**25 ДЕКАБРЯ 2017**

**Вернуться в оглавление**

|  |
| --- |
| **Публикации** |

***Деятельность Министра транспорта***

### ТАСС; АНДРЕЙ ВАНДЕНКО; 2017.12.25; МАКСИМ СОКОЛОВ:Я УМЕЮ ДЕРЖАТЬСЯ В СЕДЛЕ

**Министр транспорта** России ─ в спецпроекте ТАСС «Первые лица»

─ Амфиболическую задачку решили, Максим Юрьевич? Нашли место запятой в предложении «Казнить нельзя помиловать»? Я про ваше неполное служебное соответствие после падения компании «ВИМ-Авиа».

─ Ну в данном случае знаки препинания расставлять точно не мне. Не мой уровень компетенции.

Решал те задачи, которые передо мною поставил президент России. Ситуацию с «ВИМ-Авиа» удалось урегулировать быстро. В течение первых трех-четырех суток мы вышли на плановые полеты, намеченные оперативным штабом, а к концу октября, когда поток пассажиров, ранее купивших билеты на рейсы «ВИМ-Авиа», практически сошел на нет, приостановили лицензию компании на осуществление коммерческих авиаперевозок. Сейчас она пребывает в предбанкротном состоянии. Кредиторы, перед которыми накоплена задолженность, поэтапно предъявляют соответствующие иски. А дальше, если не удастся найти устраивающее все стороны предложение инвесторов или акционеров, «ВИМ-Авиа» ждет банкротство.

Первый вариант инвестплана, исходивший от бизнесмена Бориса Карлова, оказался не слишком конкретен, он не предусматривал схем погашения долгов перед кредиторами и лизингодателями, по зарплате сотрудникам компании. Недавно господин Карлов представил в **Росавиаци**ю новый сценарий финансового спасения «ВИМ-Авиа». Полагаю, в ближайшее время агентство даст заключение.

─ В чем его суть?

─ Речь о возрождении сетки полетов, но не в рамках старого бренда, а компанией, базирующейся в Братске, где у прежних владельцев «ВИМ-Авиа» находился в собственности местный аэропорт. Новая компания не будет обременена многочисленными долгами предшественницы, а финансовая модель с привлечением инвесторов должна стать более эффективной.

─ Почему «ВИМ-Авиа» летала-летала, а потом ─ бац! ─ и поминай как звали? Это оказалось сюрпризом лишь для пассажиров или для **Минтранса** с **Росавиаци**ей тоже? Получается, опыт «Трансаэро», когда пожар тушили деньгами, ничему не научил?

─ Не соглашусь с вами. И в первом, и во втором случае ситуация развивалась постепенно, мы были относительно готовы к тому, что в какой-то момент у перевозчиков могут возникнуть проблемы с доставкой пассажиров. «ВИМ-Авиа» начала испытывать определенные сложности еще в конце весны 2017-го, хотя по итогам предыдущего года показала вполне приличные финансовые результаты, имела прибыль. Потом акционеры решили расширить авиапарк, взяли в лизинг дополнительные самолеты в расчете на рост авиаперевозок. В принципе, так и произошло, рынок в целом подрос почти на 20% по сравнению с 2016-м. Об этом скажу отдельно, когда закончу ответ о «ВИМ-Авиа».

Менеджмент компании слишком рисковал, не учел реальное состояние дел. Самолеты, которые должны были получить весной, пришли лишь в середине лета. Кроме того, пять больших бортов, проходивших так называемую тяжелую форму техобслуживания за рубежом, прибыли позже, чем ждали: не к началу туристического сезона, а в июне. «ВИМ-Авиа» пришлось уступить часть выкупленных туров с оплаченными авиаперевозками другим компаниям. Когда же долгожданные самолеты все-таки поступили, заполнить собственные рейсы достаточным количеством туристов не получилось. Финансовые показатели компании заметно просели. Мы это видели и, как в свое время с «Трансаэро», буквально тащили «ВИМ-Авиа» до низкого сезона, который наступает в начале октября.

─ Каким образом?

─ Подстраховывали, чтобы компания не упала и выполнила обязательства перед пассажирами. Но, что называется, не дотянули до взлетно-посадочной полосы буквально неделю. Это было связано с тем, что ряд кредиторов (в первую очередь ─ аэропорты) предъявили «ВИМ-Авиа» претензии по оплате предыдущих долгов и в случае отказа платить арестовывали или, как мы говорим, ставили на бетон самолеты. Первыми так сделали турки, потом бельгийцы, ну а «последний гвоздь» вбил родной Домодедово. Сработал принцип домино, карточный домик посыпался. «ВИМ-Авиа» не смогла перекредитоваться у банкиров, тем более что ее основной партнер банк «Зенит» примерно в те же сроки попал под внешнее управление и потерял возможность выдавать необеспеченные кредиты на кассовые разрывы.

Стечение обстоятельств привело к тому, что нервы у акционеров «ВИМ-Авиа» сдали, они, как вы знаете, сбежали за границу, фактически бросив компанию. **Росавиаци**и и **Минтрансу** пришлось экстренно подхватывать операционное управление компанией. Повторяю, буквально за несколько дней ситуацию удалось нормализовать.

Должен сказать, что и туроператоры внесли лепту, подтолкнув «ВИМ-Авиа» к краю пропасти.

─ Расшифруйте мысль.

─ Оказалось, у многих пассажиров, зависших за кордоном, не было обратных билетов, вместо этого у них на руках имелись лишь маршрутные квитанции, по факту билетами не являющиеся. В законе о туристской деятельности есть норма, введенная сравнительно недавно, после ситуации с «Трансаэро». Туркомпания должна вместе с путевкой выдавать человеку и билеты в оба конца. Этого сделано не было.

Впрочем, с нюансами мы стали разбираться потом, сначала занимались вывозом застрявших туристов.

─ О каком количестве пассажиров речь и сколько это стоило?

─ С 26 сентября по 8 октября перевезено более 36 тысяч человек, имевших билеты на международные и внутренние рейсы «ВИМ-Авиа». Обошлось это в 600 миллионов рублей. В предусмотренном на подобные цели резервном фонде, напомню, находится лишь 100 миллионов рублей, но средства федерального бюджета не использовались. Финансовое плечо подставил «Аэрофлот» ─ за счет роялти, компенсационных платежей. В любом случае наши затраты оказались намного ниже, чем у западных коллег, попавших в аналогичную ситуацию. В начале октября обанкротилась старейшая и четвертая по объемам авиакомпания Британии Monarch Airlines. Вторая компания Германии Berlin Air тоже не смогла пережить сезон-2017. В ее спасение немецкому правительству пришлось вкладывать более 150 миллионов евро.

─ И все-таки: можно было не доводить до коллапса, избежать аврала со срочной эвакуацией людей?

─ Уже говорил вам: мы постоянно ведем мониторинг, но даже ежеквартальная отчетность не всегда позволяет оперативно принимать управленческие решения. По итогам 2016 года «ВИМ-Авиа» входила в первую группу риска со стабильной текущей платежеспособностью. Чтобы было понятно: мы можем вводить какие-то ограничения, если авиакомпания два квартала подряд находится в четвертой, самой высокой группе риска. «ВИМ-Авиа» ни разу не попадала туда. При этом важно помнить, что рентабельность бизнеса авиаперевозок в мире не слишком высока и находится в пределах 5%. Шанс угодить в пограничную зону есть у многих, и касается это не только российских авиаперевозчиков.

После «разбора полетов» с «ВИМ-Авиа» уже принят ряд нормативных документов, ужесточающих финансово-экономический контроль за авиакомпаниями, особенно за теми, которые меняют бизнес-модель, обновляют парк самолетов, выходят на эксплуатацию новых типов судов. Будем мониторить в режиме онлайн. Но аналогичные случаи бывают и в других областях. Видим, как банки весьма активно подвергаются сейчас санации…

Словом, несмотря на хорошие темпы роста, которые показывает авиация, отрасль пока не вышла из кризиса, еще не преодолены последствия значительного падения курса рубля в 2014 году и последовавшего затем снижения пассажиропотока, когда было закрыто авиасообщение с Египтом, Украиной и Турцией. Это не могло не сказаться на рынке.

─ Но за «ВИМ-Авиа» в итоге поплатился Валерий **Окулов**, ваш зам, отвечавший за авиацию. Нашли кем пожертвовать?

─ К Валерию Михайловичу лично я отношусь очень хорошо, как к старшему товарищу, и все в отрасли считают его большим профессионалом.

─ Тем не менее уволили после «разбора полетов» именно этого профи.

─ Он написал заявление по собственному желанию. Уход был предопределен возрастом: в 2017 году Валерию **Окулов**у исполнилось 65 лет, это предел для госслужбы.

─ Уже после того, как разгорелся скандал, Следственный комитет возбудил уголовное дело о злоупотреблении полномочиями против владельца «ВИМ-Авиа» Рашида Мурсекаева. Понимаю, вопрос не вполне к вам, тем не менее почему ордера на заочный арест появляются, когда фигуранты благополучно скрываются в заморской дали, откуда их не выковырять никакими силами? Это же не первый случай.

─ Каждое ведомство должно решать свои задачи. За контроль над соблюдением уголовного законодательства **Минтранс** не отвечает. Мы не можем брать на себя функции дознавателей, следователей или информаторов. Тут грань очень тонкая…

Кроме того, не забывайте, та же «ВИМ-Авиа» была частной компанией. Если бы мы попробовали прямо вмешаться в ее операционную деятельность, это могли расценить как нарушение коммерческой тайны. Министерство вправе и даже обязано контролировать подведомственные государственные компании, а в сферы частного бизнеса, который несет в себе определенные риски, надо вторгаться деликатно. Не нам разбираться, было банкротство вынужденным или умышленным. Ответ должны давать компетентные органы.

И речь, конечно, не только об авиации или транспорте в целом, но и о других отраслях экономики.

─ За последние три года банкротами были признаны шесть российских авиакомпаний. Судьба «Когалымавиа» будет решаться в феврале. Еще ждать сюрпризов?

─ Не хотелось бы… Тем не менее мы хоть и работаем в открытой экономической модели, давать какие-либо гарантии тоже не можем. Ситуация в первой десятке компаний, перевозящих более 80% пассажиров, сегодня выглядит стабильной, хотя еще два года назад компания «Ютэйр» была предбанкротом. С помощью в том числе мер господдержки, субсидирования перевозок удалось преодолеть турбулентность. Но это абсолютно не значит, что все компании, особенно региональные, находятся в одинаковом финансовом положении. Местные перевозки ─ самые дорогостоящие по себестоимости. Спрос есть, но покупательная способность населения не слишком велика. Нужны субсидии, без них трудно выйти на безубыточную финансовую модель.

─ Сколько у нас сейчас компаний?

─ Сертификаты эксплуатанта имеют около 100. Сравнительно недавно было более 300.

35 компаний осуществляют 99% всех пассажироперевозок. Остальные работают на труднодоступных направлениях, и они тоже нужны. Такой гигант, как «Аэрофлот», всех проблем не решит. Да у него и парка малой авиации нет.

─ Услугами каких компаний вы пользовались?

─ Многих. S7, «Ютэйр», «Россия», «Аврора»… Недавно добирался в Ростов на «Азимуте». Чуть ранее опробовал «Победу», возвращался в Москву из Чебоксар. Но чаще всего, конечно, летаю «Аэрофлотом».

Флагман нашей авиации держит около 50% рынка перевозок, находится у черты, за которой включается специальное регулирование цен и тарифов. На самом деле не вижу особой проблемы в том, что национальный перевозчик тянет основную нагрузку. Распространенная практика и в Европе, и в некоторых иных частях света. Lufthansa, Air France, British Airways работают по схожей модели, забирая значительную долю перевозок в своих странах. Конечно, надо следить за ценообразованием, но для этого есть Федеральная антимонопольная служба. В прошлом году, кстати, средняя цена авиабилета снизилась на 4%.

Тогда же был зафиксирован еще один показательный факт. Люди стали больше летать по стране. Так, из 89 миллионов пассажиров в 2016-м 56 миллионов ─ это внутренние перевозки. В 2017-м международные подросли на 30%, но внутрироссийский рынок по-прежнему остался лидером, поднявшись еще на десять пунктов. На самом деле так и должно быть.

─ А общие цифры по 2017-му какие?

─ Прирост более 15%. Рекордные показатели для российской авиации. Нам впервые удалось преодолеть планку 100 миллионов пассажиров. Итоговая цифра ожидается в районе 105 миллионов. И это результат работы только российских авиакомпаний.

─ Прогноз на следующий год делали?

─ Деревья, как известно, не растут до небес. Безудержный рост не может быть бесконечным, но, если удастся восстановить закрытые направления, это станет серьезным импульсом для рынка. На Украину, дававшую около 3,5 миллиона пассажиров, мы ставку пока не делаем, но возобновление полетов на курорты Египта вполне реально. А это плюс 6 миллионов пассажиров в лучшие годы.

─ Пока договорились только о Каире.

─ Да, 15 декабря с египетским коллегой Шерифом Фатхи мы подписали межправительственный протокол, который вступит в силу через 30 дней. Регулярные рейсы в столицу Египта могут пойти уже в феврале 2018 года. Я поставил задачу перед Виталием Савельевым, чтобы «Аэрофлот» возобновлял работу представительства в Каире, заключал договор с новым терминалом, откуда будут осуществляться полеты.

─ А что с Хургадой и Шарм-эш-Шейхом?

─ Вероятность, что в зимний сезон удастся восстановить авиасообщение с курортами Египта, мала. Задача на более отдаленную перспективу. Сроки в данном случае зависят не от нас.

─ Как обстоят дела со строительством новых российских аэропортов, Максим Юрьевич?

─ В 2017-м открыли терминалы в Тюмени, Анапе, Калининграде, Перми, новый аэровокзал на днях заработает в Красноярске. Новогодний подарок! Недавно введен аэропорт Платов в Ростове-на-Дону. Это крупнейший проект за последнее время. Все построили в чистом поле с нуля: взлетно-посадочную полосу, рулежные дорожки, перрон, терминал, аварийно-спасательную станцию, вышки наблюдения... Общий объем инвестиций ─ 57 миллиардов рублей. Около 20 миллиардов в аэровокзальный комплекс вложил холдинг «Аэропорты регионов», входящий в группу компаний «Ренова». Такая же сумма на инфраструктуру была выделена из федерального бюджета. Ну и областные средства ─ на подъездную дорогу, канализацию, инженерное обеспечение. Все принимали посильное участие, по сути, это хороший пример государственно-частного партнерства.

В других регионах работы тоже идут. В Петропавловске-Камчатском закончена многострадальная реконструкция взлетно-посадочной полосы и аэродромной составляющей. Теперь там могут принимать все типы воздушных судов. Тот же холдинг «Аэропорты регионов» принял решение о строительстве в 2018 году нового терминала, проект в начале декабря был представлен на Транспортной неделе в Гостином дворе. Планируется сооружение современного аэровокзального комплекса с отелем. Рассчитываем, что в 2020 году работы будут завершены.

Новые терминалы откроются весной 2018-го в Симферополе и Москве ─ в Домодедове и северной зоне Шереметьева. Там же, в Шереметьеве, к чемпионату мира по футболу будет введена в строй третья взлетно-посадочная полоса. Да, идем в плотном графике, есть вопросы с переносом газовых коммуникаций, нефтепродуктопроводов, но, уверен, все решим до начала соревнований. К июню завершатся работы на второй очереди аэровокзалов Волгограда и Калининграда, которым тоже принимать футбольный чемпионат. Откроются обновленные терминалы в Ульяновске и Саранске, к концу года должны достроить аэропорт в Саратове. Его, как и в Ростове, делают с нуля. По объемам он чуть меньше Платова, но проект масштабный и важный.

─ Калининградский губернатор Антон Алиханов рассказывал, что хочет сделать из Храброва аэропорт подскока, перевалочный хаб на пути из России в Европу.

─ Идея здравая, возможности для ее реализации есть. Так называемый статус открытого неба пятой степени свободы среди российских регионов сегодня имеют Калининград, Улан-Удэ, Сочи и Владивосток. Безусловно, это конкурентное преимущество, но для начала в том же Храброве надо определить свою авиакомпанию. Только после этого можно будет говорить об обслуживании транзитных потоков.

Вот в Ростове сразу создали компанию «Азимут». Пока у нее четыре машины SuperJet, хотят увеличить парк до семи самолетов, в дальнейшем ─ до десяти. Инициатива должна исходить от бизнеса. Неправильно, если решение станет навязывать государство. Другое дело, что нужна активная госполитика, нацеленная на развитие авиаперевозок. Сейчас мы реализуем пять федеральных программ поддержки, прежде всего региональной авиации, особое внимание уделяем Дальнему Востоку, Калининграду, Крыму. Ну и отдельная тема ─ развитие межрегиональных авиаперевозок, минуя московский транспортный узел.

─ А что мешает вашему родному Санкт-Петербургу сделать Пулково полноценным хабом для Северо-Запада?

─ На самом деле в 2017 году Пулково тоже показало рекордный результат. По модели развития на рубеж 17 миллионов пассажиров инвесторы планировали выйти позже. Эти показатели станут точкой отсчета для понимания новых возможностей терминала Пулково. Нужна более агрессивная маркетинговая, логистическая, информационная политика, чтобы конкурировать с соседним Хельсинки. Финны в этом смысле всегда шли впереди, но сейчас Пулково в хорошем темпе сокращает отставание, есть шансы догнать Вантаа в ближайшем будущем.

─ Не самая приятная тема ─ авиапроисшествия. Недавно вот в Ненецком округе потерпел аварию Ан-2. Двое погибших…

─ Безусловно, любая смерть ─ трагедия, но последние годы прошли без серьезных ЧП, показатели статистики по погибшим были на исторических минимумах. Надеюсь, так останется и впредь. Стучу по дереву, чтобы не сглазить… Крупная катастрофа на регулярных авиалиниях датирована ноябрем 2013 года, когда при заходе на посадку в Казани разбился Boeing 737 авиакомпании «Татарстан». Более поздние происшествия не были напрямую связаны с причинами, находящимися в транспортной плоскости.

─ Шли разговоры о создании единого органа ЕАЭС по расследованию ЧП в воздухе. Дальше слов продвинулись?

─ Готовится соглашение, его должны подписать пять членов Евразийского экономического союза: Казахстан, Киргизия, Армения, Белоруссия и Россия. Рассчитываем выйти с итоговым документом в начале 2018 года. Соглашение будет открытым, к нему могут присоединиться все желающие.

У нас есть дорожная карта о либерализации воздушных перевозок с Евразийской комиссией, это еще один важный инструмент реализации совместной политики ЕАЭС в области авиации. Договорились (и это было, поверьте, не просто), что к 2025 году снимем существующие барьеры, и наши рынки, по сути, превратятся в единое авиационное пространство.

─ 25 декабря ─ годовщина аварии Ту-154 Минобороны, который летел с артистами в Сирию и рухнул в море после дозаправки в Сочи. Вы были назначены председателем госкомиссии. К каким выводам пришли?

─ Я возглавлял комиссию по ликвидации последствий катастрофы. Силами Минобороны, МЧС, МВД задачу выполнили быстро. Погибших людей, увы, не вернешь, среди тех, кто летел тем бортом, находился и мой друг ─ директор департамента культуры Минобороны Антон Губанков. Мы с ним давно были знакомы, вместе работали в нулевые годы в правительстве Санкт-Петербурга. Да и в Москве жили по соседству.

Что тут скажешь? Судьба…

Выяснением причин аварии занималась специальная комиссия Министерства обороны.

─ Будет ли опубликован ее официальный отчет?

─ Вопрос к Следственному комитету, не готов ответить. С моей стороны было бы странно и бестактно комментировать выводы, сделанные профессионалами. Не вижу оснований ставить их под сомнение.

─ Предлагаю сменить тему, обещаю не сыпать больше соль на рану неполного служебного соответствия, лишь уточню: с вами подобное случилось впервые в жизни, Максим Юрьевич? Вот так, чтобы ставили незачет и отправляли на пересдачу?

─ Пожалуй, такого не было со студенческих… нет, даже со школьных времен. Впрочем, сессия еще не окончена, подводить итоги рано. В нашем случае цыплят не по осени, а по весне считают.

Учился я всегда хорошо, в аттестате были почти одни пятерки. Правда, до медали чуть-чуть не дотянул из-за промежуточной четверки, кажется, по литературе. Зато Ленинградский университет окончил с красным дипломом, в зачетке исключительно отличные оценки. Все до единой!

─ Вы выбрали отделение политэкономии, хотя в 1985 году учение Маркса вроде бы теряло актуальность.

─ Зря иронизируете. «Капитал» ─ великий экономический труд, основанный на серьезном философском фундаменте.

Но на самом деле я стоял перед дилеммой и вполне мог пойти учиться и в мединститут. Моя бабушка в свое время работала лаборантом в Институте экспериментальной медицины с академиком Павловым, мальчишкой я проводил много часов в лаборатории, ставил опыты.

─ На собаках?

─ На кроликах. Даже написал научную работу, получившую диплом Всероссийской олимпиады по исследованию атеросклероза. Одну группу кроликов усиленно кормили пищей с высоким содержанием холестерина, а вторая была чистая, сидела на диете. Потом сравнивали, искали способы и средства для лечения заболевания.

В старших классах я окончил так называемый малый медицинский факультет при Первом мединституте имени Павлова. По сути, это были подготовительные курсы перед вступительными экзаменами в вуз. Но в итоге выбрал университет и политэкономию, посчитав, что мой склад характера плюс пионерское прошлое и комсомольское настоящее больше соответствуют экономическому образованию.

Оба моих деда трудились на заводе Нобеля, позже переименованном в «Русский дизель». Родители окончили Лесотехническую академию, папа работал инженером в проектном институте нефтехимического объединения «Пластполимер», мама всю жизнь преподавала технологию и материаловедение в строительном ПТУ №99. Так что я не пошел по их стопам.

Для поступления на отделение политэкономии требовалось направление от партийных и комсомольских органов. Мне рекомендацию дал первый секретарь обкома партии, член политбюро ЦК КПСС Лев Зайков.

─ За какие заслуги?

─ Одно время я возглавлял городской пионерский штаб...

Сохранилась фотография: 19 мая 1984 года, в День пионерии, перед началом парада на Дворцовой площади я рапортую первому секретарю Ленинградского обкома комсомола Валентине Матвиенко. Памятная история! Спустя два десятилетия я подарил Валентине **Иванов**не этот снимок... Она уже занимала пост губернатора Санкт-Петербурга, а я работал в ее команде председателем комитета по инвестициям.

Сразу замечу: Валентина Матвиенко, призывая меня в правительство города, конечно, не подозревала, что я ─ тот мальчишка, который рапортовал перед ней в 80-е годы. Это я на всю жизнь запомнил комсомольского вожака…

─ Во время учебы в университете забрали вас в армию. Не пробовали откосить?

─ Даже мыслей не возникало! Ни у меня, ни у моих сокурсников. Это был так называемый горбачевский призыв. После второго курса забрили на два года. Служил в войсках ПВО, военно-учетная специальность ─ зенитчик-ракетчик, отвечал за переносной ЗРК «Стрела-2», советский аналог «Стингера». Наша часть стояла в местечке Коккорево на Ладожском озере, где в годы Великой Отечественной войны начиналась Дорога жизни. По ней мамин отец, мой дед, в 1942 году вывозил из блокадного Ленинграда оборудование завода «Русский дизель». Видите, как все тесно переплетено…

─ А с дедовщиной сталкивались?

─ Среди призывников было много студентов, поэтому негативную волну мы не почувствовали, она прокатилась мимо. Это же перестройка, тогда все вокруг бурлило и кипело, даже в части шли политические споры, солдаты смело дискутировали с офицерами. До сих пор поддерживаю отношения со своим бывшим командиром Григорием Листопадним. Поздравляем друг друга с праздниками, иногда перезваниваемся. Григорий Федосович давно на пенсии, полковник запаса, живет во Всеволожском районе.

…После службы я вернулся в университет. Хоть и старался в армии заниматься, даже в нарядах читал конспекты, после паузы учиться было гораздо тяжелее. От посещения военной кафедры отказался, не захотел ходить ради офицерского звания, так и остался старшим сержантом. Зато вместо «военки» пошел на юридический факультет, сдал ряд дисциплин, рассчитывая параллельно с экономическим получить второе образование. Но диплом юрфака мне не дали, тогдашний декан воспротивился, потребовал, чтобы я начал обучение с нуля и прозанимался пять лет. Знаете, всегда есть ревность между юристами и экономистами…

А вот на родном факультете я сдал экстерном экзамены за пятый курс и «отыграл» год, потраченный на службу в армии. Как обладателя диплома с отличием, меня оставили на кафедре. Деньги тогда в вузах платили более чем скромные, ни о какой финансовой устойчивости речь не шла. Поэтому, отработав два года преподавателем, я ушел в бизнес, где и пробыл вплоть до 2004-го, до призыва в правительство Петербурга под руководством Валентины **Иванов**ны Матвиенко.

Пока занимался бизнесом, вместе с коллегами реализовал в центре города несколько амбициозных проектов в строительстве, девелопменте. Горжусь ими.

─ Например?

─ Первая компания, которую мы с друзьями учредили, называлась «Росси». И это не случайно. Фирма занималась воссозданием практически полностью разрушенных к тому времени павильонов архитектора Росси на площади Островского перед Александринским театром.

На Итальянской улице рядом с Манежем в глубине садика, где стоит памятник Тургеневу, находится объект, построенный уже другой нашей компанией, «Корпорацией С». Жилой дом на Фонтанке, 1, за цирком, новое консульство Финляндии у Спасо-Преображенского собора ─ тоже наши проекты.

─ Вы были гендиректором в обеих компаниях?

─ Да, и работали мы вполне успешно, все складывалось совсем неплохо.

─ Зачем же решили податься в чиновники?

─ Даже став бизнесменом, я, как и в юности, продолжал вести общественную работу, был избран вице-президентом ассоциации строителей Санкт-Петербурга, прикладывал усилия для формирования нормативно-правовой базы в области градостроительства. Предложение, которое поступило от вице-губернатора Юрия Молчанова, курировавшего инвестиционный блок, и губернатора Валентины Матвиенко, не выглядело таким уж неожиданным. Поразмыслив, я решил попробовать силы на новом для себя и амбициозном поприще.

Строительство нового терминала Пулково, Западный скоростной диаметр ─ эти объекты вел комитет городского правительства по инвестициям и стратегическим проектам, и я относился к ним как к абсолютно личной истории, выкладывался полностью. Кстати, в Пулково не потратили ни рубля из федеральной казны, обошлись средствами частных инвесторов и деньгами города. А речь о нескольких миллиардах евро. К сожалению, не удалось пока реализовать проект надземного экспресса, легкорельсового транспорта, который связал бы южные районы города, а также аэропорт Пулково и Петродворец с центром, но, уверен, в будущем к идее обязательно вернутся, она не положена на полку.

Еще из успешных проектов могу назвать создание, по сути, с нуля собственной автомобильной отрасли в Петербурге. За три года в городе открылись автосборочные заводы корпораций Nissan, Toyota, Hyundai.

─ Перейдя на госслужбу, вы наверняка потеряли в деньгах?

─ Не выиграл, это точно. Но я успел создать хорошую базу, пока работал в бизнесе, поэтому и тогда, и сейчас в материальном отношении чувствую себя вполне уверенно. Мне хватает, скажу так.

─ Вы продали акции частных компаний, которыми руководили?

─ После моего ухода они распались. И «Росси», и «Корпорация С». Другие акционеры ушли, я не мог совмещать госслужбу и бизнес, все как-то быстро зачахло. Вот так сложилось…

─ В Москву вы перебрались в 2009 году.

─ Да, став директором департамента промышленности и инфраструктуры российского правительства. А 21 мая 2012-го вышел указ президента о моем назначении министром транспорта. Этому предшествовали собеседования с Владимиром Путиным и Дмитрием Медведевым. Как и положено.

─ Вы знакомы с обоими по Питеру?

─ Понимаете, есть большая разница между тем, что я видел Владимира Владимировича, и он видел меня. Конечно, вместе с коллегами я не раз встречал Путина во время его визитов в Петербург, в том числе на строящиеся и открывающиеся автозаводы. Давал какие-то комментарии, если требовалось, но это нельзя было назвать полноценным общением.

С Дмитрием Анатольевичем в формате тет-а-тет я впервые встретился уже в Москве в мае 2012-го, когда шло обсуждение кандидатур в российское правительство.

Так что общего питерского прошлого у нас нет, искать тут ничего. Единственное пересечение ─ альма-матер, правда, факультеты у нас все равно разные. Кстати, через 20 лет после выпуска я вернулся в родной университет, возглавил кафедру государственного и муниципального управления в Высшей школе менеджмента при СПГУ, а недавно вместе с коллегами написал учебник о ГЧП для вузов.

─ Правительству вашему жить осталось недолго…

─ Как-то слишком пессимистично сформулировано. Я бы сказал в более позитивной тональности: в соответствии с Конституцией России Кабинет министров обязан уйти в отставку после оглашения результатов выборов президента страны, которые назначены на 18 марта 2018-го.

─ Шесть лет на посту ─ дистанция огромного размера по нынешним непростым временам.

─ Вот с этим соглашусь охотно. Наше правительство оказалось самым большим долгожителем в истории современной России. Правда, среди министров транспорта есть те, кто тянул лямку дольше. Так, **Игорь Левитин** руководил ведомством с 2004 по 2012 год.

Впрочем, и на наш век хватило серьезных испытаний ─ геополитических потрясений, внутренних вызовов. Для меня все началось с подготовки саммита АТЭС, который проходил в сентябре 2012 года во Владивостоке. Если помните, там было непросто. **Минтранс** отвечал за ввод в строй ставшего теперь эмблемой города моста на остров Русский через пролив Босфор Восточный. Проект уникальный для российского мостостроения, многое приходилось делать впервые. В какой-то момент возникли проблемы с вантами, был пожар, из-за чего работы пришлось приостановить… Словом, нервный выдался период. Но в итоге объект успели ввести в срок.

Следом шла Универсиада в Казани. К лету 2013-го открыли новый международный терминал в аэропорту, реконструировали главный железнодорожный вокзал, построили пересадочный комплекс для автобусов и электричек, проложили 65 километров дорог, отремонтировали десятки городских улиц, ввели 11 транспортных развязок…

Затем Олимпиада в Сочи ─ еще одно мощнейшее напряжение сил. Мне до сих пор снятся олимпийские объекты, мы жили этим, дневали и ночевали на стройке. С закрытыми глазами назову все основные цифры: более 400 километров дорог, 22 тоннеля, два новых порта ─ в Сочи и Имеретинке, плюс семь портопунктов, новый аэровокзальный комплекс в Адлере... Тоже не без проблем было. Последний тоннель на дублере Курортного проспекта пробили буквально за два-три дня до наступления нового ─ 2014-го ─ года, а рабочее движение запустили за три дня до старта Олимпиады 4 февраля.

─ Как у нас любят: смиллиметровать в последнюю секунду.

─ Проект реально был очень тяжелый.

Но и после этого, что называется, расслабиться не получилось. В марте 2014-го Крым вошел в состав России, до лета требовалось организовать бесперебойное транспортное сообщение в должном объеме: авиационное ─ через Симферополь, автомобильное ─ через Керченскую паромную переправу. Украина же отрезала сухопутные железнодорожные пути через свою территорию…

Поначалу, не скрою, голова кругом шла. Никто не ожидал, что придется столкнуться с таким количеством проблем. Но сезона 2014 года хватило, чтобы закупить суда для переправы, построить необходимую портовую инфраструктуру и упорядочить процесс.

─ Тогда люди по 30 часов ждали очереди на паром.

─ Переправа не была рассчитана на такие потоки, вот и не справлялась, но, повторяю, уже в 2015 году вопрос не стоял столь остро, нам удалось найти приемлемые решения. Сегодня переправа работает как часы. Всем кажется, так и было: паромы снуют челноками с 20-минутной разбежкой. Это по-своему уникальная история в мировой практике. По крайней мере, не знаю других примеров подобного масштаба.

И аэропорт Симферополя, оперативно обновив и расширив терминал, смог в пять раз увеличить пассажиропоток, сегодня без железнодорожной составляющей и дороги через Перекоп мы обеспечиваем прием гораздо большего числа приезжающих и прилетающих, чем в лучшие годы пребывания Крыма в составе Украины. По моим прогнозам, в 2017 году количество пассажиров, совершивших поездки на полуостров и обратно, превысит 11 миллионов человек. Более 6 миллионов проехали через Керченскую переправу (рубеж был преодолен 13 декабря) и еще 5 миллионов добрались самолетами.

─ На строительстве моста часто бываете?

─ Примерно раз в два месяца. Но инспектирую не только мост, который недавно получил официальное название ─ Крымский. Большие, масштабные проекты реализуются ведь и со стороны Тамани, Керчи. В целом транспортный переход, включающий в себя линейную инфраструктуру (как по железной, так и по автомобильной дорогам), составляет около 80 километров. Плюс в полном объеме развернуты работы по реконструкции и строительству трассы «Таврида». Как четырехполосная дорога первой категории она должна дойти до Севастополя к 2020 году, а к концу 2018-го надо реконструировать, где-то построить заново отрезок до Симферополя. В две полосы. В принципе, трасса и сегодня находится в нормативном состоянии, но с вводом моста ожидаем значительное увеличение автомобильного потока, поэтому расширять дорогу, конечно, надо.

─ «Дон» с нагрузкой справится?

─ Должен. За эти годы мы постарались ликвидировать все узкие места, бутылочные горлышки. По сути, остался проблемный участок Лосево ─ Павловск в Воронежской области, который сделаем в 2019 году. И все, после этого «Дон» на всем протяжении тоже станет четырехполосной дорогой первой категории.

─ Как собираетесь развивать платные дороги?

─ Мировая практика показывает, что они составляют не более 5% от общей сети дорог. Сегодня у нас более 50 тысяч километров федеральных трасс. Планируем, помогая субъектам, перевести еще 10 тысяч в федеральную собственность. Платных же участков пока ─ не более тысячи километров. В 2018-м в полном объеме прибавится трасса Москва ─ Петербург. 670 километров будут введены в эксплуатацию осенью следующего года. Может, не везде сразу станут брать плату за проезд, какие-то участки сначала погоняют в тестовом режиме, но в любом случае рабочее движение по М11 должны открыть менее чем через год. Большое событие!

В 2020 году заработает ЦКАД, кольцевая дорога вокруг Москвы, это более 330 километров. Плюс регионы активно участвуют в проектах. В работе находится 30-километровый обход Хабаровска, в Пермском крае ─ объезд Чусового и строительство моста через одноименную реку. Строят мост и в Новосибирске, два проекта реализуют в Башкортостане. Словом, государственно-частное партнерство начинает приносить плоды и в Сибири, и на Дальнем Востоке, и на Урале. Напомню, первый региональный закон о ГЧП приняли в Петербурге, когда обсуждалось строительство аэропорта Пулково и ЗСД ─ Западного скоростного диаметра.

─ А что с «Платоном»? Поблажек большегрузам ждать стоит?

─ Система работает стабильно, в ней зарегистрировано около миллиона пользователей. Неохваченными остаются не более 150 тысяч транспортных средств. Часть из них наверняка не на ходу, другие используются на Севере как вахтовые или эксплуатируются в труднодоступных районах, не выезжая на федеральные трассы. Словом, можно уверенно говорить, что подавляющее количество большегрузов охвачено «Платоном». Что касается скидок, напомню: с 2015 года действует льготный тариф ─ 1 рубль 90 копеек. Если помните, в 2014-м начальная модель даже без учета инфляции предполагала плату в размере 3 рублей 70 копеек. Потом пошли навстречу водителям и владельцам машин, опустились до 3 рублей 5 копеек.

Полагаю, какие-либо скидки возможны при изменении действующего тарифа, но пока таких решений нет.

─ Регионы просят оставлять им топливные сборы, чтобы были деньги на строительство новых дорог и ремонт старых. Вам слышен глас вопиющего, Максим Юрьевич?

─ Мы поддерживаем инициативу, поскольку именно с региональной сетью дорог сейчас связаны основные проблемы. Лишь немногим более 40% находится в нормативном состоянии. Конечно, мало. Особенно на контрасте с федеральными трассами, где с 2012 года мы полностью исправили ситуацию, перевернули ее с головы на ноги. По итогам этого года более 81% федеральных трасс приведено в норму. Кстати, и здесь помог «Платон», позволив увеличить базу федерального дорожного фонда и дополнительно профинансировать регионы. Выделяем трансферты, субсидии, будем и впредь помогать, хотя, конечно, областям и республикам нужен свой источник финансирования.

Решения, принятые в текущем законе о бюджете 2018 года, предполагают поэтапное увеличение акцизов на 50 копеек. Конечно, если акцизы целиком пойдут в региональные дорожные фонды, это станет мощным подспорьем, можно будет рассчитать, что все дороги в стране в относительно короткие сроки удастся привести в надлежащий вид и состояние.

─ Что думаете про электромобили, верите в их светлое будущее?

─ Это реальный тренд дальнейшего развития автомобилестроения ─ и личного, и общественного. В Китае во многих мегаполисах пятая часть средств общественного транспорта уже на электротяге. В России пока зарегистрировано менее тысячи электромобилей. Даже не капля в море. Уверен, в ближайшее десятилетие пропорция заметно изменится.

─ Вы ездили на Tesla?

─ Несколько лет назад прокатился на Петербургском экономическом форуме на ё-мобиле. Помните такой? Михаил Прохоров пытался развивать проект, но не вышло. Может, опередил время или ошибся в расчетах.

В любом случае ─ за электрическим транспортом серьезное будущее, это совершенно очевидно.

─ Когда есть возможность выбора, какой способ передвижения сами предпочитаете?

─ Велосипед. Если погода позволяет, катаюсь практически ежедневно. Пока учился в университете, именно так зачастую приезжал на занятия.

И во дворе **Минтранса**, кстати, оборудована велопарковка. Есть душевая кабина, раздевалка. Все цивильно.

─ За министром закреплено персональное место?

─ Честно сказать, в Москве ни разу не воспользовался велосипедом, чтобы добраться на работу. Живу за МКАД, расстояние до Рождественки приличное, выделенные велодорожки есть не везде, а лавировать в пробках между машинами ─ удовольствие сомнительное. Но некоторые мои коллеги, в том числе замы, проживающие в центре, приезжают на службу на велосипедах.

Я же катаюсь за городом. Стараюсь выкраивать время до и после работы, чтобы хотя бы 5–10 километров накрутить.

По выходным предпочитаю другие виды спорта. Зимой ─ лыжи, коньки, хоккей на открытой площадке. Летом ─ теннис, ну и традиционно ─ конный спорт. Хотя, наверное, правильнее говорить ─ прогулки верхом. Для спорта необходимо регулярно тренироваться, а сейчас такой возможности нет.

─ Раньше, значит, была?

─ Более 20 лет занимался конкуром.

─ Однако!

─ Да, я умею держаться в седле, если вы об этом…

─ С чего началось увлечение?

─ С верховой прогулки по берегу Финского залива. Наивысшее мое спортивное достижение пришлось на конец нулевых годов, когда выиграл Кубок губернатора Ленинградской области по конкуру. Пик формы! После этого уехал в Москву, и стало, что называется, не до грибов.

─ А своя лошадь есть у вас?

─ Она нужна для постоянных занятий. Да, раньше держал. И не только для себя, но и для детей. Смог заразить их своим увлечением.

─ У вас же трое?

─ Помните, как говорил герой «Служебного романа» Новосельцев? Мальчик, мальчик и еще мальчик... Мой случай! Максим, Роман и Константин, соответственно 21 год, 20 лет и 12. Старшие сейчас учатся менеджменту в университете. Я не вмешивался в их выбор. Максим, кстати, в 2015-м отслужил в Алабине в эскадроне Президентского полка, участвовал в конных разводах на Соборной площади Кремля, в карауле во время парада на 9 Мая, в фестивале «Спасская башня». Мне как отцу есть чем гордиться.

─ И самому надо подавать пример, Максим Юрьевич. Что дальше, куда дальше?

─ Я же рассказал, сколько еще проектов впереди. Работать и работать. С головой в делах.

─ А после марта 2018-го?

─ Это решит президент.

─ Вас активно сватали в губернаторы Петербурга. Чем не тема?

─ Я не невеста на выданье, чтобы заморачиваться по подобным поводам, поверьте. У меня есть дело, которым занимаюсь, и, как на долгоиграющих батарейках, буду идти до победного конца.

─ Заряда хватит?

─ С запасом!

<http://tass.ru/opinions/top-officials/4830573>

### ТАСС; 2017.12.22; АЭРОПОРТ ИЖЕВСКА МОДЕРНИЗИРУЮТ К 2021 ГОДУ

Власти Удмуртии проведут реконструкцию аэропорта Ижевска к 2021 году. Об этом сообщил глава республики Александр Бречалов в пятницу во время поездки в город Сарапул.

«В рамках решения задачи по развитию туристического направления и увеличению туристического потока будет реконструирован Ижевский аэропорт. В 2018 году запланированы проектные работы, чтобы к 2019-2020 годам, максимум к 2021 году в Удмуртии был новый современный аэропорт», – привели слова Бречалова в его пресс-службе.

По данным правительства республики, одна из главных проблем аэропорта – состояние взлетно-посадочной полосы. В настоящий момент объект находится в собственности государства, поэтому власти республики не могут взять на себя его ремонт. На данный момент достигнута договоренность с министром транспорта РФ Максимом **Соколов**ым о том, что республика предоставит надежного концессионера, после чего полосу передадут в собственность Удмуртии. Ожидается, что проектные работы по взлетно-посадочной полосе будут завершены в 2018 году.

Аэропорт Ижевск находится в 15 км восточнее центра города между деревнями Старое Мартьяново и Новое Мартьяново в Завьяловском районе республики. В настоящее время он обслуживает внутренние пассажирские и грузовые рейсы.

<http://tass.ru/transport/4836971>

### РИА НОВОСТИ; 2017.12.23; АВИАКОМПАНИЯ «АЗИМУТ» НАМЕРЕНА НАЧАТЬ ПОЛЕТЫ В СТРАНЫ ЕАЭС

Недавно созданная на юге России авиакомпания «Азимут» планирует начать полеты в страны Евразийского экономического союза (ЕАЭС) уже в 2018 году, сообщил журналистам директор по стратегическому развитию компании Дмитрий Звонарев.

В конце сентября председатель совета директоров «Азимута» Павел Удод предложил дополнить федеральные авиационные правила (ФАП) с целью разрешить полеты в страны ЕАЭС на начальном этапе работы авиакомпании. Согласно действующей на тот момент редакции ФАП, новая авиакомпания перед выходом на международные маршруты должна отлетать на внутренних направлениях не меньше двух лет.

В свою очередь **министр транспорта** России Максим **Соколов** сообщил, что на данный момент уже принято решение внести изменения в ФАП, которые разрешают авиакомпаниям, созданным недавно и использующим российскую авиатехнику, полеты по регулярным маршрутам, даже если количество их судов меньше восьми самолетов.

«Сейчас приняты законодательные решения об изменении правил по выдаче лицензий, сейчас мы можем претендовать как перевозчик уже на международные полеты с ограничением географии по странам, входящим в Евразийский экономический союз, таким как Армения, Кыргызстан, Казахстан. Мы сейчас осторожно очень говорим, но мы начали подготовку к международным полетам, мы рассчитываем их начать в 2018 году», – сказал Звонарев.

Кроме того, авиакомпания планирует открыть 23 новых направления по России в 2018 году. На данный момент «Азимут» анонсирует открытие новых рейсов в Казань, Самару, Уфу, Омск, Грозный, Симферополь, Нижний Новгород.

Идея создать авиакомпанию для перевозок на юге России появилась в 2016 году. Одним из инвесторов проекта выступил совладелец аэропорта Внуково Виталий Ванцев. Компания базируется в новом аэропорту Платов в Ростовской области и Краснодаре. В Москве создание базы не планируется.

К 2022 году флот авиакомпании будет насчитывать 16 судов, на данный момент у компании в наличии четыре самолета. Весной 2018 года ожидается поступление еще четырех судов. Авиакомпания планирует до конца 2017 года перевезти до 100 тысяч пассажиров, а в 2018 году – до 700 тысяч. На данный момент авиакомпания совершает полеты из Ростова в Москву, Санкт-Петербург, Новосибирск, Екатеринбург, Самару, Сочи, Омск через столицу и Махачкалу. В столицу Дагестана и Санкт-Петербург также можно улететь из Краснодара.

<https://ria.ru/economy/20171223/1511561921.html>

***Деятельность руководителей Федеральных агентств***

*Федерального агентства воздушного транспорта*

### RG.RU; ВАЛЕНТИНА ЗОТИКОВА; 2017.12.23; АЭРОПОРТ САРАНСКА ОТКРОЕТСЯ 1 ЯНВАРЯ 2018 ГОДА

Обещание об открытии обновленного саранского аэропорта с первого января 2018 года будет выполнено: первый тестовый рейс состоится уже на предновогодней неделе. Об этом заявил руководитель **Федерального агентства воздушного транспорта** Александр **Нерадько**, проинспектировавший состояние воздушных ворот Мордовии.

Как сообщила пресс-служба правительства РМ, глава **Росавиаци**и осмотрел пассажирский терминал, временный терминал международных воздушных линий аэропорта, взлетно-посадочную полосу, ознакомился с радиотехническими возможностями систем посадки, связи и навигации воздушных судов.

Александр **Нерадько** провел на объекте совещание с представителями государственной корпорации по организации воздушного движения в РФ, ФГУП «Администрация гражданских аэропортов (аэродромов)» и подрядных строительных организаций.

Председатель правительства РМ Владимир Сушков рассказал, что строительно-монтажные работы по всем объектам аэропортового комплекса вышли на финишную прямую. Завершаются пуско-наладочные работы и настройка инженерного оборудования.

После масштабной модернизации жители региона получат новый аэропорт с современной и комфортной инфраструктурой, соответствующей всем международным требованиям. Уже ведется работа по привлечению сюда авиаперевозчиков. На сегодня достигнуты договоренности с авиакомпаниями «Победа», S7, АО «Саратовские Авиалинии» по выполнению регулярных рейсов Москва – Саранск – Москва, Симферополь – Саранск – Симферополь. Прорабатывается возможность выполнения рейсов до Санкт-Петербурга.

Уже на предновогодней неделе аэропорт примет первый тестовый рейс в рамках комплексного испытания и опробования оборудования реконструированного объекта, а с 14 февраля 2018 года возобновится регулярное авиасообщение.

<https://rg.ru/2017/12/23/reg-pfo/aeroport-saranska-otkroetsia-1-ianvaria-2018-goda.html>

*Федерального агентства морского и речного транспорта*

### КОММЕРСАНТ; АНАСТАСИЯ ВЕДЕНЕЕВА; 2017.12.25; РЕЧНИКИ ИЗБАВЯТ КЛИЕНТОВ ОТ СКИДОК

Чтобы остановить отток грузов на железные дороги

**Минтранс** предложил отменить скидки, которые ОАО РЖД дает на перевозку нефтепродуктов на направлениях, дублирующих внутренние водные пути. Вопрос будет обсуждаться у вице-премьера Аркадия **Дворкович**а. **Росморречфлот** считает, что уже в 2018 году перевозки нефтепродуктов по реке упадут вдвое, скидки лишают речников грузовой базы и грозят им банкротством. Эксперты добавляют, что ситуацию для водников ухудшает недофинансирование государством дноуглубительных работ.

Правительство поручило **Минтрансу**, ФАС, совету потребителей ОАО РЖД и самой монополии в течение месяца проработать вопрос целесообразности предоставления железнодорожных скидок на направлениях, совпадающих с внутренними водными путями. Как сообщил 22 декабря глава **Росморречфлот**а Виктор **Олерский**, предложения должны быть рассмотрены на совещании у вице-премьера Аркадия **Дворкович**а (его представитель подтвердила “Ъ” факт поручения). Как сообщил замглавы **Росморречфлот**а Виктор Вовк, **Минтранс** попросил Белый дом отменить понижающий коэффициент для железнодорожных перевозок, который ОАО РЖД активно применяет в период навигации, чтобы речные грузы переходили на железную дорогу. В монополии отказались от комментариев.

Еще в августе 2016 года речное сообщество попросило ввести надбавки к стоимости перевозок по автомобильным и железным дорогам в период навигации, мера обсуждалась на заседании Госсовета по развитию внутренних водных путей в августе 2016 года (см. “Ъ” от 16 августа 2016 года). Вместо этого в начале года ОАО РЖД ввело скидку в 25% с 1 февраля до конца ноября на экспорт мазута и дизтоплива с Саратовского НПЗ «Роснефти», что вызвало недовольство участников речного рынка (см. “Ъ” от 30 января). В ноябре правление ОАО РЖД продлило скидку на экспортные перевозки нефтепродуктов со станций Приволжской железной дороги до конца 2018 года.

Это решение противоречит положениям транспортной стратегии и «нивелирует преимущества речного транспорта по перевозке массовых грузов на большие расстояния», заявил 22 декабря Виктор Вовк в ходе коллегии **Росморречфлот**а. По его словам, в итоге экспорт по реке с НПЗ в Саратове сократился более чем на 1 млн тонн, а продление скидки ОАО РЖД на 2018 год приведет к дефициту средств у судоходных компаний, невозможности обслуживания ими кредитов и лизинговых платежей, связанных со строительством судов на российских верфях. «Конечным итогом может стать банкротство предприятий внутреннего водного транспорта, ухудшение финансового состояния финансирующих судостроение российских банков и лизинговых компаний, снижение объемов строительства флота на российских верфях»,– заключил господин Вовк. По оценкам Российской палаты судоходства, при продлении скидки ОАО РЖД на 2018 год танкерные перевозки по российским рекам могут упасть на 50%. Согласно презентации **Росморречфлот**а, перевозки нефтепродуктов по реке в 2017 году составили 6,7 млн тонн, в 2018 году должны достигнуть 7,7 млн тонн, но при продлении скидок ОАО РЖД объемы упадут до 3,4 млн тонн.

По словам советника руководителя ФАС Павла Шпилевого, служба пока обращений по проблемам речников не получала, «скидок дискриминационного характера быть не должно». Глава «Infoline-Аналитики» Михаил Бурмистров отмечает, что в 2017 году ОАО РЖД начало «системную работу по возврату нефтеналивных грузов»: несмотря на переход на трубопроводный транспорт не менее 8 млн тонн нефтепродуктов в 2018 году, монополии удалось согласовать с нефтяниками увеличение перевозок на 5,5 млн тонн, а грузопоток на речном транспорте продолжит падать. Эксперт добавляет, что проблемы речного транспорта связаны не только со скидками ОАО РЖД, но и с состоянием внутренних водных путей – конкурентоспособность речников снижается из-за прогрессирующей маловодности и ограничений по глубинам из-за недофинансирования дноуглубительных работ, в связи с чем они до конца не могут загружать суда.

<https://www.kommersant.ru/doc/3507836>

### ТАСС; 2017.12.22; «ПОРТЭНЕРГО» ПРОСИТ МИНТРАНС ОТЛОЖИТЬ ПЕРЕХОД НА РУБЛЕВЫЕ РАСЧЕТЫ ДО 2025 Г.

ООО «Портэнерго», владелец терминала в порту Усть-Луга (Ленообласть), просит **Минтранс** РФ отложить переход из валютных в рублевые расчеты до 2025 года, сообщил журналистам зам**министра транспорта** РФ Виктор **Олерский**.

«Портэнерго» обратилось в **Минтранс**, они просят до 2025 года отложить для них перевод тарифов», – сказал **Олерский**. Он напомнил, что этот терминал был построен «Сибуром» и продан группе инвесторов, включая арабский фонд Mubadala. «Они платили «живые» доллары и хотят получить их обратно, понятно, что для них рубль – это риски», – пояснил он.

Ранее **Олерский** говорил, что некоторые стивидорные компании, имеющие долговые обязательства в валюте и при этом сделавшие значительные инвестиции в инфраструктуру, смогут перейти на расчеты в рублях после 2020 года. Сейчас **Минтранс** собирает и анализирует соответствующую информацию от стивидоров. При этом замглавы **Минтранса** не исключал возможности конвертации валютных долгов в рублевые, но отметил, что этот процесс все равно займет какое-то время.

**Олерский** также сообщал ТАСС, что **Минтранс** запросит стивидоров на предмет структуры долговых обязательств в валюте и рублях. Он пояснил, что это необходимо для определения переходного периода на рублевые расчеты, который для каждой компании, скорее всего, будет индивидуальным.

Президент России Владимир Путин поручил начать переход на рублевые расчеты в российских морских портах с 1 января 2018 года.

При этом для стивидорных компаний, у которых есть обязательства в иностранной валюте, правительству РФ поручено установить переходный период для перевода на рублевые расчеты.

Ранее **Олерский** говорил, что в **Минтрансе** не видят рисков для стивидорного бизнеса в связи с переводом тарифов в рубли.

История проекта

«Сибур» выставил на продажу терминал в Усть-Луге в январе 2015 года. Покупателем терминала по перевалке сжиженных углеводородных газов (СУГ) и светлых нефтепродуктов в порту Усть-Луга выступил консорциум иностранных инвесторов совместно с Российским фондом прямых инвестиций. «Сибур» получил по итогам сделки 21,3 млрд рублей.

Как сообщалось, терминал рассчитан на перевалку до 1,5 млн тонн в год СУГ и до 2,5 млн тонн в год светлых нефтепродуктов. Терминал был открыт в 2012 году и предназначен для приема продукции по железной дороге, хранения и налива в морские суда-газовозы и танкеры.

<http://tass.ru/transport/4836408>

### ПОРТНЬЮС; 2017.12.22; ДЕФИЦИТ ПОРТОВЫХ МОЩНОСТЕЙ В АЗОВО-ЧЕРНОМОРСКОМ БАССЕЙНЕ СОСТАВЛЯЕТ 53 МЛН ТОНН

Дефицит портовых мощностей в Азово-Черноморском бассейне составляет 53 млн тонн. Об этом, как передал корреспондент ИАА «ПортНьюс», в ходе совместного заседания коллегии **Росморречфлот**а и Общественного Совета при **Росморречфлот**е сообщил заместитель **министра транспорта** РФ – руководитель **Федерального агентства морского и речного транспорта** Виктор **Олерский**.

Сократить дефицит позволит реализация проекта сухогрузного района порта Тамань, рассчитанного на более 90 млн в год.

<http://portnews.ru/news/251096/>

***Новости отрасли***

*Автомобильный и городской транспорт, дорожное хозяйство*

### КОММЕРСАНТ; ИВАН БУРАНОВ; 2017.12.25; ЦЕНА ПОЗВАЛА В ДОРОГУ

Операторы платных дорог борются за лояльность клиентов

Владельцы и операторы российских платных дорог вступили в конкурентную борьбу: они пытаются склонить водителей к покупке своих «фирменных» транспондеров, дающих максимальную скидку на проезд. Северо-Западная концессионная компания объявила о бесплатном проезде в новогодние праздники для ночных клиентов участка М11 от Москвы до Солнечногорска. Оператор Западного скоростного диаметра в Санкт-Петербурге чуть ранее ввел безлимитные тарифы на проезд. Подобная конкуренция между компаниями лишь путает пользователей и вводит их в заблуждение, отмечают эксперты.

Напомним, первые транспондеры (устройства бесконтактной оплаты), позволяющие проезжать платные участки без остановки на пунктах оплаты, стали доступны водителям несколько лет назад. Сейчас каждый оператор платной дороги выпускает собственный транспондер, а с 15 января 2018 года с любым из них можно будет проехать по любой платной трассе.

Правда, размер скидки и после этого будет зависеть от того, чьим устройством пользуется водитель. К примеру, транспондер для участка М11 Москва–Солнечногорск (продается в магазинах вдоль трассы или в интернете) дает скидку до 20% при разовом проезде, транспондер для обхода Одинцово – скидку 5–25%. Компания «Автодор–Платные дороги» (дочерняя структура одноименной госкомпании) торгует транспондерами для участков, построенных преимущественно на государственные деньги: М4, обходы Вышнего Волочка, Торжка и т. д.– на этих дорогах приборы дают также максимальную скидку. Существенная разница наблюдается и на примере объезда Торжка, о запуске которого “Ъ” сообщал 16 декабря.

Подобная тарифная политика говорит об обострившейся борьбе между операторами платных дорог. В пятницу Северо-Западная концессионная компания (СЗЗК, эксплуатирует «столичный» участок М11) объявила о запуске акции: с 30 декабря до конца новогодних праздников на легковой машине по ночам (с 1:00 до 6:00) можно будет ездить бесплатно по всей трассе. Для пользователей транспондеров других эмитентов услуга недоступна. Компания «Магистраль Северной столицы» (Западный скоростной диаметр в Санкт-Петербурге) с 1 ноября запустила тарифную опцию, позволяющую владельцам легковых автомобилей с транспондерами ездить без ограничений за 5 тыс. руб. в месяц. Представитель компании не исключил, что впоследствии могут быть введены и другие спецтарифы для транспондеров.

В пользовании автовладельцев чуть более 1 млн транспондеров. Больше всего приборов (более 448 тыс.) продано для платных дорог «Автодора», 432 тыс. приборов – для Западного скоростного диаметра, 110 тыс. – для обхода Одинцово, 80 тыс.– для участка М11 15–58 км Москва–Солнечногорск.

«Платные дороги изначально задумывались как способ привлечь инвестиции в дорожное строительство. Но задачи перед ними ставятся тем не менее государственные – перевозить по магистралям пассажиров и грузы,– отмечает замглавы общественного совета при подмосковном **Минтрансе** Андрей Мухортиков.– К сожалению, пока что складывается впечатление, что строительство платных дорог больше бизнес, чем выполнение госзадачи: владельцы трасс, не стесняясь, задирают цены и не дают скидок по чужим транспондерам. В результате водители путаются, какой прибор им нужно купить для удобного проезда по разным дорогам». По его мнению, разница между скидкой на проезд по разным приборам должна быть минимальной – в пределах 5–10%. «В идеале “Автодору” надо дать полномочия регулировать вопросы скидок, приведя их к условно общему знаменателю,– говорит Андрей Мухортиков.– Но, похоже, над каждым инвестором-концессионером трясутся и боятся сделать ему неудобно».

<https://www.kommersant.ru/doc/3507845>

### ИНТЕРФАКС; 2017.12.22; МИНТРАНС РФ ВНОВЬ ИЗМЕНИТ ГРАФИК ВВОДА «ВОЗРАСТНОГО ЦЕНЗА» ДЛЯ ДЕТСКИХ АВТОБУСОВ

**Минтранс** РФ вновь изменит график ввода «возрастного ценза» для автобусов, перевозящих группы детей, проект соответствующего постановления правительства размещен в пятницу на портале regulation.gov.ru.

Разработчиком документа выступает **Минтранс** РФ. При этом министерство напоминает, что правилами организованной перевозки группы детей автобусами, утвержденными постановлением правительства РФ от 17 декабря 2013 г. N1177, установлено, что для организованной перевозки группы детей используется автобус, с года выпуска которого прошло не более 10 лет.

«Данное требование вступает в силу с 1 января 2018 г. Многие регионы к этому не готовы. Проектом постановления предлагается внести изменения в части утверждения графика вступления в силу требования об использовании для перевозки групп детей автобусов, с года выпуска которых прошло не более 10 лет», – говорится в материалах к проекту документа. Самого текста изменений, равно как и других деталей при этом не приводится.

В **Минтрансе** отмечают, что проект постановления «О внесении изменений в постановление правительства РФ от 17 декабря 2013 г. N1177» разработан на основании поручения правительства РФ от 13 декабря 2017 г. N АД-П9-8294 и направлен на «смягчение» процесса обновления парка подвижного состава, предназначенного для организованной перевозки групп детей.

Планируемый срок вступления проекта нормативного правового акта в силу – март 2018 г., общественное обсуждение продлится с 22 декабря 2017 г. до 5 января 2018 г.

В **Минтрансе** не стали комментировать проект изменений.

Правительство ограничило возраст автобусов для детских перевозок 10 годами в 2013 г. после ряда резонансных ДТП, однако введение этого «ценза» постоянно переносилось, а в 2016 г. на него был введен мораторий до 2018 г. из-за неоднократных протестов туристической отрасли.

### ЭКОНОМИКА СЕГОДНЯ; 2017.12.22; ПРАВИТЕЛЬСТВО ЗАПРЕТИТ ВЫСАЖИВАТЬ МАЛОЛЕТНИХ БЕЗБИЛЕТНИКОВ ИЗ ТРАНСПОРТА

Правительство РФ запретит высаживать из общественного транспорта малолетних пассажиров, которые не купили билет.

Соответствующую информацию приводит движение «За безопасность». Речь идет о пассажирах, не достигших возраста 16 лет. Общественники просили главу **Минтранса** до прихода холодов урегулировать практику высаживания детей-безбилетников, которую практикуют кондукторы.

Зимой 2016-2017 годов зафиксировали несколько десятков подобных случаев. По словам лидера движения «За безопасность» Дмитрия Курдесова, школьникам приходилось проводить на улице при минусовой температуре несколько часов в пути до дома или школы.

В ноябре глава «Мострансавто» Владислав Мурашов отдал распоряжения водителям и кондукторам по поводу детей, которые не могут оплатить проезд. Он призвал не высаживать малолетних безбилетников, чтобы не создавать опасные ситуации. Требования покинуть салон со стороны водителя или кондуктора особо неуместны в вечернее время и плохую погоду....

<https://rueconomics.ru/297403-pravitelstvo-zapretit-vysazhivat-maloletnih-bezbiletnikov-iz-transporta#from_copy>

### ТАСС; 2017.12.22; СОДЕРЖАНИЕ ФЕДЕРАЛЬНОЙ ДОРОЖНОЙ СЕТИ РФ В 2017 Г. ОБОШЛОСЬ В 66 МЛРД РУБ.

Финансирование содержания федеральной дорожной сети в 2017 году составил почти 66 млрд рублей, говорится в сообщении Федерального дорожного агенства (**Росавтодор**а) по итогам заседания коллегии ведомства.

«Сейчас федеральная дорожная сеть составляет более 50,1 тысячи км, прирост к уровню начала 2017 года составил 494,8 км. На их содержание было направлено 65,9 млрд рублей», – отмечается в сообщении ведомства.

По итогам сезона 2017 года дорожники довели долю протяженности федеральных трасс, находящихся в нормативном состоянии, до 77,5% . Для этого за год было отремонтировано, в том числе капитально, свыше 8,8 тыс. километров. Кроме того, в текущем году федеральные дорожники вели ремонт на 839 искусственных сооружениях, из которых введены в эксплуатацию 643 общей протяженностью 35,2 км.

Количество аварий на федеральных трассах за год сократилось на 2,1%.

<http://tass.ru/transport/4836418>

### RG.RU; СЕРГЕЙ КУЛИКОВ; 2017.12.25; ПРАВИТЕЛЬСТВО УТВЕРДИЛО УСЛОВИЯ ДОЛГОСРОЧНЫХ КОНТРАКТОВ НА РЕМОНТ ДОРОГ

Перечень работ и услуг, для выполнения которых в 2018-2023 годах могут заключаться долгосрочные госконтракты на содержание автодорог общего пользования федерального значения и искусственных сооружений на таких автомобильных дорогах, опубликован на сайте кабмина.

Заключение долгосрочных контрактов позволит дорожно-эксплуатационным предприятиям эффективнее планировать свою деятельность, заранее заготавливать соль и песок для зимнего содержания автодорог, а также битум и щебень для ликвидации деформаций и повреждений дорожного покрытия в летний период, отмечается в пояснительной записке к документу. Внедрение долгосрочных контрактов по содержанию автодорог и искусственных сооружений предусмотрено Транспортной стратегией РФ.

Кроме того, заключение долгосрочных контрактов позволит предприятиям приобретать необходимые материалы по более низким ценам.

Напомним, что по итогам этого года в России должно быть отремонтировано около 9 тысяч километров дорожного покрытия. В результате в нормативное состояние будет приведено 77,5 процента всей сети, подведомственной **Росавтодор**у.

<https://rg.ru/2017/12/25/pravitelstvo-utverdilo-usloviia-dolgosrochnyh-kontraktov-na-remont-dorog.html>

### Ъ-ОНЛАЙН; МАЙЯ ИВАНОВА; 2017.12.22; КОНТРАКТ СТОИМОСТЬЮ 843,91 МЛН РУБЛЕЙ НА КАПРЕМОНТ ТРАССЫ УФА-ОРЕНБУРГ В БАШКИРИИ ПОЛУЧИЛ ПОДРЯДЧИК ИЗ СЫЗРАНИ

ФКУ «Управление автодорог Приуралье» **Федерального дорожного агентства** заключило контракт стоимостью 843,9 млн руб. на капитальный ремонт трассы Р-240 «Уфа-Оренбург» с сызранским ООО «Автодоринжиниринг», следует из сообщения на портале госзакупок. Участник согласился снизитьначальную стоимостью контракта на 1% – она составляла 852,44 млн руб. На получение контракта претендовала также башкирская компания «Дортрансстрой», предложившая исполнить работы за 848,18 млн руб. По условиям техзадания подрядчик должен провести капремонт 9,68 км дороги первой категории до 25 октября 2018 года.

ООО «Автодоринжиниринг», по информации kartoteka.ru, образовано в 2013 году с уставным капиталом 200 млн руб. принадлежит Софии Серпер. В текущем году подрядчик заключил 10 госконтрактов на сумму 3,68 млрд руб., в том числе с **Минтрансом** РФ и ФКУ «Волго-Вятскуправтодор». Выручка общества в 2016 году составила 4 млрд руб., чистая прибыль – 89,8 млн руб.

<https://www.kommersant.ru/doc/3505494>

### ТАСС; 2017.12.22; БОЛЕЕ 100 КМ НОВЫХ ДОРОГ ПОСТРОЕНО В МОСКВЕ В 2017 ГОДУ

Более 100 км новых дорог, эстакад, мостов и тоннелей построено в Москве в уходящем 2017 году, сообщил в пятницу журналистам мэр столицы Сергей Собянин на открытии автомобильного движения по участку Северо-Западной хорды между улицами Мосфильмовская и Генерала Дорохова.

«Можно подвести основные итоги дорожного строительства в 2017 году. Всего в Москве было введено 124 км новых дорог, включая такие важнейшие объекты, как развязка МКАД с Профсоюзной улицей, большая часть реконструкции Калужского шоссе, шесть путепроводов через железнодорожные пути, эстакада на Варшавском шоссе и гигантская развязка Северо-Восточной хорды с шоссе Энтузиастов. Сегодня мы открываем последний крупнейший объект этого года – связку между Мосфильмовской и улицей Генерала Дорохова», – сказал он.

По его словам, связка «серьезно улучшит условия дорожного движения на всем западном секторе Москвы». «Тем не менее работы в этом районе не заканчиваются. В ближайшее время мы начинаем строить южный дублер Кутузовского проспекта, который разгрузит Мосфильмовскую улицу», – добавил мэр.

Он отметил, что уходящий год стал рекордным по объемам ввода автодорог за последние несколько лет. «Всего за последние годы построено около 700 км и 200 сложнейших инженерных объектов. Несмотря на все сложности,... связанные с огромным количеством переносов инженерных коммуникаций, ограничением движения», – сказал мэр.

Собянин добавил, что власти Москвы продолжат дорожное строительство, и в ближайшие три года в столице будет введено еще около 300 км дорог. «Москва по сути получит новый транспортный каркас из Северо-Западной и Северо-Восточной хорды и Южной рокады, а также улично-дорожной сети Новой Москвы», – заключил он.

Параметры участка

Строительство участка Северо-Западной хорды от улицы Мосфильмовская до улицы Генерала Дорохова было начато в апреле 2015 года. Как уточнили в пресс-службе столичной мэрии, всего на этом участке было построено семь искусственных сооружений общей протяженностью 3,72 км. Открытие участка позволило создать дублер двух вылетных магистралей – Можайского шоссе и Мичуринского проспекта, увеличить пропускную способность Аминьевского шоссе на 25-30%.

Северо-Западная хорда объединит территории четырех округов города – Западного, Северо-Западного, Северного и Северо-Восточного. Длина трассы составит около 20 километров, она протянется от Сколковского до Ярославского шоссе и разгрузит центральную часть города, связав периферийные районы. На этой магистрали появятся два моста, семь тоннелей, 16 эстакад и 30 пешеходных переходов.

Ранее руководитель столичного департамента строительства Андрей Бочкарев сообщил, что в 2018 году в Москву будет введено в эксплуатацию 94,5 км дорог. Также будет построено 26 искусственных сооружений и 15 пешеходных переходов.

<http://tass.ru/moskva/4834489>

### ИНТЕРФАКС-ПОВОЛЖЬЕ; 2017.12.24; БОЛЬШИНСТВО ТУРИСТОВ, ПОСТРАДАВШИХ В РЕЗУЛЬТАТЕ АВТОАВАРИИ В КОМИ, ИЗ ПЕРМСКОГО КРАЯ

Девять туристов из 12 пострадавших при съезде в кювет автобуса в Сысольском районе Коми являются жителями Пермского края, сообщается на сайте краевого министерства здравоохранения в воскресенье.

«Среди получивших травмы – девять пассажиров из Пермского края, из них четыре взрослых и один ребенок госпитализированы», – говорится в сообщении.

Всего в автоаварии пострадали 12 человек, из них четыре ребенка. Шесть пострадавших получают амбулаторное лечение, ещё шесть – госпитализированы.

По данным ведомства, тяжелое состояние «не диагностировано ни у одного из пострадавших».

Специалисты министерства контролируют ситуацию и следят за ходом лечения каждого жителя Прикамья, отмечается в сообщении.

Как сообщалось, в ночь на воскресенье в районе села Куратово Сысольского района туристический автобус съехал в кювет. Причиной аварии стала скользкая дорога. 12 пассажиров, из них четыре ребенка получили травмы. Погибших нет.

Автобус направлялся из Великого Устюга в Пермь.

По последним данным республиканского ГИБДД, шесть человек госпитализированы.

### ТАСС; 2017.12.22; ФАС АННУЛИРОВАЛА АУКЦИОН НА РЕМОНТ ТРАССЫ, СВЯЗЫВАЮЩЕЙ СЕВЕРО-ЗАПАД РОССИИ С ЕВРОПОЙ

Федеральная антимонопольная служба (ФАС) аннулировала аукцион на капитальный ремонт двух участков автодороги А-181 «Скандинавия» из-за нарушений в конкурсной документации, допущенных заказчиком – Управлением федеральных автомобильных дорог «Северо-Запад» **Росавтодор**а. Об этом сообщили в пятницу в пресс-службе антимонопольного органа.

«ФАС России рассмотрела жалобу ЗАО «Производственное объединение «Возрождение» на действия ФКУ «Управление федеральных автомобильных дорог «Северо-запад» им. Н. В. Смирнова **Федерального дорожного агентства**». Учреждение провело аукцион на капитальный ремонт участков автомобильной дороги А-181 «Скандинавия» с ценой контракта 2,4 млрд рублей и допустило в ходе закупки ряд нарушений. На этих основаниях ФАС России выдала предписание об аннулировании закупки», – говорится в сообщении.

Как уточнили в пресс-службе, заказчик незаконно не допустил заявителя к участию в конкурсе, объединил в данных аукциона два не связанных между собой участка дороги, из-за чего компании должны были потратить больше ресурсов для участия в конкурсе, а также не разместил в полном объеме проектно-сметную документацию. «В таких условиях потенциальным участникам невозможно объективно оценить реальный объем работ, их стоимость, а также требования к их выполнению», – сообщают в ФАС.

По данным сайта госзакупок, Управление федеральных автомобильных дорог «Северо-Запад» объявило конкурс на ремонт двух участков трассы А-181 на промежутке «Выборг – Светлогорск».

Оперативным комментарием Управления федеральных автомобильных дорог «Северо-Запад» ТАСС не располагает.

Федеральная трасса «Скандинавия» (ранее называлась М-10) является частью европейского маршрута E-18. На территории РФ начинается от административной границы Петербурга, проходит по территории Ленинградской области до границы с Финляндией. По данным **Росавтодор**а, дорога является «практически единственным полноценным выходом Северо-Запада России в Европу» и обеспечивает транспортные связи со странами Балтийского моря.

<http://tass.ru/ekonomika/4836631>

### ТАСС; 2017.12.22; ОКОЛО 3 МЛРД РУБЛЕЙ ВЫДЕЛЯТ В МУРМАНСКОЙ ОБЛАСТИ НА РАЗВИТИЕ ТРАНСПОРТНОЙ СИСТЕМЫ

Вложения в развитие транспортного хозяйства в 2018 году в Мурманской области составят около 3 млрд рублей, сообщил в пятницу глава областного **Минтранса** Дмитрий Соснин.

«Прогнозный размер финансирования региональной программы «Развитие транспортной системы» за счет средств областного бюджета на 2018 год составляет почти 3 млрд рублей», – сказал министр на заседании правительства региона.

Основная часть средств будет направлена на автодороги. Финансирование этих работ идет за счет дорожного фонда Мурманской области, оно составит почти 2 млрд рублей.

Власти планируют реконструкцию остановок общественного транспорта на автодороге в аэропорт, ремонт 32 км региональных и межмуниципальных дорог, создание искусственного освещения на отдельных участках и другие работы.

<http://tass.ru/ekonomika/4836381>

*Железнодорожный транспорт*

### КОММЕРСАНТ; НАТАЛЬЯ СКОРЛЫГИНА; 2017.12.25; ФАС ДАСТ ОАО РЖД НАДБАВКУ В 2%

И увеличит плату за порожний пробег на 7,3%

ФАС все же готова предоставить 2% надбавки к инфраструктурному тарифу ОАО РЖД на 2018 год, но дополнительную надбавку в 1,5% заменит повышением тарифа на порожний пробег в 7,3%. Впрочем, все надбавки служба готова предоставить на условиях, близких к ранее объявленным: это установление экономически обоснованной цены на предоставление полувагонов дочерних компаний ОАО РЖД, приоритетное обеспечение вагонами грузов, поставляемых на внутренний рынок, и вывоз таких грузов в объемах не ниже 2016 года.

ФАС вынесет на правление 26 декабря проект тарифных изменений для ОАО РЖД, предусматривающий замену 1,5% дополнительной индексации инфраструктурного тарифа повышением платы за порожний пробег вагонов на 7,3%. Это следует из подготовленной к заседанию версии проекта соответствующего приказа, который видел “Ъ”.

5 декабря у премьера Дмитрия Медведева была согласована надбавка к тарифу ОАО РЖД в размере 5,4% к уровню 2017 года, состоящая из 3,9% базовой индексации, отказа от исключения из базы индексации на 2018 год надбавки на поддержание инфраструктуры, ранее ограниченной 2017 годом, и дополнительной надбавки в 1,5%. Но ФАС на прошлой неделе выпустила проект приказа, предусматривающий замену надбавки в 2% увеличением тарифа на порожний пробег на 7,7% (см. “Ъ” от 20 декабря). Но 21 декабря, когда на правлении ФАС должен был обсуждаться этот вопрос, его рассмотрение перенесли на 26 декабря; собеседники “Ъ” рассказывали, что, возможно, 2% будет заменено 1,5%. 22 декабря на пресс-конференции советник руководителя ФАС Павел Шпилевой подтвердил эту информацию. По его словам, надбавка на порожний пробег призвана компенсировать налоговые изменения в законодательстве РФ.

«Цель в том, чтобы стимулировать сокращение порожнего пробега, чтобы все-таки вагоны искали грузы, а не просто так ходили,– пояснил господин Шпилевой.– В принятии этого решения на уровне управления роль сыграло множество ситуаций с невывозом груза. Да, пока это не носит какой-то системный характер, но, тем не менее, много примеров, когда грузы не вывозятся». Именно поэтому, добавил он, на порожний пробег предлагается установить надбавку, которая будет эквивалентна 1,5% индексации тарифа, или примерно 19 млрд руб.

Значительная часть мер, которые были перечислены в предыдущем проекте приказа, сохранилась в предписаниях ФАС ОАО РЖД и ее дочерней ФГК, в новом проекте же они сильно сокращены. Вместе с тем, основные условия, на которых ОАО РЖД получит целевые надбавки, в переработанном документе сохранились. ОАО РЖД предписывается привести ставку предоставления полувагонов входящими в него организациями в соответствие с ее экономически и технологически обоснованном уровне, определенным по соответствующей методике, согласованной с ФАС (ее предстоит разработать ФГК).

От монополии требуется обеспечить приоритетное исполнение заявок на предоставление полувагонов для внутренних перевозок относительно экспортных, а также вывоз грузов, предъявленных к перевозке в полувагонах на внутренний рынок, в объемах 2016 года. ОАО РЖД также необходимо разместить 50% полувагонов своих дочерних компаний на электронной торговой площадке (то же указано в предписании ФГК).

<https://www.kommersant.ru/doc/3507868>

### КОММЕРСАНТ; АНАСТАСИЯ ВЕДЕНЕЕВА; ВАДИМ НИКИФОРОВ; 2017.12.22; К КРЫМСКОМУ МОСТУ ПОДОЙТИ НЕ УДАЕТСЯ

Проект железнодорожного подхода придется скорректировать из-за грунтов

Как выяснил “Ъ”, строительство железнодорожных подходов к Крымскому мосту столкнулось с проблемой, проект придется корректировать. Одна из причин – проблемы с грунтами. Это, по предварительным оценкам, потребует выделения еще до 3 млрд руб. из бюджета.

Как рассказали источники “Ъ”, в ходе реализации проекта строительства железнодорожных подходов к Керченскому мосту со стороны Крыма возникли проблемы с грунтом, использующимся для строительства земляного полотна. Проект разрабатывал петербургский «Ленпромтранспроект» по заказу ФГУП «Крымская железная дорога» (КЖД), которая подчинялась напрямую региону, но, подчеркивает один из собеседников “Ъ”, документ оказался «подготовлен некачественно». В результате **Росжелдор** обратился к генподрядчику «Стройгазмонтажу» (СГМ) с предложением провести корректировку. Максимальная стоимость работ, позволяющих решить эту проблему, достигает 2,9 млрд руб., реальная сумма и источники финансирования «будут известны позже».

В **Минтрансе** “Ъ” подтвердили, что необходимость повторных инженерных изысканий вызвана некачественным выполнением работы АО «Ленпромтранспроект», в связи с чем **Росжелдор** направил обращение в прокуратуру. Повторные изыскания, добавили в **Минтрансе**, проведет «Стройгазмонтаж».

В «Ленпромтранспроекте» уточняют, что вина лежит на субподрядчике. Гендиректор компании Ростислав Шкурко напомнил “Ъ”, что компания получила положительное заключение Главгосэкспертизы в июне 2016 года, «все работы выполнены качественно, о чем свидетельствуют положительные заключения как по техническому и ценовому аудиту, так и по технической и сметной части проекта». Инженерные изыскания по геологии на субподряде выполняло ООО «Крымсетьэнергопроект» как на железнодорожном подходе, так и на автомобильном, говорит топ-менеджер. На основании полученных материалов бурения и лабораторных испытаний были разработаны проектные решения, время строительства в соответствии с проектом организации строительства – 29,7 месяца, однако контракт со «Стройгазмонтажом» был заключен лишь в апреле 2017 года, отмечает господин Шкурко. При начале строительства, поясняет он, по результатам контрольного бурения было выявлено, что фактические свойства грунта отличаются от материалов изысканий, выполненных ООО «Крымсетьэнергопроект» и использованных для проектирования. Грунт частично не пригоден для возведения насыпи, его можно использовать путем стабилизации, на что требуется дополнительное время, рассказывает топ-менеджер. «Учитывая важность объекта, социальную значимость и сроки строительства, было принято решение заменить грунт, что требует не менее 500 млн руб.»,– говорит Ростислав Шкурко, добавляя, что в Крыму сейчас нет стройматериалов и решается вопрос, откуда привозить грунт.

«В рамках исполнения гарантийных обязательств «Ленпромтранспроект» обратился в **Росжелдор** в мае и получил разрешение повторно произвести геологические исследования за собственный счет. Сегодня повторно сделана геология, проведены все исследования, и должна состояться повторная Главгосэкпертиза в ближайшее время»,– отмечает топ-менеджер. По его словам, **Росжелдор**, КЖД и «Ленпромтранспроект» подали материалы в Генпрокуратуру, также компания подала иск в суд на ООО «Крымсетьэнергопроект».

2,9 млрд руб. связаны не только с ошибкой в проекте по грунтам, дополнительные средства требуются в связи с изменениями проекта по электрификации, СЦБ, транспортной безопасности и т. д., заключает господин Шкурко.

В «Стройгазмонтаже» говорят, что при этом строительно-монтажные работы не останавливаются. «Компанией разработан и реализуется механизм действий, предполагающих корректировку отдельных разделов существующего проекта, что не повлияет на общий срок завершения работ по проекту и запуск движения на железнодорожных подходах к мосту в установленные сроки»,– подчеркнули в компании, заверив, что дополнительный объем работ не повлияет на сроки строительства подходов к мосту.

Глава «Infoline-Аналитики» Михаил Бурмистров отмечает, что выбор субподрядчика по работам по грунту был потенциально невелик из-за ограниченного числа компаний, работающих в Крыму. Ошибка компании привела не только к рискам «Ленпромтранспроекта» потерять контракт, но и возможным судебным издержкам, считает эксперт. С учетом того, что принято решение привозить грунт, сумма в 2,9 млрд руб. выглядит абсолютно адекватной, полагает господин Бурмистров. По его словам, если ситуация затянется еще на пару месяцев, существует риск срыва сроков. Возможно, именно в связи с этим **Росжелдор** предлагает скорректировать проект СГП самостоятельно, отмечает Михаил Бурмистров. Если ситуация затянется еще на пару месяцев, существует риск смещения сроков, что не выгодно никому, подчеркивает эксперт.

Представитель вице-премьера Дмитрия Козака (курирует Крым) Илья Джус отметил, что вопрос необходимости корректировки проектной документации по подходам обсуждался у господина Козака, в том числе и на совещании на прошлой неделе в Симферополе. Господин Джус подтвердил, что возникли серьезные претензии к качеству проектной документации, и не исключил, что работа проектировщика по данному проекту может вызвать интерес правоохранительных органов.

Корректировка проекта не повлияет на сроки сдачи железнодорожных подходов, подчеркнул представитель вице-премьера.

Окончательные решения по возможной корректировке стоимости строительства подходов могут быть приняты только после финализации проектной документации, заключил Илья Джус. На стоимости и сроках сдачи самого Крымского моста это не отразится.

Источник “Ъ” в КЖД сообщил, что они не занимаются строительством подходов к Крымскому мосту, а примут на свой баланс уже готовую железную дорогу, когда она будет построена. «Поэтому эти вопросы не к КЖД. Есть заказчик – «Стройгазмонтаж». Есть проектировщик – «Ленпромтранспроект». Будет ли дорожать проект, сдвинутся ли сроки его исполнения – это к ним вопросы»,– сказал собеседник “Ъ”. В пресс-службе КЖД “Ъ” подтвердили, что проектная документация по строительству железнодорожных подходов к транспортному переходу через Керченский пролив, предоставленная АО ««Ленпромтранспроект», имеет ряд недостатков и ошибок. Информацией, касающейся сроков и изменения стоимости строительства подходов, ФГУП «КЖД» не располагает». В Южной транспортной прокуратуре ответ на официальный запрос “Ъ” пока не получил.

<https://www.kommersant.ru/doc/3506412>

На ту же тему:

<http://tass.ru/ekonomika/4835492>

<https://ria.ru/society/20171222/1511508695.html>

### РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; СВЕТЛАНА БАТОВА; 2017.12.25; ПРЕДЪЯВИТЕ ПЛАНШЕТ

Билеты на электрички можно будет купить через приложение

В первой половине будущего года появится приложение, через которое можно будет покупать в режиме онлайн разовые билеты на пригородные электрички в Москве и области. Об этом на пресс-конференции сообщил исполнительный директор Центральной пригородной пассажирской компании Максим Дьяконов.

Эту функцию пассажиры компании просят добавить очень давно. И уже несколько лет в ЦППК пытаются разработать приложение, которое позволит покупать билеты не на станции в кассах и автоматах, а прямо с гаджетов. Похоже, скоро мы его все-таки увидим. В компании надеются перевести в онлайн как минимум 20 процентов продаж билетов. Сегодня разовыми билетами пользуются 70 процентов пассажиров, и только 30 процентов – абонементами.

После покупки на экране телефона будет появляться штрих– или QR-код, его надо активировать до начала поездки, и затем по нему же можно будет выйти на станции, на которую едет пассажир. У ЦППК не все станции оборудованы турникетами, и на платформах, скорее всего, установят терминалы (они уже есть на некоторых направлениях), в которых можно активировать поездки. В приложении появится и онлайн-расписание. Похожая программа уже больше года работает у Московско-Тверской пригородной пассажирской компании, обслуживающей Ленинградское направление.

По словам Максима Дьяконова, после того как будут запущены Московские центральные диаметры, подразумевающие интеграцию билетов на общественный транспорт Москвы и железной дороги, приложение легко можно будет перепрограммировать.

Еще одна хорошая новость – цены на электрички повышать на 2018 год пока не планируют. Напомню, последнее подорожание произошло 1 июля 2017 года, цены выросли на 50 копеек на проезд по одной зоне (с 21 рубля 50 копеек) и на два рубля – по Москве (с 32 до 24 рублей).

Между тем до конца года компания намерена объявить конкурс на поставку 23 поездов для первого МЦД – Савеловско-Белорусского. Пока заинтересованы в участии в нем Трансмашхолдинг (поставляет сейчас новые поезда для радиальных направлений), производитель «Ласточек» и один из корейских заводов. Ориентировочно ЦППК готова заплатить за 23 поезда 21 млрд рублей. Как ранее сообщал заммэра по транспорту Максим Ликсутов, это будет городская электричка, без тамбуров, с климат-контролем, тепловой завесой, туалетами. Конкурс для второго МЦД Курско-Рижского направления запланирован на весну 2018-го.

Тем временем, ЦППК уже полностью обновила поезда в депо «Нахабино», обслуживающего Курско-Рижское направление, оно укомплектовано новыми поездами ЭП2Д. Всего у компании сейчас 86 новых составов. Как рассказал Максим Дьяконов «РГ», в будущем году запланировано обновление подвижного состава в депо «Апрелевка» на Киевском направлении, а в 2019-м, скорее всего , «Перервы» на Курском. В ближайшие три года запланировано обновление 70 процентов всего подвижного состава компании.

<https://rg.ru/2017/12/24/reg-cfo/v-moskve-bilety-na-elektrichki-razreshat-pokupat-cherez-prilozhenie.html>

### РЖД-ПАРТНЕР; ЕЛЕНА БЕЗГОДОВА; 2017.12.22; РЖД ОЦЕНИЛИ БЕЗОПАСНОСТЬ ПАССАЖИРОВ НА ВОКЗАЛАХ

Согласно исследованию ОАО «РЖД», проводимому среди 2 тыс. пассажиров в 8 субъектах страны, большая часть граждан удовлетворена тем, как обеспечивается безопасность граждан на железнодорожных вокзалах.

РЖД оценили безопасность пассажиров на вокзалах

Опрос, проводимый в октябре 2017 года, показал, что пассажиры, передвигающиеся по стране на поездах дальнего следования, оценивают меры безопасности на 4,0, а условия нахождения на вокзалах – на 4,2.

Ниже оценки оказались у пассажиров пригородных поездов – на 3,9 был оценен уровень безопасности на станциях и комфортность передвижения. На 4,0 – условия нахождения на вокзале.

<http://www.rzd-partner.ru/zhd-transport/news/rzhd-otsenili-bezopasnost-passazhirov-na-vokzalakh/>

### РЖД-ПАРТНЕР; ЕЛЕНА БЕЗГОДОВА; 2017.12.22; РЖД ЛИДИРУЮТ В СФЕРЕ ЭКОЛОГИЧНОСТИ ГРУЗОВЫХ ПЕРЕВОЗОК

Компания ОАО «РЖД» лидирует среди железнодорожных компаний мира по энергоэффективности и экологичности грузовых перевозок.

РЖД лидируют в сфере экологичности грузовых перевозок

Больше 4,5 тыс. локомотивов компании оборудовано энергосберегающими техническими средствами. Постепенно закрываются угольные и дизельные котельные.

По словам генерального директора ОАО «РЖД» Олега Белозёрова, на данный момент больше 150 объектов компании переведено на энергоэффективное отопление, в том числе от ВИЗ. В планах до 2025 года – еще снизить количество вредных выхлопов и перевести ж/д составы на альтернативное топливо.

<http://www.rzd-partner.ru/zhd-transport/news/rzhd-lidiruet-v-sfere-ekologichnosti-gruzovykh-perevozok/>

### ИНТЕРФАКС; 2017.12.22; РЖД ПРОТИВ СОЗДАНИЯ РЕЗЕРВНОГО ПАРКА, ПРЕДЛАГАЮТ НАРАЩИВАТЬ ПАРК ПОД УПРАВЛЕНИЕМ ФГК

ОАО «Российские железные дороги» (РЖД) против создания резервного вагонного парка, вместо этого предлагает наращивать парк под управлением дочерней «Федеральной грузовой компании» (ФГК).

«Мы должны прийти к единой позиции с ведомствами по необходимости или отсутствию необходимости в резервном парке в течение I квартала. Я могу точно сказать, что мы хотим, чтобы резервный парк не привел к дисбалансу на рынке», – заявил в интервью «Коммерсанту» директор РЖД по коммерческой деятельности Алексей Шило. «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», – отметил он.

По словам представителя РЖД, пока в монополии считают «самым приемлемым вариантом» – 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», – заявил А.Шило.

РЖД может воздействовать на вагонную составляющую посредством того, что ФГК «будет выступать бенчмаркером на рынке, показывая, что работать надо именно с такой ставкой», добавил он. «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», – заявил А.Шило.

Ранее против идеи ФАС о формирования «резервного парка» вагонов у РЖД заявляли и в **Минтрансе** РФ. «Совершенно очевидно, что нужно что-то делать с локальным дефицитом вагонов в высокий сезон. Один из вариантов – создать резерв парка, который в пиковые периоды должен выпускаться на сеть. Вопрос: кто его должен содержать и за чей счет? ФАС предлагает купить вагоны на РЖД, но мы категорически против», – заявил замглавы **Минтранса** Алан **Лушников** в интервью «Коммерсанту».

### ИНТЕРФАКС; 2017.12.22; СВЫШЕ 500 ПОЕЗДОВ БУДЕТ ЗАДЕЙСТВОВАНО ДЛЯ ПЕРЕДВИЖЕНИЯ БОЛЕЛЬЩИКОВ МЕЖДУ ГОРОДАМИ ЧМ-2018 – ОРГКОМИТЕТ

Проблем с передвижением болельщиков между городами, которые примут чемпионат мира 2018 года, не будет, заявил генеральный директор оргкомитета Алексей Сорокин в эфире телеканала «Россия 24».

«Сейчас завершается понимание того, по каким маршрутам пойдут поезда, уже принимаются заявки на определенные маршруты, учтены уроки Кубка конфедераций 2017 года. Мы знаем, что будет более 500 поездов, совершенно точно они будут пользоваться спросом, во время Кубка конфедераций болельщики распробовали эту услугу», – сказал А.Сорокин.

«Все города готовили планы сами, но согласовывали с оргкомитетом, силовыми органами, все перевозки согласованы. В каждом городе будут бесплатные шаттлы от аэропорта до центра города, к стадиону, это уже опробованный сервис во время Кубка конфедераций, здесь мы тоже не видим больших проблем», – добавил он.

### ИНТЕРФАКС; 2017.12.23; РЖД В ВОПРОСЕ ПОВЫШЕНИЯ ГРУЗОВЫХ ТАРИФОВ ОРИЕНТИРУЮТСЯ НА РЕШЕНИЯ ПРАВИТЕЛЬСТВА

ОАО «Российские железные дороги» в вопросе индексации грузовых тарифов намерено придерживаться решений, принятых на встрече у премьер-министра РФ Дмитрия Медведева в начале декабря.

«Наша позиция следующая: председатель правительства провел совещание. Есть поручения. Мы их будем выполнять», – заявил журналистам глава РЖД Олег Белозеров в субботу в кулуарах съезда «Единой России», комментируя последние инициативы Федеральной антимонопольной службы (ФАС) РФ в этой сфере.

По итогам встречи 5 декабря Д.Медведев, в частности, поручил в 2018 г. индексировать ж/д грузотарифы на 3,9% (по принципу «инфляция минус»). Помимо этого, ставки будут повышены еще на 1,5% для «компенсации расходов, связанных с корректировкой налогового законодательства».

Кроме того, продлена на долгосрочный период целевая 2%-ная надбавка к грузовым ж/д тарифам. Она вводилась на 2017 г. для дополнительного финансирования капитальных ремонтов пути. В то же время ФАС заявила, что предлагает заменить 2%-ную «плоскую» надбавку на 7,7%-ную – только для порожних вагонов при условии, что монополия выполнит ряд условий, в то числе, – будет внедрять систему заказа вагонов черех электронную торговую площадку. Позднее ФАС изменила позицию, предложив заменять 1,5%-ную надбавку вместо 2%-ной.

### ИНТЕРФАКС; 2017.12.22; ФАС ПРЕДПИШЕТ РЖД СФОРМИРОВАТЬ МЕТОДИКУ ОБОСНОВАННЫХ СТАВОК НА ПОЛУВАГОНЫ И ПРИДЕРЖИВАТЬСЯ ЕЕ

Федеральная антимонопольная служба (ФАС) выдала предписание РЖД, согласно которому компания должна определить методику обоснованного ценообразования на полувагоны ФГК с учетом приоритета для внутренних перевозок, заявил журналистам замглавы регулятора Александр Редько.

«Предписание по итогам антимонопольного дела против ФГК и РЖД предполагает, что РЖД сформулируют и согласуют с Сообществом потребителей и ФАС методику расчёта экономически обоснованных цен на предоставление вагонов. По этим ценам ФГК будет обязана предоставлять вагоны так, чтобы в первую очередь удовлетворить все заявки на перевозку грузов на внутреннем рынке. Отказов в перевозке быть не может! Все 100% грузов предъявленных к перевозке внутренним рынком, должны быть вывезены», – сказал А.Редько.

Он отметил, что это важно не столько с точки зрения доходов РЖД, сколько для поддержки развития экономики.

«Если для этого нужно купить вагоны – их надо покупать. По новым случаям невывоза грузов ФАС будет принимать меры антимонопольного реагирования. Развитие электронной торговой площадки по перевозке грузов – уже не только требование предписания ФАС, а норма указа (президента РФ – ИФ). Качество исполнения предписания будет оцениваться по результатам ее работы и развития», – отметил заместитель руководителя ФАС.

В начале декабря А.Редько заявлял, что антимонопольная служба планирует выдать предписание по делу о вагонных ставках, а в течение месяца – возбудит административное дело по оборотному штрафу (в соответствии с Кодексом об административных нарушениях – от 1% до 15% от оборота на этом рынке). По словам чиновника, комиссия ФАС определила, что ФГК и центр фирменного транспортного обслуживания (ЦФТО) РЖД нарушили законодательство о защите конкуренции, установив и поддерживая монопольно высокие цены на предоставление полувагонов в 2016 г. и в начале 2017 г.

«Ставки оперирования выросли с 400-500 руб. в сутки летом 2016 г. до 1,3 тыс. руб., а потом и выше. Это примерно эквивалентно 200-250 млрд руб. дополнительной нагрузки на экономику. В совокупности с тарифной индексацией, которая была проведена в два раза выше инфляции, за два года транспортные затраты для строительных, лесных грузов, руды и углей с начала 2016 г. выросли почти в 1,5 раза», – заявил замглавы ФАС.

При этом он напомнил, что в марте 2016 г. регулятор согласовал сделку по передаче вагонов «дочки» АО «Уралвагонзавод» (УВЗ) – «УВЗ-Логистик» (УВЗЛ) в аренду «Федеральной грузовой» (когда ставки были 400-500 руб. за вагон в сутки) с предписанием. Ключевым его условием было заблаговременное предоставление в ФАС «экономического обоснования повышения цен свыше 7,5%».

«Это предписание было грубо нарушено ФГК, цены повышались без обоснования и невзирая на неоднократные предупреждения. Часть вагонов, в том числе и арендованных у УВЗЛ, «застряли» непонятным образом в «пробке» в Кузбассе, которая, судя по всему, была рукотворной и долго не рассасывалась. Поэтому, несмотря на огромный профицит вагонов в целом на сети, действия (оператора – ИФ) привели к тому, что создался локальный искусственный дефицит в ряде регионов и отраслей», – отметил А.Редько.

«На наш взгляд, действия «Федеральной грузовой компании» могли нести существенный ущерб экономике России. Вследствие искусственно созданного дефицита цены на предоставление полувагонов резко пошли вверх, начиная с июля 2016 г., причем сведения о повышении цен на вагоны распространялись через ЦФТО. То есть сбытовая структура «Российских железных дорог», будучи агентом ФГК, оказывала влияние на цены на смежном рынке предоставления вагонов. И таким образом (они – ИФ) формально пытались обойти требования законодательства по ограничению цен», – добавил он.

А.Редько также отмечал, что повышение ставок не способствовало уменьшению долга «Уралвагонзавода» от «УВЗ-Логистик» «Новое руководство разбирается, куда деньги делись. Конечно, большая часть дополнительной прибыли, вырученная ФГК, была направлена на увеличение затрат, премиальных выплат менеджменту и никак не на приобретение нового подвижного состава, в том числе и производства УВЗ. Часть затратных договоров «Федеральной грузовой компании» просто требует дополнительного анализа и должно подвергнуться проверке соответствующих органов на предмет законности и обоснованности», – заявил чиновник.

«Рассчитываем, что обязательства, принятые руководством «Российских железных дорог» по снижению цен на услуги предоставления вагонов, и кадровые изменения, которые уже произошли в руководстве сбытовых подразделений РЖД, позволят устранить проблему и не допустят подобных нарушений в будущем», – заявил он. «Отчасти архаичные правила рынка и позволили ФГК создавать ситуации локальных дефицитов и завышать цены. Сейчас для решения этих проблем на сайте РЖД запущена ЭТП (электронная торговая площадка – ИФ) по перевозке грузов», – отметил А.Редько, добавив, что развитие ЭТП может быть частью предписания.

«Федеральная грузовая компания» – второй по величине владелец грузовых вагонов в РФ. Оператор был создан в ходе реформы железнодорожного транспорта страны на базе парка РЖД. По состоянию на 3 декабря 2017 г. в парке компании было 136,3 тыс. вагонов, включая полувагоны, крытые вагоны, платформы и цистерны. Работает представительство в Казахстане. 100% минус 1 акция компании принадлежит РЖД.

### ИНТЕРФАКС; 2017.12.22; ВЕДОМСТВА ДИСКУТИРУЮТ О ПАРАМЕТРАХ ИНДЕКСАЦИИ Ж/Д ТАРИФОВ ПО ПРИНЦИПУ «ИНФЛЯЦИЯ МИНУС»

Профильные ведомства продолжают обсуждать вопрос параметра инфляции, который должен использоваться в рамках принципа индексации тарифов для РЖД «инфляция минус», однако разногласия не принципиальные, заявил журналистам замглавы Федеральной антимонопольной службы Александр Редько.

«Мы внесли распоряжение по долгосрочным тарифам на следующий регуляторный период с 2019 по 2025 год по принципу «инфляция минус». С **Минтрансом** и с Минэкономразвития у нас одно разногласие – какую инфляцию брать», – сказал А.Редько.

«Мы с грузоотправителями собирали всех еще раз по поручению Дмитрия Анатольевича (Медведева – ИФ), еще раз проанализировали аргументы потребителей по тарифам. Все сходятся на том, что мы должны учитывать фактическую инфляцию за предыдущие 12 месяцев, но они просят учитывать прогнозную», – отметил замглавы антимонопольного регулятора.

По его словам, «разногласия носят не принципиальный характер».

«Надеемся, что до конца года выйдет акт правительства, и уже у коллег будет ясность, сколько строить и как планировать свою жизнь на ближайшие семь лет, потому что нынешний долгосрочный период заканчивается в 2018 году включительно», – сказал А.Редько.

Он пояснил, что новая долгосрочная тарифная система фиксирует темп роста тарифа на перевозку каждого конкретного груза по формуле «инфляция минус».

«РЖД получили все возможности для установления скидок до -50% на период до 10 лет. Используя скидки, РЖД сможет выставить конкурентоспособные тарифы и поборется за потребителей в условиях межвидовой конкуренции. Выручка РЖД будет складываться, исходя из способности привлечь грузы на железную дорогу, а не лоббировать повышение тарифов и установление надбавок», – заявил А.Редько.

### ИНТЕРФАКС; 2017.12.22; ПРАВИТЕЛЬСТВО ПРИНЯЛО ПОСТАНОВЛЕНИЕ О СУБСИДИРОВАНИИ Ж/Д ПЕРЕВОЗОК ЗЕРНА

Правительство РФ приняло постановление о субсидировании железнодорожных перевозок зерна.

Документ был подписан 20 декабря 2017 года и размещен на официальном портале правовой информации.

Правительство до 30 июня 2018 года предоставляет ОАО «Российские железные дороги» субсидии на возмещение потерь в доходах, возникающих при перевозке зерновых грузов без взимания провозной платы. Эта мера будет действовать при перевозках со станций, расположенных в границах Воронежской, Курской, Липецкой, Орловской, Тамбовской, Оренбургской, Пензенской, Самарской, Саратовской, Ульяновской, Курганской, Новосибирской, Омской областей, в направлении припортовых станций железных дорог Дальневосточного, Северо-Западного и Южного федеральных округов.

Как сообщалось в пояснительной записке, с момента вступления в силу правил предоставления субсидий по 30 июня 2018 года размер государственной поддержки оценивается в 2,99 млрд рублей. Предполагается таким образом перевезти 3 млн 181 тыс. тонн зерна. В частности, из Воронежской области – 200 тыс. тонн, из Курской – 140 тыс. тонн, из Тамбовской и Оренбургской – по 350 тыс. тонн, из Самарской – 270 тыс. тонн, из Курганской области – 320 тыс. тонн.

В 2017 году планируется выделение Федеральному агентству железнодорожного транспорта бюджетных ассигнований на предоставление субсидии РЖД в размере 1 млрд рублей за счет перераспределения предусмотренных Минсельхозу бюджетных ассигнований.

Как считают в Минсельхозе, принятие решения о господдержке перевозки зерна позволит освободить мощности по хранению зерна, снизить переходящие запасы в конце сезона 2017/2018 сельхозгода, а также повысить уровень закупочных цен у сельхозпроизводителей Центрального, Приволжского, Уральского и Сибирского федеральных округов.

Так, в Омской области цена может повыситься на 700-1600 рублей за тонну, в Саратовской области – на 1500-1700 рублей, в Воронежской области – на 800-900 рублей, в Орловской области – на 700 рублей.

По прогнозу Минсельхоза, РФ в 2017/2018 сельхозгоду экспортирует до 45 млн тонн зерна против 35,5 млн тонн в прошлом сельхозгоду.

### ТАСС; 2017.12.23; ГЛАВА РЖД НЕ ИСКЛЮЧИЛ ВЫДЕЛЕНИЯ КОНКУРЕНТНЫХ АКТИВОВ ИЗ МОНОПОЛЬНОЙ СТРУКТУРЫ КОМПАНИИ

РЖД могут выделить из своей монопольной структуры конкурентные активы, но этот вопрос требует тщательной проработки. Об этом сказал журналистам, отвечая на вопрос ТАСС, глава РЖД Олег Белозеров в кулуарах съезда «Единой России».

«Есть технологический процесс, большой (в рамках структуры РЖД – прим. ТАСС). Вот какие-то части из него потенциально при создании определенных условий можно вычленять. Нужно [их] определить», – сказал он, отвечая на соответствующий вопрос.

Белозеров заявил о необходимости тщательной отработки плана действий: «Мы всегда готовы к обсуждению. Вопрос должен быть детально проработан, разные элементы нужно рассмотреть. Мы точно также заинтересованы, чтобы конкуренция была. Но элементы нужно определять очень четко для того, чтобы не нарушить надежность работы целого механизма».

В четверг был опубликован национальный план по развитию конкуренции – ключевой документ был размещен по итогам встречи президента РФ Владимира Путина с российским бизнесом. Одним из условий развития конкуренции в документе называется недопустимость сдерживания экономически оправданного перехода сфер естественных монополий из состояния естественной монополии в состояние конкурентного рынка.

Как ранее говорил глава Федеральной антимонопольной службы (ФАС) Игорь Артемьев, ФАС считает необходимым выделить объективно существующую естественную монополию из компаний, которые объединяют сейчас и монопольную составляющую, и конкурентную, и при этом пользуются привилегиями монополии. Так, одно юридическое лицо должно сохранять монопольную составляющую, поскольку ее невозможно избежать, и считаться естественной монополией. Это, к примеру, железнодорожное полотно в ОАО РЖД, или трубопроводная система «Газпрома». Другие элементы этих компаний, которые могут конкурировать, следует выделить и отправить в конкурентное поле (это подвижной состав в РЖД, или обслуживающие компании «Газпрома»).

«Мы хотим дать очень простое определение: естественными монополиями являются только те монополии, которые имеют линейные протяженные сетевые объекты, и строительство параллельных систем является экономически невыгодным», – давал определение реформе Артемьев в интервью газете «Коммерсантъ». Он отмечал, что это позволит избежать чрезмерного госрегулирования.

<http://tass.ru/ekonomika/4838227>

### ТАСС; 2017.12.22; ПРОЕКТ ПО СТРОИТЕЛЬСТВУ СЕВЕРНОГО ШИРОТНОГО ХОДА ВНЕСЕН В ПРАВИТЕЛЬСТВО РФ

Проект строительства Северного широтного хода (СШХ) – новой железной дороги в Ямало-Ненецком автономном округе (ЯНАО) – внесен в правительство РФ. Об этом сообщили в пятницу в пресс-службе губернатора региона.

29 ноября президент России Владимир Путин назвал Северный широтный ход перспективным проектом, который придаст новый импульс развитию российской Арктики и Северного морского пути.

«Документ был внесен в правительство РФ в соответствии с разработанной нами совместно с ОАО «РЖД» дорожной картой по реализации проекта. Кабмин рассмотрит его в ближайшие месяцы», – приводит пресс-служба слова заместителя губернатора ЯНАО Дмитрия Артюхова.

Ранее Артюхов сообщил журналистам, что объем концессионного соглашения составит около 115 млрд рублей. Он отметил, что СШХ – высокогарантированный проект и дефицита в финансировании испытывать не будет. «Предварительные разговоры с крупнейшими нашими банками – Внешэкономбанк, Газпромбанк – показывают, что они все очень заинтересованы в проекте», – сказал он.

По словам губернатора ЯНАО Дмитрия Кобылкина, уменьшение федеральной поддержки проекта по строительству СШХ до 10 млрд рублей ускорит его реализацию. «Было 60 млрд рублей федерального гранта, и мы никак не могли сдвинуть проект с места. Мы уменьшали стоимость этого проекта, поэтому правительственную комиссию мы прошли на ура», – сообщил он в ходе прямой линии с жителями региона на окружном телевидении в Салехарде.

Северный широтный ход – железная дорога длиной 707 км, которая соединит Северную и Свердловскую железные дороги и даст возможность вывозить грузы с новых месторождений в северных районах полуострова Ямал. Стоимость проекта предварительно оценивается более чем в 200 млрд рублей, начало строительства запланировано на 2018 год. При создании СШХ впервые в российском железнодорожном строительстве будет использована концессия.

<http://tass.ru/ekonomika/4837340>

### ИНТЕРФАКС; 2017.12.22; ВВЕДЕНА Ж/Д ЛИНИЯ К ТЕХНОПАРКУ «УЗЛОВАЯ» В ТУЛЬСКОЙ ОБЛАСТИ

Введена первая железнодорожная ветка, которая обеспечит транспортным сообщением якорного резидента индустриального парка «Узловая» в Тульской области – Great Wall Motor (GWM), говорится в сообщении пресс-службы правительства области, распространенном в пятницу.

«Обеспечение индустриального парка железной дорогой даст возможность привлекать новых резидентов», – сказал на церемонии открытия желдороги глава региона Алексей Дюмин.

Губернатор напомнил, что в рамках инвестиционного соглашения с GWM регион взял на себя обязательства завершить строительство железной дороги до конца 2017 года. «В парке создана необходимая инфраструктура: есть газ, электричество, водоснабжение. Теперь важно завершить строительство автомобильных дорог», – отметил А.Дюмин.

Обязанность региона по развитию железнодорожной инфраструктуры индустриального парка «Узловая» определена трехсторонним соглашением о сотрудничестве при реализации инвестпроекта, подписанным 20 мая 2014 года между правительством Тульской области, АО «Корпорация развития Тульской области» и Great Wall Motors Company Limited.

АО «Корпорация развития Тульской области» присвоен статус управляющей компании ОЭЗ «Узловая» и уполномоченной организации в сфере создания и развития инфраструктуры индустриальных парков региона.

Строительство железной дороги к индустриальному парку «Узловая» осуществляло ООО «СвязьСтройМонтаж» (Сургут). Стоимость контракта составляет 2 млрд 388 млн 658,2 тыс. рублей.

В рамках контракта предполагалось строительство линии, связывающей индустриальный парк со станцией Маклец на сети ОАО «Российские железные дороги», а также путей на территории технопарка (общая протяженность – около 14 км). Кроме того, подрядчик должен был реконструировать пути на станции Маклец.

Индустриальный парк «Узловая» – одна из крупнейших промышленных площадок Центральной России, его площадь – свыше 2,5 тыс. га. В рамках проекта предусмотрено строительство общественно-деловой зоны, социальных объектов и жилья для работников предприятий-резидентов. Технопарк имеет прямое примыкание к федеральной трассе М4 «Дон», а также региональным трассам, связывающим Тулу с Новомосковском, Узловой и другими крупными городами тульской области и соседних регионов.

«Корпорация развития Тульской области» является собственником площадки (компания на 100% принадлежит региону). Основной резидент индустриального парка – китайская Great Wall Motors. Соглашение о строительстве автозавода с ней правительство Тульской области подписало в 2014 году. Ввод первой очереди завода планируется в 2018 году.

*Морской транспорт*

### ИНТЕРФАКС – ДАЛЬНИЙ ВОСТОК; 2017.12.25; ПАРОМНАЯ ПЕРЕПРАВА МЕЖДУ САХАЛИНОМ И МАТЕРИКОМ ЗАКРЫЛАСЬ ИЗ-ЗА ЦИКЛОНА ДО КОНЦА ГОДА

Паромная переправа Холмск – Ванино, соединяющая Сахалин с материковой частью РФ, закрылась в связи с подходом циклона в воскресенье вечером, сообщили агентству «Интерфакс – Дальний Восток» в Сахалинском морском пароходстве (СахМП).

«Паромная переправа закрылась в воскресенье в 19:00 по хабаровскому времени (12:00 мск) после прихода в порт Ванино Хабаровского края парома «Сахалин-8». Все три парома будут пережать непогоду в Ванино», – сказал собеседник агентства.

Он добавил, что, по прогнозу синоптиков, со второй половины дня понедельника в Татарском проливе ожидается северный и северо-западный ветер с порывами до ураганных значений (до 30 м\с) и с высотой волн 7,5-8 метров.

По его словам, пока точно неизвестно, когда переправа возобновит работу. «Наверное, к концу этого года, предположительно в конце суток 30 декабря», – сказал сотрудник СахМП.

«Все грузы, какие смогли, вывезли за эти дни. Скопления грузов и пассажиров нет. На вторник забронировали билеты на выезд из Холмска 8 пассажиров, из Ванино – 8 пассажиров», – сообщил он.

Ранее сообщалось, что на Сахалине объявлено штормовое предупреждение в связи с подходом мощного циклона с Японского моря, который принесет на Сахалин очень сильные метели и ураганный ветер.

Днем в понедельник на юге Сахалина, а во вторник на всей территории острова ожидаются сильные метели. Ветер на побережье в порывах будет достигать ураганных значений – 33-38 м/с. В понедельник и вторник сильный шторм будет бушевать в Татарском проливе и у тихоокеанского побережья Южных Курил.

*Воздушный транспорт*

### ВЕДОМОСТИ; АЛЕКСАНДР ВОРОБЬЕВ; ОЛЬГА АДАМЧУК; 2017.12.24; ХОЛДИНГ ВИКТОРА ВЕКСЕЛЬБЕРГА ВЛОЖИТ СВЫШЕ 10 МЛРД РУБЛЕЙ В АЭРОПОРТ НОВОГО УРЕНГОЯ

Его финансовое предложение серьезно превысило заявку конкурента – «Новапорта» Романа Троценко

Правительство Ямало-Ненецкого автономного округа (ЯНАО) проводит конкурс на передачу в концессию на 30 лет аэропорта Нового Уренгоя (26-й в России по трафику: 896 000 пассажиров в 2016 г., 443 500 – в первом полугодии 2017 г., рост 7% год к году). На концессию претендуют «Аэропорты регионов» (входят в «Ренову» Виктора Вексельберга) и «Новапорт» Романа Троценко, итоги официально могут быть подведены на этой неделе, но уже понятно, что выиграют «Аэропорты регионов» – их финансовые условия заметно лучше, рассказал человек, близкий к организатору конкурса, и человек, близкий к «Новапорту».

На первом этапе концессионер должен путем реконструкции аэровокзала или строительства нового обеспечить пропускную способность терминала 800 пассажиров в час (сейчас – не выше 200) и реконструировать аэродром. В терминал «Новапорт» и «Аэропорты регионов» предложили вложить почти одинаковые суммы – 7 млрд и 7,2 млрд руб. соответственно, говорится в конкурсной документации, с которой ознакомились «Ведомости».

На аэродром правительство готово дать инвестору грант максимум 3,3 млрд руб., претендент мог его уменьшить: «Аэропорты регионов» согласны на концессию без гранта, а «Новапорт» запросил 1,9 млрд руб. – это самый весомый критерий конкурса. Второй важнейший критерий: платеж правительства за последующий капитальный ремонт аэродрома – его максимум был 1,96 млрд руб., «Аэропорты регионов» от него отказались, а «Новапорт» снизил до 980 млн руб.

Таким образом, финансовое предложение «Аэропортов регионов» почти на 3 млрд руб. выше, чем у «Новапорта». Это будет вторая аэропортовая концессия в России – первая состоялась в 2011 г., когда правительство Санкт-Петербурга отдало в концессию «Пулково». Представитель «Аэропортов регионов» от комментариев отказался.

При этом инвестор разово платит правительству ЯНАО за право концессии 5,25 млн руб., а минимум 5% от выручки аэропорта (один из критериев, «Новапорт» предложил отдавать 10%, «Аэропорты регионов» – 15%) платит только тогда, когда трафик аэропорта Нового Уренгоя превысит 1,65 млн пассажиров в год. Для сравнения: концессионер «Пулково» вносит фиксированный платеж концеденту и процент от выручки – в 2014 г. плата составила 572 млн руб. (более поздних данных нет).

«ЯНАО – богатый регион, правительство ставило целью не заработать на активе, а привлечь качественного профильного инвестора. Условия конкурса для инвесторов очень привлекательные», – говорит человек, близкий к «Новапорту». При этом до 1,65 млн человек трафик в перспективе семи лет не вырастет, добавляет собеседник.

Это второе приобретение «Аэропортов регионов» в этом году: летом он купил на аукционе Камчатского края 51% аэропорта Петропавловска-Камчатского (35-е место в России, 618 000 пассажиров в 2016 г.), обязавшись вложить в новый терминал свыше 7 млрд руб. Это предложение на несколько миллиардов рублей превысило заявку «Новапорта». «Аэропорты регионов», похоже, сменили стратегию, ранее они не бились за активы с таким серьезным повышением цены», – говорит человек, близкий к «Новапорту». Возможно, акционером поставлена задача роста, ведь в 2012 г. «Аэропорты регионов» были крупнейшим региональным холдингом, а сейчас только третьи, добавляет собеседник.

Крупнейшие региональные аэропорты в России уже имеют профильных инвесторов, неприватизированными активами с трафиком свыше 1 млн человек в год остаются аэропорты Казани, Уфы и Иркутска (привлекать инвестора планирует только Иркутская область). Менеджеры всех аэропортовых холдингов рассказывали ранее, что серьезных активов не осталось и расти теперь можно только за счет второстепенных аэропортов. Ранее такие активно скупал только «Новапорт».

«Трафик аэропорта Нового Уренгоя близок к 1 млн человек – хороший показатель. К тому же ЯНАО – богатый и развивающийся регион. Это понятные инвестиции», – говорит гендиректор Infomost Борис Рыбак. Петропавловск-Камчатский – маленький аэропорт, платежеспособный спрос на Дальнем Востоке невелик – и тот поддерживается субсидиями, рассуждает эксперт, но холдингам особо некуда инвестировать: в России всего 63 федеральных аэропорта с трафиком свыше 100 000 человек.

<https://www.vedomosti.ru/business/articles/2017/12/25/746359-holding-vekselberga-aeroport-urengoya>

### РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; ОЛЬГА БОНДАРЕНКО; 2017.12.24; У ЧЕРНОГО МОРЯ

В Сочи вспомнят жертв авиакатастрофы Ту-154

25 декабря исполнится ровно год с момента страшной катастрофы над Черным морем. Именно ранним утром 25 декабря 2016 года упал военно-транспортный самолет Минобороны РФ Ту-154, на борту которого находились 92 человека.

Летевший в Сирию из подмосковного Чкаловского самолет потерпел крушение в море на рассвете, едва вылетев из аэропорта Сочи, где приземлялся для дозаправки. Воздушное судно пропало с радаров в начале шестого утра, как позже выяснилось, оно рухнуло в воду на расстоянии чуть более полутора километров от берегов Адлерского района курорта.

В результате крушения погибли 92 человека. Среди пассажиров были артисты ансамбля песни и пляски имени Александрова, которые летели поздравлять с праздниками наших бойцов, журналисты, которые их сопровождали. А еще в Сирию летела исполнительный директор фонда «Справедливая помощь» Елизавета Глинка, больше известная всей стране как Доктор Лиза.

В поисково-спасательной операции, проходившей более недели, приняли участие 3,5 тысячи человек и свыше 80 единиц техники. Всего было исследовано более 130 квадратных километров водной поверхности и чуть менее 70 квадратных километров дна. Позже экспертам удалось установить, что самолет практически полностью разрушился при ударе о воду. Обломки лайнера были найдены на глубине 50-70 метров. В результате поисков были обнаружены и подняты с поверхности воды 19 тел и более 230 фрагментов погибших, а также почти две тысячи обломков воздушного судна, включая все три бортовых самописца.

В середине января уже этого года прошли первые похороны жертв катастрофы. Так, погребение Елизаветы Глинки прошло на Новодевичьем кладбище в Москве, Валерия Халилова – в деревне Халино Владимирской области. 48 человек похоронены на Федеральном военном мемориальном кладбище в Мытищинском районе Московской области, еще 12 погибших – в Красноярском крае, Тульской области, Воронеже, Костроме, Архангельске и Хабаровске.

А через месяц на территории Московского государственного института культуры (МГИК) установили памятную доску выпускникам института, погибшим при крушении авиалайнера. Кроме того, сразу же после трагедии именем Елизаветы Глинки были названы хоспис в селе Михайловское Северского района Краснодарского края, Евпаторийский военный детский клинический санаторий, Социальный центр адаптации бездомных в Москве и дом-интернат во Владимирской области. А в июне и основанный Елизаветой Глинкой фонд «Справедливая помощь» также получил ее имя. Ожидается, что вскоре на Федеральном военном мемориальном кладбище в Мытищах будет установлена памятная стела.

В понедельник в Сочи на берегу близ падения самолета пройдет траурный митинг. Как рассказали в пресс-службе мэрии города, местные жители почтят память погибших возложением цветов и опусканием венков на воду, а также минутой молчания.

Тем временем расследование крушения все еще продолжается. Причем в декабре СК сообщил о его продлении. Нынешнее продление уже не первое, и оно объясняется, скорее всего, необходимостью проведения сложных экспертиз, которые занимают по несколько месяцев.

Разбором и анализом причин трагедии занимались поначалу несколько ведомств. В результате в конце мая минобороны обнародовало свои итоги расследования. Так, по данным военных, «падение самолета могло произойти из-за ошибок командира в управлении судном». Но окончательную точку все же должен поставить именно Следственный комитет РФ. Не исключено, что на это понадобится еще несколько месяцев.

<https://rg.ru/2017/12/24/reg-ufo/v-sochi-vspomniat-zhertv-aviakatastrofy-tu-154.html>

### ИНТЕРФАКС; 2017.12.22; МАК ОБНАРОДОВАЛ ХРОНИКУ НОЯБРЬСКОЙ АВИАКАТАСТРОФЫ С ЖЕРТВАМИ В НЕЛЬКАНЕ

Межгосударственный авиационный комитет (МАК) выяснил, что экипаж самолета L-410, разбившегося в ноябре в Хабаровском крае, отказался от промежуточной посадки и без дозаправки направлялся в конечный пункт назначения.

В обнародованном в пятницу МАКом промежуточном отчете поясняется, что в связи с закрытием на расчистку взлетно-посадочной полосы аэропорта Николаевск-на-Амуре, где самолету предстояло приземлиться для дозаправки, маршрут был изменен, для дозаправки был выбран аэродром Чумикан.

Как сообщалось, 15 ноября самолет авиакомпании «Хабаровские авиалинии» L-410 разбился при заходе на посадку в аэропорту села Нелькан в Аяно-Майском районе. 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.

«Полет по установленному маршруту происходил без отклонений. За 30 минут до подлета к аэропорту Чумикан экипаж, оценив остаток топлива, передал запрос диспетчеру на изменение маршрута полета, чтобы следовать в пункт назначения Нелькан без посадки в Чумикане», – говорится в отчете МАК.

Заход на посадку в Нелькане осуществлялся в штатном режиме по установленной схеме. Фактические метеоусловия посадке не препятствовали, однако после снижения двигатель начал демонстрировать нестабильную работу. Катастрофа развивалась примерно за минуту.

Катастрофа развивалась в течении минуты, за 9 секунд до катастрофы экипаж распознал нештатную работу двигателя, которая, как напоминают авторы отчета, считается основной версией катастрофы.

«Судя по записям бортового магнитофона, экипаж распознал причины развития особой ситуации: КВС в 03:10:48: «Тихо, тихо. Что случилось?», на что второй пилот в 03:10:51.5 ответил: «Бета режим работает», – говорится в отчете.

«Дальнейшая ситуация развивалась в течение примерно 9 секунд. Самолет продолжал снижаться и начал энергично терять скорость. Управляющие действия экипажа рычагом управления нормально работающего левого двигателя, а также элеронами, рулями высоты и направления не привели к разрешению особой ситуации. Воздушный винт правой силовой установки не флюгировался, правый двигатель работал вплоть до окончания записи параметрического самописца», – говорится в отчете.

### BAIKAL-DAILY; 2017.12.22; В БУРЯТИИ ПОЯВИТСЯ БАЗОВАЯ АВИАКОМПАНИЯ

Это будет интеграция активов бурятского филиала «Ангары» и местной авиакомпании «Байкалавиаком»

В 2017 году правительство Бурятии начало софинансирование полётов внутри республики в северные районы – аэропорты Нижнеангарск и Таксимо. В этом году рейсы выполняла авиакомпания «Ангара». На базе её филиала и авиакомпании «Байкалавиаком» в республике будет создана базовая авиакомпания аэропорта «Байкал», сообщает пресс-служба **минтранса** Бурятии.

По законодательной инициативе главы Бурятии Алексея Цыденова в республиканском бюджете на 2017, 2018-2019 года предусмотрены финансовые средства на субсидирование местным авиаперевозок: в 2017 году – 43,5 млн. рублей, 2018 году – 60 млн. рублей.

– Субсидирование позволило увеличить частоту полётов в Нижнеангарск до 3 в неделю и в Таксимо – до 2. Также удалось снизить стоимость авиабилетов до социальных по маршрутам Улан-Удэ – Нижнеангарск –Улан-Удэ, Улан-Удэ – Таксимо – Улан-Удэ до Нижнеангарска 6000 рублей в одну сторону и до Таксимо 7000 рублей в одну сторону. Заполняемость самолетов выросла в среднем до 75%, – сообщил министр по развитию транспорта, энергетики и дорожного хозяйства Бурятии Сергей Козлов.

С 17 мая 2017 года рейсы выполняет АО «Авиакомпания «Ангара». На 1 декабря авиакомпанией перевезено 10 496 пассажиров, из них до Нижнеангарска и обратно – 6471, Таксимо – 4025 человек.

– Мы ведём работу по созданию базовой авиакомпании при аэропорте. Это будет интеграция активов бурятского филиала «Ангары» (ГК «Истленд») и местной авиакомпании «Байкалавиаком». «Ангара» предоставит 2 самолета АН-24, «Байкалавиаком» – аэропорты Нижнеангарска и Таксимо. Предварительное название базовой авиакомпании – «Байкал», – рассказал министр.

<https://www.baikal-daily.ru/news/15/288575/>

### ИНТЕРФАКС-УРАЛ; 2017.12.24; СТЮАРДЕССА ВЫПАЛА ИЗ САМОЛЕТА ПРИ ЗАКРЫТИИ ДВЕРИ В АЭРОПОРТУ «ВНУКОВО»

Стюардесса авиакомпании «ЮТэйр» получила травмы в результате падения из самолета при предполетной подготовке в аэропорту «Внуково», сообщили агентству «Интерфакс-Урал» в пресс-службе авиакомпании «ЮТэйр».

«При закрытии задней двери бортпроводница поскользнулась и упала на перрон. Ее оперативно госпитализировали. В настоящий момент ей уже оказали медицинскую помощь, и она покинула больницу», – сообщил собеседник агентства.

Согласно данным табло сайта «ЮТэйра», самолет выполнял рейс «Москва-Ханты-Мансийск» 23 декабря. Вылет был запланирован на 22:30 мск, однако был перенесен на 23:08.

В пресс-службе отметили, что авиакомпания окажет сотруднице поддержку.

### ИНТЕРФАКС; 2017.12.22; ОТМЕНА РЕЙСОВ АВИАКОМПАНИИ «ИКАР» НА ХАЙНАНЬ ПРИВЕЛА К СРЫВУ ПОЕЗДОК РОССИЯН НА НОВЫЙ ГОД

Туроператоры отменяют рейсы на Хайнань, так как китайские авиавласти не подтвердили слоты для авиакомпании «Икар» на выполнение полетной программы в Хайкоу из пяти российских городов, сообщает в пятницу Ассоциация туроператоров России (АТОР).

«На завтра и до 15 января мы сняли всех туристов, так как китайская сторона не имеет возможность предложить нам, нашим агентам и туристам варианты перелета на Хайнань прямым рейсом из России. На программы из Москвы мест на каникулярный период нет. Отправлять рейсами китайских компаний нет возможности технически: туристы выбирают остров, в том числе, из-за возможности попасть на отдых без оформления визы, тогда как перевозка через материковый Китай требует ее оформления», – цитирует АТОР руководителя отдела ЮВА и Туниса туроператора «НТК Интурист» Филиппа Обручева-Миронова.

Туроператор «Матрешка Тур» также отменяет вылеты туристов, которые приобрели туры на Хайнань с перелетом рейсами «Икара». Предполагается, что туристы получат денежные компенсации.

В четверг стало известно, что китайские авиавласти не подтвердили слоты для авиакомпании «Икар» на выполнение полетной программы в Хайкоу из пяти российских городов. Консолидатор программы, туроператор «Жемчужная река», предложил туристам, вылетающим с 21 по 25 декабря, туры в Нячанг (Вьетнам, аэропорт Камрань).

### ТАСС; 2017.12.22; РЕЙС ИЗ КАЗАНИ В ТЕГЕРАН ПЛАНИРУЮТ ОТКРЫТЬ В 2018 ГОДУ

Власти Татарстана рассчитывают запустить в 2018 году новый авиарейс из Казани, предполагается, что регулярное сообщение столицы республики с Тегераном откроется с апреля, сообщил в пятницу журналистам председатель Госкомитета Татарстана по туризму Сергей **Иванов**.

«Мы планируем, что в следующем году будет открыт рейс «Тегеран – Казань». Идут переговоры с двумя авиаперевозчиками, какой конкретно – будет известно к концу весны. Я думаю, середина апреля – первый вариант, который обсуждается. Второй вариант – с середины июня», – сказал **Иванов**.

По его словам, авиаперевозчики планируют высокую загрузку, так как иранским туристам интересно это направление, поскольку Татарстан привлекает гостей из Ирана в том числе из-за схожести культур и религии.

«Мы уже принимали многие туроператорские компании из Ирана. С ними провели анализ того, что у нас есть на сегодняшний день в республике. С точки зрения питания серьезных проблем нет, потому что татарская кухня – в основном халяль, в ней отсутствует свинина. Достаточное количество заведений есть, есть несколько отелей, которые прошли сертификацию по стандартам халяль», – пояснил **Иванов**.

Ранее он отмечал, что власти республики работают над привлечением туристов из Китая и Ирана. Он также назвал эти две страны приоритетными с точки зрения развития туризма в регионе. Ранее исполняющий обязанности генконсула Ирана в Казани Алибеман Эгбали Зарч сообщал, «что у Республики Татарстан есть большой интерес к посещению города Мешхеда'' и ''было бы интересно прямое сообщение именно с этим городом, поскольку он паломнический и туристический».

Как сообщалось, больше всего иностранных туристов в 2016 году приехало в Татарстан из Турции – 13,5 тыс. человек (в 2015 году 18,3 тыс.), на втором месте – Китай – 10,2 тыс. человек (в 2015 году 7,67 тыс.), далее идут Германия – 6,3 тыс. человек (в 2015 году 6,9 тыс.), КНДР – 2,7 тыс. человек (в 2015 году 1,7 тыс.), Индия – 2,65 тыс. человек (в 2015 году 1,6 тыс.) Общий турпоток в республику в 2016 году составил 2,9 млн человек, что на 7% больше, чем в 2015 году.

<http://tass.ru/ekonomika/4835640>

### ТАСС; 2017.12.24; «МАТРЕШКА ТУР» ЗА ВЫХОДНЫЕ ВЫВЕЗЕТ С ХАЙНАНЯ ОКОЛО 90 ЗАСТРЯВШИХ ТАМ ТУРИСТОВ

Туроператор «Матрешка Тур» за выходные вывезет с китайского Хайнаня порядка 90 российских туристов, которые несколько дней не могли улететь с острова. Об этом сообщила ТАСС представитель компании Елена Бутенко.

«Сегодня отправлено 40 человек. Первая партия из 25 человек прибыла вчера через Казахстан в 20:40. 17 человек сегодня совершили переезд по маршруту Санья – Пекин, Пекин – Москва, Москва – Санкт-Петербург, и в 10:20 самолет приземлился в Петербурге. Всего за выходные улетело 82 человека и 9 готовятся к вылету. Еще 112 осталось пока в Китае», – сказала она.

Всего на сегодняшний день для отправления российских туристов на родину задействовано четыре авиакомпании: China Southern Airlines,»Аэрофлот», «Ай-Флай» и «Уральские авиалинии».

Ранее стало известно, что более 200 россиян уже несколько дней не могут вылететь с китайского курортного острова Хайнань, так как китайские авиавласти не подтвердили слоты для авиакомпании «Икар» (Pegas Fly) на выполнение полетной программы в Хайкоу (Хайнань) из пяти российских городов. По данным Ассоциации туроператоров России, «Икар» не завозил российских туристов в Китай. Однако на Хайнане отдыхали туристы компаний «Матрешка Тур» и «НТК Интурист», которые должны были лететь домой рейсами этой авиакомпании.

<http://tass.ru/ekonomika/4839507>

### RG.RU; ОЛЕГ КИРЬЯНОВ; 2017.12.25; КОРЕЯ НАМЕРЕНА РАСШИРИТЬ АВИАСООБЩЕНИЕ С ХАБАРОВСКОМ

Российские власти уведомили Сеул, что намерены отменить для Южной Кореи действовавшее в отношении международного авиасообщения с Хабаровском ограничение, которое требовало, чтобы на одном направлении работала из каждой страны только одна авиакомпания. Эту новость в Стране утренней свежести восприняли с большим энтузиазмом, считая, что это приведет к значительному увеличению действующих на данном направлении корейских авиаперевозчиков.

Напомним, что в настоящий момент Хабаровск связан регулярным авиасообщением только с главным аэропортом Южной Кореи – Инчхонским, который выполняет функцию основной воздушной гавани для Сеула. На этом направлении три раза в неделю рейсы совершает южнокорейская авиакомпания Asiana и пять раз в неделю российская «Аврора». Как пояснили и **министерстве транспорта** Республики Корея, в декабре 1997 года РФ и РК подписали соглашение, согласно которому на одном направлении от каждой страны может работать только одна авиакомпания.

Как заявили в **минтрансе** РК, они уже получили соответствующее уведомление от российских авиационных властей, что ограничение «одно направление – одна авиакомпания» в отношении Хабаровска будет снято в ближайшее время.

В Корее это сообщение горячо поприветствовали, прогнозируя, что ряд корейских авиакомпаний изъявят желание начать рейсы в этот один из крупнейших городов Дальнего Востока РФ. «В 2012 году те же самые ограничения были отменены в отношения сообщения с Владивостоком. В результате на том направлении в течение прошедших пяти лет пассажиропоток растет быстрыми темпами на уровне 12,1 процента в год. Мы ожидаем примерно такого же эффекта в случае с Хабаровском», – заявил чиновник **минтранс**порта Республики Корея, попросив не называть своего имени. Он добавил, что это также будет способствовать укреплению двусторонних торгово-экономических связей, а также контактов между людьми.

Эксперты же отмечают, что данная мера действительно может привлечь значительное количество корейских авиаперевозчиков. С 1997 года, когда в Корее были фактически только две авиакомпании – Korean Air и Asiana – ситуация существенно изменилась. В стране появилось множество компаний-лоукостеров, которые как раз и нацелены именно на полеты малой и средней дальности. Именно для них Хабаровск и является весьма привлекательным направлением, тем более, что они в последнее время обращают внимание на развитие маршрутов не из «привычных” мегаполисов Кореи типа Сеула-Инчхона и Пусана, но и на прочие города.

<https://rg.ru/2017/12/22/reg-dfo/koreia-namerena-rasshirit-aviasoobshchenie-s-habarovskom.html>

**Вернуться в оглавление**