и МЭР выступили против. ФПК ожидала индексации тарифа на 3,9%.

РЖД на некоторое время даже приостанавливали продажи билетов в плацкарт и общие вагоны на 2018 год. Однако в итоге власти утвердили «нулевую» индексацию тарифа.

<https://ria.ru/society/20171219/1511278043.html>

### ИНТЕРФАКС; 2017.12.19; ЗАЯВКИ НОВОСИБИРСКОЙ ОБЛАСТИ НА ВАГОНЫ ДЛЯ ВЫВОЗА ЗЕРНА ВЫПОЛНЕНЫ НА 88% – ВРИО ГУБЕРНАТОРА

Заявки Новосибирской области на вагоны для вывоза зерна из региона выполнены на 88%, тогда как во итогам октября составляли всего около 60%, заявил врио губернатора Новосибирской области Андрей Травников журналистам во вторник.

«Но на 100% обеспечение не вышли. К сожалению, грузовые операторы – владельцы вагонов – они не являются элементом госвласти, это частные компании, им выгодно в первую очередь организовывать оборот вагонов там, где плечо более короткое, это, соответственно, в европейской части России, и для Сибири нам буквально с боем приходится выбивать вагоны», – сказал А.Травников, отметив, что причина данной ситуации – в подходе грузовых операторов к предоставлению вагонов.

По его мнению, региону нужно развивать транспортировку зерна в контейнерах.

«Контейнер никогда не возвращается пустой, поэтому стоимость его дешевле», – отметил А.Травников.

Как сообщал на прошлой неделе «Интерфаксу» врио министра сельского хозяйства области Василий Пронькин, ситуация с обеспечением Новосибирской области вагонами для вывоза зерна постепенно «выправляется», хотя «железнодорожный коллапс разруливается сложно». «Если на начало месяца мы грузили по 9-11 вагонов в день, то сейчас грузим до 15», – говорил он.

В.Пронькин также сообщал, что ОАО «РЖД», по данным на прошлый четверг, одобрило заявки областных предприятий на 840 вагонов для вывоза зерна в декабре.

Ситуация с обеспечением ряда сибирских регионов вагонами для вывоза зерна была сложной настолько, что Минсельхоз был вынужден в ноябре провести в Новосибирской области выездное заседание оперативного штаба под председательством первого замминистра Джамбулата Хатуова. Вопрос с обеспечением региона вагонами был поставлен на контроль – в том числе федерального Минсельхоза.

### ТАСС; 2017.12.19; В ПЕРМСКОМ РЕГИОНЕ СВЕРДЛОВСКОЙ ЖЕЛДОРОГИ В 2017 ГОДУ ОБНОВЛЕНО СВЫШЕ 124 КМ ПУТИ

В Пермском регионе Свердловской железной дороги (СвЖД, филиал ОАО «РЖД») в 2017 году обновлено 124,3 км пути, следует из сообщения магистрали.

«В 2017 году всеми видами ремонта (капитальный ремонт и модернизация) обновлено 124,3 км пути (на 12,2 км больше, чем в 2016 году), заменено 68 стрелочных переводов», – говорится в сообщении.

Также по программе модернизации уложено 56,7 км бесстыкового пути (на 7,5 км больше, чем в 2016 году). Таким образом, протяженность бесстыкового пути в Прикамье составляет 1383,2 км (67% главных путей).

<http://tass.ru/transport/4824432>

### РИА НОВОСТИ; 2017.12.19; КИТАЙ ОБСУЖДАЕТ ПРОЕКТ ВЫСОКОСКОРОСТНОЙ ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГИ ХАРБИН-ВЛАДИВОСТОК

Китайские инвесторы обсуждают проект строительства высокоскоростной железной дороги Харбин-Владивосток с суммой инвестиций в 20 миллиардов долларов, сообщил полпред президента РФ в ДФО Юрий Трутнев.

Трутнев в рамках Дня китайского инвестора рассказал журналистам о возможных проектах КНР на Дальнем Востоке, которые обсуждаются в настоящее время.

«Все проекты живые, непреодолимых трудностей не видим. Проекты разные… Марикультура, переработка дерева, крупные логистические проекты. Последнее, что мы обсуждали, – строительство высокоскоростной железной дороги Харбин-Владивосток. Стоимость получается большая – около 20 миллиардов долларов, проект большой, но очень интересный», – сказал Трутнев.

Ранее в ноябре сообщалось, что министр РФ по развитию Дальнего Востока Александр Галушка обсудил в Пекине строительство высокоскоростной железной дороги Харбин-Владивосток с генеральным директором China Railway Dongfang Group Цай Цзэминем. Компания China Railway Dongfang Group представляет интересы корпорации China Railway Group Limited, которая является одними из самых крупных строительных подрядчиков Китая и входит в 500 крупнейших предприятий мира, находясь на 55-й позиции рейтинга Fortune Global.

<https://ria.ru/economy/20171219/1511229187.html>

*Морской транспорт*

### РБК; 2017.12.20; НИНА БЛЕЙМАН; ПОРТ ПРЕВРАЩАЕТСЯ В ХАБ

Развитие инфраструктуры морских портов и превращение их в современные логистические хабы позволит обеспечить включение страны в формирующиеся глобальные транспортные сети.

В России, располагающей самой протяженной в мире береговой линией морского побережья, насчитывается 67 портов в пяти морских бассейнах – Балтийском (семь портов), Дальневосточном (22), Арктическом (18), Азовско-Черноморском (17) и Каспийском (три), – объединяющих 12 морей трех океанов и внутреннее Каспийское море. Порты вносят важный вклад в обеспечение транспортной независимости и обороноспособности страны, осуществление внешней торговли и развитие транзитного потенциала, отмечается в Стратегии развития морской портовой инфраструктуры России до 2030 года.

Планы и прогнозы

Документ, разработанный ФГУП «**Росморпорт**» и одобренный Морской коллегией при правительстве РФ в 2012 году, определил основные векторы развития портовых мощностей. Речь идет об ускоренном развитии терминалов первостепенной значимости (контейнерных и угольных), развитии портов-хабов в основных морских бассейнах страны, повышении конкурентоспособности отечественных морских портов и устранении диспропорций в развитии подъездных железнодорожных и автомобильных путей к морским портам. Согласно стратегии суммарный объем перевалки грузов в российских морских портах в 2011–2030 годах должен вырасти при различных сценариях в 1,8–2,4 раза и достигнуть 985,1–1286,8 млн т. При этом к 2030 году в портах будут введены в эксплуатацию перегрузочные комплексы общей мощностью 610,2–868,8 млн т в год. Таким образом, с учетом действующих комплексов суммарная мощность российских портов достигнет 1400,7–1659,3 млн т в год; ставится задача повышения коэффициента их использования до уровня 75–80%. Рост перевалки грузов ожидается в прогнозируемом периоде по всем бассейнам. Быстрее всего будет расти перевалка сжиженного газа (в 4,7 раза) и контейнерных грузов (в 3,4 раза), перевалка зерна возрастет почти вдвое из-за укрепления лидерства РФ на мировом зерновом рынке.

