**27 ДЕКАБРЯ 2017**

|  |
| --- |
| **Публикации** |

***Деятельность Министра транспорта***

### РИА НОВОСТИ; 2017.12.26; В ДУМЕ ПРОСЯТ СКОРЕЕ ПРИНЯТЬ АКТ О ДОСТУПНОСТИ АВИАПЕРЕЛЕТОВ ДЛЯ ИНВАЛИДОВ

Глава комитета Госдумы по труду, соцполитике и делам ветеранов Ярослав Нилов (ЛДПР) направил обращение к главе **Минтранса** РФ Максиму **Соколов**у с просьбой ускорить принятие нормативного акта о сроках и требованиях к оснащению воздушных судов техсредствами и оборудованием для доступности авиаперелетов пассажирам с инвалидностью.

Нилов напомнил, что соответствующий пункт зафиксирован в статье 37 федерального закона «О внесении изменений в Воздушный кодекс Российской Федерации». По мнению депутата, затягивание решения этого вопроса во многом провоцирует инциденты, связанные с отказом авиакомпаний принимать людей с инвалидностью на борт воздушных судов.

«Закон действует уже четыре года, но его ненадлежащее исполнение до сих пор усложняет и без того непростую жизнь этой категории наших граждан… Тем более накануне новогодних праздников люди приобретают авиабилеты без всякой уверенности, что попадут в самолет. Пока авиаперевозчиков прямо не обяжут оборудовать посадочные места и техсредства для инвалидов, такая нервозность будет сохраняться», – цитирует Нилова его пресс-служба.

Нилов в своем обращении также запросил точные сроки принятия министерством этого нормативного правового акта.

<https://ria.ru/sn/20171226/1511766563.html>

### ИНТЕРФАКС-СИБИРЬ; 2017.12.26; ОМСКИЙ ГУБЕРНАТОР ПРИЗВАЛ ПЕРЕСТАТЬ «СМЕШИТЬ МИР САМОЙ КОРОТКОЙ СХЕМОЙ МЕТРО»

Около 800 млн рублей будет направлено из регионального бюджета в 2018 году на работы по консервации омского метрополитена, дальнейшую судьбу объекта предстоит решить властям совместно с научным сообществом и общественностью, сообщил на заседании Заксобрания региона во вторник временно исполняющий обязанности губернатора Омской области Александр Бурков.

«Хватит смешить весь мир самой короткой схемой метро. Работы на разрытых котлованах должны быть закончены, заборы убраны, запущено наземное движение городского транспорта», – заявил А.Бурков.

По его словам, завершение работ на котлованах – «необходимая мера еще и по соображениям безопасности».

«Мы не должны допустить сползания грунтов в черте застройки. Это обстоятельство – решающее, поэтому в 2018 году мы потратим порядка 800 млн рублей на работы по закрытию сводов двух станций и консервации объекта», – сказал врио губернатора.

Дальнейшую судьбу этого объекта, отметил он, нужно будет определять совместно с представителями научного сообщества и самих горожан.

По информации областного правительства, в строительство всех объектов метрополитена, включая метромост длиной 650 м через Иртыш, в общей сложности уже вложено 14 млрд рублей. Завершение и ввод всех сооружений требует еще около 22 млрд рублей. С такой нагрузкой региональный бюджет не справится, а федеральная помощь на эти цели в данный момент невозможна. Ростехнадзор требует провести консервацию двух станций – «Заречная» и «Кристалл». Это позволит решить проблему дорожных развязок на Левом берегу, разгрузить район, а также высвободить 1,4 тыс. участков земли, зарезервированных под строительство объектов метро.

В августе этого года **министр транспорта РФ** Максим **Соколов** заявлял, что строительство метрополитена в Омске требует больших средств и на данный момент его проще законсервировать.

«Я разбирался в перипетиях проекта. Сегодня проще законсервировать этот объект, нежели вложить сотни миллиардов рублей в его достройку. Поскольку сегодняшний объем пассажирских перевозок и формат развития современных транспортных систем – таких, как скоростные трамваи, наземный электрический транспорт – говорят о том, что экономически выгоднее использовать именно эти виды перевозок», – говорил министр.

«Но я уверен, что когда-то дойдут руки и до завершения этого проекта. Надеюсь, что у него достойное будущее», – добавил он.

Строительство омского метро началось в 1993 году, сдача первого участка была запланирована к 300-летию Омска в 2016 году. В 2014 году региональные власти сообщили, что рассматривают возможность консервации строительства метро из-за финансовых трудностей. Тогда отмечалось, что «окончательно вопрос о дальнейшей судьбе омского метрополитена будет решаться на уровне федерального правительства».

До этого сообщалось, что правительство региона одобрило новую экономичную концепцию развития омского метро, которая предполагает соединение уже построенной подземной части «классического» метро с наземными трамвайными коммуникациями. Проект достройки имеющихся четырех перегонов омского метрополитена в рамках этой концепции требует порядка 24 млрд рублей инвестиций. С 1997 года генподрядчиком строительства омского метро являлось омское НПО «Мостовик», сейчас проходящее процедуру банкротства.

### ГУДОК; 2017.12.26; НА СТРОИТЕЛЬСТВО ВСМ «МОСКВА – КАЗАНЬ» В 2018 – 2021 ГОДАХ ПРАВИТЕЛЬСТВО РФ НАПРАВИТ 266 МЛН РУБЛЕЙ

Объект вошел в перечень инвестпроектов госпрограммы «Развитие транспортной системы»

Строительство высокоскоростной магистрали (ВСМ) «Москва – Казань» может быть профинансировано из федерального бюджета в размере 265,8 млн руб. Это предусмотрено государственной программой «Развитие транспортной системы», утвержденной правительством РФ.

Мероприятие по строительству ВСМ вошло в перечень инвестиционных проектов, предусмотренных госпрограммой и не подлежащих включению в федеральную адресную инвестиционную программу. Согласно документу, в 2018 году на строительство предлагается предусмотреть в бюджете 89,8 млн руб., в 2019 и 2020 годах – по 88 млн руб. При этом в 2017 году на эти цели предусмотрено 93,5 млн руб. При общем объеме финансирования инвестпроектов в 2018-2021 годах в объеме 393,7 млрд руб. доля ВСМ составляет менее 0,07%.

Строительство первого участка ВСМ «Москва – Казань» – «Москва – Владимир» – ОАО «Российские железные дороги» (ОАО «РЖД») намечено на 2018 – 2023 годы, сообщал ранее генеральный директор – председатель правления ОАО «РЖД» Олег Белозёров. По данным первого заместителя генерального директора ОАО «РЖД» Александра Мишарина, интерес к проекту ВСМ «Москва – Казань» демонстрируют европейские и китайские партнеры.

Объем необходимых инвестиций в весь проект ВСМ «Москва – Казань» **министерство транспорта** РФ оценивает в размере от 1,3 трлн рублей до 1,5 трлн рублей, сообщал глава ведомства Максим **Соколов**.

<http://www.gudok.ru/news/?ID=1398011>

***Деятельность руководителей Федеральных агентств***

*Федерального агентства воздушного транспорта*

### ИНТЕРФАКС; 2017.12.26; РОСАВИАЦИЯ И ВЛАСТИ ТУВЫ НАЧИНАЮТ ПОДГОТОВКУ К ОТКРЫТИЮ МЕЖДУНАРОДНЫХ РЕЙСОВ В КЫЗЫЛ

**Росавиаци**я и власти Тувы договорились начать подготовку к открытию международных рейсов в реконструированный аэропорт Кызыла, для чего требуется создать международный пункт пропуска в аэропорту.

Как говорится в пресс-релизе **Росавиаци**и, руководитель ведомства Александр **Нерадько** в ходе встречи с главой республики Шолбан Кара-оолом отметил, что технические возможности обновленного аэропорта позволяют расширять полеты в любых направлениях и принимать современные воздушные суда.

В настоящее время реконструкция взлетно-посадочной полосы завершена – она удлинена до 2 тыс. 700 метров. Ввод в эксплуатацию намечен на последние числа декабря, в 2018 году планируется монтаж светосигнального оборудования ВПП.

Для открытия международного пункта пропуска стороны договорились начать подготовительную работу уже сейчас, поскольку она требует многочисленных согласований с различными федеральными ведомствами и значительных расходов.

Пресс-служба правительства Тувы, в свою очередь, сообщает в пресс-релизе, что только специальное оборудование для пункта пропуска потребует не менее 100 млн рублей.

«На совещании (с А.**Нерадько** – ИФ) поднимались также такие актуальные для Тувы темы, как развитие малой авиации в регионах, организация субсидируемых рейсов в наиболее удобном для жителей республики режиме», – отмечается также в пресс-релизе.

Идея открыть международный пункт пропуска в аэропорту Кызыла обсуждается уже несколько лет. Сообщалось, что открытие зарубежных рейсов станет возможным после полного завершения реконструкции аэропорта и расширения пассажирского терминала.

В декабре 2016 года полпред президента в СФО Сергей Меняйло на совещании с главами сибирских регионов заявил, что в аэропорту «должен быть международный сектор». Ш.Кара-оол тогда отметил, что в Туву смогут летать туристы из Китая. «У нас есть большой сосед, у которого много туристов. Из Пекина до нас лететь 2,5 часа, как из Новосибирска», – говорил он.

### ТАСС; 2017.12.26; МОДЕРНИЗИРОВАННУЮ ВЗЛЕТНО-ПОСАДОЧНУЮ ПОЛОСУ АЭРОПОРТА ТУВЫ ВВЕДУТ ДО НОВОГО ГОДА

Взлетно-посадочную полосу (ВПП) аэропорта Кызыл, которая была реконструирована, введут в эксплуатацию до нового года. Об этом во вторник написал глава Тувы Шолбан Кара-оол на своей странице в Facebook после совещания с руководителем **Росавиаци**и Александром **Нерадько**.

Реконструкция аэропорта началась в прошлом году. Объем инвестиций в ВПП аэропорта в 2016-2017 годы составляет 1,05 млрд руб. Инвестиционный проект «Реконструкция аэропортового комплекса (г. Кызыл)» реализуется в рамках Федеральной целевой программы «Развитие транспортной системы России».

«Все работы по масштабной реконструкции оценены на отлично. Теперь у Кызыла есть база для открытия прямого сообщения с Москвой и участия в международных перевозках. Договорились [с главой **Росавиаци**и] на этой неделе официально ввести модернизированную полосу в эксплуатацию, а в наступающем году завершить подключение электрооборудования ВПП и к лету полностью запустить порт», – написал глава республики.

Также Кара-оол и **Нерадько** обсудили перспективы открытия прямого рейса между Кызылом и Москвой, международного пассажирского пункта пропуска в аэропорту.

«По мнению главы **Росавиаци**и, технические возможности обновленного аэропорта позволяют расширять полеты в любых направлениях и принимать современные воздушные суда. По поводу международного пункта пропуска договорились начать подготовительную работу уже сейчас, поскольку она требует многочисленных согласований с федеральными ведомствами, не только с **Минтрансом**, но и с ФСБ например, а также значительных расходов. Так, только специальное оборудование для пункта пропуска потребует не менее 100 млн руб.», – сообщили в пресс-службе правительства Тувы.

<http://tass.ru/ekonomika/4845011>

### ТАСС; 2017.12.26; АЭРОПОРТ КРАСНОЯРСКА МОЖЕТ СТАТЬ ТРАНЗИТНЫМ ПУНКТОМ ДЛЯ ТУРИСТОВ ИЗ КИТАЯ

Аэропорт Красноярска (прежнее название Емельяново), где во вторник открылся новый пассажирский терминал, имеет выгодное географическое расположение для развития транзитных рейсов, в том числе для туристов из Китая. Такое мнение озвучил ТАСС руководитель **Росавиаци**и Александр **Нерадько**.

«Красноярск может быть транзитным пунктом, куда китайские туристы прилетают, знакомятся с достопримечательностями Красноярского края, потом перелетают в какой-то другой пункт на территории России или за рубеж», – сказал он.

**Нерадько** добавил, что некоторые авиакомпании уже выразили готовность развивать маршрутную сеть через обновленный транспортный узел. В частности, грузоперевозчик AirBridgeCargo планирует с января увеличить частоту полетов через Красноярск, в планах увеличение и частоты рейсов авиакомпании Nordstar.

После открытия нового терминала красноярский аэропорт стал крупнейшим российским авиаузлом за Уралом и сможет обслуживать до 5 млн пассажиров в год. Площадь аэропорта вместе с новым терминалом составляет 58 тыс. кв. м. Терминал оборудован шестью телескопическими трапами, системами обработки багажа и обеспечения безопасности.

<http://tass.ru/sibir-news/4844921>

***Новости отрасли***

### RNS; 2017.12.26; ПУТИН ПОРУЧИЛ МВД, ФСБ И ГЕНПРОКУРАТУРЕ ПОДГОТОВИТЬ МЕРЫ ПО ЗАЩИТЕ СПГ-ПРОЕКТОВ В РЕГИОНАХ

Президент России Владимир Путин поручил МВД совместно с ФСБ, Росфинмониторингом и при участии Генпрокуратуры подготовить меры по защите СПГ-проектов в российских регионах. Поручения даны по итогам совещания о развития проектов производства сжиженного-природного газа (СПГ), которое состоялось 8 декабря 2017 года, передает пресс-служба Кремля.

«МВД России совместно с ФСБ России, Росфинмониторингом и при участии Генеральной прокуратуры Российской Федерации разработать комплекс мер по предупреждению, выявлению и пресечению правонарушений, связанных с реализацией проектов в сфере производства, транспортировки, хранения и использования СПГ в субъектах Российской Федерации, и обеспечить их выполнение», – говорится в тексте поручения.

Росгвардии совместно с ФСБ, МВД при участии Минэнерго и субъектов топливно-энергетического комплекса поручено также принять дополнительные меры по профилактике нарушений обязательных требований обеспечения безопасности и антитеррористической защищенности объектов топливно-энергетического комплекса, относящихся к сфере индустрии СПГ.

Кроме того, Путин поручил **Минтрансу** принять дополнительные меры по профилактике нарушений обязательных требований обеспечения безопасности и антитеррористической защищенности объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств, относящихся к индустрии СПГ, в рамках осуществления федерального государственного контроля (надзора) в области транспортной безопасности.

<https://rns.online/energy/Putin-poruchil-MVD-FSB-i-Genprokurature-podgotovit-meri-po-zaschite-SPG-proektov-v-regionah-2017-12-26/>

### RNS; 2017.12.26; ПУТИН ПОРУЧИЛ РАЗРАБОТАТЬ МЕРЫ ПО ПОДДЕРЖКЕ РАЗВИТИЯ РАБОТАЮЩЕГО НА СПГ ТРАНСПОРТА

Президент России Владимир Путин поручил правительству подготовить меры по поддержке развития транспорта, работающего на СПГ, сообщает пресс-служба Кремля.

«Разработать и утвердить комплекс мероприятий по поддержке развития транспорта, работающего на сжиженном газе, в частности городского и грузового транспорта, судов, тягового подвижного состава, использования карьерной и сельскохозяйственной техники, а также развития заправочной и сервисной инфраструктуры для обслуживания техники, использующей сжиженный газ в качестве моторного топлива», – говорится в тексте поручения.

Поручения даны по итогам совещания о развития проектов производства сжиженного-природного газа (СПГ), которое состоялось 8 декабря 2017 года.

<https://rns.online/transport/Putin-poruchil-razrabotat-meri-po-podderzhke-razvitiya-rabotayuschego-na-SPG-transporta-2017-12-26/>

### РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; ТАТЬЯНА ШАДРИНА; 2017.12.26; ПЕРЕВОЗКИ ВЫХОДЯТ НА ПИК

Аэропорты и вокзалы готовятся к новогодним испытаниям

Пиковые нагрузки предстоит испытать воздушному и железнодорожному транспорту 29 и 30 декабря. На эти даты куплено 40 процентов от всех новогодних авиабилетов, сообщает Aviasales.

Исполнительный директор агентства «Авиапорт» Олег Пантелеев напоминает читателям «РГ» несколько простых правил, которые позволят избежать лишних нервов в самом начале новогоднего путешествия.

Во-первых, в связи с большим потоком пассажиров стоит зарегистрироваться на рейс онлайн, приехать в аэропорт не позже, чем за три часа до вылета. Лучше заранее проверить условия перевозки ручной клади и багажа по вашему тарифу и при необходимости оплатить «перевес» через сайт перевозчика заранее, так будет дешевле, спокойнее и быстрее.

Во-вторых, надо проверить, все ли ценные вещи, документы находятся в ручной клади, заранее выложить бутылки с жидкостью, которые не проходят по нормам провоза.

В-третьих, если летите за рубеж, проверьте, не значится ли за вами просроченная задолженность – помните, что должникам выезд за пределы страны может быть ограничен.

В-четвертых, багаж лучше упаковать в специальную пленку, особенно если вы летите транзитом.

В-пятых, если вы летите с домашним питомцем или везете негабаритный багаж, об этом лучше предупредить авиакомпанию заранее (минимум за 36 часов).

Тем, кто боится, что погода может задержать рейс, можно посоветовать докупить к билету страховку на этот случай. Стоит она в среднем 300 рублей, дает возможность получить обратно деньги, потраченные на еду или другие расходы при ожидании вылета. Но эта страховка не отменяет того, что перевозчик обязан предоставить пассажиру по Воздушному кодексу: бесплатную воду, питание и гостиницу при длительном ожидании.

Тем, кто еще билеты не купил, следует учесть, что 31 декабря или 1 января перелет выйдет дешевле и спокойнее.

Впрочем, в этом году средняя стоимость новогодних билетов снизилась: на три процента на международных рейсах – до 16,13 тысячи рублей и на шесть процентов на внутренних – до 8,95 тысячи рублей.

Среди наиболее популярных направлений в зимние каникулы с вылетом из столичного авиаузла оказались Сочи (минимальная стоимость билета 7,49 тысячи рубля), Минеральные Воды (8,36 тысячи), Симферополь (4,82 тысячи), Краснодар (5,8 тысячи), Ростов-на-Дону (7 тысяч рублей).

Если говорить про дальнее зарубежье, то в топе рейтинга Бангкок (билет стоит не менее 41 тысячи рублей), Прага (12 тысяч), Ереван (14 тысяч), Тбилиси и Кишинев (12 тысяч рублей).

Железнодорожники уверяют, что и их билеты стали стоить меньше за счет акций и скидок.

<https://rg.ru/2017/12/26/na-29-i-30-dekabria-kupleno-bolee-treti-vseh-novogodnih-zhd-i-aviabiletov.html>

*Автомобильный и городской транспорт, дорожное хозяйство*

### ТАСС; 2017.12.26; ТЮМЕНСКАЯ КОЛЬЦЕВАЯ АВТОДОРОГА БУДЕТ ПОЛНОСТЬЮ ВВЕДЕНА В ЭКСПЛУАТАЦИЮ В 2018 ГОДУ

Последние участки Тюменской кольцевой автомобильной дороги (ТКАД) будут введены в эксплуатацию в 2018 году. Ее общая протяженность составит 55 километров, сообщил в интервью ТАСС губернатор Тюменской области Владимир Якушев.

«Для меня важен каждый проект, реализуемый в области. Образование, здравоохранение, дорожное строительство, инвестиции. <…> Когда происходят перемены к лучшему, и ты понимаешь, что влияешь на процессы, возникает чувство гордости. <…> В следующем году должны сдать в эксплуатацию последние участки кольцевой дороги вокруг Тюмени», – сказал он.

По данным главного управления строительства Тюменской области, ТКАД начали возводить еще в 1980-х годах. «Общая протяженность ТКАД составит 55 км, из них 48,8 километра уже построено, задача на 2018 год – замкнуть кольцо. Для этого необходимо завершить большой объем работ: на оставшемся участке автодороги длиной 6,2 километра будет возведено семь мостовых сооружений, в том числе три транспортные развязки», – пояснили ТАСС в пресс-службе управления.

Согласно разработанной стратегии развития дорожной сети, в Тюмени планируется строительство и реконструкция еще 56 крупных инфраструктурных объектов: 39 транспортных развязок, четырех мостов и 13 улиц.

Ранее сообщалось, что всего за 12 лет реализации регионального проекта по формированию комфортной городской среды в Тюменской области построили более 20 транспортных развязок и мостов. Работы по этому проекту начались в 2005 году с областной столицы.

<http://tass.ru/ural-news/4843091>

### RNS; 2017.12.26; РОСАВТОДОР В 2018 ГОДУ ОТКРОЕТ 21 ЗОНУ ПРИДОРОЖНОГО СЕРВИСА НА ФЕДЕРАЛЬНЫХ ТРАССАХ

**Федеральное дорожное агентство** (**Росавтодор**) планирует в следующем году открыть 21 многофункциональную зону (МФЗ) на федеральных трассах для водителей и пассажиров, сообщил RNS представитель дорожного агентства.

«В 2018 году будут реализованы пилотные проекты по строительству объектов дорожного сервиса и 17 МФЗ в Краснодарском крае, в том числе на подъездах к Крымскому мосту», – сказал представитель **Росавтодор**а.

Размещение новой МФЗ в 2018 году планируется также на федеральной трассе А370 «Уссури» Хабаровск-Владивосток и трех МФЗ на трассах Р255 и Р258 Иркутск – Улан-Удэ.

**Росавтодор** в конце декабря ввел многофункциональную зону на трассе М8 «Холмогоры» в Ростовском районе Ярославской области. Комплекс включает в себя АЗС, кафе, детские игровые площадки, стоянки для автомобилей, в том числе для большегрузов и автодомов. Инвестиции в проект составили 250 млн рублей. Ранее МФЗ на трассах **Росавтодор**а открывались в 2015 и 2016 годах.

Всего в концепции агентства запланировано открытие в ближайшее время более 250 многофункциональных зон. Точные сроки их открытия зависят от заинтересованности регионов и бизнеса, а также планов Ростуризма по развитию автотуристических кластеров, уточнил представитель **Росавтодор**а.

<https://rns.online/transport/Rosavtodor-v-2018-godu-otkroet-21-zonu-pridorozhnogo-servisa-na-federalnih-trassah-2017-12-26/>

### РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА – СТОЛИЧНЫЙ ВЫПУСК; ВЛАДИМИР БАРШЕВ; СВЕТЛАНА БАТОВА; 2017.12.26; НА ЛИНИИ – ТОЛЬКО ИСПРАВНЫЕ

В Москве и области проверяют все рейсовые автобусы

Во вторник все столичные автобусы вышли в рейсы после внеплановой проверки. Их в течение ночи экстренно проверили после страшного ДТП на Кутузовском проспекте, где автобус упал в подземный переход. Об аналогичной проверке объявила и Московская область.

Как сообщил заммэра Максим Ликсутов, проверяли абсолютно все автобусы. В столице проверка закончилась только к пяти утра. Посмотрели двигатели, трансмиссию, тормоза, электронное оборудование. Заодно проверили и как соблюдается график планового техобслуживания. Проверили и всех водителей – более 9 тысяч человек. Всех допустили на линию.

В Подмосковье проверки еще идут. Пока ясности нет, что заставило опытного 58-летнего водителя Виктора Тихонова вывернуть руль и направить автобус в переход. Напомню, в результате четыре человека погибли, девять в больницах, двоим помощь оказали на месте. Расследованием ДТП будет заниматься ГСУ СКР. В департаменте транспорта Москвы отметили, что в салоне автобуса был установлен видеорегистратор – возможно, с его помощью удастся установить, что же все-таки произошло. Впереди – техническая экспертиза, сказали «РГ» в пресс-службе компании группы ГАЗ, с завода которой автобус пришел в 2016 году.

Предварительный анализ показывает, что автобус ехал со значительным отклонением от маршрута. Можно предположить, что водитель не воспользовался ни одной из тормозных систем автобуса. По мнению автоэксперта Игоря Моржарето, причиной ДТП мог стать человеческий фактор. Например, потеря сознания. Или закатившаяся под педаль бутылка с водой могла заблокировать управление, такие случаи уже были.

Следствие

Аварийный выход

Буквально сразу после происшествия делом занялся Следственный комитет. Органами Главного следственного управления Следственного комитета РФ по городу Москве заведено уголовного дело по признакам преступлений, предусмотренных частью 2 статьи 238 УК РФ и статьи 264 УК РФ (оказание услуг, не отвечающих требованиям безопасности, нарушение правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств). Водитель был допрошен на месте. Он показал, что автобус покатился вперед, при этом водитель пытался использовать системы торможения, но они не действовали.

Все эти показания противоречат тому, что видно на камерах видеонаблюдения. Чтобы низкопольный автобус перепрыгнул бордюр, как минимум требовалось нажать на акселератор. Однако продолжить допрос не удалось. Водитель почувствовал себя плохо и его госпитализировали – кровоизлияние в мозг. Предполагается, что это результат травмы после ДТП в переходе. Когда врачи разрешат, допрос продолжится. Сам автобус сейчас находится на спецстоянке ГИБДД.

Кстати, количество аварий в Москве с автобусами за 11 месяцев этого года выросло на 6 процентов. Для сравнения, в среднем по России рост ДТП с автобусами составил 4,5 процента. При этом количество погибших в таких столичных авариях сократилось в два раза. У лицензированных перевозчиков рост количества аварий составил 9,6 процента. Но при этом на 40 процентов сократилось количество погибших.

Напомним, что пострадавшие в ДТП с автобусом на Славянском бульваре имеют право на получение компенсации от страховой компании по обязательному страхованию ответственности перевозчика. Таким образом иждивенцы или родственники погибших получат 2 миллиона 25 тысяч рублей. Пострадавшие в этом ДТП люди могут рассчитывать на компенсацию до 2 миллионов рублей. Ответственность перевозчика застрахована в страховой группе «Согаз».

Кроме того, семьи погибших и пострадавшие получат компенсации от Москвы и области. По словам Владимира Петросяна, главы департамента труда и соцзащиты населения столицы, родные погибших получат из бюджета города по миллиону рублей, по 500 тысяч – пострадавшие, которые проходят лечение в больницах, по 100 тысяч – получившие медпомощь на месте. Соразмерные компенсации со стороны области пообещал и глава Подмосковья Андрей Воробьев.

<https://rg.ru/2017/12/26/reg-cfo/v-moskve-proverili-vse-rejsovye-avtobusy-posle-dtp-na-slavianskom-bulvare.html>

### ТАСС; 2017.12.26; «АВТОБАН» МОЖЕТ ВЛОЖИТЬ В СТРОИТЕЛЬСТВО ЧЕТВЕРТОГО УЧАСТКА ЦКАД ДО 1,8 МЛРД РУБЛЕЙ

Дорожно-строительная компания «Автобан» может вложить в строительство четвертого участка Центральной кольцевой автомобильной дороги (ЦКАД) Московской области до 1,8 млрд рублей не ранее 2020 года. Об этом рассказал заместитель генерального директора по финансовому развитию ДСК «Автобан» Денис Анисимов в интервью ТАСС.

Четвертый участок ЦКАД пройдет по юго-востоку Московской области, от пересечения с автомобильной дорогой М-7 «Волга» (нулевой километр автодороги А-113 ЦКАД) до пересечения с автомагистралью М-4 «Дон».

«На данный момент времени мы ведем переговоры о реализации ряда проектов. Это участие в проекте ЦКАД-4, соответственно состав и сумма вложений младшего долга в настоящее время рассчитывается, определяется. Она может составить сумму до 1,8 млрд рублей, и со стороны «Автобана» будет профинансирована не ранее 2020 года, после исполнения инвестиционных обязательств по ЦКАД-3», – сказал Анисимов.

<http://tass.ru/ekonomika/4844588>

### ТАСС; 2017.12.26; «АВТОБАН» ПЛАНИРУЕТ К КОНЦУ 2017 ГОДА ВЫПОЛНИТЬ РАБОТЫ НА ТРЕТЬЕМ УЧАСТКЕ ЦКАД

Дорожно-строительная компания «Автобан» к концу 2017 года выполнит работы в рамках строительства третьего участка Центральной кольцевой автомобильной дороги (ЦКАД) Московской области на сумму не менее 12,6 млрд рублей. Об этом рассказал заместитель генерального директора по финансовому развитию ДСК «Автобан» Денис Анисимов в интервью ТАСС.

Третий участок ЦКАД пройдет параллельно Малому бетонному кольцу А-107 на северо-востоке Московской области и соединит новую скоростную автодорогу М-11 «Москва – Санкт– Петербург» и автодорогу М-7 «Волга».

«В конце прошлого года был получен аванс от концедента и после того, как мы провели финансовое закрытие, мы смогли в полной мере распоряжаться финансовыми ресурсами этого аванса. Соответственно планируем, что к концу 2017 года мы выполним сдачу по физическим объемам (выполняемых работ – прим. ред.) на сумму не менее 12,6 млрд рублей», – сказал он.

<http://tass.ru/ekonomika/4844572>

### ИНТЕРФАКС; 2017.12.26; ВСТУПЛЕНИЕ В СИЛУ ПОСТАНОВЛЕНИЯ О «ВОЗРАСТНОМ ЦЕНЗЕ» ДЛЯ ДЕТСКИХ АВТОБУСОВ ОТЛОЖЕНО ЕЩЕ НА ПОЛГОДА

Вступление в силу запрета на использование для перевозки организованных групп детей автобусов старше 10 лет отложено еще на полгода – до 1 июля 2018 года, следует из постановления правительства, размещенного на портале правовой информации regulation.gov.ru и подписанного премьером Дмитрием Медведевым.

«В постановлении правительства Российской Федерации «Об утверждении правил организованной перевозки группы детей автобусами» заменить (дату вступления в силу) «с 1 января 2018 года» на «1 июля 2018 года», – говорится в документе.

Правительство ограничило возраст автобусов для детских перевозок десятью годами после ряда резонансных ДТП. Эта норма была введена постановлением от 17 декабря 2013 г. N1177, но с тех пор ее вступление в силу регулярно переносилось из-за неоднократных протестов туристической отрасли. Как считают представители турбизнеса, в России, особенно в регионах, нет достаточного числа «молодых» автобусов, а значит, уход с рынка машин старше 10 лет приведет к коллапсу детского экскурсионного туризма и в целом перевозок школьных групп с любыми целями.

### KOMMERSANT.RU; ИЛЬЯ ГАЛАГУЗ; 2017.12.26; РОСАВТОДОР РЕШИЛ РАСТОРГНУТЬ КОНТРАКТ С «СИБМОСТОМ» НА ВОСТОЧНЫЙ ОБХОД

Федеральное управление автодорог «Сибирь» («Сибуправтодор») направило генподрядчику строительства Восточного обхода – АО «Сибмост» – претензию о расторжении госконтракта. Об этом сообщил **Росавтодор** в ответ на запрос НГС. «Строительно-монтажные работы будут возобновлены после расторжения государственного контракта с АО „Сибмост“ и процедурных сроков определения нового подрядчика»,– уточнили в **Росавтодор**е. Недавно врио губернатора Новосибирской области Андрей Травников говорил, что «Сибмост» и «Сибуправтодор» обсуждают вопросы о привлечении субподрядчиков и подтверждении банковской гарантии: «Если до конца года эти вопросы решить не удастся, то **Росавтодор** будет вынужден уйти на процедуру смены генподрядчика».

Ранее «Сибуправтодор» требовал через суд от «Сибмоста» предоставить обеспечение по госконтракту на 2 млрд руб. В ходе судебных разбирательств «Сибмост» смог добиться снижения этой суммы до 1,4 млрд руб. Как уточнял “Ъ-Сибирь” гендиректор компании Сергей Титов, эту банковскую гарантию предоставит Сбербанк.

Восточный обход Новосибирска соединит Северный обход с федеральной трассой М-52. Общая его протяженность – около 80 км. Дорогу планируется построить в четыре этапа. Строительные работы на первых 20 км начались в 2013 году. Второй этап общей протяженностью 15,6 км включает в себя одну транспортную развязку на пересечении с Северным обходом и более 1,15 тыс. м искусственных сооружений. Проект финансируется из федерального бюджета.

<https://www.kommersant.ru/doc/3508897>

### RG.RU; СЕРГЕЙ КУЛИКОВ; 2017.12.27; ДЕТСКИЕ АВТОБУСЫ ОСНАСТЯТ «МИГАЛКАМИ»

Правительство утвердило дополнительные требования к перевозке групп детей автобусами. С 1 июля будущего года эти транспортные средства необходимо будет оснащать проблесковыми маячками. Распоряжение опубликовано сегодня на сайте кабмина.

«В целях минимизации риска возникновения дорожно-транспортного происшествия при организованной перевозке групп детей автобусами вносятся изменения в ряд нормативных правовых актов, – отмечается в пояснительной записке к документу. – В частности, введены требования о включении при движении автобуса проблескового маячка желтого или оранжевого цвета».

Кроме того, уточнены требования к стажу работы водителя транспортного средства категории «D». Он должен составлять не менее года непосредственно перед допуском к перевозке групп детей.

Действия властей направлены на исправление сложной ситуации, когда ДТП с участием детей происходят практически ежедневно. Во вторник, 26 декабря, автобус KIA, перевозивший детей из Иркутска в Ангарск, слетел в кювет. К счастью, никто не пострадал.

<https://rg.ru/2017/12/27/detskie-avtobusy-osnastiat-migalkami.html>

### ТАСС; 2017.12.26; ТРИ РЕГИОНАЛЬНЫЕ ТРАССЫ В ТВЕРСКОЙ ОБЛАСТИ ПЛАНИРУЮТ ПЕРЕДАТЬ В ФЕДЕРАЛЬНУЮ СОБСТВЕННОСТЬ

Власти Тверской области планируют в течение года передать в федеральную собственность три дороги регионального значения, сообщил во вторник губернатор области Игорь Руденя.

«В течение года мы планируем провести работу по передаче этих дорог [в федеральную собственность]. Это позволит повысить уровень их содержания. Принятию решения предшествовали консультации с заместителем председателя правительства РФ Аркадием **Дворкович**ем, **Министерством транспорта** РФ и руководством компании «**Росавтодор**», – цитирует Руденю пресс-служба областного правительства.

Передача трасс в федеральную собственность даст возможность перенаправить финансирование на ремонт и содержание других дорог Тверской области, подчеркивает губернатор. «В первую очередь, в планы ремонта будут включены дороги, связанные с туристическими маршрутами, и участки с повышенной аварийностью», – сказал глава региона.

Объем регионального дорожного фонда в 2017 году, по данным пресс-службы, превысил 8 млрд рублей, это почти 14% от общих расходов областного бюджета. Проведен ремонт 224 км дорог, что на 76 км больше, чем в 2016 году. Такие же объемы планируется сохранить и на 2018 год.

<http://tass.ru/ekonomika/4845175>

*Железнодорожный транспорт*

### ВЕДОМОСТИ; ВЛАДИМИР ШТАНОВ; 2017.12.27; ФАС ОТКАЗАЛАСЬ ДОПОЛНИТЕЛЬНО УВЕЛИЧИВАТЬ ТАРИФ НА ПОРОЖНИЙ ПРОБЕГ ВАГОНОВ

Индексация железнодорожного тарифа в 2018 г. будет одинаковой для всех вагонов

Федеральная антимонопольная служба (ФАС) утвердила на 2018 г. 2%-ную надбавку к грузовым железнодорожным тарифам для финансирования капитального ремонта инфраструктуры и 1,44%-ную надбавку (к базе 2017 г. – 1,5%) – для компенсации расходов, связанных с корректировкой налогового законодательства, следует из приказа ФАС, утвержденного 26 декабря. Суммарное увеличение тарифа с учетом базовой надбавки составит 5,4%.

Служба определила два условия применения надбавок для сдерживания роста стоимости перевозок грузов. Группа РЖД, в которую входит оператор Федеральная грузовая компания (ФГК), должна отдавать приоритет заказам на перевозку полувагонами грузов в России, а также формировать цены на такие перевозки в рамках согласованной с Советом потребителей РЖД методики. Отчеты должны предоставляться ежеквартально. В проекте приказа, опубликованном на regulation.gov.ru, были и другие условия. Например, ФАС предлагала обязать РЖД обеспечивать 100%-ный вывоз всех грузов полувагонами на внутренний рынок и использовать через электронную площадку не менее 50% парка полувагонов.

До вчерашнего заседания ФАС также предлагала распространить одну из надбавок не на все перевозки, а локализовать ее в тарифе на порожний пробег вагонов – индексация здесь могла бы составить более 7%. Но ФАС отказалась от этой идеи по итогам обсуждения с ведомствами и советом потребителей РЖД, пояснил во вторник представитель службы. За порожний пробег платят грузоотправители, у которых вагон передвигается по кольцевым маршрутам, это угольщики, нефтяные компании, производители химических грузов, напоминает гендиректор «Infoline-аналитики» Михаил Бурмистров. А также сами операторы, они закладывают стоимость порожнего пробега в ставку предоставления вагона. Практически все крупнейшие грузоотправители негативно восприняли идею перехода от дополнительной равномерной индексации к увеличенной индексации тарифа на порожний пробег, продолжает Бурмистров. У такой схемы есть комплекс недостатков, поясняет он: увеличенная нагрузка на грузоотправителей, использующих специализированный подвижной состав (цистерны, хопперы, рефрижераторные и изотермические вагоны) с порожним возвратом, потенциальные риски увеличения простоев вагонов в ожидании обратной загрузки, а также непрогнозируемое влияние на маршрутизацию вагонопотоков и скорость перемещения вагонов по сети.

С учетом ожидаемого роста расходов РЖД по налогам в 2018 г. с помощью надбавки монополии планируется компенсировать около 20 млрд руб., говорит источник, близкий к совету потребителей РЖД. Изначально это планировалось сделать за счет 1,5%-ной индексации для всех вагонов (или 1,44%-ной при ожидаемой выручке монополии в 2018 г. в размере 1,3 трлн руб.), но ФАС предложила обеспечить поступление этой же суммы с помощью индексации тарифа только на порожний пробег, рассказывает он. При такой схеме нагрузка на потребителей распределяется неравномерно, вопрос требует дополнительного обсуждения, поэтому ФАС на данном этапе решила вернуться к первоначальному варианту, поясняет источник. Но в любом случае сложность применения надбавки в том, что РЖД нужно будет регулярно доказывать ФАС, что ее налоговые расходы растут на оговоренном уровне, в противном случае надбавка может быть снижена или вовсе отменена, предупреждает собеседник. «В целом потребителями, ФАС, РЖД и **Минтрансом** найден компромиссный вариант, предполагающий, прежде всего, использование принципа долгосрочного тарифообразования, чего раньше не было», – заключает он.

Первая грузовая компания поддерживает решение правительства, прокомментировал ее представитель. Представители РЖД и ФГК от комментариев отказались.

<https://www.vedomosti.ru/business/articles/2017/12/27/746664-fas-otkazalas-dopolnitelno-uvelichivat>

На ту же тему:

<https://www.kommersant.ru/doc/3509085>

### РБК; ВАСИЛИЙ МАРИНИН; 2017.12.26; ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНИКИ ПОПРОСИЛИ МЕДВЕДЕВА СНИЗИТЬ ГОСУДАРСТВЕННОЕ ДАВЛЕНИЕ

Крупнейшие железнодорожные операторы попросили премьера снизить административное давление на отрасль, вызванное дефицитом вагонов. Иначе это деформирует рынок, предупредили они

Союз операторов железнодорожного транспорта (СОЖТ), в который входят крупнейшие государственные и частные компании, предложил председателю правительства Дмитрию Медведеву «снизить административное давление на бизнес», чтобы не допустить необоснованное вмешательство государства в деятельность компаний. Об этом говорится в письме исполнительного директора Алексея Дружинина, отправленном премьеру 22 декабря. У РБК есть копия письма, Дружинин подтвердил его подлинность.

Железнодорожники пожаловались Медведеву из-за озабоченности последними инициативами Федеральной антимонопольной службы (ФАС), направленными на введение госрегулирования (в том числе ценового), а также разного рода не основанных на законе поведенческих условий в отношении услуг по предоставлению вагонов, пояснил РБК Дружинин. Если эти инициативы будут реализованы, указывается в письме, то они «деформируют рынок».

Предложения ФАС по регулированию рынка подвижного состава начали появляться осенью текущего года года после того, как в нескольких регионах грузоотправители столкнулись с дефицитом вагонов. На нехватку подвижного состава жаловались, в частности, главы Санкт-Петербурга, Карелии и Амурской области. «Опора России» и вовсе заявляла о возможности массовых банкротств малых и средних предприятий из-за нехватки подвижного состава. Для того чтобы решить вопрос дефицита, ФАС предложила создать резервный парк, формировать индекс цен на вагоны, вводить надбавки на порожний пробег, вернуться к регулированию цен частных операторов и т.д.

Кто входит в союз

Некоммерческая организация «Союз операторов железнодорожного транспорта» была создана в 2009 году. Сейчас в нее входят 29 операторов, включая Первую грузовую компанию Владимира Лисина, «Нефтетранссервис» братьев Вячеслава и Вадима Аминовых, «Трансойл» Геннадия Тимченко, государственные Федеральная грузовая компания и «Трансконтейнер», а также «ЛУКОЙЛ-Транс», «Газпромтранс», «Совфрахт» и т.д.

В письме операторы просят Медведева, чтобы в будущем регуляторы «широко обсуждали» любые решения, затрагивающие грузоотправителей, операторов и иных владельцев вагонов (часть мер ФАС предписала выполнить РЖД без согласования с другими заинтересованными министерствами вопреки поручению Медведева). Они также предлагают не распространять на операторский рынок регулирование, которое действует в отношении субъектов естественных монополий (установление тарифов, регулирование цен и т.д.).

Еще один пункт письма касается электронной площадки «Грузовые перевозки» РЖД, на которой операторы могут предоставлять вагоны клиентам в онлайн-режиме. Сейчас это делается добровольно. СОЖТ просит правительство сохранить такой подход и не принуждать участвовать в этой торговой площадке путем дискриминационных мер, например штрафуя тех, кто не пользуется этой площадкой.

Однако ранее Медведев заявлял, что операторов нужно заставлять использовать электронную площадку с помощью экономических стимулов и штрафов. «Если используется электронная площадка и все это происходит по тем правилам, которые действуют, никакой повышенной платы взиматься не будет (за порожний пробег). А если это происходит на каких-то иных принципах – а там много непрозрачности, скажем откровенно, мути, – то можно будет использовать штраф в размере до 5% за порожний пробег», – говорил он.

Операторы указывают, что 90% перевозок осуществляется по долгосрочным контрактам, поэтому электронная торговая площадка может быть лишь дополнительным каналом продаж, а не основным, говорится в письме.

Операторы также раскритиковали предписание ФАС по раскрытию данных местонахождения порожних вагонов и их собственника в рамках торговой площадки, поскольку это противоречит политике государства в области национальной безопасности: «Другие страны смогут отслеживать расположение, например, вагонов и грузов тех компаний, которые внесены в «санкционные списки», предупреждают авторы письма. Среди членов СОЖТ таким статусом обладает «Совфрахт».

СОЖТ в письме объясняет, что сейчас операторы работают в условиях рыночной конкуренции и это является «одним из значимых достижений структурной реформы железнодорожного транспорта» (до реформы все вагоны находились в собственности РЖД). По данным союза, общий объем частных инвестиций в вагонный парк за все время реформы, которая длится более 15 лет, оценивается в 1,1 трлн руб.

ФАС будет продолжать осуществлять мониторинг цен на вагоны в рамках своих законных полномочий, сказала РБК представитель ФАС. А вопрос развития электронных сервисов (включающих электронную площадку), позволяющих заказывать перевозку грузов онлайн, без личных контактов с персоналом РЖД и операторами, «определен в указе президента по развитию конкуренции», добавила она. В пресс-службе правительства на запрос РБК пока не ответили.

<https://www.rbc.ru/business/26/12/2017/5a4241169a79470563fb004b?from=main>

### АГЕНТСТВО МОСКВА; 2017.12.25; МИНТРАНС ПРЕДЛОЖИЛ РАЗРЕШИТЬ ПАССАЖИРАМ ПОЕЗДОВ НЕ ДОПЛАЧИВАТЬ ПРИ ОБМЕНЕ БИЛЕТА НА БОЛЕЕ РАННЮЮ ДАТУ

**Министерство транспорта** РФ предложило разрешить пассажирам поездов дальнего следования не доплачивать при обмене билета на более раннюю дату. Соответствующие дополнения предлагаются в п. 38 «Правил перевозок пассажиров, багажа, грузобагажа железнодорожным транспортом». Норма содержится в документе, размещенном на Федеральном портале проектов нормативных правовых актов.

«В случае переоформления проездного документа (билета), по желанию пассажира, при наличии мест, на поезд того же класса и типа вагона, следующий по тому же маршруту, отходящий ранее того поезда, на который был приобретен проездной документ (билет), то разница в стоимости проезда не взимается (не возвращается), за исключением сбора за переоформление проездного документа (билета)», – говорится в пояснительной записке к документу.

В данный момент текст проекта документа находится в стадии публичного обсуждения на Федеральном портале проектов нормативных правовых актов.

Согласно Правилам перевозок пассажиров, багажа, грузобагажа ж/д транспортом, при этом неизменными остаются действующие нормы о том, что при переоформлении билетов в поезд или вагон более высокой категории, с пассажира взимается разница в их стоимости. Если пассажир захотел ехать в вагоне или поездом классом ниже, разницу в стоимости ему вернут.

<http://www.mskagency.ru/materials/2739176>

### ИНТЕРФАКС; 2017.12.26; ВЫГРУЗКА НА ПРИПОРТОВЫХ СТАНЦИЯХ Д.ВОСТОКА ДОСТИГЛА ИСТОРИЧЕСКОГО МАКСИМУМА – РЖД

Выгрузка на припортовых станциях Дальнего Востока в этом году стала рекордной, сообщает Дальневосточная железная дорога (ДВЖД, филиал ОАО «Российские железные дороги»).

«Возрастающие объемы перевозок привели к рекордному выполнению выгрузки практически по всем припортовым станциям за всю историю их работы. Самые высокие показатели зафиксированы на станциях Находка-Восточная (4 сентября фактически было выгружено 1850 вагонов при среднесуточном показателе 1400) и Владивосток (6 ноября выгрузка составила 435 вагонов при среднесуточном показателе 248)», – говорится в сообщении ДВЖД.

Также в текущем году рекордных значений по выгрузке достигли станции Блюхер, Мыс Астафьева, Мыс Чуркин, Посьет (все – Приморский край) и Ванино (Хабаровский край).

«Такие достижения стали следствием высокого уровня организации взаимодействия работников компании ОАО «РЖД» с крупнейшими грузополучателями припортовых станций по продвижению груза на Восточном полигоне, а также планирования подвода поездов в порты с разделением по номенклатуре грузов», – поясняет ДВЖД.

При этом погрузка сети ОАО «РЖД» на Дальневосточную магистраль в 2017 году, по данным логистического центра управления перевозками на Восточном полигоне, также достигла исторического максимума: 6 тыс. 134 вагона в среднем в сутки, что на 200 вагонов превышает уровень прошлого года.

Ранее сообщалось, что ДВЖД в январе-ноябре 2017 года увеличила погрузку на 3,4% по сравнению с аналогичным периодом прошлого года, до 44,6 млн тонн.

Дальневосточная железная дорога проходит по территории шести субъектов РФ: Приморскому и Хабаровскому краям, Амурской и Сахалинской областям, Еврейской автономной области, Якутии.

### ПАРЛАМЕНТСКАЯ ГАЗЕТА; 2017.12.26; В РОССИИ БУДУТ РЕГУЛИРОВАТЬ РАБОТУ ВНЕУЛИЧНОГО ТРАНСПОРТА

Метрополитен, монорельсы, а также подвесные канатные дороги, которые объединены общим названием «внеуличный транспорт», будут работать по правилам. Соответствующий закон во вторник одобрил Совет Федерации.

В Москве проверят частных перевозчиков после наезда автобуса на людей в переходе

Автором документа стал **Минтранс**. Официально закон называется «О внеуличном транспорте и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации». Предусмотрена нормативно-правовая база для реализации перспективных проектов по интеграции транспортных возможностей внеуличного, железнодорожного и других видов пассажирского транспорта общего пользования.

Вводится требование о разработке на федеральном уровне типовых правил технической эксплуатации и типовых правил пользования для каждого вида внеуличного транспорта. Помимо решения транспортных проблем, развитие внеуличных видов транспорта улучшит экологическую ситуацию, повысит транспортную доступность населения.

<https://www.pnp.ru/politics/v-rossii-budut-regulirovat-rabotu-vneulichnogo-transporta.html>

### ТАСС; 2017.12.26; ПАССАЖИРОПОТОК ПРИГОРОДНЫХ ПОЕЗДОВ НА СЕТИ РЖД ДОСТИГ 1 МЛРД ЧЕЛОВЕК

Пассажиропоток пригородных поездов на сети ОАО «РЖД» 26 декабря 2017 года достиг 1 млрд человек впервые за последние 8 лет, сообщает пресс-служба компании.

«Миллиардным пассажиром стала жительница Красноярского края», – говорится в сообщении.

В 2017 году электропоездами в Красноярском крае воспользовались 6,2 млн человек. Инвестиции РЖД в благоустройство пассажирских платформ в регионе в 2017 году составили 120 млн рублей.

Пассажирские перевозки в пригородном сообщении осуществляются в 72 регионах России 25 компаниями-перевозчиками, созданными при участии ОАО «РЖД», 26 субъектов РФ и частных инвесторов.

Ожидается, что по итогам 2017 года общий пассажиропоток в пригородном сообщении увеличится на 8%.

<http://tass.ru/transport/4843904>

### ТАСС; 2017.12.26; РЖД НАПРАВИТ 800 МЛН РУБ. НА РАЗВИТИЕ ИНФРАСТРУКТУРЫ КАЛУЖСКОЙ ОБЛАСТИ

Объем вложений в развитие железнодорожной инфраструктуры РЖД на территории Калужской области в 2018 году превысит 800 млн руб., сообщили во вторник в пресс-службе правительства региона по итогам рабочей поездки в Калужскую область начальника Московской железной дороги (филиал РЖД) Владимира Молдавера.

«В 2018 году на развитие железнодорожной инфраструктуры области РЖД планирует направить более 800 млн руб. В числе крупных проектов – реконструкция станции «Людиново 1» в связи с развитием ОЭЗ «Калуга», – говорится в сообщении.

В ходе поездки Молдавера по Калужской области состоялось подписание соглашения о сотрудничестве между Московской железной дорогой и правительством региона. «Сегодня мы обсуждаем вопрос о строительстве в области дополнительных грузовых парков для обеспечения растущего объема перевозок», – цитируют Молдавера в пресс-службе областного правительства.

По данным Калужского железнодорожного узла, рост погрузок с территории региона в 2017 году вырос более чем на 30%, рост пассажиропотока составил 1,9%, было перевезено около 5 млн человек.

По данным сайта РЖД, Московская железная дорога обслуживает Москву, Подмосковье, Калужскую, Тульскую, Орловскую, Курскую, Рязанскую, Смоленскую, Брянскую и частично Владимирскую области.

<http://tass.ru/ekonomika/4845293>

### FEDPRESS; 2017.12.26; НА ЗАЕМНЫЕ СРЕДСТВА. ДОРОГА КЫЗЫЛ – КУРАГИНО ДВИНЕТСЯ ПОД ГОСГАРАНТИИ

Руслан Байсаров добился ГЧП в строительстве железной дороги в Туву Руслан Байсаров добился ГЧП в строительстве железной дороги в Туву

Строительство железнодорожной магистрали Кызыл – Курагино, который продвигала Республика Тува на протяжении последнего десятилетия, кажется обретает второе дыхание. После совещания у зампреда российского правительства Аркадия **Дворкович**а проект с использованием механизма концессии оказался фактически утвержденным российскими властями. Соответствующее соглашение, по которому государство выдало беспрецедентные гарантии на страхование рисков бизнес-структурам, которые будут строить железную дорогу Кызыл – Курагино, с инвесторами уже согласовано. Предполагается, что Тувинская энергетическая промышленная компания и управляющее активами пенсионных фондов ЗАО «Лидер» должны вложить в проект по 28,9 млрд рублей, при том, что последнее должно организовать размещение облигаций на 134,6 млрд рублей среди негосударственных пенсионных фондов и инвесторов, а также обеспечить их выкуп. Государство гарантирует концессионеру минимальную доходность, но и имеет право отобрать построенную дорогу, если не будет вовремя построен горно-обогатительный комбинат на Элегестском месторождении. Подробности – в материале «ФедералПресс».

«Государство выдало, пожалуй, беспрецедентные гарантии на страхование рисков бизнес– структурам, которые будут строить железную дорогу на условиях концессии, – сообщил глава Тувы Шолбан Кара-оол. – То, что даже в непростых условиях проекту Кызыл – Курагино сегодня открывают второе дыхание, подтверждает всю серьезность намерений довести начатое до логического завершения».

По словам руководителя республики, экономическая целесообразность строительства тувинской железной дороги «Кызыл-Курагино» не требует таких доказательств. «Актуальность проекта с каждым годом только повышается отметил Шолбан Кара-оол – Особенно в свете экономического подъема, который наблюдается в Азиатско-Тихоокеанском регионе».

Комплексный проект, куда входила не только железная дорога с грузооборотом около 15 миллионов тонн в год, но и угледобывающий комплекс, угольный портовый терминал Ванино, разрабатывался со второй половины «нулевых» годов. Однако его реализация несколько раз срывалась, несмотря на то, что 20 декабря 2011 года Владимир Путин, бывший тогда председателем правительства России, вбил первый золотой символический костыль в шпалу на участке около Кызыла, который строится на средства Енисейской промышленной компании. «Государство было готово финансировать его из неприкосновенного резерва – Фонда национального благосостояния, если бы не финансовый кризис, а затем санкционная война», – подчеркнул Шолбан Кара-оол.

Новая железная дорога с выходом на Транссибирскую магистраль должна связать станцию Курагино в Красноярском крае со столицей Тувы Кызылом, а также с угольным месторождением Элегест, чьи запасы коксующего угля оцениваются в 1 млрд тонн. Ее стоимость оценивается в 192,4 млрд рублей. Само строительство планируется выполнить за 4,5 года, завершив в 2022 году.

Три года назад министр обороны России и уроженец Тувы Сергей Шойгу попытался придать новый импульс проекту. Тогда на заседании правительства РФ он предложил расширить проект строительства железнодорожной линии Элегест – Кызыл – Курагино. По его словам. железная дорога может быть продлена в Западную Монголию до китайского Урумчи, откуда может повернуть в Пакистан или в Индию. Все это должно было открыть России дополнительные ворота в страны Азии, что обеспечит значительное увеличение товарооборота и дополнительный приток инвестиций.

Теперь проект железнодорожной линии протяженностью 410 км прошел утверждение российскими властями. Соответствующее соглашение с инвесторами уже согласовано на совещании у зампреда правительства Аркадия **Дворкович**а. Предполагается, что дорогу будет строить «ТЭПК Кызыл – Курагино», в которой по 47,5% принадлежит Тувинской энергетической промышленной компании (ТЭПК) Руслана Байсарова и управляющей компании «Лидер», а 5% перейдут под контроль оператора линии – РЖД.

О том, что ОАО «РЖД» войдет в капитал АО «ТЭПК «Кызыл-Курагино» стало известно еще в мае на ПМЭФ-2017. Тогда говорилось, что монополия будет в рамках проекта курировать вопросы, связанные с технологией организации перевозок и эксплуатацией инфраструктуры новой железнодорожной линии, а также осуществлять перевозку.

Предполагается, что ТЭПК и управляющее активами пенсионных фондов ЗАО «Лидер» должны вложить в проект по 28,9 млрд рублей. При этом «Лидер» должен организовать размещение облигаций на 134,6 млрд рублей среди негосударственных пенсионных фондов и институциональных инвесторов, а также обеспечить их выкуп. Срок обращения этих бумаг составит пятнадцать лет, а их ожидаемая доходность определена по формуле «инфляция плюс 4 процента».

Обращает на себя внимание главная изюминка концессионного соглашения, которая предусматривает господдержку. Государство гарантирует концессионеру минимальную доходность в том случае, если тот недополучит прибыль по итогам года. Кроме того, государство готово погасить весь долг перед кредиторами, если соглашение будет расторгнуто. Но в этом случае ТЭПК потеряет вложенные 29 млрд рублей, а право пользования дорогой перейдет федеральному центру.

«Вероятность такого сценария крайне низка, но он все-таки может реализоваться, – отмечают специалисты журнала «Эксперт». – Все это может произойти, если ТЭПК не построит одновременно с железной дорогой горно-обогатительный комбинат мощностью 15 млн тонн за 130,8 млрд рублей, либо если государству придется трижды компенсировать концессионеру недополученную прибыль от эксплуатации дороги до размера минимальной доходности, который пока не разглашается».

Само концессионное соглашение будет заключено сроком на 30 лет. **Минтранс** России уже опубликовал предложение инвестора о готовности строительства к угольному месторождению Элегест железнодорожной дороги Кызыл – Курагино. Согласно конкурсной документации, начинается прием заявок о готовности участия в конкурсе на строительство инфраструктуры железнодорожной линии. Окончание приема запланировано на 29 января 2018 года, а итоги будут подведены 30 января.

«После публикации **Минтрансом** России предложения, конечно, можно говорить о том, что проект на условиях концессии начинает приобретать какие-то реальные очертания, – сообщил вице-премьер правительства Тувы Александр Брокерт. – Но в любом случае потребуется не меньше года для того, чтобы заработала система размещения облигаций».

<http://fedpress.ru/article/1924043>

### ИНТЕРФАКС; 2017.12.26; ДВИЖЕНИЕ ПОЕЗДОВ НА ТРАНССИБЕ В ЗАБАЙКАЛЬЕ ВОССТАНОВЛЕНО – РЖД

Движение поездов по перегону Бада – Жипхеген Забайкальской железной дороги, где сошел с рельс грузовой поезд, осуществляется в штатном режиме, говорится в сообщении на сайте РЖД.

«26 декабря 2017 года в 21:09 мск восстановлено движение по второму пути перегона Бада – Жипхеген Читинского региона Забайкальской железной дороги. Движение поездов осуществляется в штатном режиме»,– отмечается в сообщении на сайте компании.

Ранее сообщалось, что 25 декабря в 22:47 мск на перегоне Бада – Жипхеген Забайкальской железной дороги произошел сход грузового поезда.

В результате схода были задержаны пассажирские поезда дальнего следования № 19 Пекин – Москва, № 7 Владивосток – Новосибирск, № 100 Москва – