**22 ДЕКАБРЯ 2017**

**Вернуться в оглавление**

|  |
| --- |
| **Публикации** |

***Деятельность Министра транспорта***

### ИНТЕРФАКС; 2017.12.21; УЧАСТОК ТРАССЫ М3 «УКРАИНА» 174-193 КМ ОТКРЫТ В КАЛУЖСКОЙ ОБЛАСТИ

Участок трассы М3 «Украина» со 174 км до 193 км открыт после реконструкции в Калужской области, сообщил корреспондент «Интерфакса» с церемонии открытия.

С вводом участка в эксплуатацию завершена 2-я очередь долгосрочного инвестпроекта по реконструкции трассы и переводу ее на платную основу. Договор о дальнейшем обслуживании, эксплуатации трассы и взимании платы за проезд на 24 года заключен с АО «ДСК «Автобан». Проект реализуется в рамках долгосрочного инвестиционного соглашения и предусматривает все элементы контракта жизненного цикла, то есть в обязанности исполнителя по соглашению входят проведение реконструкции, дальнейшее содержание, капитальный ремонт и сбор платы за проезд.

Объем инвестиций в строительство завершающего участка составил порядка 18 млрд рублей.

«Она (дорога – ИФ) будет одной из важнейший артерий, связывающих регионы страны, по которой проходят существенные транзитные потоки через Калужскую область. Она даст серьезный импульс развития как регионального, так и промышленного производства», – заявил в ходе церемонии **министр транспорта РФ** Максим **Соколов**.

Трасса М3 реконструирована в скоростную, на которой разрешенная скорость – до 120 км/ч, развязки на дороге – только многоуровневые.

Как говорится в сообщении ГК «Автодор», в ходе реконструкции было отремонтировано и построено семь мостов, десять путепроводов, пять надземных и один тоннельный пешеходный переходы, четыре разноуровневых транспортных развязки. В качестве покрытия дорожного полотна использован щебеночно-мастичный асфальтобетон.

Новый 20-километровый отрезок платного участка включен в состав участка км 150 – км 194 с оплатой проезда на пункте взимания платы на 168-м километре. Автомобилисты, проезжающие между 173-м и 194-м километрами, т.е. не пересекающие пункты взимания платы, за проезд не платят.

Участок обеспечит транспортную доступность индустриального парка «Росва», на территории которого находятся автомобильный завод «Пежо Ситроен Мицубиси Автомобили Рус» («ПСМА Рус»), биотехнологический комплекс «Росва» и фармакологический завод «ЭсТи-Фарм», а также других крупных предприятий.

На ту же тему:

<https://rg.ru/2017/12/21/reg-cfo/na-trasse-m-3-ukraina-otkryli-platnyj-uchastok-v-20-kilometrov.html>

<http://www.mskagency.ru/materials/2736901>

<http://www.mkkaluga.ru/articles/2017/12/21/vvedeny-v-ekspluataciyu-poslednie-20-km-platnoy-trassy-m3-ukraina-v-kaluzhskoy-oblasti.html>

<http://tass.ru/ekonomika/4830919>

<https://rns.online/transport/avtodor-otkril-novii-uchastok-trassi-M3-Ukraina-v-Kaluzhskoi-oblasti-posle-rekonstruktsii-2017-12-21/>

<http://dorinfo.ru/star_detail.php?ELEMENT_ID=61149>

### ТАСС; 2017.12.21; МИНТРАНС НЕ ОЖИДАЕТ СБОЕВ В ЧАРТЕРНОЙ НОВОГОДНЕЙ ПРОГРАММЕ ИЗ-ЗА ЕЕ СОКРАЩЕНИЯ

**Министерство транспорта** РФ не ожидает сбоев в чартерной международной программе полетов российских авиакомпаний в период новогодних праздников. Об этом журналистам сообщил **министр транспорта РФ** Максим **Соколов**.

«Мы наоборот рассчитываем, что эти (чартерные – прим. ТАСС) программы будут идти в плановом режиме без сбоев. Именно на это направлено решение **Росавиаци**и»,– сказал он.

**Росавиаци**я в среду сообщила, что международная новогодняя чартерная программа полетов шести российских авиакомпаний будет сокращена из-за недостатка у авиакомпаний самолетов. Сокращение чартеров планируется у авиакомпаний Azur Air, Royal Flight, «Якутия», «Саратовские авиалинии», «Икар», «Северный ветер». Эта мера должна предотвратить ситуации по образованию задержек и отмен рейсов авиакомпаниями из-за недостаточного количества воздушных судов и их резерва, как это происходило летом этого года.

<http://tass.ru/ekonomika/4831166>

На ту же тему:

<https://rns.online/transport/Mintrans-rasschitivaet-na-vipolnenie-charternoi-programmi-v-novogodnie-kanikuli-v-planovom-rezhime-2017-12-21/>

<https://www.vedomosti.ru/business/news/2017/12/21/746083-sokrascheniya-charternih-poletov>

[https://www.kommersant.ru/doc/3503278?query=**минтранс**](https://www.kommersant.ru/doc/3503278?query=минтранс)

<https://rg.ru/2017/12/21/sokolov-charternaia-programma-na-novyj-god-dolzhna-projti-bez-sboev.html>

<https://iz.ru/686386/2017-12-21/mintrans-zaveril-v-nadezhnosti-charternykh-poletov-na-novyi-god>

<https://www.gazeta.ru/business/news/2017/12/21/n_10962728.shtml>

### ТРАНСПОРТ РОССИИ; ТАТЬЯНА ЛАРИОНОВА; 2017.12.21; СОХРАНИТЬ И ПРИУМНОЖИТЬ

Дом, где исполняются мечты, нуждается в помощи.

Вот уже более 80 лет Ансамбль песни и танца имени С.О. Дунаевского Центрального дома детей железнодорожников (ЦДДЖ) раскрывает таланты многих поколений воспитанников, развивает лучшие традиции детского творчества в песне, танце, художественном чтении, живописи, профессиональной ориентации будущих железнодорожников. Многие выпускники посвятили свою жизнь искусству, стали профессиональными музыкантами, певцами, танцорами. Среди них – Олег Даль, Светлана Варгузова, Валентина Толкунова, Майя Кристалинская, Евгений Светланов и другие выдающиеся деятели культуры и искусства. Те же, кто не связал свою судьбу с творческими профессиями, с благодарностью вспоминают педагогов, открывших для них мир прекрасного, и проносят любовь к этому Дому через всю жизнь.

Об истории уникального ансамбля и непростой судьбе не менее уникального здания ЦДДЖ наш корреспондент побеседовала с директором Административного департамента **Минтранса** России Константином ПАШКОВЫМ.

– Константин Анатольевич, насколько я знаю, вы тоже были воспитанником Центрального дома детей железнодорожников.

–Да, это так, и у меня сохранились самые теплые воспоминания о времени, проведенном в стенах ЦДДЖ. Вместе с другими ребятами я отдыхал в летнем лагере МПС, где педагоги ЦДДЖ занимались с нами пением и танцами. Кроме того, в ЦДДЖ уже много лет функционирует Школа юного железнодорожника «Магистраль», куда приходят дети, мечтающие работать на железной дороге. Здесь они впервые примеряют форму железнодорожника, делают макеты паровозов, бронепоездов, действующие модели электровозов и макеты железнодорожных станций, проходят практику на Московской детской железной дороге, получают серьезные теоретические знания в области железнодорожного транспорта. Более того, ЦДДЖ является методическим центром для детских железных дорог всей страны. Совместные усилия **Министерства транспорта** РФ и **Росжелдор**а позволяют поддерживать профессиональную ориентацию молодежи, помогают выбрать жизненный путь.

Педагоги–энтузиасты ЦДДЖ воспитали целую плеяду специалистов–железнодорожников. Я знаю многих людей, моих ровесников, которые в детстве посещали Школу юного железнодорожника, а сейчас занимают различные руководящие должности в системе РЖД – начальников железных дорог, руководителей центров и т. д. Тот, кто полюбил железную дорогу с детства, прикипает к ней душой на всю жизнь.

Но «визитной карточкой» ЦДДЖ является самодеятельный коллектив детей железнодорожников – Ансамбль песни и танца, основанный в 1935 году Семеном Дунаевским и его братом, выдающимся композитором Исааком Дунаевским. Сегодня он называется Ансамбль песни и танца имени С.О. Дунаевского. Его имя было присвоено коллективу в 1988 году по решению правительства Москвы.

С первого дня своего существования ансамбль сложился как коллектив, где хор, оркестр и танцевальная группа составляют единое целое. И сегодня руководство ЦДДЖ бережно хранит традиции и приумножает репертуар ансамб-

ля, который участвует в городских, всероссийских, международных конкурсах и фестивалях, является частым гостем на ведущих сценических площадках Москвы: Московская филармония, Международный дом музыки, Большой зал Московской консерватории.

Летом 2014 года ЦДДЖ при поддержке **Министерства транспорта** РФ и лично **министра транспорта** Максима **Соколов**а организовал в Ялте фестиваль «Пусть всегда будет солнце!», который собрал творческие коллективы из 13 городов России. Фестиваль прошел на высочайшем уровне, и было принято решение проводить его на постоянной основе.

В 2018 году планируется проведение двух новых фестивалей–конкурсов: I открытого вокального фестиваля под патронажем Фонда Валентины Толкуновой и I музыкального фестиваля, посвященного творчеству композиторов Исаака и Максима Дунаевских.

– Ансамбль ЦДДЖ замечательный, его выступления доводилось видеть не раз. Но и сам дом – здание уникальное...

– Если вам приходилось проходить по Новой Басманной улице, вы не могли не обратить внимания на старинный особняк под №14, расположенный в глубине двора за кованой оградой. Это здание, построенное в 1898–1899 годах по проекту архитектора Михаила Бугровского, до революции принадлежало Николаю Стахееву, потомственному купцу, крупному российскому коммерсанту и меценату.

Денег он не жалел, строительство этого дома обошлось ему в 1 млн руб. золотом, по тем временам – баснословные деньги. Усадьба получилась на славу – холл и летящая белая мраморная лестница, выполненные в греческом стиле, парадные апартаменты, включая «готическую» столовую, «мавританскую» курительную, залы в стиле классицизма и барокко, обильная деревянная резьба, сложного рисунка паркет, витражи, мраморная лепная отделка…

Николай Стахеев был не только большим ценителем и знатоком искусства, при строительстве особняка он использовал последние достижения науки и техники того времени. Его дом был оснащен лифтом и стал первым электрифицированным зданием в Москве.

В 1918 году здесь разместилось подразделение Народного комиссариата путей сообщения, а в 1940 году по указу наркома Министерства путей сообщения Л.М. Кагановича сюда переехал самодеятельный коллектив детей железнодорожников – Ансамбль песни и танца, которым руководил Семен Дунаевский.

Здание ЦДДЖ имеет колоссальное значение для культуры железнодорожного транспорта как с точки зрения происхождения, так и с точки зрения того, какая творческая жизнь протекает в его стенах. Как и многие подобные памятники архитектуры, дошедшие до наших дней, здание ЦДДЖ переживало разные времена. Был период, когда в его подвалах находились фонды центральной технической библиотеки МПС, в двухэтажной надстройке располагались жилые квартиры.

Последовательное восстановление уникального здания началось в 80–х годах прошлого века, когда МПС выделило деньги на благоустройство территории и фасадов: жильцы были расселены, двухэтажная надстройка снесена, здание покрыли новой крышей из меди.

Сложность восстановления особняка была связана и с тем, что он являлся памятником истории Москвы. За него развернулась нешуточная борьба, было очень много желающих разместить в нем спортивные федерации, использовать дом для представительских целей, и дети были серьезной помехой. В 90–х годах прошлого века в особняке в течение пяти лет располагался Фонд Ивана Рыбкина, а дети были вынуждены ютиться в полуподвальных помещениях.

К слову, именно тогда, в период моей работы на телевидении, я подготовил сюжет в программе «Российские университеты», посвященный истории Дома Стахеева, за который получил свою первую отраслевую награду – именные часы от министра путей сообщения. Это был мой журналистский дебют. Тогда директором ЦДДЖ была Евгения Семеновна Андрюшина, и, как говорят, эта передача во многом повлияла на то, чтобы освободить здание и отдать его в распоряжение детям.

В конце 2014 – начале 2015 года при поддержке мэра г. Москвы Сергея Собянина практически был решен вопрос о закреплении Дома Стахеева за Центральным домом детей железнодорожников. Однако тогда это решение было при-

остановлено в связи с обращением руководителя Международной шахматной федерации (ФИДЕ), что вызвало волну недоумения у всего коллектива, тем более что это происходило накануне празднования 80–летнего юбилея ансамбля.

В марте 2015 года **министр транспорта** Максим **Соколов** обратился к Президенту РФ Владимиру Путину с просьбой закрепить Дом Стахеева за ЦДДЖ. Такое согласие было получено, и с 2015 года особняк Н.Д. Стахеева распоряжением территориального управления Росимущества по г. Москве (№ 670 от 23.06.2015) закреплен за ЦДДЖ на праве оперативного управления.

– Константин Анатольевич, судя по всему, поддержание старинного особняка и его роскошных интерьеров в нормальном состоянии требует немалых средств?

– Вы правы, за более чем 100–летнюю историю в Доме Стахеева не проводились комплексные ремонтно–реставрационные работы. В 2011 году Мосгорнаследием и балансодержателем здания был составлен акт о техническом состоянии объекта. В 2017 году произведен визуальный осмотр особняка, который в очередной раз подтвердил его неудовлетворительное состояние и наличие аварийных участков.

Анализ имеющейся документации по объекту, визуальный осмотр здания и прилегающей территории, а также фондовых материалов показали необходимость проведения комплексных научных исследований памятника архитектуры, включая научно–исследовательские работы по художественной отделке парадных залов, инженерных изысканий, детального (инструментального) обследования конструкций.

Среди первоочередных задач – выполнение проектных и изыскательских работ и проведение государственной историко–культурной экспертизы; проведение противоаварийных работ, реставрация восточного, западного и дворового фасадов, ремонт кровли и ограждения.

Деньги, которые ЦДДЖ зарабатывает сам за счет проведения различных семинаров и совещаний, съемок художественных фильмов, музыкальных клипов и популярных телепередач, направляются на срочный и косметический ремонт. Например, два зала в стиле рококо были восстановлены за счет дополнительных финансовых средств. **Федеральное агентство железнодорожного транспорта** также выделяло деньги на косметический ремонт крыши Зимнего сада, на восстановление одного окна в Готическом зале, ремонт которого обошелся в 5 млн руб. В 2017 году **Росжелдор** профинансировал работы по реставрации еще двух окон в Готическом зале в размере 8 млн руб.

– С чем связана такая высокая стоимость ремонтных работ?

– Все дело в том, что здание ЦДДЖ является памятником истории и культуры. Поэтому речь идет не просто о восстановлении или ремонте, речь идет о реставрации уникального объекта! Эти работы могут проводиться только лицензированными специалистами, отсюда и такие суммы.

В течение последних шести лет были произведены ремонтно–восстановительные работы зала «Рококо» и зала «Малый рококо», «Будуара», Готического и Охотничьего залов, Зимнего сада. Требуют ремонта фасад, инженерные коммуникации, система вентиляции и дорогостоящий паркет.

И хотя сегодня ЦДДЖ и его уникальные интерьеры имеют высокую степень сохранности, тем не менее есть острая необходимость в реставрационных работах и приспособлении здания для современного использования. По экспертным оценкам, на проведение масштабных восстановительных работ старинного особняка необходимо от1 до 2 млрд руб.

По инициативе Максима **Соколов**а в январе 2017 года был создан Попечительский совет ФГБОУ ДОД «Центральный дом детей железнодорожников» под председательством Геннадия Фадеева, первого президента ОАО «РЖД».

Задача Попечительского совета заключается в том, чтобы крупные транспортные организации подставили свое плечо и оказали финансовую помощь, необходимую как для восстановления исторического облика Дома Стахеева, так и для поддержки детского творчества.

За 10 месяцев деятельности Попечительскому совету для поддержания ЦДДЖ удалось привлечь в качестве благотворительной помощи свыше 7,4 млн руб., но этих денег хватает только на «латание дыр».

Да, раньше в ЦДДЖ в основном занимались дети железнодорожников, однако времена меняются, и сегодня детей железнодорожников там практически нет. Но в этом здании должен сохраняться транспортный дух, образно говоря, должно реять знамя транспорта, потому что это чрезвычайно важно для популяризации профессии. ЦДДЖ должен продолжать традиции, заложенные более 80 лет назад Семеном Дунаевским, который, кстати, написал огромное количество произведений о железной дороге.

Понимая эту стратегическую цель, **Минтранс** России приглашает всех неравнодушных людей принять участие в восстановлении этого уникального памятника истории и культуры, поскольку атмосфера, царящая в этом доме, его богатые интерьеры – это тоже один из факторов воспитания.

Мы должны воссоздать этот особняк в первозданном виде, чтобы дети могли здесь приобщаться к искусству еще многие годы. Если не помочь ЦДДЖ сейчас, уникальные интерьеры могут быть утеряны безвозвратно. Без должного внимания памятник истории и культуры конца XIX века может разрушиться, и столица нашей Родины потеряет частичку наследия предков.

<http://transportrussia.ru/item/4049-sokhranit-i-priumnozhit.html>

### ТАСС; 2017.12.21; КОНКУРС ПО ВЫБОРУ ГЕНПОДРЯДЧИКА ДЛЯ РЕКОНСТРУКЦИИ ТРАССЫ М-3 ОБЪЯВЯТ В НАЧАЛЕ 2018 ГОДА

Конкурс по выбору генподрядчика на реконструкцию участка трассы М-3 с 65 км по 124 км на выезде из Московской области будет объявлен в начале 2018 года. Об этом журналистам сообщил **министр транспорта РФ** Максим **Соколов** после открытия участка с 174 км по 194 км автомобильной дороги М-3 «Украина» после реконструкции.

«Программой развития госкомпании «Автодор» предусмотрена реконструкция очередного участка на выходе из Московской области с 65 по 124 км. Уже в начале следующего года будут объявлены конкурсные процедуры по выбору генерального подрядчика», – сказал **Соколов**.

В рамках программы деятельности госкомпании «Автодор» на долгосрочный период в 2018 – 2021 годы планируется завершить реконструкцию дороги М-3 «Украина» на участке 65 – 124 км (Московская и Калужская области).

<http://tass.ru/ekonomika/4831694>

На ту же тему:

<https://rns.online/transport/avtodor-obyavit-konkurs-na-rekonstruktsiyu-uchastka-trassi-M3-v-nachale-2018-goda-2017-12-21/>

### RNS; 2017.12.21; АВИАКОМПАНИЯ S7 НАЧНЕТ ПОЛЕТЫ ИЗ КАЛУГИ

Авиакомпания «Сибирь» (S7) расширит сеть маршрутов за счет открытия рейсов из аэропорта «Грабцево» в Калуге в Санкт-Петербург и другие города, сообщил журналистам **министр транспорта РФ** Максим **Соколов**.

«В следующем году несколько десятков тысяч пассажиров будут летать из Калуги и это целый ряд компаний, в том числе международных», – сказал **Соколов** и уточнил, что в ближайшее время международный пункт пропуска в аэропорту «Грабцево» будет работать на постоянной основе.

«Насколько мне известно компания S7 прибудет сюда и открывает дополнительные рейсы в Санкт-Петербург и другие города нашей страны. Также недавно созданная авиакомпания «Азимут», которая базируется в аэропорту «Платов» в Ростове-на-Дону начнет свои полеты», – сказал **Соколов**.

<https://rns.online/transport/aviakompaniya-S7-nachnet-poleti-iz-Kalugi-2017-12-21/>

### RNS; 2017.12.21; СТРОИТЕЛЬСТВО МОСТА ЧЕРЕЗ РЕКУ ЛЕНУ МОЖЕТ БЫТЬ ВКЛЮЧЕНО В НОВУЮ ГОСПРОГРАММУ ТРАНСПОРТНОЙ СИСТЕМЫ

**Минтранс** планирует в первой половине 2018 года внести в Правительство РФ госпрограмму о развитии транспортной системы до 2025 года, в нее может быть включен проект строительства моста через реку Лену в Якутию, сообщил журналистам глава **Минтранса** Максим **Соколов**.

«Мы будем вносить в первой половине 2018 года предложение в Правительство о формировании новой госпрограммы о развитии транспортной системы до 2025 года», – сказал **Соколов**.

Комментируя вопрос о возможном возобновлении проекта моста через реку Лену он сказал: «Да. Мы видим, что этот проект необходим, но для его реализации необходимо понимать наличие достаточных бюджетных источников».

«Модель, которая может быть реализована в Якутии ввиду низкой плотности населения, небольшого трафика – она не предполагает эксплуатации этого моста на платной основе. Источников инвестиций могут быть только средства федерального бюджета, но, может быть, с небольшой поддержкой республиканского бюджета», – сказал **Соколов**. Он добавил, что «пока в нашей государственной программе до 2021 года этих средств нет. Мы сконцентрированы на других стратегических объектах».

<https://rns.online/transport/Stroitelstvo-mosta-cherez-reku-Lenu-mozhet-bit-vklyucheno-v-novuyu-gosprogrammu-transportnoi-sistemi-2017-12-21/>

### BAIKAL-DAILY; 2017.12.22; ЛОУКОСТЕР «ПОБЕДА» ПЕРЕВЁЗ БОЛЕЕ 12 ТЫСЯЧ ЖИТЕЛЕЙ БУРЯТИИ

Глава Бурятии Алексей Цыденов подтвердил, что авиакомпания продолжит полеты и летом

Более 12 тысяч жителей Бурятии воспользовались услугами авиакомпании «Победа». В среднем загрузка рейсов составляет 92%, сообщили в пресс-службе **минтранса** Бурятии.

Напомним, авиакомпания – лоукостер «Победа» выполняет полёты из Москвы в Улан-Удэ и обратно с 30 сентября 3 раза в неделю.

– Указанный маршрут для авиакомпании очень непростой, самый продолжительный по времени в существующей полетной программе авиакомпании. Принятию решения авиакомпании в улучшении транспортной доступности региона способствовал глава Бурятии Алексей Цыденов и лично **министр транспорта** России Максим **Соколов**, – отмечают в **минтрансе** Бурятии.

На сегодня минимальный тариф в одну сторону составляет 7 499 рублей – тариф Стандарт (зарегистрированный багаж до 10 кг), без учёта сборов и комиссий, при покупке билетов на середину декабря текущего года.

Как сообщал «Байкал-Daily», ещё недавно «Победа» планировала уйти из Бурятии после марта 2018-го. Однако после ряда переговоров авиакомпания продлила работу в республике как минимум до октября.

<https://www.baikal-daily.ru/news/15/288512/>

***Новости отрасли***

### ТАСС; 2017.12.21; МЕДВЕДЕВ ПОРУЧИЛ ПОВЫСИТЬ ФИНАНСИРОВАНИЕ СТРАХОВАНИЯ ОТ НЕСЧАСТНЫХ СЛУЧАЕВ НА ПРОИЗВОДСТВЕ

Премьер-министр России Дмитрий Медведев поручил Минтруду совместно с Минфином разработать меры по увеличению доли средств на обязательное социальное страхование от несчастных случаев на производстве. Соответствующие решения премьера по итогам совещания о работе по снижению производственного травматизма опубликованы в четверг на официальном сайте кабмина.

«Минтруду России, Минфину России совместно с Фондом социального страхования РФ <...> проработать вопрос об увеличении доли средств по обязательному социальному страхованию от несчастных случаев на производстве и профессиональных заболеваний», – говорится в сообщении.

Как отмечается в сообщении кабмина, средства будут направлены на финансовое обеспечение предупредительных мер по сокращению производственного травматизма и профессиональных заболеваний работников, занятых на вредных производствах. Срок выполнения поручения – 25 июля 2018 года.

Также по итогам совещания **Минтрансу** поручено внести изменения в законодательство РФ, направленные на обеспечение соблюдения водителями автомобильного транспорта установленного режима труда и отдыха. Срок до 5 апреля 2018 года.

Минтруду и Минобрнауки России совместно с органами исполнительной власти субъектов РФ и союзом WorldSkills Russia необходимо провести работу в части популяризации среди молодежи культуры безопасного труда и доложить о результатах 5 апреля 2018 года.

<http://tass.ru/obschestvo/4830404>

*Автомобильный и городской транспорт, дорожное хозяйство*

### RG.RU; ТАТЬЯНА ШАДРИНА; 2017.12.21; МИНТРАНС НАЧАЛ ПРОВЕРКИ СИСТЕМ ВЕСОГАБАРИТНОГО КОНТРОЛЯ

**Минтранс** начал проверки региональных автоматических систем весогабаритного контроля, сообщили в ведомстве. От перевозчиков начали поступать запросы по работе автоматических систем весогабаритного контроля на региональных и межмуниципальных дорогах. Откуда пришли сигналы туда в первую очередь и поехала выездная комиссия для контрольных измерениях весовых параметров транспортных средств. В нее вошли представители **Минтранса**, **Росавтодор**а, МВД, ассоциаций «РАДОР», АСМАП. Так 20 декабря проверена работа автоматической системы весогабаритного контроля, расположенной на дорогах Нижегородской области. (В регионе работают шесть пунктов измерений параметров транспортных средств в движении).

На пункте, расположенном на автодороге регионального значения Р-125 «Ряжск – Касимов – Муром – Нижний Новгород» точность показаний проверялась при проезде грузовых автомобилей нескольких типов с различными грузами на допустимо высоких и низких скоростях.

При сравнении показателей установлено, что данные, зафиксированные на автоматическом пункте весогабаритного контроля, находятся в пределах погрешности. По результатам проведения сделан вывод о корректной работе автоматического пункта весогабаритного контроля. Однако, областным дорожникам рекомендовано установить знаки, предупреждающие о проведении автоматического весогабаритного контроля, а также устройства, оповещающие водителей о факте нарушения.

Также участники проверки побывали в центре сбора данных, где обрабатываются сведения о нарушениях. По данным областного центра безопасности дорожного движения, за год работы пунктов количество правонарушений со стороны водителей большегрузов снизилось почти втрое. Основные нарушители – перевозчики транзитных грузов, которые не привыкли к соблюдению норм и наличию контроля на региональных дорогах.

«Первая выездная проверка **Минтранса** показала, что измерительные рамки на региональных постах работают с высокой точностью. Благодаря работе автоматических стационарных пунктов весогабаритного контроля не только фиксируются нарушения и сохраняются дороги, это непосредственно влияет на безопасность дорожного движения. Мы продолжим проверочные мероприятия в субъектах, где такие пункты уже работают, а также начинается их внедрение. В первую очередь мы направим комиссию в регионы, из которых поступает наибольшее число обращений перевозчиков», – резюмировал первый замглавы **Минтранса** Евгений **Дитрих**.

<https://rg.ru/2017/12/21/mintrans-nachal-proverki-sistem-vesogabaritnogo-kontrolia.html>

### ИНТЕРФАКС; 2017.12.21; АВТОДОРОГА ЗА 1,8 МЛРД РУБ. ОТКРЫТА В ВОЛГОГРАДЕ В РАМКАХ ПОДГОТОВКИ К ЧМ-2018

Нулевая продольная автомагистраль в Волгограде (дублер Первой продольной магистрали), проложенная в рамках подготовки к ЧМ-2018, открыта для проезда автомобилей, сообщили «Интерфаксу» в пресс-службе администрации региона.

«Стоимость работ составляет 1,8 млрд рублей. Привлекались средства федерального бюджета», – сказал сотрудник пресс-службы.

Госконтракт на строительные работы был подписан в феврале 2016 года с ООО «ТрансСервис».

Новая рокадная дорога вдоль Волги проходит мимо возводимого стадиона «Волгоград Арена», ее протяженность составляет порядка 6,5 км. Дорога-дублер Первой продольной позволит перераспределить транспортные потоки в центре Волгограда.

Ширина проезжей части новой городской магистрали составляет 15 метров, движение открыто по 4 полосам. Расчетная пропускная способность трассы – до 1450 единиц транспорта в час.

*Железнодорожный транспорт*

### КОММЕРСАНТ; НАТАЛЬЯ СКОРЛЫГИНА; 2017.12.22; ДЕФИЦИТ ПРИХОДИТ ВО ВРЕМЯ ЕЗДЫ

Почему российским предприятиям не хватает вагонов

Острый дефицит вагонов в этом году, затруднивший вывоз зерна и соли, стал предлогом к попытке радикального пересмотра правил игры на железнодорожном рынке. В ближайшее время станет понятно, появится ли резервный парк для вывоза социально значимых грузов, будут ли выработаны критерии этой значимости и какие именно. Пока из предложений ФАС следует, что к социальным отнесут все низкодоходные грузы (первого тарифного класса), спрос на которые формируется на внутреннем рынке. Цена предоставления вагонов будет сдерживаться, причем возможно перекрестное субсидирование со стороны грузоотправителей, допускающих серьезный порожний пробег, например экспортеров-угольщиков.

Бунты соляные и хлебные

В этом году локальный дефицит парка, неизменно наблюдающийся в тех или иных объемах осенью, совпал с беспрецедентным ростом погрузки угля на экспорт, вызванный ростом цен на мировых рынках. Так, план ОАО РЖД по росту погрузки угля на 2017 год составлял 334,8 млн тонн с ростом к 2016 году 1,5%. Фактический рост за январь–ноябрь составил 9%, было погружено 325,9 млн тонн. ИПЕМ ожидает роста на 9% по итогам года, до 358,2 млн тонн. Из-за отличной конъюнктуры экспортных рынков угольщики оттянули на себя львиную долю парка.

Прочим участникам рынка досталось бы больше вагонов, если бы не сохраняющийся эффект серии регуляторных решений сначала о замене простого продления сроков службы техники модернизацией в 2015 году, а потом о полном его запрете с 2016 года. По данным «Infoline-Аналитики», за это время было списано 265 тыс. единиц подвижного состава, из них 135 тыс. полувагонов.

Результатом стал резкий скачок ставок предоставления вагонов, только с начала 2017 года увеличившихся по полувагонам с 950 до 1,5 тыс. руб. за вагон в сутки. При этом с 2016 года один из крупнейших игроков рынка – Федеральная грузовая компания (ФГК, входит в ОАО РЖД) – испытывал давление на ставку со стороны ФАС. В мае 2017 года ФГК зафиксировала ставку: к октябрю, по данным компании, разница ее цен с рыночными достигала 15–40%. Одновременно с ноября «Ростех» добился досрочного возврата 27,5 тыс. вагонов из аренды ФГК, и ее доля на рынке упала с 24% до 18%. Тем не менее наличие крупного игрока с пониженной относительно рынка ценой в условиях высокого спроса привело к обострению конкуренции именно за дешевые вагоны ФГК.

К осени наметились несколько категорий пострадавших потребителей. Еще в мае тревогу забили поставщики технической соли, заявившие, что дефицит полувагонов для ее вывоза наблюдается с октября 2016 года (см. “Ъ” от 23 мая); в октябре они донесли свою жалобу до вице-премьера Аркадия **Дворкович**а. Тогда ассоциация «Руссоль» заявляла, что при месячной потребности в 4 тыс. полувагонов операторы предоставляют лишь 2,5 тыс. (см. “Ъ” от 12 октября).

К ним по традиции присоединились карельские производители щебня. Глава региона Артур Парфенчиков просил вице-премьера разобраться с нехваткой полувагонов, отмечая, что за январь–август предприятия региона отгрузили на 1,9 млн тонн меньше щебня, чем годом ранее (см. “Ъ” от 17 октября). За ним последовали предприятия ЖКХ, которым – в первую очередь на Дальнем Востоке – недовозили уголь по внутренним контрактам. Мукомольные предприятия Петербурга и зерновики Сибири жаловались на нехватку хопперов для подвоза и вывоза зерна (см. “Ъ” от 25 октября и 21 ноября). Финальную жалобу направила «Опора России» от лица малого и среднего бизнеса.

Ассортимент причин и следствий

При пристальном рассмотрении оказалось, что причины дефицита в каждом случае различаются. Что касается зерна, то, по утверждениям крупных участников рынка, дефицита хопперов как таковых нет (см. “Ъ” от 21 сентября), есть неравномерность предъявления груза к перевозке, вызванная ожиданием аграриями хорошей конъюнктуры экспортных рынков. Непосредственные же меры по сокращению дефицита выразились в борьбе с простоями парка под выгрузкой-погрузкой. Так, сотрудникам Россельхознадзора, выдающим разрешения на погрузку зерна, поручили в пиковые сезоны выходить на работу в праздники и выходные (см. “Ъ” от 2 ноября), а **Минтранс** заручился поддержкой правительства в том, чтобы предприятия, задерживающие выгрузку, штрафовались в пользу владельцев и операторов вагонов (см. “Ъ” от 25 ноября). ОАО РЖД, в свою очередь, дало скидку на вывоз зерна из отдаленных регионов на порты юга России.

Щебень Карелии продолжает страдать от конкуренции со стороны сопредельных стран и угля. В том числе потому, что в последние годы составы, везущие уголь на порты Северо-Запада, перестали брать на обратном ходу щебень, торопясь вернуться в Кузбасс. Отчасти влияют на это скидки на порожний пробег для инновационных вагонов, отчасти – задержки для забора щебня.

Гендиректор «Промнерудтранса» и зампред НП «Ассоциация горнопромышленников Карелии» Андрей Громовой говорит, что в ноябре по согласованию с ОАО РЖД и **Минтрансом** были выданы дополнительные вагоны ФГК, но это произошло неожиданно, внепланово, без оформления заявки и в некоторых случаях в отсутствие договоров. «Но наступил декабрь, и все вернулось на круги своя – сейчас ФГК активности не проявляет»,– говорит господин Громовой. По его словам, проблемы с вывозом щебня из Карелии сохраняются: «Никаких управленческих решений системного характера не выработано – просто ситуация скорректировалась из-за зимнего снижения объемов погрузки». По его словам, щебеночники ждали решения, предписывающего загружать порожние вагоны, но воздействовать на кэптивные угольные компании, везущие груз в своих вагонах, сложно. «Если бы ФГК ежемесячно предоставляла 1,5–2 тыс. дополнительных вагонов в Карелию, ситуации, которую мы имели в этом и прошлом году, просто не было бы»,– уверен он.

Из многочисленных производителей соли, добавляет один из источников “Ъ”, проблемы возникли только у «Руссоли»: до 2017 года она работала не с ФГК, а с 15 разными операторами, но весной они обратились к дочерней структуре ОАО РЖД. ФГК вагоны предоставила (около 600 вагонов в месяц). При анализе проблемы со стороны ОАО РЖД выяснилось, что проблемы у «Руссоли» возникли за пределами РФ – в Казахстане. Там в сентябре-октябре сформировался дефицит полувагонов из-за роста отгрузок на внутренний рынок для нужд ЖКХ.

Тарифный натиск

Но какими бы ни были причины дефицита, меры по борьбе с ним могут вылиться в кардинальный пересмотр правил игры на железнодорожном рынке. Еще в октябре ФАС предложила ОАО РЖД приобрести резервный парк и предоставлять его ущемленным категориям грузоотправителей. При этом глава ФАС Игорь Артемьев счел нужным вообще пересмотреть «модель рынка, при которой парк вагонов был отделен от ОАО РЖД».

Проблему резерва, как рассказывал “Ъ” в интервью зам**министра транспорта** Алан **Лушников** 27 ноября, можно решать тремя административными способами: просто наращивая парк, выводя часть парка на электронные торги и создавая приоритетные категории грузополучателей. В рамках первого способа, помимо восстановления инвентарного парка ОАО РЖД, рассматривалось увеличение парка ФГК (об этом см. интервью Алексея Шило) и коллективное содержание этого резерва за счет частных участников рынка. Цена вопроса велика: по оценкам операторов, закупка 10 тыс. вагонов эквивалентна росту тарифов ОАО РЖД на 2%. Третий способ плох тем, что нарушает принцип равнодоступности инфраструктуры и ставит приоритетность груза в зависимость от настроений конкретных чиновников.

Решить вопрос до сих пор не удалось. По итогам совещания 5 декабря у Дмитрия Медведева появилось поручение рассмотреть «возможность, сроки и параметры создания резервного парка» до 15 апреля 2018 года. Вслед за этим 15 декабря ФАС в своем предписании по антимонопольному делу поручила ОАО РЖД до 1 апреля разработать и согласовать с ней правила работы резервного парка для покрытия дефицита, а к июлю обеспечить в том числе за счет закупки вагонов вывоз всех предъявленных к перевозке грузов (см. “Ъ” от 20 декабря).

ФАС также подготовила проект приказа с аналогичным содержанием, который может быть утвержден 26 декабря. В проекте есть пункт, требующий от ФГК до 1 марта разработать и согласовать с ФАС методику определения экономически и технологически обоснованной цены при предоставлении полувагонов в отношении социально значимых грузов (грузов первого тарифного класса, перевозимых на внутренний рынок). Таким образом, появляется довольно широкая категория «социально значимых грузов», тариф на которые будет определяться нерыночным способом.

Параллельно ФАС предлагает заменить часть дополнительной индексации тарифа ОАО РЖД (официально – 2%, по словам участников рынка, обсуждается 1,5%) повышением тарифа на порожний пробег на 7,7%. В результате в плюсе окажутся грузоотправители, которые возят по России грузы первого тарифного класса и при этом не допускают большого порожнего пробега, а в минусе – угольщики, работающие на экспорт.

По мнению главы экспертного совета Института исследования проблем железнодорожного транспорта Павла Иванкина, в совокупности от двух предлагаемых ФАС мер наибольшую выгоду могут получить разве что алюминиевые и металлургические компании, везущие руду на коротких плечах по России. Но тогда у ОАО РЖД появится повод отказать им в скидке в рамках тарифного коридора. В основном же грузы первого класса идут на экспорт. Господин Иванкин замечает, что перекладывание на порожний пробег общесетевых расходов создает серьезный стимул для его сокращения, а это приведет к снижению доходов ОАО РЖД.

По мнению замгендиректора ИПЕМ Владимира Савчука, в 2018 году не следует ожидать столь же острого дефицита, в том числе на отдельных рынках: темпы закупки парка превышают темпы списания в совокупности с ростом погрузки. По его мнению, рынок сам способен отрегулировать проблему резерва. Но на участников рынка давит постоянная смена правил игры, от стабильности которых зависит долгосрочное планирование не только операторов вагонов, но и выполнение программы развития ОАО РЖД. Эксперт уверен, что «нужна пауза в регулировании».

<https://www.kommersant.ru/doc/3503511>

### КОММЕРСАНТ; НАТАЛЬЯ СКОРЛЫГИНА; 2017.12.22; «МЫ ХОТИМ, ЧТОБЫ РЕЗЕРВНЫЙ ПАРК НЕ ПРИВЕЛ К ДИСБАЛАНСУ НА РЫНКЕ»

Алексей Шило, директор ОАО РЖД по коммерческой деятельности

О системном и точечном дефиците вагонов, подходах к формированию резерва и прогнозе баланса подвижного состава на 2018 год “Ъ” рассказал директор ОАО РЖД по коммерческой деятельности – гендиректор Центра фирменного транспортного обслуживания Алексей Шило.

– Проблема локального дефицита подвижного состава возникает каждый год. Этот год чем-нибудь отличался? Сегодня дефицит носит системный характер?

– Говорить, что он системный, я бы не стал. У нас есть четко выраженные циклы по погрузке, и этот год ничем от других не отличается. Пик погрузки строительных грузов по большому счету зависит скорее от того, как прошли платежи строительным компаниям, как были отыграны государственные контракты на строительство дорог. В третьем-четвертом квартале всегда возникает рост перевозок для ЖКХ, для строительных грузов. По зерну аналогичная ситуация: у нас в прошлом году рекордные урожаи, в этом – тоже рекордный.

Что в этом году действительно выходит за рамки и наших прогнозов, и этой цикличности, это хороший рост экспортных цен на уголь. Его мы не прогнозировали: конечно, наблюдали колебания цен, но события, например, в Австралии (перебои в добыче и транспортировке угля из-за природных катаклизмов.– “Ъ”) предвидеть не могли. Угольщики при такой цене готовы платить любые деньги, чтобы получить вагоны, вывести груз и продать его по высокой цене. В декабре операторов уже законтрактовали на первое полугодие: конъюнктура для угольщиков настолько хороша, что они готовы сегодня переплачивать, не дожидаясь сезонного спада ставок, традиционного в первом квартале. Этими действиями они поддерживают высокую планку уже на 2018 год. И этот фактор добавился к циклам.

– Кому не хватило вагонов?

– В первую очередь предприятиям малого и среднего бизнеса, крупным строительным организациям. Но я бы оговорился, что не хватает вагонов не в принципе, а по приемлемой цене. Кто сегодня может нарастить парк? Угольщики, крупные компании. Они купят себе вагоны, но получит ли от этого вагоны малый и средний бизнес? Я уверен, что не получит – мы лишь будем возить еще больше угля. То есть решение проблемы по удовлетворению потребности малого и среднего бизнеса лежит в плоскости государства. Как государство может ее решить? По большому счету либо поручив это ОАО РЖД, либо самостоятельно – посредством мер регуляторного характера.

– Какой способ предпочтителен для ОАО РЖД?

– Согласно принятым решениям, мы должны прийти к единой позиции с ведомствами по необходимости или отсутствию необходимости в резервном парке в течение первого квартала. Я могу точно сказать, что мы хотим, чтобы резервный парк не привел к дисбалансу на рынке. Потому что в том виде, в котором его сейчас предлагали, прямолинейно, получается, что мы в дерегулированный сегмент вводим абсолютно нерыночный элемент. Как нам кажется, так – в лоб – решать эту задачу нельзя.

Мы пока считаем, что для нас самым приемлемым вариантом было бы, не меняя экономическую модель, наращивать парк под управлением ФГК. Регулятору будет удобно работать с ФГК хотя бы потому, что для нее, в отличие от всех остальных операторов на рынке, можно записать поведенческие условия. В этом году как условие сотрудничества с ФАС мы взяли на себя обязательство не поднимать цены – и с мая не поднимаем. Если оставить в стороне разногласия по обвинениям в групповом доминировании, мы показали регулятору, что ставку можем держать. Мы можем взять на себя такие же обязательства по 2018 году.

Можем воздействовать на вагонную составляющую посредством того, что ФГК будет выступать бенчмаркером на рынке, показывая, что работать надо именно с такой ставкой. Но для эффективного бенчмаркинга нужно, чтобы парк ФГК был больше, с 18% оказывать определяющее влияние на весь рынок невозможно. По нашим оценкам, необходим парк в управлении больше примерно на 50–60 тыс. единиц – в частности, в сегменте полувагонов. Есть несколько вариантов, как это сделать. Первый – приобретение новых вагонов, второй – привлечение на основе аренды вагонов у других собственников.

– Но ФАС уже предъявляет претензии к тому, что ФГК – маркетмейкер и манипулирует ценой. И ваше встречное предложение – действительно сделать ФГК маркетмейкером, чтобы она задавала цену?

– На что сегодня может влиять ФАС, чтобы держать ставку на низком уровне? Только на ОАО РЖД и его дочерние общества. Мы готовы взять на себя дополнительные поведенческие условия и сказать, что будем за счет своего парка, держа его стоимость на определенном уровне, снижать эту ставку.

– Речь идет о том, чтобы заморозить ставку на весь парк ФГК или о том, чтобы компания высвободила часть парка и ситуационно выводила его на рынок по низким ставкам, а в остальное время ставка была бы рыночной?

– Мы пока эту тему не обсуждали. Но такой модели, при которой парк придерживается и задействуется ситуационно, я представить не могу. И считаю, что если уж брать на себя обязательства, то в полной мере и держать эту ставку на нужном уровне в течение какого-то времени. Есть и другой способ: вагоны ФГК для малого и среднего бизнеса просто размещать на ЭТП. Мы сегодня размещаем порядка 7 тыс. вагонов на ЭТП, а будем размещать 15–20 тыс. вагонов. Но, по сути, это все свободные резервы, которые у нас были. Обсуждался и третий вариант. У нас до 2025 года планируется выбытие около 30 тыс. полувагонов, можно с 2018 года списание приостановить и отдать вагоны не в коммерческое использование, а, например, для перевозок для нужд ОАО РЖД. Вопрос в том, что они потребуют дополнительного содержания, придется тратить больше средств, но какую-то часть проблемы это поможет снять.

– Не боитесь обрушить ставки на рынке?

– Если решение о наращивании парка ФГК будет принято, то мы можем взять на себя обязательства по защите тех, кто сегодня не может дать высокую цену. Так, сейчас мы везем 30–40% угля для ЖКХ – будем вести 50%. 30% строительных грузов из Карелии – повезем 50%. Мы со своей стороны подпишемся под обязательствами дать дополнительные вагоны тем, кто не может заложить высокую цену перевозки в цену продукта, потому что по этой цене продукт никто не купит.

– В 2018 году ситуация с дефицитом повторится?

– С февраля у нас баланс с точки зрения списания-приобретения уже положительный. Парк вагонов начинает прирастать. По прогнозу, и в 2018 году парк будет увеличиваться, несмотря на рост цен, программа субсидирования приобретения вагонов, насколько я понимаю, будет продолжена. Запрос на вагон сегодня есть, поэтому приобретаться вагоны будут примерно теми же темпами, что и в этом году.

Важный момент – в 2018 году мы не прогнозируем такого же роста перевозок того же угля: во-первых, мы видим, что на рынке стабилизировалась цена, во-вторых, ни у нас, ни у наших партнеров нет возможности прирастать теми же темпами. Если мы сегодня везем 80 поездов на Дальний Восток, 120 мы не можем повезти никак при всем своем желании. Таким образом, мы закладываем рост от 2% до 3%, и при таком приросте та программа обновления парка, которая пока заявляется операторами, позволит достичь баланса. И те меры, которые мы до 15 апреля должны представить, должны оказать стимулирующее воздействие.

Даже в 2017 году, несмотря на эмоциональность обращений относительно дефицита, я считаю, что основные проблемные вопросы мы сняли. Мы активно поработали с вывозом для ЖКХ в ноябре-декабре, мы отреагировали на запросы по перевозкам строительных грузов – со стороны той же Карелии. Сказать, что в этом году произошла какая-то катастрофа, нельзя: просто высокая стоимость угля привела к тому, что вагоны начали на него перераспределяться. Сейчас ситуацию удалось выровнять.

<https://www.kommersant.ru/doc/3502024>

### КОММЕРСАНТ; НАТАЛЬЯ СКОРЛЫГИНА; 2017.12.22; «У РЫНКА ДОСТАТОЧНО МЕХАНИЗМОВ РЕГУЛИРОВАНИЯ И САМОРЕГУЛИРОВАНИЯ»

Валерий Веремеев, замгендиректора по стратегии и развитию Первой грузовой компании

О естественных механизмах выравнивания дефицита в сегменте полувагонов “Ъ” рассказал заместитель генерального директора по стратегии и развитию ПГК Валерий Веремеев.

– Как вы оцениваете ситуацию с дефицитом подвижного состава в этом году?

– По полувагонам объем нехватки парка оказался выше, чем в прошлые годы: подобные проблемы были, возможно, в 2011–2012 годах. В 2016–2017 годах после списания более 100 тыс. полувагонов парк сократился радикально, сегодняшняя ситуация сложилась прежде всего на фоне роста грузооборота угля.

Но дефицит не носит тотального характера: он наблюдался в отдельных сегментах и у отдельных клиентов. По нашим оценкам, базирующимся на данных рынка, пик дефицита пришелся на июль–август: в августе, по данным Росстата, были достигнуты рекордные запасы угля, превышающие 29 млн тонн. По оценке «Опоры России» и правительства Карелии, за сезон не было вывезено около 2 млн тонн щебня. Значит ли это, что 5 млн тонн угля и 2 млн тонн щебня не были вывезены вообще? Нет, можно лишь сказать, что дефицит парка не позволил продать эти объемы здесь и сейчас. Запасы угля вскоре начали снижаться, достигнув в сентябре–октябре 23–24 млн тонн, стал более активно отгружаться щебень. Плюс, по нашей оценке, на сеть поступит 32 тыс. полувагонов, 80% из которых будут инновационными, на тележке 25 тонн на ось. Это серьезный дополнительный погрузочный ресурс. Рабочий парк полувагонов с начала весны устойчиво растет, добавляется по 2–3 тыс. полувагонов в месяц, ситуация нормализуется.

– Нужно ли решать проблему дефицита путем формирования резервного парка?

– Прежде всего надо понять, резерв на какой случай мы создаем. Если речь идет о том, что нужны дополнительные 20 тыс. полувагонов в пиковые месяцы на случай, если производители захотят отгрузить дополнительные объемы, такое решение мы считаем неэффективным. Традиционно пиковый спрос покрывался за счет рынка в целом. Рабочий парк полувагонов – 440–450 тыс., эти 20 тыс.– чуть менее 5% рынка.

Также мы считаем, что не до конца используются технологические резервы. Например, в августе оборот полувагонов на сети замедлился из-за ремонтов путей. В таком случае правильнее было бы перенести массовые ремонтные работы на май-июнь либо реализовать технологию круглогодичного капитального и текущего ремонта пути, которая хорошо известна ОАО РЖД. Кроме того, есть фактор сезонности ремонтов самих вагонов. В ремонтах находится 3–4% парка, и можно было бы сдвинуть ремонты с месяцев пиковых перевозок. И последнее – это простои: из-за невыполнения нормативов выгрузки и погрузки неэффективно используются несколько десятков тысяч полувагонов.

– Достаточно ли технологических мероприятий для покрытия локальных дефицитов?

– Ускорение оборота полувагонов в пиковые месяцы на 5% позволило бы решить эту проблему.

– Нужно ли добавить административные меры?

– У рынка достаточно механизмов регулирования и саморегулирования, позволяющих достигать баланса. Сегодня ответом на дефицит стали большие частные инвестиции в парк полувагонов. Государственное решение по стимулированию приобретения новых вагонов было уместным. И такие методы экономического стимулирования более приемлемы для рынка по сравнению с административными решениями, которые предписывают создать резервный парк, после чего сразу возникнут вопросы, по какому принципу его выделять и как определить, например, какой именно уголь более социально значим.

– Насколько вероятен дефицит в 2018 году?

– Риск появления локальных дефицитов в августе–октябре мы оцениваем как средний. Но если в этом году эксперты говорили о нехватке 20 тыс. полувагонов, то в 2018 году речь может идти только о 3–5 тыс. Впрочем, эти оценки релевантны, если объявленный ОАО РЖД объем перевозок в полувагонах не будет кардинальным образом превышен.

<https://www.kommersant.ru/doc/3502025>

### ВЕДОМОСТИ; ВЛАДИМИР ШТАНОВ; 2017.12.22; ПЕРВАЯ ГРУЗОВАЯ КОМПАНИЯ МОЖЕТ ОТКАЗАТЬСЯ ОТ ПОКУПКИ ВАГОНОВ «УРАЛВАГОНЗАВОДА» В 2018 ГОДУ

Переговоры продолжаются, но им могут помешать санкции и выросшая цена вагонов

Первая грузовая компания (ПГК, входит в группу UCL Holding Владимира Лисина) в следующем году планирует приобрести до 5000 вагонов, но пока не решила у кого. Об этом сказал гендиректор ПГК Олег Букин. В текущем году ПГК купила около 7000 инновационных вагонов «Уралвагонзавода» (УВЗ). «Мы, с одной стороны, хотим у них купить [и в 2018 г.], но, с другой стороны, не понимаем, как это можно сделать», – сказал Букин. УВЗ находится под санкциями, напомнил он.

Другой крупный российский производитель – Тихвинский вагоностроительный завод (ТВСЗ, входит в Объединенную вагонную компанию (ОВК), по словам Букина, «пока не продает либо называет какие-то неприемлемые цены».

Вагоны УВЗ также покупает Федеральная грузовая компания (ФГК), принадлежащая РЖД. Возможность заказа вагонов УВЗ в 2018 г. представитель ФГК не стал комментировать.

Окончательного решения ПГК еще не приняла: по словам ее представителя, компания ведет переговоры со всеми вагоностроителями, в том числе с УВЗ. «Мы рассмотрим все возможные предложения по приобретению подвижного состава», – сказал он. Прежде всего компанию интересует цена, уточнил собеседник.

Отказ ПГК от закупки вагонов УВЗ никак не повлияет на загруженность мощностей компании, заверяет представитель УВЗ. По его словам, завод на 2018 г. законтрактован. Имена заказчиков он не назвал. «Более того, по итогам следующего года мы ожидаем продемонстрировать показатели, превышающие итоги 2017 г.», – добавил собеседник. В этом году УВЗ произвел более 15 000 вагонов, план на 2018 г. не раскрывается.

Представитель ОВК не стал комментировать переговоры с ПГК.

В 2017 г. ПГК удалось выгодно купить 7000 полувагонов УВЗ по 2,3 млн руб. без НДС, сейчас же прейскурантная цена инновационного вагона выросла до 2,9 млн руб., комментирует гендиректор «Infoline-аналитики» Михаил Бурмистров. Рост понятен – себестоимость производства увеличилась, в том числе из-за подорожавшего металла, колес, осей и других комплектующих, говорит эксперт. Для сравнения: типовые полувагоны в 2018 г. стоят уже от 2,5 млн руб., а инновационные вагоны ТВСЗ, технологичность и качество сервиса у которых лучше, чем у УВЗ, – 3,05 млн руб., продолжает он. Государство стимулирует спрос на инновационные вагоны, предоставляя скидки на их приобретение (в 2017 г. – 250 000 руб. для люковых полувагонов), а также через механизм тарифной скидки на порожний пробег, которую рассчитывает РЖД и согласовывает ФАС России.

«В случае покупки вагонов УВЗ бизнес ПГК никак не пострадает от вмененных против нижнетагильского завода санкций, – комментирует представитель одной из транспортных компаний. – Им ничего не мешало делать это и раньше». Но недавно США ужесточили санкции против России. Попасть в санкционный список теперь смогут и контрагенты уже находящихся в списке компаний. Санкции опасны для тех компаний, у которых есть активы за рубежом, это касается и денежных переводов с участием американских банков, напоминает партнер Nektorov, Saveliev & Partners Илья Рачков. ПГК в основном работает в России, но часть грузов отправляется в Казахстан и Финляндию, по данным компании.

Скорее всего, УВЗ и ПГК найдут компромиссное решение, а ссылки на санкции – это просто элемент переговорного процесса, считает и Бурмистров. Но стороны вряд ли быстро договорятся о цене, не ранее второго полугодия 2018 г., думает он.

<https://www.vedomosti.ru/business/articles/2017/12/22/746175-pervaya-gruzovaya-otkazatsya-ot-vagonov>

### ТАСС; 2017.12.21; ЧИСЛО ПЕРЕВЕЗЕННЫХ ЗА ГОД ПАССАЖИРОВ НА ЭЛЕКТРИЧКАХ МОСКВЫ ПРЕВЫСИТ 572 МЛН ЧЕЛОВЕК

Пассажиропоток московских электричек по итогам 2017 года ожидается на уровне 572 млн человек и более, что на 30 млн превышает результаты прошлого года. Об этом сообщил в четверг журналистам исполнительный директор Центральной пригородной пассажирской компании (ЦППК) Максим Дьяконов.

«По итогам года мы перевезем 572 млн пассажиров. Это в 12 раз больше, чем перевозит в год крупнейший российский авиаперевозчик «Аэрофлот» и половина всей железнодорожной перевозки в России», – сказал он. В прошлом году электрички перевезли 540 млн пассажиров.

По словам Дьяконова, парк поездов ЦППК насчитывает более 530 единиц, включая 86 собственных электропоездов, эксплуатируемых на территории Москвы, Московской и прилегающих областей. Точность следования поездов составляет 98,5%.

В планах компании на ближайшие 10 лет – обновление 70% подвижного состава, продолжение программы масштабной реконструкции железнодорожных станций, строительство новых транспортно-пересадочных узлов, увеличение количества билетопечатающих автоматов и валидаторов, а также активное развитие электронных сервисов для пассажиров, включая различные способы покупки билетов на пригородные поезда и запуск собственного мобильного приложения.

ЦППК – крупнейший перевозчик пассажиров среди пригородных пассажирских компаний России. Доля компании в пригородных пассажирских перевозках в Московском железнодорожном узле составляет более 91%.

<http://tass.ru/ekonomika/4830996>

### ТАСС; 2017.12.21; НОВЫЙ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЙ МОСТ ОТКРОЕТСЯ В АСТРАХАНСКОЙ ОБЛАСТИ В 2019 ГОДУ

Железнодорожный мост через реку Ахтуба будет введен в эксплуатацию в 2019 году в Астраханской области. Об этом в четверг в ходе пресс-конференции в Саратове заявил начальник Приволжской железной дороги Сергей Альмеев.

«Срок ввода в эксплуатацию моста через Ахтубу – 2019 год, мы продолжим строить (мост) в 2018 году. Это главный проект, реализуемый в Астраханской области», – сказал Альмеев.

Он уточнил, что стоимость проекта – порядка 2 млрд рублей. При этом общий объем инвестиций РЖД в Приволжскую железную дорогу в предстоящем году увеличится с 25,8 млрд рублей в 2017 году до 26,8 млрд рублей. Средства пойдут, в основном, на развитие инфраструктуры и обновление подвижного состава.

В числе значимых проектов Приволжской железной дороги Альмеев также отметил реконструкцию вокзальных комплексов в Саратове и Волгограде.

<http://tass.ru/transport/4832217>

### ТАСС; 2017.12.21; ИРКУТСКИЙ ФИЛИАЛ ПГК ЗА 11 МЕСЯЦЕВ УВЕЛИЧИЛ ПОГРУЗКУ В КРЫТЫХ ВАГОНАХ НА ЧЕТВЕРТЬ

Иркутский филиал «Первой грузовой компании» (ПГК) за 11 месяцев 2017 года увеличил объем перевозок в крытом подвижном составе на 24%, до 1,8 млн тонн. Грузооборот вырос на 25%, до 6,4 млрд т-км, сообщает пресс-служба компании.

Основную номенклатуру составили цветные металлы, бумага, лесные, строительные и зерновые грузы, химические и минеральные удобрения.

«Наибольший прирост в сегменте крытых вагонов обеспечили грузоотправители целлюлозно-бумажной продукции и цветных металлов из Восточной Сибири. В течение года на эти номенклатуры наблюдается стабильно высокий спрос со стороны Китая. Для своевременного вывоза продукции наших партнеров в международном сообщении филиал проводит жесткий отбор и подготовку вагонов на погрузочных станциях», – прокомментировал директор филиала Валерий Яхимович.

В январе-ноябре объем погрузки цветных металлов вырос на 44%, до 507 тыс. тонн, бумаги – на 43%, до 496 тыс. тонн. Перевозка лесных грузов увеличилась на 8%, до 314 тыс. тонн, химических и минеральных удобрений – почти в 3 раза, до 79 тыс. тонн. Погрузка зерновых грузов сохранилась на уровне прошлого года – 101 тыс. тонн.

Объем внутренних перевозок увеличился по отношению к январю-ноябрю 2016 года на 7%, до 403 тыс. тонн, экспортных – на 38%, до 1,3 млн тонн.

Грузы следовали со станций Восточно-Сибирской (ВСЖД) и Забайкальской (ЗабЖД) железных дорог в адрес грузополучателей России, на экспорт – в Монголию и Китай через пограничные переходы Наушки и Забайкальска, а также в страны СНГ.

<http://tass.ru/transport/4831400>

### ИНТЕРФАКС; 2017.12.21; РЖД ЗАВЕРШАТ СТРОИТЕЛЬСТВО УЧАСТКА Ж/Д ПУТИ К АЭРОПОРТУ ВОЛГОГРАДА В МАЕ 2018 Г

ОАО «РЖД» в мае 2018 года планирует завершить строительство участка железной дороги от станции Гумрак до международного аэропорта Волгограда протяженностью 1,2 км, это позволит организовать пассажирское сообщение между центральным вокзалом Волгограда и аэровокзалом, сообщил начальник Приволжской железной дороги (ПривЖД, филиал «РЖД») Сергей Альмеев на пресс-конференции в четверг.

«В мае – сдача железнодорожной ветки в постоянную эксплуатацию», – сказал он.

С.Альмеев также сообщил, что к Чемпионату мира по футболу, ряд матчей которого пройдет в Волгограде, дорога приобретет четыре состава новых электропоездов. «Всего же во время ЧМ-2018 в Волгограде на самых востребованных направлениях будут курсировать 22 пары пригородных поездов, такая договоренность достигнута с руководством региона», – сказал начальник ПривЖД.

Как сообщалось, строительство участка железнодорожного пути к волгоградскому аэропорту финансируется из средств РЖД, общая стоимость проекта составляет 271,8 млн рублей.

В рамках проекта предусматривается также строительство железнодорожного переезда с одновременным переустройством автомобильной дороги, создание необходимой инфраструктуры с прокладкой инженерных коммуникаций и установкой трансформаторных подстанций.

Приволжская железная дорога проходит по территории Саратовской, Волгоградской, Астраханской областей, частично по территории Ростовской области и Казахстана.

### ТАСС; 2017.12.21; ПГК НАМЕРЕНА УЧАСТВОВАТЬ В КОНКУРСЕ В СЛУЧАЕ ПРОДАЖИ ПАКЕТА РЖД В «ТРАНСКОНТЕЙНЕРЕ»

АО «Первая грузовая компания» (ПГК, входит в UCL Holding Владимира Лисина) сохраняет интерес к пакету ОАО «Российские железные дороги» (РЖД) в «Трансконтейнере» и намерено участвовать в конкурсе в случае его объявления. Об этом сообщил журналистам генеральный директор ПГК Олег Букин.

«Если будет конкурс по продаже контрольного пакета «Трансконтейнера», мы пойдем на такой конкурс», – сказал он.

По его словам, конкретные решения могут быть приняты после объявления квалификационных требований к инвестору и других параметров конкурса. При этом Букин подтвердил , что партнером ПГК по покупке акций «Трансконтейнера» может стать швейцарский контейнерный оператор Mediterranean Shipping Company (MSC).

Отвечая на вопрос о возможных источниках финансирования сделки, Букин сказал: «Первое – есть деньги в «Первой грузовой компании!», второе – есть деньги в UCL Holding, третье – когда мы делаем сделки по лизингу, никаких сложностей с привлечением не испытываем. В зависимости от цены будем принимать решение».

«Изменился ли наш интерес оттого, что там появился еще один инвестор? На нас это принципиально никак не повлияло», – отметил он.

История в вопроса

В середине декабря стало известно о том, что 24,5% акций «Трансконтейнера» приобрел «Енисей Капитал» – структура Александра Абрамова и Романа Абрамовича. Речь идет о пакете негосударственного пенсионного фонда (НПФ) «Благосостояние», сообщил ТАСС источник, близкий к управляющим компаниям фонда. В самом НПФ от комментариев отказались. В «Трансконтейнере» не стали комментировать детали сделки.

Стоимость сделки составила 14,7 млрд рублей, следует из данных Московской биржи.

В то же время в соответствии с поручением первого вице– премьера РФ Игоря Шувалова сейчас обсуждаются условия конкурентных процедур по продаже доли РЖД в компании «Трансконтейнер». РЖД в случае принятия решения о продаже доли в «Трансконтейнере» считают целесообразным продавать весь пакет (50%) на аукционе. **Минтранс** также выступает за продажу всех 50% акций РЖД в «Трансконтейнере» на открытом аукционе с учетом квалификационных требований.

В случае продажи доли в «Трансконтейнере» РЖД хотят получить право на создание аналогичной компании. По словам заместителя генерального директора РЖД Андрея Старкова, РЖД могут технологически подготовить продажу пакета в «Трансконтейнере» к апрелю 2018 года.

«Трансконтейнер» является ведущим российским оператором контейнерных интермодальных перевозок. «Объединенной транспортно-логистической компании» («дочка» РЖД) принадлежит 50% плюс 2 акции «Трансконтейнера». Группа Fesco (головная компания – ПАО «Дальневосточное морское пароходство»), контролируемая «Суммой», владеет 25%, ООО «Енисей Капитал» принадлежит 24,5%.

АО «Первая грузовая компания» – крупнейший оператор грузовых железнодорожных перевозок в России. В оперировании ПГК более 134 тыс. единиц подвижного состава, в том числе полувагонов, цистерн, платформ и вагонов иных типов.

<http://tass.ru/transport/4830613>

*Морской транспорт*

### PORTNEWS; НАДЕЖДА МАЛЫШЕВА; 2017.12.21; ВИТАЛИЙ КЛЮЕВ О ПРЕОДОЛЕНИИ АДМИНИСТРАТИВНЫХ БАРЬЕРОВ

Считается, что административные барьеры препятствуют развитию бизнеса. Вместе с тем, регулирование на международном и национальном уровнях вводится для того, чтобы обеспечивать безопасность, защищать окружающую среду от загрязнения, предотвращать незаконную деятельность, препятствовать недобросовестной конкуренции. Как избежать чрезмерного регулирования в судоходстве и упростить систему документооборота ИАА «ПортНьюс» рассказал директор департамента государственной политики в области морского и речного транспорта **Минтранса** России Виталий Клюев.

– Виталий Владимирович, в чем специфика регулирования судоходства?

– Судоходство – глобально. Администрирование этой деятельности осуществляется Международной морской организацией, Международной организацией труда, Международным союзом электросвязи, Всемирной организацией здравоохранения и другими организациями. Многие правила и требования, так называемые административные барьеры, базируются на международных документах.

В России также действуют национальные регулирующие акты. В их числе, Кодекс торгового мореплавания, Кодекс внутреннего водного транспорта, Таможенный кодекс ЕАЭС и другие документы.

Административные барьеры – это не всегда плохо, надо понимать, зачем они создаются, и иногда в этом есть правда жизни. В частности, после катастрофы «Титаника» была принята Международная конвенция по охране человеческой жизни на море (СОЛАС, «SOLAS, International Convention for the Safety of Life at Sea»). Когда разломилась «Эрика», а затем «Престиж», и нефтепродукты попали в море, нанеся экологический вред побережью Европы, был введен запрет на эксплуатацию однокорпусных танкеров. Когда поняли, что сера в судовом топливе загрязняет атмосферу, было решено сократить содержание серы в судовом топливе.

– В таком контексте получается, что барьер это синоним защиты…

– По сути, да. Те или иные ограничения вводятся не из желания бюрократизировать процесс, а чтобы не допустить повторения аварий, трагедий и т.д. Кроме того администрирование позволяет упорядочить и гармонизировать интересы бизнеса и общественности, решать государственные задачи.

Например, документы, устанавливающие требования к судам я бы разделил на четыре основные группы. Прежде всего, это документы, определяющие правовой статус, поскольку судно является субъектом права, международного и национального. Следующий пакет требований – подтверждения технических характеристик состояния судна по международным и национальным стандартам. Далее, перечень процедур, в основном связанных с оформлением захода судна в порт и выхода судна из порта. И наконец, экипаж. В соответствии с разного рода нормами члены экипажа должны обладать определенной квалификацией, а также иметь документы, удостоверяющие личность для пересечения госграницы.

– Очевидно, что прежде чем выйти на судне в море, надо потратить ни один месяц на сбор необходимых документов?

– В 2004 году, когда **Министерство транспорта** Российской Федерации начало существовать в новом статусе после административной реформы, на государственную регистрацию судов требовалось от 30 дней и более. И то, если все документы были в порядке. В 2010 году мы совершили небольшую революцию в этом смысле и сократили этот период до трех дней.

А с 31 декабря 2017 года капитан морского порта будет обязан зарегистрировать судно (осуществлять первоначальную регистрацию судов) вообще за одни сутки. Это требование содержится в новом приказе **Минтранса** России № 191, которым утверждены правила государственной регистрации судов, прав на них и сделок с ними.

– Как этого удалось добиться?

– Мы разделили процедуру – первоначальная регистрация осуществляется за один день, а потом капитан морского порта, в течение трех месяцев будет проверять документы. Если все хорошо – то судно получает постоянные документы. А если выяснится, что документы неправильные, то первоначальная регистрация будет отменена.

– Документ первичной регистрации – он такой же?

– Да. Такой же юридической силы.

– А для международного плавания?

– Документ ничем не отличается, у капитана морского порта в течение трех месяцев есть право его сверить и произвести все необходимые бюрократические действия. После постоянной регистрации такого права у него уже не будет.

– Планируются ли и иные меры по упрощению регистрационных процедур?

– Следующий шаг – внедрение электронных судовых свидетельств. Для этого потребуются изменения Кодекса торгового мореплавания. Поправки дадут нам право выдавать судовые документы в виде электронных документов, подписанных электронной подписью. Это существенно сократит время контакта заявителя с органом госрегистрации.

– Это в том числе позволит и решить проблему с выдачей разрешений на судовую радиостанцию?

– Когда мы готовили документы по сокращению сроков выдачи судовых свидетельств до суток в Министерстве связи, в чьем ведение находится этот вопрос, мы столкнулись с возражением по сокращению сроков регистрации и внедрению электронных документов. Хотя, казалось бы, именно это министерство должно инициировать подобные решения. Впрочем, нам удалось договориться, и найти решение этой проблемы.

Так если в 2004 году в отдельных случаях срок выдачи разрешения на судовую радиостанцию составлял 90 дней, а иногда и полгода, то в 2010 году этот период удалось сократить до 10 дней. А в следующем году, с принятием соответствующих поправок в регулирующее законодательство, разрешение на судовую радиостанцию будет выдаваться за три дня, и до государственной регистрации судна в судовом реестре. Таким образом, получение разрешения на судовую радиостанцию не будет препятствовать государственной регистрации судна, что сегодня является достаточно серьезной процедурной проблемой.

Помимо этого Минсвязи намерено в перспективе обеспечить выдачу разрешений на судовую радиостанцию в электронном виде. Когда это случится пока не известно.

– Как обстоят дела с получением необходимых для работы международных документов?

– Международная морская организация, а сегодня это 172 государства, имеет более 50 различных конвенций и свыше 40 кодексов, которые являются обязательными инструментами для судоходства. Почти все из них требуют выдачи документов, подтверждающих соответствие судна или судоходной компании требованиям.

При этом Международная морская организация продолжает свою деятельность в этом направлении. Например. В соответствии с Полярным кодексом, который вступил в силу с 1 января 2017 года, введено требование о наличии трех новых обязательных документов. Кодекс по безопасности газомоторного топлива на судах ввел документы, которые подтверждают соответствие этому кодексу. Наконец, 8 сентября 2017 года вступила в силу новая конвенция по управлению балластными водами, а значит, потребуется получение дополнительного пакета документов подтверждающих соответствие судна этой конвенции.

Повышаются требования и к морякам. В частности, Полярный кодекс спровоцировал поправки в Конвенцию о дипломировании моряков. Как следствие, моряк должен получить еще два новых документа. Конвенция о балластных водах вводит требование по обучению моряков правилам управления балластными водами, в итоге появляются новые и новые свидетельства.

Этот процесс не останавливается. При этом Международная морская организация обладает очень действенным инструментом в виде государственного портового контроля, который заставляет суда и судоходные компании все это выполнять. Не выполнить – невозможно. Судно не выйдет из порта, если хотя бы одного документа нет, он прострочен или не соответствует судну. Выполнить и не нарушить все необходимые требования становится не просто сложно, а практически невозможно.

Мы проанализировали ситуацию. В 1986 году для соблюдений требований Международной морской организации на судне было необходимо иметь 25 обязательных документов, в 2003 году – 60, а в 2017 году уже – 105. И теперь возникает дилемма – либо продолжать увеличивать количество документов, либо нам надо этот тренд сломать и начать сокращать количество судовых документов.

Перевод документов в электронный вид – не решит проблемы, хотя, конечно, несколько упростит жизнь. Ведь количество документов не уменьшится, и каждым из этих документом надо управлять – надо знать, когда истечет срок его действия, производить освидетельствование, в конце концов, этот документ необходимо сформулировать и подписать.

– По вашему мнению, как можно изменить ситуацию?

– Российская Федерация вышла с инициативой начать решать проблемы по упорядочению документов принимаемых Международной морской организацией. А именно, мы предложили – проанализировать ситуацию, и по результатам анализа оптимизировать контент и количество документов, сделать предложения и издать нормативный акт, ну или инструмент в терминах ИМО, который бы систематизировал количество документов.

Также мы выступили с инициативой – запретить в любой конвенции, которая имеет отношение к судну, формулировать новые документальные требования, и разрешить это делать только в одной конвенции – Конвенции СОЛАС, сконцентрировав все требования к судовым документам в одно месте, радикально сократив количество документов. В нашем понимании со 105 можно придти к 50, а лучше к 25. Вернуться в этом плане на 25 лет назад.

Это предложение было услышано – Ассамблея ИМО дала поручение Совету Международной морской организации пойти по пути, приложенному Россией, и за два года найти решение проблемы. Доложить об этом предложено на следующей ассамблее ИМО в 2019 году. Надеюсь, что такой прогресс произойдет, и капитаны будут вновь управлять судами, а не движением бумаг.

– Будут ли упрощены процедуры получения документов и для моряков?

– Безусловно. Если в 2004 году только на получение, без учета обучения, квалификационного свидетельства моряка или диплома требовалось 40-60 дней, то с 2010 года, с принятием новых правил дипломирования членов экипажей морских судов (62-й приказ **Минтранса** России) удалось упорядочить этот бюрократический процесс и сократить срок выдачи документов до 30 дней. За 2017 год простыми административными мероприятиями мы свели административную процедуру выдачи документов морякам к одному дню, а точнее, к 15-ти минутам.

Однако пока остается актуальной проблема наличия у моряка большого количества подтверждающих документов. Сегодня каждый моряк должен иметь документ подтверждающие его навыки и опыт. На любую квалификацию необходима отдельная бумажка. Доходит то того, что более 15 документов один человек должен иметь с собой. Мы поставили перед собой задачу свести все требования к моряку к одному документу, в котором указать все компетенции, которыми он обладает. То есть, это будет всего одна бумага, где все будет написано. Отмечу, что это зависит не только от нас, я имею ввиду страну, но и от конвенции ПДНВ, которая инициирует все новые и новые документы.

– Но есть же электронная база, где все записано про каждого?

– Прежде всего, необходимо свести все в один документ. Мы совместно с Международной морской организацией сейчас над этим трудимся.

Следующий шаг – это аналогичные действия, как и по судовым документам, то есть, электронная форма единого такого диплома. Мы такую задачу себе поставили, и хочу проинформировать, что в 2017 году Государственная дума Российской Федерации приняла федеральный закон, которым вносятся поправки в Кодекс торгового мореплавания. Эти поправки позволяют **Минтрансу** России утвердить правила выдачи документов для членов экипажей судов в форме электронного документа.

Первый законодательный шаг сделан. Теперь задача за технической реализацией и нормативно-правовыми актами. Плюс в нашем понимании потребуется либо разъяснение Международной морской организации, что так можно, либо вносить поправки в Конвенцию о дипломировании моряков или в одноименный кодекс.

С соответствующим предложением мы намерены обратится в Комитет ИМО по безопасности на море в мае 2018 года.

Хочу поблагодарить **Федеральное агентство морского и речного транспорта**, ректора Новороссийского университета имени адмирала Ушакова и постоянного представителя Российской Федерации при ИМО за активную работу в этом направлении.

Уверен, что мы сможем свести все документы в один и выдать его в электронном виде.

– В России?

– И в России и, надеюсь, в мире.

<http://portnews.ru/comments/2436/>

*Воздушный транспорт*

### ИНТЕРФАКС; 2017.12.21; ОБЪЕМ НОВОГОДНЕЙ ЧАРТЕРНОЙ ПЕРЕВОЗКИ ВЫРОС НА 20% ПО СРАВНЕНИЮ С ПРОШЛЫМ ГОДОМ

Объем новогодних чартерных программ туроператоров увеличился на 20% по сравнению с прошлым годом, несмотря на ужесточение **Росавиаци**ей регламента допуска авиакомпаний к выполнению рейсов, сообщил советник главы Ростуризма Дмитрий Горин.

«На новогодние праздники авиакомпании подали заявки на выполнение 586 международных туристических чартерных рейсов, из которых на 292 рейса согласование **Росавиаци**и уже получено. Еще не менее 2 тыс. рейсов были утверждены ранее. Из московских аэропортов ожидается свыше 370 чартерных рейсов. Объем новогодней чартерной перевозки с 15 декабря по 15 января вырастет не менее чем на 20%», – рассказал он в интервью электронной газете Российского союза туриндустрии RATA-news.

По словам эксперта, международные чартеры запланированы в этом году в 17 стран: Китай, Италию, Испанию, Израиль, Турцию, Венгрию, Чехию, Словакию, Францию, Австрию, Вьетнам, Таиланд, Индию, Мексику, Шри-Ланку , Кубу и Доминикану.

В среду **Росавиаци**я заявила, что новогодние международные чартерные программы шести авиакомпаний, выполняющих рейсы по заказу туроператоров, будут сокращены из-за несоответствия чартерных программ полетов имеющемуся парку воздушных судов.

Как подчеркнул Д.Горин, это решение было принято ведомством по итогам действия нового регламента организации чартеров, вступившего в силу 4 декабря.

Туроператоры в среду сообщили, что верстали программы с учетом новых требований **Росавиаци**и и тех туристов, которые уже купили путевки на Новый год, сокращение не коснется.

«Плюсы нового регламента в том, что запрашивать допуск к выполнению чартеров перевозчики теперь должны за две недели, а не за сутки, как бывало раньше, и это поможет избежать неожиданностей», – отметил Д.Горин.

### RNS; 2017.12.21; «АЭРОФЛОТ» НАМЕРЕН ПОВЫСИТЬ ЗАРПЛАТЫ ПИЛОТАМ ИЗ-ЗА ТЕНДЕНЦИИ ИХ УХОДА В АЗИАТСКИЕ АВИАКОМПАНИИ

«Аэрофлот» намерен повысить зарплаты пилотам в связи с тенденцией их перехода в другие авиакомпании, в частности, за границу. Об этом в ходе Дня инвестора сообщил заместитель гендиректора авиакомпании по коммерции и финансам Шамиль Курмашов.

«По пилотам был период бездефицитного существования. Появляются такие перевозчики, в частности, как «ВИМ-Авиа», которые начинают платить (заработную плату пилотам. – RNS) на 15-20% выше, чем другие авиакомпании. Например, уже не секрет, что авиакомпания «ВИМ-Авиа» платила командирам 550 тыс. рублей, это огромные деньги, мы столько не платили никогда», – отметил он.

По его словам, «есть и сейчас чартерные авиакомпании турецкого происхождения, которые работают и в Шереметьево, и во Внуково, и которые платят огромные деньги пилотам». «Сколько это продлится? Учитывая, что у них деньги не российские, порог прочности у них выше», – отметил он.

Второй фактор, по словам Курмашова – это Китай и Азия, туда уходит определенное количество пилотов из-за высоких зарплат в $20 тыс. «Среди традиционных авиакомпаний – Utair, «Сибирь», «Аэрофлот» – переток пилотов небольшой. В основном, мы (конкурируем. – RNS) среди несистемных игроков и иностранцев. Поэтому, конечно, зарплаты пилотов будем повышать. Конкретные уровни будут известны по итогам коллегиальных обсуждений», – отметил он.

Ранее сообщалось, что с начала года из дочерней компании «Россия» ушли 120 пилотов, а из «Аэрофлота» – 20.

[https://rns.online/transport/aeroflot-nameren-povisit-zarplati-pilotam-iz-za-tendentsii-ih-uhoda-v-aziatskie-aviakompanii–2017-12-21/](https://rns.online/transport/aeroflot-nameren-povisit-zarplati-pilotam-iz-za-tendentsii-ih-uhoda-v-aziatskie-aviakompanii--2017-12-21/)

### RNS; 2017.12.21; В «АЭРОФЛОТЕ» УПРЕКНУЛИ РОСАВИАЦИЮ В «БЕЗДУМНОЙ ВЫДАЧЕ» ЛИЦЕНЗИЙ АВИАКОМПАНИЯМ

Заместитель генерального директора по коммерции и финансам «Аэрофлота» Шамиль Курмашов в ходе Дня инвестора компании упрекнул **Росавиаци**ю в «бездумной выдаче» лицензий авиакомпаниям. По его словам, исходя из численности населения России в более чем 140 млн человек, в стране должно быть не более 50-60 авиаперевозчиков.

«В Европейском союзе с населением полмиллиарда человек около 70 перевозчиков. У нас на нашем рынке со 140-милионным (немножко больше) населением – более 100 перевозчиков. Это ненормальная ситуация. И регулятор наш, когда выдает бездумно лицензии, различные сертификаты и на чартерный полеты – слава Богу, сегодня ограничили, поскольку даже провозные емкости аэропортов в праздники не позволяют пропустить такое количество людей, что приводит к коллапсу. В данном случае количество нашего населения подразумевает не более 50-60 перевозчиков, а у нас их более 100», – сказал Курмашов.

Он отметил, что оздоровление рынка заключается в том, чтобы оставались качественные компании, регулярные компании, которые выполняют рейсы круглосуточно, а не только, когда выгодно: летом или в новогодние праздники.

Ранее рабочая группа **Росавиаци**и приняла решение о сокращении новогодних международных чартерных программ полетов у шести авиакомпаний.

<https://rns.online/transport/-V-aeroflote-upreknuli-Rosaviatsiyu-v-bezdumnoi-vidache-litsenzii-aviakompaniyam-2017-12-21/>

### ТАСС; 2017.12.21; ТОПИЛИН: ЗАДОЛЖЕННОСТЬ «ВИМ-АВИА» ПО ЗАРПЛАТЕ СОСТАВЛЯЕТ 439 МЛН РУБЛЕЙ

Непогашенная задолженность по заработной плате перед бывшими сотрудниками компании «ВИМ-Авиа» составляет 439 млн рублей, Минтруд ведет работу по урегулированию ситуации. Об этом заявил министр труда и социальной защиты Максим Топилин на заседании правительства РФ в четверг.

**Минтранс** поручил **Росавиаци**и принять меры по выплате долгов сотрудникам «ВИМ-Авиа»

Глава Роструда: долги «ВИМ-Авиа» по заработной плате превышают 255 млн рублей

Минтруд поможет трудоустроиться уволившимся сотрудникам «ВИМ-Авиа»

«ВИМ-Авиа» – 439 млн рублей – задолженность, которая пока не погашена», – сказал министр.

Топилин напомнил, что в связи с банкротством компании есть два правительственных поручения.

«Будем эту ситуацию внимательно контролировать и вам докладывать», – добавил он, обращаясь к главе кабинета министров Дмитрию Медведеву.

Проблемы авиакомпании

В конце сентября, после серии задержек рейсов в российских и зарубежных аэропортах, авиакомпания «ВИМ-Авиа» заявила о прекращении полетов из-за финансовых проблем и нехватки оборотных средств.

В настоящее время Следственный комитет России расследует уголовное дело о преднамеренном банкротстве «ВИМ-Авиа». Генеральный директор компании «ВИМ-Авиа» Александр Кочнев и главный бухгалтер Екатерина Пантелеева, обвиняемые в мошенничестве со средствами авиакомпании, находятся под домашним арестом.

<http://tass.ru/ekonomika/4831382>

На ту же тему:

<https://ria.ru/economy/20171221/1511419619.html>

### ИНТЕРФАКС-КАЗАХСТАН; 2017.12.21; АВИАКОМПАНИЯ «АНГАРА» С АПРЕЛЯ НАЧНЕТ ЛЕТАТЬ В КАЗАХСТАН

Российская авиакомпания «Ангара» с апреля 2018 года планирует начать полеты в Казахстан по маршруту Красноярск – Алма-Ата, говорится в сообщении в Facebook комитета гражданской авиации (КГА) министерства по инвестициям и развитию Казахстана.

В дальнейшем компания планирует открыть маршруты Иркутск-Астана, Иркутск – Алма-Ата, Красноярск-Астана.

«В настоящее время авиакомпания «Ангара» проходит процедуру аккредитации иностранного перевозчика для выполнения рейсов в Казахстан», – говорится на странице КГА.

По мнению представителя авиакомпании Андрея Паутова, данное направление будет востребовано представителями казахской диаспоры в Иркутской области, Сибири в целом и Дальневосточном федеральном округе России, а также туристами, желающими посетить озеро Байкал.

Встреча председателя КГА Талгата Ластаева с А.Паутовым по вопросу открытия новых рейсов состоялась в четверг в Астане.

Авиакомпания «Ангара» является одним из основных авиаперевозчиков Восточной Сибири. Выполняет регулярные пассажирские рейсы по Иркутской области, Сибири и Дальневосточному федеральному округу, а также чартерные полеты по России.

### ТАСС; 2017.12.21; АЭРОДРОМ ОТКРЫТ В ОДНОМ ИЗ САМЫХ СЕВЕРНЫХ ПОСЕЛКОВ ПРИМОРСКОГО КРАЯ

Вице-губернатор Приморского края Александр Костенко открыл в четверг в поселке Восток здание нового аэровокзала и взлетную полосу для малой авиации. Как сообщила пресс-служба администрации Приморья, запланированный на 21 декабря первый рейс был отменен по погодным условиям.

«Первый вице-губернатор Приморского края сегодня, 21 декабря, открыл здание нового аэровокзала в посёлке Восток. Сюда начинает полеты внутренний рейс краевой авиации из Дальнереченска. Полет первого рейса был запланирован сегодня, 21 декабря. Однако он был отменен по погодным условиям – в Востоке идёт сильный снег, практически нулевая видимость. Планируется, что по расписанию самолёт полетит в следующий вторник, 26 декабря», – говорится в сообщении.

На восстановление аэродрома бюджет края выделил 18 млн рублей. В поселке отремонтировали старую взлетно-посадочную полосу, по периметру площадки установили ограждения. Кроме того, здесь построили двухэтажное модульное здание аэровокзала, способное обслуживать 3,5 тыс. пассажиров ежегодно.

Поселок Восток располагается в Красноармейском районе Приморского края и находится в 220 км от ближайшей железнодорожной станции. В нем проживают около 4,5 тысячи человек. В поселке расположена популярная горнолыжная база посещаемостью до 100 тысяч человек в год.

Рейс Дальнереченск – Восток стал 14-м в маршрутной сети внутрикраевой авиации в Приморье. Приобретённые за счет средств краевого бюджета самолёты DHC-6 выполняют рейсы из Владивостока в Кавалерово, Пластун, Дальнереченск, Дальнегорск, Преображение, Терней, из Тернея – в Амгу, Светлую, Единку, из Кавалерово в Хабаровск. Также осуществляются и другие рейсы на самолетах Ан-2 и вертолетах Ми-8.

<http://tass.ru/transport/4830269>

### ИНТЕРФАКС; 2017.12.21; «ПОБЕДА» БУДЕТ РАЗВИВАТЬ ТОЛЬКО СРЕДНЕМАГИСТРАЛЬНЫЙ ФЛОТ, НЕ ИСКЛЮЧАЕТ ЗАКАЗОВ У AIRBUS

«Победа» в будущем намерена развивать только среднемагистральный флот, заявил гендиректор авиакомпании Андрей Калмыков на «Дне инвестора и аналитика «Аэрофлота».

По его словам, компания ведет переговоры, в том числе и по Boeing-737 MAX. «В 2019 году заканчивается производство Boeing-737-800, начинается выпуск следующего поколения – будет выпускаться только Boeing-737 MAX. Конечно, мы смотрим на эту модель, на ее эффективность, ведем переговоры», – сказал он. «Но мы не зациклены на одном типе воздушного судна – все будет зависеть от ситуации на рынке. Но то, что это будет среднемагистральный самолет вместимостью 180-200 кресел – да, это есть», – добавил А.Калмыков.

Замгендиректора «Аэрофлота» по коммерции и финансам Шамиль Курмашов отметил, что Boeing-737 MAX «не является естественным продолжением» флота «Победы», который сейчас состоит только из Boeing-737-800 NG. По его словам, машины производства Airbus в будущем тоже могут пополнить флот «Победы».

«Конечно, у лоукостера должен быть один тип (самолетов – ИФ), который дает экономию на масштабе, на техническом обслуживании и т.д. Когда у «Победы» будет расти (флот большими – ИФ) темпами, когда ей будет не хватать Boeing-737, наверное, мы будем думать вообще о смене флота как такового, – заявил Ш.Курмашов. – Ryanair и EasyJet закупают десятками самолетов – не по 3-4, и имеют с этого и скидки, и т.д. Поэтому, конечно, во флоте, особенно «Победы», должен быть один тип самолетов. И не может быть такого – только 737 или MAX. Возможно, это будет и Airbus, если мы будем говорить о флоте «Победы» в 50-60-70 самолетов».

Сейчас флот «Победы» состоит из 16 Boeing-737-800 NG, к 2020 г., согласно текущим планам компании, их будет 30.

«Победа» – низкобюджетная авиакомпания группы «Аэрофлот» (MOEX: AFLT). Образована в сентябре 2014 г. вместо подпавшего под санкции ЕС и остановившего деятельность «Добролета.

### ИНТЕРФАКС– ДАЛЬНИЙ ВОСТОК; 2017.12.22; ПРИОСТАНОВЛЕННЫЕ В ХАБАРОВСКОМ КРАЕ ПОСЛЕ АВИАКАТАСТРОФЫ В НЕЛЬКАНЕ ПОЛЕТЫ L-410 ВОЗОБНОВЯТСЯ В ЯНВАРЕ

Авиакомпания «Хабаровские авиалинии» приняла решение о возобновлении полетов L-410 в Хабаровском крае, эксплуатация которых приостанавливалась после крушения самолета этого типа у села Нелькан, сообщили агентству «Интерфакс – Дальний Восток» в министерстве промышленности и транспорта Хабаровского края.

«Распоряжение «Хабаровские авиалинии» издали 21 декабря. Полеты начнутся согласно расписанию в январе 2018 года. Будут возобновлены продажи авиабилетов по маршрутам в Советскую Гавань, Богородское, Чегдомын, Комсомольск», – сказал представитель **Минтранс**порта.

Он также сообщил, что до конца года с пилотами будут проведены инструктажи для предотвращения ситуаций, приведших к авиакатастрофе у Нелькана. Также введена процедура «для сигнализации диапазона, который включился на двигателе несанкционированно тогда», сказал собеседник агентства.

«Были внесены дополнения в руководства по летной эксплуатации для самолетов L-410. Все согласовано с EASA (Европейское агентство безопасности авиации – ИФ). Все переведено на русский, проводится техучеба», – сказал представитель **Минтранс**порта.

Он уточнил, что инструкции созданы чешским заводом-изготовителем самолетов L-410. Они касаются всех авиакомпаний, эксплуатирующих эти самолеты.

Как сообщалось, самолет авиакомпании «Хабаровские авиалинии» L-410 разбился при заходе на посадку в аэропорту села Нелькан в Аяно-Майском районе 15 ноября. В результате крушения погибли шесть человек: два пилота и четыре пассажира, выжила только девочка. С переломом ноги и черепно-мозговой травмой ее госпитализировали. Она успешно прошла лечение в детской больнице и уже выписана.

Полеты L-410 в Хабаровском крае приостанавливались авиакомпанией по предписанию местного управления **Ространснадзор**а. В общей сложности были отменены полеты по семи направлениям.

Специалисты международного авиационного комитета (МАК) установили, что бортовые самописцы самолета содержат информацию о нештатной работе правого двигателя во время посадки.

### КОММЕРСАНТ.RU ЧЕЛЯБИНСК; 2017.12.21; СУДЕБНЫЕ ПРИСТАВЫ АРЕСТОВАЛИ 23 САМОЛЕТА АВИАЦИОННОЙ КОМПАНИИ «ЧЕЛАВИА»

Сотрудники межрайонного отдела по особо важным исполнительным производствам УФССП России по Челябинской области арестовали имущество ООО «Авиационная компания “Челавиа”«. Как сообщают в пресс-службе ведомства, речь идет о 23 легкомоторных воздушных судах и семи единицах автотранспорта. Техника была арестована в рамках взыскания с организации 13,25 млн руб.

«Взыскателем выступает организация, которая находится в состоянии ликвидации, но за ней числится огромный долг по заработной плате – более 26 млн руб., – сообщают в УФССП. – Взыскание с авиакомпании поможет хотя бы отчасти возместить работникам банкротящегося предприятия недополученную заработную плату».

Исполнительное производство в отношении авиационной компании было возбуждено в сентябре в Еткульском районном отделе судебных приставов. В его рамках были заблокированы счета организации. Самолеты, принадлежность которых должнику подтвердила **Росавиаци**я, попали под запрет регистрационных действий. Ту же меру распространили и на автотранспорт.

Однако принятые меры не дали результата, поэтому было принято решение об аресте имущества. Сотрудники ФССП в сопровождении группы быстрого реагирования прибыли по адресу организации. Сначала их отказались пропустить, однако «разъяснения о возможной административной ответственности быстро остудили пыл охранника, он объяснил свое поведение неожиданностью визита и пропустил гостей», – сообщают в УФССП.

Часть арестованных самолетов были неисправна, эти воздушные суда предварительно оценили в 200 тыс. руб., исправные – в 500 тыс. Руководству выставили требование до 22 декабря представить приставам все учредительные и финансово-хозяйственные документы. Авиакомпания попросила о продлении этого срока на 10 дней, гарантировав полное погашение долга до 27 декабря. В итоге приставы согласились продлить срок предоставления, но лишь до 25 числа.

[https://www.kommersant.ru/doc/3503229?query=**росавиаци**я](https://www.kommersant.ru/doc/3503229?query=росавиация)

### ИНТЕРФАКС; 2017.12.21; «ПОБЕДА» В 2017 Г. УВЕЛИЧИТ ПЕРЕВОЗКИ НА 7%, ДО 4,6 МЛН ПАССАЖИРОВ

«Победа» планирует перевезти по итогам 2017 г. 4,6 млн пассажиров, заявил гендиректор авиакомпании Андрей Калмыков на «Дне инвестора и аналитика «Аэрофлота».

До этого прогноз был более консервативный – около 4,5 млн человек, отметил он.

В 2016 г. «Победа» перевезла 4,3 млн пассажиров, на 38,7% больше, чем годом ранее.

«Победа» – низкобюджетная авиакомпания группы «Аэрофлот» (MOEX: AFLT). Образована в сентябре 2014 г. вместо подпавшего под санкции ЕС и остановившего деятельность «Добролета». Рейсы компании выполняются на 16 самолетах Boeing-737-800 в одноклассной компоновке.

### ИНТЕРФАКС; 2017.12.21; «АЭРОФЛОТ» ЗАМОРОЗИЛ ПЛАНЫ СТАТЬ ЛУЧШЕЙ АВИАКОМПАНИЕЙ В ЕВРОПЕ ИЗ-ЗА ОГРАНИЧЕНИЙ «ШЕРЕМЕТЬЕВО»

«Аэрофлот» заморозил планы стать лучшей авиакомпанией в Европе из-за наземных инфраструктурных ограничений, заявил замгендиректора компании по коммерции и финансам Шамиль Курмашов.

«Мы планировали запускать программу «Лучшие в Европе» – это трехлетний проект, который был одобрен советом директоров в 2017 году. У нас был разработан план-график – у нас этот проект ведет консалтинговая компания Bain. Все было очень серьезно: был проектный офис, определены бюджеты, и мы начали реализовывать этот проект в этом году», – сказал топ-менеджер на «Дне инвестора и аналитика «Аэрофлота».

«Недавно мы от этого проекта решили отказаться по причине того, что обеспечить результат быть лучшими в Европе – это делается не только в воздухе, но еще и на земле», – добавил Ш.Курмашов.

По его словам, пока что «Аэрофлот» не обладает должной наземной инфраструктурой, которая позволит вывести компанию в ближайшей перспективе на первое место в Европе. «Поэтому мы не то чтобы отказались от этого проекта навсегда – мы его приостановили соответствующим секвестром нашим затрат», – отметил он.

Ранее глава «Аэрофлота» Виталий Савельев заявлял, что в планах руководства – сделать авиакомпанию лучшей в Европе по версии британского консалтингового агентства Skytrax, «что будет означать более совершенный сервис для пассажиров и качественно новые глобальные позиции». Вместе с тем он отмечал, что «аэропорт может получить без авиакомпании 5 звезд Skytrax (наивысшая оценка – ИФ), а авиакомпания без аэропорта их получить не может».

«Аэрофлот» базируется в московском «Шереметьево». В настоящее время в аэропорту работают две взлетно-посадочные полосы: поскольку они зависимые, это ограничивает пропускную способность аэропорта. Третья ВПП «Шереметьево», как ожидается, будет построена к Чемпионату мира по футболу 2018 г., но из-за нехватки бюджетного финансирования – только в усеченном виде: с частью магистральной и тремя дополнительными рулежными дорожками.

### ТАСС; 2017.12.21; «АЭРОФЛОТ» ВНЕДРИТ СИСТЕМУ ОТСЛЕЖИВАНИЯ БАГАЖА В РЕЖИМЕ РЕАЛЬНОГО ВРЕМЕНИ

«Аэрофлот» заключил соглашение с международным поставщиком IT-решений для авиатранспортной индустрии SITA, совместно с которой начнет отслеживать багаж авиапассажиров в режиме реального времени, говорится в пресс-релизе перевозчика.

«Разработанная этой компанией система BagJourney обеспечит точную информацию о местонахождении каждого места багажа в режиме реального времени, – говорится в сообщении. – С высокой точностью будет определяться нахождение багажа пассажиров в ключевых точках путешествия, в том числе в момент регистрации, при погрузке на борт воздушного судна, в пунктах пересадки и в аэропорту прибытия».

Отмечается, что эффективность работы приложения обеспечивается за счет массива данных, получаемых из 400 аэропортов и 500 авиакомпаний, которая далее будет обрабатываться в приложении BagMessage. С внедрением новой системы авиакомпания сможет быстро найти утерянный в дороге багаж и уведомить пассажиров о месте его нахождения.

Согласно исследованию 2017 Baggage Report, проведtнному SITA, в 2016 году соотношение неправильно отправленного или утерянного багажа было наименьшим – 5.73 места на тысячу пассажиров. Наибольшее же количество потерь багажа пришлось на 2007 год – 18.88 места на тысячу пассажиров.

<http://tass.ru/ekonomika/4831649>

### ТАСС; 2017.12.21; В НАРЬЯН-МАРЕ ОТКРЫЛИ ПРОДАЖИ АВИАБИЛЕТОВ В КИРОВ И СЫКТЫВКАР ПО СПЕЦТАРИФАМ

Авиабилеты по специальным тарифам на 2018 год в Киров и Сыктывкар начали продавать в Нарьян-Маре. Об этом сообщила в четверг пресс-служба администрации Ненецкого автономного округа (НАО).

«В авиакассах Нарьян-Мара открыта предварительная продажа билетов по специальным тарифам до Кирова и Сыктывкара на 2018 год. Рейсы <...> в Киров и Сыктывкар субсидируются в соответствии с постановлением правительства РФ как из федерального бюджета, так и из бюджета округа на условиях софинансирования – 50/50. В соответствии с постановлением, стоимость специального тарифа до Кирова составляет 5640 рублей, до Сыктывкара – 4191 рубль», – говорится в сообщении.

Перевозчиком по направлениям Нарьян-Мар – Киров и Нарьян-Мар – Сыктывкар является компания «Комиавиатранс». По итогам 11 месяцев 2017 года компанией выполнено 92 рейса в Киров и Сыктывкар, на которых по специальному тарифу перевезен 7361 пассажир. Сумма субсидии из бюджета округа, предоставленная перевозчику, составила 22,1 млн рублей. На 2018 год в бюджете округа на предоставление субсидии перевозчику запланировано 15,6 млн рублей.

<http://tass.ru/ekonomika/4830802>

### ТАСС; 2017.12.21; «АЭРОФЛОТ» ПРОГНОЗИРУЕТ РОСТ ПАССАЖИРОПОТОКА В 2018 ГОДУ НА 11-12%

«Аэрофлот» прогнозирует рост пассажиропотока в 2018 году на 11-12%. Об этом в ходе Дня аналитика заявил заместитель генерального директора компании по финансам Шамиль Курмашов.

Пассажиропоток российских авиакомпаний за 6 месяцев вырос на 21,5%

Авиакомпания «Аврора» за 8 месяцев увеличила перевозку пассажиров на 14%

Объем пассажирских перевозок группы «Аэрофлот « в 2018 году может вырасти на 12%

«На 2017 год нашим обновленным прогнозом является рост на 14-15% по пассажирам, а на 2018 год может быть немножко меньше в силу того, что у нас есть объективные временные ограничения Шереметьево. Мы могли бы обеспечить и 15% рост. Мы хотим просто на период введения северного терминального комплекса сделать более разумным и менее болезненным для пассажиров переход и перестройку бизнес-процессов. Поэтому мы снижаем свой прогноз с 14-15% до 11-12% не потому, что у нас нет драйверов роста, а в силу инфраструктурных ограничений», – сказал он.

Как сообщалось ранее, группа «Аэрофлот» ожидает по итогам 2017 года увеличения пассажиропотока на 15,8%, до 50 млн человек. По итогам 2016 года перевозка пассажиров группой увеличилась на 10,3%, до 43,44 млн.

В группу «Аэрофлот» входят авиакомпании «Аэрофлот», «Россия», «Победа» и «Аврора».

<http://tass.ru/ekonomika/4830614>