Заложенное в стратегии развитие портовых мощностей и припортовой инфраструктуры должно обеспечить рост транзитного потенциала России, особенно в направлении стран Азиатско-Тихоокеанского региона, и сокращение доли сопредельных государств в общем объеме перевалки внешнеторговых грузов.

Причал для капитала

Учитывая масштабы заложенного стратегией ввода новых мощностей, реализация проектов силами только государства невозможна – а значит, оно вынуждено искать частных партнеров. Среди включенных в программу проектов встречаются как такие, что реализуются на собственные средства компаний, так и те, что финансируются по схеме государственно-частного партнерства (ГЧП). При этом в качестве концедента выступает **Росморречфлот**, а ФГУП «**Росморпорт**», учрежденное в 2002 году **Минтрансом** и Минимущества России для реализации целевых портовых программ, является одним из участников концессии. Сейчас «**Росморпорт**» занимается реконструкцией существующих и строительством новых инфраструктурных объектов в портах Ейск, Новороссийск, Туапсе, Кавказ, Архангельск, Астрахань, Восточный, Большой порт Санкт-Петербург, Высоцк, Приморск и Усть-Луга. «Если говорить о государственно-частном партнерстве, то на протяжении более десяти лет «**Росморпорт**» практикует схему договора подряда с рассрочкой платежа. Эта технология позволяет стимулировать инвестора создавать не только объекты федеральной собственности, но и его собственные объекты», – заявил глава предприятия Андрей Лаврищев в ходе «Транспортной недели-2017». По его словам, по схеме ГЧП были реализованы десять проектов, увеличивших общую мощность терминалов на 40 млн т. «В проработке находится еще несколько проектов общей суммой 17 млрд руб., и они в сумме позволят увеличить мощности терминалов на 70 млн т», – пояснил Андрей Лаврищев. Среди рассматриваемых проектов – строительство экологического комплекса в порту Мурманск (2019 год, 1,21 млрд руб.), угольного терминала «Чайка» в порту Диксон (2020 год, 5 млрд руб.), обеспечение паромного сообщения Ванино – Холмск (2020 год, 3,76 млрд руб.), реконструкция подходного канала и молов в порту Темрюк (2021 год, 1,08 млрд руб.), развитие морского порта Зарубино (2025 год, 6,62 млрд руб.) и др. В порту Тамань компания «Тольяттиазот» на свои средства ведет строительство терминала по перевалке аммиака и карбамида – общий объем финансирования превышает $300 млн.

Еще одна возможная схема финансирования – так называемая инфраструктурная ипотека, при которой затраты частных инвесторов постепенно возмещаются пользователями соответствующих проектов, а государство выступает в качестве гаранта. Эту инициативу президент Владимир Путин озвучил в ходе последнего Петербургского экономического форума. Соответствующий механизм поручено проработать правительству.

Портозамещение

Большинство ныне действующих портов было построено в советское время, они встроены в единую инфраструктурную систему страны. После распада СССР в начале 1990-х годов РФ вынуждена была переваливать более половины внешнеторговых грузов в портах Украины и прибалтийских стран, поскольку специализация собственных портов не соответствовала структуре грузопотоков, а их мощности не хватало. Подобная ситуация создавала угрозу транспортной безопасности и независимости страны. В результате к 2001 году долю портов сопредельных стран в общем объеме перевалки российских внешнеторговых грузов удалось сократить до 26,7%, к 2009 году – до 18%, к 2015 году – до 8,4%, а к 2030 году этот показатель не должен превышать 5%. По факту эти цели уже практически достигнуты – на фоне санкций и геополитического кризиса на Украине в 2016 году объем перевалки российских внешнеторговых грузов через порты Балтии и Украины снизился на четверть, до 47,2 млн т, или 6,1% общего объема. Этому способствовала и инициатива правительства полностью перевести экспорт стратегических грузов, прежде всего нефти и нефтепродуктов, в отечественные порты.

Однако, несмотря на громкие заявления российских чиновников (российский посол в Вильнюсе Александр Удальцов не исключал, что РФ может полностью отказаться от транзита грузов через прибалтийские порты благодаря развитию собственных), значительная часть импортеров отдает предпочтение прибалтийским маршрутам, поскольку там широко развита так называемая логистика добавленной стоимости. Речь идет о дополнительных операциях с грузом – перекомплектация партий, изменение транспортных документов, дешевое хранение или наклейка акцизных марок.

От конфликта к сотрудничеству

Еще одним наследием советской эпохи стало расположение портов в границах крупных населенных пунктов. Это значительно ограничивает возможности реконструкции и расширения пропускной способности подъездных железнодорожных и автомобильных путей и создания логистических центров. Несмотря на имеющийся дефицит железнодорожных мощностей (в 2015 году он оценивался в 42 млн т), который со временем будет только расти (до 116 млн т к 2020 году), ОАО «РЖД» по различным причинам не имеет необходимых средств для развития железнодорожной инфраструктуры в требуемых объемах.

Кроме того, наблюдается конфликт интересов между представителями морского и железнодорожного транспорта, которым доставляется 46% грузов в порты. При несогласованности действий могут возникать заторы в доставке грузов в порты, когда их потоки не успевают пройти через «бутылочное горлышко» железнодорожной ветки, сроки доставки срываются, а портовые мощности оказываются недозагруженными, либо, напротив, вагоны и целые составы могут долгопростаивать в портах, ожидая своей очереди на разгрузку.

1 ноября нынешнего года вступили в силу поправки к закону о морских портах, которые позволят наладить более эффективное взаимодействие между портовыми операторами и железнодорожным перевозчиком. Отныне оно будет регламентироваться специальным договором, типовую форму которого в ближайшее время должен разработать **Минтранс**. «Задача поправок – создать единую систему планирования, когда будут сформированы вопросы ответственности сторон», – заявил исполнительный директор Ассоциации морских торговых портов РФ Серик Жусупов.

Задачи на логистику

По словам директора по направлению «Аналитика и логистика» компании «Морстройтехнология» Александра Головизнина, сейчас речь идет уже не о конкуренции отдельных портов, а целых маршрутов и логистических цепочек, поэтому важным преимуществом портовых комплексов становится устойчивая связь с зоной обслуживания. Это предусматривает не только построение логистики, ориентированной на порт, но и создание в той же припортовой зоне производственных мощностей и индустриальных парков.

Более того, речь должна идти уже о пространственном развитии экономики с учетом национальных и международных стратегических аспектов, отмечает начальник отдела развития транспорта АО «ДНИИМФ» Михаил Холоша. Особенно актуальным этот вопрос является для дальневосточных портов в свете программы «Один пояс, один путь», реализуемой Китаем. КНР, как и другие промышленно развитые страны Северо-Восточной Азии, заинтересована в создании интегрированной «бесшовной» транспортно-логистической сети, повышающей инвестиционную привлекательность региона в целом.

<http://www.rbcplus.ru/news/5a3846f17a8aa90ea2a06901>

### РБК; 2017.12.20; НИНА БЛЕЙМАН; ГОСПОДДЕРЖКА ПОДНИМАЕТ КРАНЫ

Развитие портов невозможно без модернизации оборудования для перевалки грузов. Государство начало поддерживать отечественное тяжелое машиностроение, но пока операторы закупают в основном зарубежную технику.

Морской порт – сложнейший технический комплекс. Например, в состав портовых терминалов для перевалки насыпных грузов, таких как минеральные удобрения, входят морской грузовой фронт (причалы и береговая механизация для погрузки судов), железнодорожный грузовой фронт (станция разгрузки вагонов и выставочные железнодорожные пути), механизированные крытые склады и транспортная система (конвейерная галерея, пересыпные и приводные станции). Для перевалки жидкостей используются резервуары, куда поступают грузы, прибывшие в порт в автомобильных и железнодорожных цистернах или по трубопроводам, выгрузка на суда производится при помощи стендеров и наливных эстакад. Для погрузки, разгрузки и штабелирования контейнеров используются ричстакеры, автопогрузчики и козловые краны.

Значительная часть оборудования в российских портах устарела, отмечается в Стратегии развития морской портовой инфраструктуры России до 2030 года. В частности, согласно официальной статистике, из 6–7 тыс. портальных кранов 90% исчерпали свой ресурс. Поэтому приоритетом развития отрасли должно стать широкое внедрение передовых технологий и специализированного оборудования.

Оптимизация хранения

Как отмечается в стратегии, транспортная система страны значительно отстает от передовых стран в области перевозки грузов укрупненными единицами по схеме «от двери до двери». «Производственная мощность контейнерных терминалов в российских морских портах составляет лишь 30% от суммарной мощности перегрузочных комплексов для генеральных, как правило, подлежащих контейнеризации грузов. Отсюда следует необходимость активного внедрения передовых технологий перевозки и перевалки в портах грузов укрупненными местами», – говорится в документе.

Одной из таких технологий является перевалка насыпных грузов из вагонов в суда с накоплением судовых партий в специализированных контейнерах, использующихся как элементы мобильного склада. Такая схема уже реализована, например, в «Смарт балк терминале» в порту Усть-Луга для перевалки минеральных удобрений. В порту Бронка весной этого года начались испытания специального контейнера для сыпучих грузов, который позволит перевозить их по железной дороге, накапливать в порту и переваливать на суда без постройки специализированного терминала и дополнительных инвестиций в инфраструктуру порта и крановое оборудование.

Еще одним средством оптимизации хранения насыпных грузов в портах является их упаковка в полиэтиленовые контейнеры – «биг-беги». Установка упаковочной линии непосредственно в порту позволяет заметно увеличить оборачиваемость вагонов. Такую технологию использует, например, «Восточно-уральский терминал» для перевалки удобрений.

Экологичность

Еще одна задача современного портового оборудования – снизить нагрузку на окружающую среду. В случае нефтепродуктов или жидких удобрений основная задача – исключить утечки, при обработке же навальных грузов – минимизировать пылеобразование. Например, для угольных терминалов примером наилучшей доступной технологии будет закрытая перевалка с использованием высокотехнологичного оборудования: вагоноопрокидывателей, вагоноразмораживателей, ветрозащиты для вагонов, трансбордеров – и дополнительные меры защиты аспирационных систем, систем «сухого тумана», водного орошения, ветрозащиты, очистки технических вод, снегогенераторов и тепловизоров. Такие комплексные системы внедрены лишь в двух терминалах: «Ростерминалуголь» и «Восточный порт», однако, по словам замглавы **Минтранса**, руководителя **Федерального агентства морского и речного транспорта** Виктора **Олерск**ого, современное развитие технологий угольной перевалки должно стать обязательной составляющей портовой отрасли РФ.

Безлюдный порт

Автоматизация портового оборудования и внедрение автономной робототехники позволяют минимизировать участие людей во вредных производственных процессах. Благодаря специальным датчикам и устройствам на современных причальных кранах они могут автоматически перегружать контейнеры на самоходные тележки и погрузчики, которые отвезут их к месту складирования. Среди российских стивидорных компаний лидером во внедрении цифровых и автоматизированных технологий является АО «Ростерминалуголь», расположенный в порту Усть-Луга, – автоматизация процессов в терминале, по утверждению компании, превышает 98%.

Импортозамещение

Среди задач, сформулированных в стратегии, не только обновление подъемно-транспортного оборудования, но и повышение доли оборудования российского производства. Ежегодно страна закупает для портов около 20 кранов, однако в большинстве случаев – зарубежного производства.

По данным Минпромторга, в 2014 году рынок портальных, судовых и офшорных кранов на 90–100% составляла техника импортного производства – эта традиция была заложена еще во времена СССР, когда большинство портальных кранов завозилось из-за рубежа – из Франции, Италии, ГДР и Венгрии. Введение антироссийских санкций и девальвация рубля сыграли на руку российским производителям крановой техники. Кроме того, в 2015 году Минпромторг одобрил план импортозамещения в отрасли тяжелого машиностроения, предполагающий, в частности, что к 2020 году доля отечественных портальных кранов должна быть увеличена до 47%. Отечественные предприятия, включенные в программу, смогут получать целевые займы до 700 млн руб. на срок до семи лет по льготной ставке 5% годовых для модернизации производства и разработки конкурентоспособного продукта.

Крупнейшим мировым производителем портового оборудования является китайская корпорация ZPMC. На долю компании, являющейся «дочкой» Китайской компании коммуникаций и строительства (China Communications Construction Co, Ltd – 110-е место в списке Fortune-500), приходится 82% глобального рынка портовых и судостроительных кранов, которые она поставляет более чем в 80 стран. В российских портах также встречается оборудование европейских производителей: шведской Mantsinen (Морской порт Санкт-Петербург, Туапсинский морской торговый порт), немецкой Liebherr (Туапсинский морской торговый порт), датской FLSmidth (порт Тамань), голландской Suxxesion B.V. (порт Усть-Луга) и других. Основные игроки на российском рынке портальных кранов – ЗАО «СММ», «Балткран» и «Технорос».

Импортозамещение касается не только подъемного оборудования, но и других технических инноваций. Например, в угольных портах ООО «Управляющая портовая компания» импортное оборудование сочетается с импортозамещающими российскими технологиями и собственными разработками. Внедренная в «Восточном порту» технология магнитной очистки угля от металлических включений была создана сотрудниками отдела технологий службы главного инженера порта. В «Ростерминалугле», в свою очередь, установили три магнитных сепаратора, произведенных в Смоленске. «По техническим характеристикам эти сепараторы схожи с сепараторами, которые мы ранее закупали в Великобритании, но по цене российская продукция значительно дешевле, что делает ее конкурентной», – пояснил первый заместитель управляющего директора компании Антон Пятков.

<http://www.rbcplus.ru/news/5a3841057a8aa978a7dec048>

### ТАСС; 2017.12.19; БОЛЬШОЙ ПОРТ ПЕТЕРБУРГ В ЯНВАРЕ-НОЯБРЕ ВОЗГЛАВИЛ РЕЙТИНГ ПОРТОВ ПО ПЕРЕВАЛКЕ СУХИХ ГРУЗОВ

Морские порты РФ перевалили по итогам января-ноября 2017 года 339,32 млн тонн сухих грузов, что на 10,6% больше, чем за аналогичный период прошлого года. Всего за 11 месяцев грузооборот портов составил 716,75 млн тонн (+9%).

На основании данных Ассоциации морских торговых портов ТАСС составил рейтинг портов и стивидорных компаний России по перевалке сухих грузов.

По итогам января-ноября 2017 года лидирующую позицию среди портов занимает Большой порт Санкт-Петербург с показателем 41,92 млн тонн (+10,1%). Среди стивидорных компаний первое место заняло ПАО «НМТП» с оборотом 26,61 млн тонн (+14,7%).

Порт Усть-Луга, нарастив перевалку сухих грузов на 27,1%, до 35,69 млн тонн, поднялся с 4-й позиции рейтинга по итогам января-ноября 2016 года на 3-ю, опередив порт Восточный с оборотом 33,55 млн тонн (+2,4%). Порт Кавказ поднялся с 7-й на 6-ю позицию, перевалив 21,07 млн тонн (+9,5%). Порт Ростов-на-Дону в отчетном периоде вошел в топ-10, нарастив перевалку сухих грузов на 15,4%, до 9,86 млн тонн.

Стивидорная компания «Ростерминалуголь» (порт Усть– Луга) поднялась на 2-ю позицию с 4-ой, увеличив перевалку сухих грузов на 38,8%, до 22,75 млн тонн. ЗАО «Контейнерный терминал Санкт-Петербург» по итогам января-ноября 2016 года находилось на 11-й позиции рейтинга. В отчетном периоде, нарастив перевалку сухих грузов на 26,6%, до 8,19 млн тонн, компания поднялась на 7-ю позицию. АО «Балтийский Балкерный терминал» (порт Санкт-Петербург) поднялось с 13-й позиции по итогам января-ноября 2016 года на 8 с оборотом 7,14 млн тонн (+23,7%). ООО «Морская дирекция» (порт Кавказ) – с 12-й на 10-ю – 6,67 млн тонн (+3,7%).

ОАО «Восточный порт» (порт Восточный) опустилось со 2-й позиции на 3-ю, перевалив 21,15 млн тонн (-2,1%), ЗАО «Дальтрансуголь» (порт Ванино) – с 3-й на 4-ю – 17,42 млн тонн (-2,2%), ОАО «Ванинский МТП» (порт Ванино) – с 7-й на 9-ю – 6,74 млн тонн (-8,4%). ОАО «Морской порт Санкт-Петербург», АО «Торговый порт Посьет» и АО «Туапсинский МТП», занимавшие в январе-ноябре 8-ю, 9-ю и 10-ю позиции соответственно, в отчетном периоде вышли из топ-10.

Наибольший рост перевалки сухих грузов в январе-ноябре 2017 года показали порты: Беринговский – в 4 раза, до 213,7 тыс. тонн, Кандалакша – в 2 раза, до 1,46 млн тонн, Невельск – на 70%, до 1,64 млн тонн, а также стивидорные компании: ООО «Феникс» (порт Санкт-Петербург) – в 2,3 раза, до 1,2 млн тонн, ФГУП «Калининградский морской рыбный порт» (порт Калининград) – в 2,2 раза, до 240,4 тыс. тонн, СФ ООО «АВАЛ» «Стивидорная компания «Авлита» (порт Севастополь) – в 2,5 раза, до 496,6 тыс. тонн.

Наибольшее снижение перевалки отмечено в портах: Диксон – на 66,2%, до 7,9 тыс. тонн, Охотск – на 59,3%, до 59,8 тыс. тонн, Феодосия – на 40,2%, до 76,6 тыс. тонн, а также в стивидорных компаниях, таких как: ООО СК «Стрелецкое» (порт Астрахань) – на 71%, до 40,2 тыс. тонн, ООО «КГС-МОЛ» (порт Темрюк) – на 73,2%, до 96,2 тыс. тонн.

По итогам января-ноября 2017 года первой десяткой портов перевалено 256,76 млн тонн сухих грузов (+10,4%), что составляет 75,7% совокупного объема. Первой десяткой стивидорных компаний перевалено 140,05 млн тонн (+9,5%), что составляет 41% общей перевалки сухих грузов.

<http://tass.ru/transport/4825690>

### ТАСС; 2017.12.19; НОВОРОССИЙСК В ЯНВАРЕ-НОЯБРЕ 2017 Г. ВОЗГЛАВИЛ РЕЙТИНГ ПОРТОВ ПО ПЕРЕВАЛКЕ НАЛИВНЫХ ГРУЗОВ

Морскими портами РФ по итогам января-ноября 2017 года перевалено 377,43 млн тонн наливных грузов, что на 7,5% превышает показатель аналогичного периода прошлого года. Всего за отчетный период портами перевалено 716,75 млн тонн грузов (+9%).

На основании данных Ассоциации морских торговых портов России ТАСС составил рейтинг морских портов и стивидорных компаний России по объемам перевалки наливных грузов.

Лидирующую позицию среди портов РФ по итогам января-ноября 2017 года, как и в 2016, занимает порт Новороссийск с оборотом 94,04 млн тонн (+11,1%). Среди стивидорных компаний первое место заняла ООО «Приморский торговый порт» (порт Приморск) – 53,12 млн тонн (-9,9%).

Порт Усть-Луга поднялся с 3-й на -ю2 позицию с оборотом 58,27 млн тонн (+2,2%), сместив порт Приморск на 3-е место.

Порт Мурманск в январе-ноябре 2017 года нарастил перевалку наливных грузов в 2,7 раза, с 9,81 до 26,62 млн тонн, что позволило порту подняться с 10-й позиции по итогам января-ноября 2016 года на 5-ю. Порт Тамань поднялся с 11-й позиции на 8-ю, перевалив 10,52 млн тонн (+9,9%). Одновременно с этим, порт Туапсе опустился с 5-й на 6-ю позицию, Пригородное – с 6-й на 7-ю, Кавказ – с 7-й на 8-ю, Де-Кастри – с 8-й на 10-ю. Порт Высоцк, занимавший в январе-ноябре 2016 года 9-ю позицию, вышел из топ-10.

Стивидорная компания ЗАО «КТК-Р» (порт Новороссийск) в отчетном периоде по сравнению с прошлогодним поднялась с 3-й на 2-ю позицию рейтинга с оборотом 49,91 млн тонн (+25,5%), сместив ПАО «НМТП» (порт Новороссийск) на 3-ю позицию – 44,13 млн тонн (-1,6%). ООО «Невская трубопроводная компания» (порт Усть-Луга) поменялась местами с ООО «Транснефть – Порт Козьмино» (порт Восточный) и поднялась на 4-ю позицию, перевалив 30,34 млн тонн (+10,6%).

Перевалка наливных грузов ООО «РПК Норд» (порт Мурманск) в январе-ноябре прошлого года составляла 7,42 млн тонн (13-е место). В отчетном периоде компания нарастила перевалку в 2 раза, до 15,55 млн тонн за счет чего вошла в топ-10 и заняла 8-ю позицию. ООО « РН-Морской терминал Туапсе» (порт Туапсе) поднялось с 11-й позиции на 9-ю с оборотом 9,77 млн тонн (+13,2%).

EXXON NEFTEGAS LTD (порт Де-Кастри) опустилось с 8-й позиции на 10-ю. АО «РПК-Высоцк «Лукойл»-II» (порт Высоцк) и ООО «СВЛ МАРИН ТРАНЗИТ СЕРВИСИЗ» (порт Кавказ), занимавшие в январе-ноябре 2016 года 9-ю и 10-ю позиции, в отчетном периоде вышли из топ-10.

Наибольший рост перевалки наливных грузов за отчетный период показали порты: Мурманск – в 2,7 раза, до 26,62 млн тонн, Астрахань – в 3,5 раза, до 83,9 тыс. тонн, Керчь – в 2,6 раза, до 123,6 тыс. тонн, а также стивидорные компании, такие как: АО «Балт Нафта» – в 3,3 раза, до 522 тыс. тонн, ЗАО «Балтийская нефтеперевалочная компания» (порт Калининград) – в 2,8 раза, до 295,9 тыс. тонн, ООО «Евро– Транс» (порт Феодосия) – в 2,3 раза, до 355,1 тыс. тонн, ООО «Газпромнефть-Ямал» (порт Сабетта) – в 2,2 раза, до 5,4 млн тонн.

Наибольшее снижение перевалки наливных грузов отмечено в портах: Махачкала – на 65,8%, до 899,4 тыс. тонн, Выборг – на 49,3%, до 17 тыс. тонн, Невельск – на 25,4%, до 9,1 тыс. тонн, а также в стивидорных компаниях: АО «ММТП» (порт Махачкала) – на 65,8%, до 899,4 тыс. тонн, ЗАО «Интерферрум – Металл» (Большой порт Санкт-Петербург) – на 41,4%, до 398,4 тыс. тонн, ООО «Инфотек Ново» (порт Кавказ) – на 34,2%, до 315,6 тыс. тонн.

По итогам января-ноября 2017 года первой десяткой портов перевалено 324,8 млн тонн наливных грузов (+7,8%), что составляет 86,1% совокупного объема. Первой десяткой стивидорных компаний перевалено 275,14 млн тонн (+5,6%), что составляет 72,9% общей перевалки наливных грузов.

<http://tass.ru/transport/4825664>

### ТАСС; 2017.12.19; БОРОТЬСЯ С УГОЛЬНОЙ ПЫЛЬЮ В ПОРТУ МУРМАНСКА НАЧАЛИ С ПОМОЩЬЮ «СНЕЖНЫХ ПУШЕК»

Мурманский морской торговый порт (ММТП) установил первые четыре генератора снега, которые препятствуют распространению в воздухе угольной пыли, возникающей при перегрузке угля, сообщает во вторник пресс-служба компании.

«Четыре новых генератора снега и водяного тумана итальянского производства установлены на высоких опорных конструкциях на территории грузового района», – сказали в пресс-службе.

«Снежные пушки» изготовлены по специальному заказу портовиков и адаптированы для работы в условиях заполярного климата. Устройства производят снег, который покрывает склады навалочных грузов и технологические проезды, препятствуя ветровой эрозии.

Помимо снега они способны производить водяную пыль. Установки через форсунки распыляют снег и водяную пыль в радиусе до 110 метров. С учетом ветрового переноса каждая «пушка» способна вести борьбу с пылью на площади около 14,5 тыс. квадратных метров. В 2018 году Мурманский морской торговый порт намерен установить еще четыре аналогичные установки.

Уголь как проблема

Идущий на экспорт уголь является основным грузом ММТП. Из 15 млн тонн грузов, обработанных портом за 2016 год, на него приходится около 14 млн тонн. При этом угольная пыль в последние годы была большой проблемой в Мурманске. Жители неоднократно жаловались на черный налет на окнах и машинах. Исследования показали, что во многом причиной налета является именно пыль, образующаяся при перегрузке угля в торговом порту.

Масштабные меры по борьбе с пылью порт начал принимать в 2015 году. Основным инструментом стали водяные туманообразующие пушки. С их помощью орошают воздух над районами перегрузки угля, что не дает пыли распространяться дальше.

Для Мурманска систему адаптировали под арктический климат. Это позволило использовать его при температурах до минус 30 градусов. Система пылеподавления снизила концентрацию угольной пыли на промплощадке порта и на границе санитарно-защитной зоны почти вдвое. Новые «снежные пушки» должны усилить этот эффект.

Кольцо для воды и стена для пыли

Еще одним экологическим проектом, направленным на снижение выбросов угля в воздух и на сокращения загрязненных сбросов в Кольский залив, стало строительство очистных сооружений ливневых сточных вод. Оно позволило собирать ливневые стоки и повторно использовать их в пушках системы пылеподавления. Таким образом, создан замкнутый оборот воды.

По прогнозу, очистные сооружения снизят концентрацию вредных веществ в воде на 98%. То есть загрязненная вода практически перестанет поступать в Кольский залив. Кроме того, для системы пылеподавления ежегодно будет дополнительно поступать 10 тыс. кубометров воды, что снизит потребление чистой воды. Сейчас проект готовится к запуску.

<http://tass.ru/transport/4825132>

*Воздушный транспорт*

### ИЗВЕСТИЯ; ЕВГЕНИЙ ДЕВЯТЬЯРОВ; АЛЕКСЕЙ РАММ; 2017.12.20; БЕСПИЛОТНИКАМ ГОТОВЯТ ДОРОЖНУЮ КАРТУ

**Минтранс** в следующем году выберет систему контроля и управления дронами

В следующем году российскую беспилотную авиацию ждут серьезные перемены. До 1 сентября 2018 года **Минтранс** России решит как интегрировать беспилотные авиационные системы (БАС) в воздушной пространство страны. Для этого ведомство планирует создать систему контроля за полетами дронов и управления их движением. Сейчас аналогичная система регулирует воздушный трафик авиации общего назначения (АОН) – то есть самолетов и вертолетов, занимающихся некоммерческими перевозками. Также **Минтранс** пропишет обязательный стандарт бортового оборудования для беспилотных летательных аппаратов. Авионика должна «видеть» препятствия и уметь уклоняться от столкновений. Без наличия на борту таких систем полет дрона станет незаконным. Итоговые требования ведомство оформит в «дорожную карту».

Комиссия при президенте РФ по вопросам развития АОН и навигационно-информационных технологий на основе ГЛОНАСС рассмотрела вопрос об интеграции БАС и АОН в единое воздушное пространство страны. Участники совещания отметили, что эту работу необходимо ускорить.

Согласно протоколу совещания за подписью помощника президента РФ **Игоря Левитина** (копия документа есть у «Известий»), до 1 июня 2018 года эксперты должны представить в **Минтранс** предложения по структуре и содержанию концепции интеграции беспилотников. До 1 августа будущего года необходимо разработать концепцию интеграции БВС и АОН в единое воздушное пространство. К этому же сроку следует на конкурентной основе выбрать необходимые для ее реализации технологические решения.

Наконец, до 1 сентября 2018 года **Минтранс** России должен вынести на рассмотрение комиссии предложения по технологическим решениям и «дорожную карту». В том числе нужно представить предложения по системам контроля и управления беспилотниками, по необходимым нормативным правовым актам и техническим документам в области аэронавигационного обслуживания.

В **Минтрансе** не ответили на запрос «Известий».

Одно из технологических решений для контроля БАС уже предложило ООО «Телеком-3» – совместное предприятие «Российских космических систем» (РКС) и «Ростелекома». В конце ноября соглашение о намерениях присоединиться к этому консорциуму подписала Государственная корпорация по организации воздушного движения (ГК ОрВД).

Концерн «Алмаз-Антей» в декабре презентовал перспективную систему мониторинга воздушного пространства, позволяющую обнаруживать любые типы воздушных судов, в том числе беспилотные и малоразмерные, даже на малых высотах.

Аналогичные работы ведутся на площадках Минпромторга и рабочей группы «Аэронет» Национальной технологической инициативы.

По словам гендиректора Ассоциации эксплуатантов и разработчиков беспилотных авиационных систем Глеба Бабинцева, необходимо обеспечить беспилотным аппаратам взаимную видимость и возможность автоматического маневра для уклонения от столкновения. По сути речь идет об аналоге применяемой в пилотируемой авиации системы TCAS. Подобное решение в настоящее время уже отрабатывается в ОКБ Симонова. Также необходимо обеспечить голосовую радиосвязь между внешними экипажами БАС – это может быть реализовано через бортовую электронику. Кроме того, сигналы управления дронами должны быть защищены от хакерского вторжения, искажения, подмены.

Ранее ожидалось, что уже до конца ноября 2017 года будет разработана концепция безопасной интеграции БАС в единое воздушное пространство РФ, создана единая система организации использования воздушного пространства беспилотниками и управления их движением.

В 2018 году в России планируется организовать учет всех дронов, создать реестры таких аппаратов, внешних пилотов, производителей, поставщиков, эксплуатантов, сервисных организаций и страховщиков.

<https://iz.ru/683208/evgenii-deviatiarov-aleksei-ramm/bespilotnikam-gotoviat-dorozhnuiu-kartu>

<http://www.fontanka.ru/2017/12/19/100/>

### ТАСС; 2017.12.19; В ПЕТЕРБУРГЕ НА ВРЕМЯ ЧМ-2018 ЗАДЕЙСТВУЮТ БЫВШИЙ АЭРОВОКЗАЛЬНЫЙ КОМПЛЕКС ПУЛКОВО-2

Здание бывшего аэровокзального комплекса Пулково-2 в Санкт-Петербурге временно заработает на период проведения чемпионата мира по футболу 2018 года. Об этом сообщили ТАСС во вторник в пресс-службе управляющей компании петербургского аэропорта Пулково «Воздушные ворота Северной столицы» (ВВСС).

Второй терминал аэропорта Пулково-2 не ведет масштабную операционную деятельность с 2014 года, когда был построен новый комплекс аэропорта Терминал-1. Оператором Пулково-2 является ООО «Авиа групп норд», компания частично задействует терминал для приема рейсов бизнес-авиации.

«На данный момент в здании бывшего аэровокзального комплекса Пулково-2 планируется организация временного терминала на период проведения чемпионата мира по футболу 2018 года. Мощности будут использоваться для обслуживания организованных групп болельщиков, прибывающих чартерными рейсами, и будут задействованы на прилет и на вылет», – сообщили в пресс-службе.

Матчи чемпионата мира по футболу пройдут с 14 июня по 15 июля 2018 года в 11 городах России, в том числе в Петербурге.

Дальнейшая судьба терминала пока окончательно не решена, добавили в компании. «ВВСС ведет консультации и переговоры с администрацией Санкт-Петербурга о потенциальных условиях аренды, с учетом которых производится расчет экономической модели», – сказали в пресс-службе. Ранее сообщалось, что терминал может быть использован для лоукостеров.

Аэропорт Пулково является главным хабом Петербурга и четвертым крупнейшим аэропортом в России. Пропускная способность нового объединенного пассажирского терминала после завершения реконструкции Пулково-1 составляет около 17 млн пассажиров в год. По итогам 2016 года пассажиропоток снизился на 1,7% и составил 13,265 млн человек. ВВСС прогнозирует 16 млн пассажиров в 2017 году и рост на 10% в 2018 году.

<http://tass.ru/ekonomika/4824445>

### ИНТЕРФАКС; 2017.12.19; СТОИМОСТЬ АВИАПЕРЕЛЕТОВ В НОЯБРЕ СНИЗИЛАСЬ НА ФОНЕ РОСТА В КОНКУРИРУЮЩИХ ВИДАХ ТРАНСПОРТА – РОССТАТ

Стоимость авиаперелетов в РФ в ноябре 2017 г. снизилась на фоне ее роста в конкурирующих видах транспорта.

«В группе услуг пассажирского транспорта полет в салоне экономического класса самолета стал дешевле на 2%. Вместе с тем, на 0,2-0,4% увеличилась стоимость проезда в купейном вагоне скорого фирменного поезда дальнего следования, междугородном автобусе», – говорится в материалах Федеральной службы государственной статистики (Росстат) РФ.

### ИНТЕРФАКС; 2017.12.19; ТЮМЕНСКИЙ АЭРОПОРТ «РОЩИНО» В 2018Г НАМЕРЕН УВЕЛИЧИТЬ ПАССАЖИРОПОТОК НА 11%

АО «Аэропорт «Рощино» (Тюмень) в 2018 году рассчитывает увеличить пассажиропоток до 2,03 млн человек, сообщил «Интерфаксу» представитель аэропорта.

По итогам текущего года пассажиропоток ожидается на уровне 1,83 млн человек. Таким образом, в следующем году показатель может возрасти на 11%.

По словам собеседника агентства, на внутренних линиях прирост планируется обеспечить за счет увеличения количества обслуживаемых рейсов в Сочи, Краснодар, Минеральные Воды. Кроме того, будет продолжено обслуживание субсидируемых рейсов в ряд городов России. «Загрузка рейсов пока небольшая, но рейсы раскручиваются, пассажиры узнают о возможности прямых перелетов», – отметил он.

На международных линиях пассажиропоток может вырасти, в частности, за счет увеличения рейсов в Турцию, а также при возобновлении полетов в Египет. Представитель аэропорта отметил, что ведутся переговоры об организации рейсов в Ереван, Астану, Бишкек. «Мы делаем ставку на страны СНГ, по рейсам в Европу сложно конкурировать с Москвой», – уточнил он.

В 2016 году пассажиропоток «Рощино» составил 1,6 млн человек, что на 8,7% больше, чем в 2015 году.

«Рощино» – аэропорт международного класса, допущен к приему более 20 типов воздушных судов, в том числе Ту-154, Ил-86 и Boeing-737. В январе 2017 года состоялось официальное открытие аэропорта после реконструкции.

Холдинг Романа Троценко «Новапорт» в конце 2014 года купил 100% аэропорта «Рощино» у структур, близких к авиакомпании «ЮТэйр» (MOEX: UTAR). Холдинг планирует развивать в «Рощино» крупный региональный хаб.

### ИНТЕРФАКС; 2017.12.19; «ПОБЕДА» В ФЕВРАЛЕ 2018 Г. ЗАПУСТИТ ПРЯМЫЕ АВИАРЕЙСЫ ИЗ ПЕТЕРБУРГА В КЕЛЬН

Авиакомпания «Победа» (входит в группу «Аэрофлот» (MOEX: AFLT)) с 17 февраля 2018 года начнет выполнять прямые рейсы из аэропорта «Пулково» (Петербург) в Кельн, сообщили «Интерфаксу» в пресс-службе авиакопании.

Кельн станет первым международным направлением авиакомпании из Петербурга. Полеты будут выполняться дважды в неделю: вылет из Петербурга по средам запланирован на 10:00, по субботам – на 11:40.

В настоящее время открыта продажа билетов.

«Победа» низкобюджетная авиакомпания группы «Аэрофлот». Образована в сентябре 2014 года вместо подпавшего под санкции ЕС и остановившего деятельность «Добролета». В парке компании – 12 узкофюзеляжных Boeing-737-800 с одноклассной компоновкойю.

На ту же тему:

<http://tass.ru/transport/4823844>

### ИНТЕРФАКС; 2017.12.19; «ПОБЕДА» ОТКЛАДЫВАЕТ НА НЕОПРЕДЕЛЕННЫЙ СРОК ЗАПУСК ПРЯМОГО РЕЙСА ПЕТЕРБУРГ-МИНСК – ИСТОЧНИКИ

Запуск прямого рейса авиакомпании «Победа» (входит в группу «Аэрофлот» (MOEX: AFLT)) из Петербурга в Минск откладывается на неопределенный срок, сообщили «Интерфаксу» несколько источников, знакомых с ситуацией.

«До сих пор нет аккредитации и разрешения на полеты в Минск (со стороны Белоруссии – ИФ), хотя допуск (от **Росавиаци**и – ИФ) получен в ноябре», – сказал «Интерфаксу» источник в группе «Аэрофлот».

Другой источник в авиационной отрасли пояснил агентству, что еще на стадии переговоров с авиационными властями Белоруссии возникли осложнения, которые преодолеть не получается. В связи с этим открытие рейса Петербург-Минск откладывается на неопределенный срок.

Представитель «Победы» уточнил «Интерфаксу», что Минск изначально должен был стать первым международным направлением компании из петербургского аэропорта «Пулково». Теперь же первым международным направлением авиакомпании из северной столицы станет маршрут Петербург-Кельн.

О перспективах запуска в 2018 году авиасообщения по маршруту Москва-Гомель собеседники агентства не уточнили.

Ранее со ссылкой на генерального директора компании Андрея Калмыкова сообщалось, что «Победа» планировала с 31 марта 2018 года запустить прямые рейсы Петербург-Минск и Москва-Гомель. По его словам, после получения допуска на выполнение этих рейсов от российских властей следующий этап – утверждение допуска от белорусских властей. «Думаю, там основной вопрос будет в тарифе», – отмечал тогда гендиректор компании.

По словам А.Калмыкова, если белорусские власти не дадут допуск «Победе» на маршрут Петербург-Минск, то и авиакомпания «Белавиа» не сможет летать по этому направлению. «Ни одна российская компания пока не летает по этому маршруту, а «Белавиа» летает. Если нас не допустят, то вступит в действие положение о паритете», – добавлял он.

Ранее сообщалось, что авиакомпания «Победа» получила допуски **Росавиаци**и к регулярным рейсам в Белоруссию. Перевозчику разрешили летать по маршрутам Петербург-Минск и Москва-Гомель, в обоих случаях до 7 раз в неделю.

Открыть рейсы в Белоруссию «Победа» хотела еще в 2015 году. Планировалось, что Минск станет ее первым международным направлением. Перевозчик неоднократно подавал заявку на допуск, но каждый раз получал отказ. Эксперты это связывали с тем, что условием его выдачи было согласование тарифов «Победы» белорусским нацперевозчиком «Белавиа», который опасался конкуренции. Тогда минимальная стоимость авиабилета «Победы» составляла 999 рублей, сейчас – 499 рублей.

«Победа» низкобюджетная авиакомпания группы «Аэрофлот». Образована в сентябре 2014 года вместо подпавшего под санкции ЕС и остановившего деятельность «Добролета». В парке компании – 12 узкофюзеляжных Boeing-737-800 с одноклассной компоновкой.

### ТАСС; 2017.12.19; УЛЬЯНОВСКИЙ АЭРОПОРТ ЗАПУСКАЕТ РЕЙСЫ В ГЕРМАНИЮ И КИТАЙ

Возможность улететь в Китай и Германию из аэропорта Ульяновска появится с открытием нового аэропорта, сообщил во вторник ТАСС губернатор Ульяновской области Сергей Морозов.

«Завершается получение соответствующих документов (для открытия международного аэропорта). Мы почти на 300 млн рублей установили самую современную авионику – оборудование, необходимое для открытия международных рейсов. На первом этапе у нас будут открыты рейсы в Германию и Китай. Мы работаем с UTair и «РусЛайн». Сейчас уже официально объявили о начале полетов компании «Аэрофлот» и «Победа», – сказал Морозов.

Он добавил, что правительство Ульяновской области также подписало соглашения о полетах с рядом авиакомпаний, в том числе с China Southern Airlines.

Ранее председатель правительства региона Александр Смекалин сообщал журналистам, что строительные работы в аэропорте завершены, и он готов к началу эксплуатации. По его словам, на данный момент завершается оформление документации, администрация аэропорта занимается получением необходимых допусков.

Смекалин также отмечал, что объект будет введен в эксплуатацию либо в декабре этого года, либо в начале января следующего.

Аэропорт Ульяновск (Баратаевка) имени Н. М. Карамзина расположен в 9 км от Ульяновска, рядом с поселком Баратаевка.

Открытие международных направлений, по предварительным прогнозам, позволит увеличить объемы перевозок к 2030 году до 1 млн человек. В 2011-2013 годах была выполнена полная реконструкция здания аэровокзала. За период с 2010 года по 2015 год правительство Ульяновской области инвестировало в реализацию проекта почти 500 млн рублей.

<http://tass.ru/ekonomika/4825397>

### ИНТЕРФАКС; 2017.12.19; АЭРОПОРТ УЛЬЯНОВСК-ЦЕНТРАЛЬНЫЙ ПЛАНИРУЕТСЯ ОТКРЫТЬ ПОСЛЕ РЕКОНСТРУКЦИИ В ЯНВАРЕ – ГУБЕРНАТОР

Аэропорт «Ульяновск-Центральный» (Братаевка) после реконструкции здания аэровокзала, взлетно-посадочной полосы и прилегающей территории планируется открыть в январе 2018 года, сообщил губернатор Ульяновской области Сергей Морозов в интервью агентству «Интерфакс-Поволжье».

С.Морозов напомнил, что по предложению властей Ульяновской области федеральное правительство передало региону аэропортовый комплекс без взлетно-посадочной полосы. Инвестиции в реконструкцию аэровокзала составили около 700 млн рублей.

В свою очередь за счет федеральных средств была проведена реконструкция ВПП и прилегающих территорий, решены вопросы, связанные с безопасностью, очистными сооружениями, объездными дорогами.

«Сегодня аэропорт готов, приобретено оборудование для организации международных линий, получен статус международного. Страна отремонтировала взлетно-посадочную полосу и все остальное. Взлетно-посадочная полоса у нас длиной 3,1 тыс. м, это позволяет принимать суда любой размерности. Договорились, в том числе, с «Аэрофлотом» (MOEX: AFLT), который уже принял решение начинать «разлетывать» ульяновский аэропорт», – сказал С.Морозов.

По словам главы региона, после открытия аэропорта Братаевка аэропорт «Ульяновск-Восточный» (структурное подразделение АО «Авиастар-СП», на время ремонта «Центрального» принимает и отправляет рейсы в Ульяновске – ИФ) останется аэропортом двойного назначения. Он напомнил, что рядом с аэропортом «Восточный» дислоцируется единственная в РФ бригада Воздушно-десантных войск ОДКБ, имеющая статус миротворцев. Кроме того, в аэропорту дислоцируется военно-транспортный полк. Также аэропорт «Восточный» необходим для испытаний продукции завода «Авиастар-СП».

С.Морозов отметил, что статус объекта гражданской авиации также сохранится за аэропортом «Восточный», так как рядом с ним создана единственная в России авиационная портовая экономическая зона.

«Мы договорились о том, что страна возьмет на себя взлетно-посадочную полосу и приведет в достойное состояние (на аэродроме «Ульяновск-Восточный» – ИФ). Обращаю ваше внимание, что это – самая крупная взлетно-посадочная полоса, ее длина чуть больше 5 км и ширина более 100 м (пятая по длине в мире и вторая в России, после ВПП в подмосковном Раменском – ИФ). А мы, регион, берем на себя обязательство спроектировать и построить небольшой аэропортовый комплекс, там большой не нужен, чтобы была возможность и международные, и российские рейсы принимать.

Со следующего года начинаем в полном объеме его проектировать, тем более что вокруг особая экономическая зона, и начинается строительство большой высокотехнологичной долины», – добавил он.

Как сообщалось, полная реконструкция здания аэровокзала аэропорта «Ульяновск-Центральный» была выполнена в 2011-2013 годах, проводится реконструкция взлетно-посадочной полосы. Пропускная способность аэровокзала после реконструкции составляет 240 пассажиров в час.

### ТАСС; 2017.12.19; АЭРОПОРТ В НОВОМ УРЕНГОЕ ПОСЛЕ МОДЕРНИЗАЦИИ МОЖЕТ СТАТЬ МЕЖДУНАРОДНЫМ

Аэропорт Нового Уренгоя в Ямало-Ненецком автономном округе (ЯНАО) после модернизации в рамках концессии может приобрести международный статус. Об этом сообщил во вторник губернатор округа Дмитрий Кобылкин в ходе прямой линии.

«Если мы даже в Сабетте открыли международный аэропорт, то насчет Нового Уренгоя не стоит переживать. Инвестор еще не выбран, но оба претендента очень серьезные игроки, если они увидят в этом потребность, то международные рейсы появятся. То, что технически аэропорт будет к этому приспособлен, у меня нет сомнений», – сказал Кобылкин.

Ранее стало известно, что заявки на участие в проекте подали два инвестора – «Уренгойаэроинвест» холдинга «Аэропорты регионов» (входит в ГК «Ренова») и «Международный аэропорт «Новосибирск» (входит в «Новапорт»). Инвестиции в модернизацию аэропорта составят не менее 7 млрд рублей.

Конкурс на модернизацию аэропорта Нового Уренгоя правительство ЯНАО объявило в конце июля.

Согласно условиям конкурса, частный инвестор должен будет построить новое здание аэровокзала, модернизировать взлетно-посадочную полосу (ВПП), обеспечить аэропорт телескопическими трапами и предоставить пассажирам обслуживание на уровне международных стандартов.

Обязательным пунктом для будущего инвестора является сохранение полного функционирования воздушной гавани в ходе проведения работ по реконструкции.

В результате проведения реконструкции пропускная способность аэропорта вырастет со 150-200 человек в час до 800.

После окончания модернизации ВПП аэропорт сможет принимать все типы среднемагистральных пассажирских самолетов. Срок проведения реконструкции – ближайшие 3,5 года. Согласно условиям соглашения, объекты передаются в аренду инвестору на 30 лет, а затем возвращаются в собственность округа.

Соглашение предусматривает и второй этап реконструкции аэропорта, если пассажиропоток достигнет цифры 1,45 млн человек в год.

На этом этапе предполагается создание международного терминала и реконструкция здания аэровокзального комплекса для увеличения пассажиропотока до уровня 1,2 тыс. человек в час, а также удлинение ВПП до 3 км для обеспечения широкой географии международных полетов. Аэропорт Нового Уренгоя осуществляет рейсы более чем по 40 направлениям и обслуживает около 1 млн пассажиров в год.

<http://tass.ru/ekonomika/4826352>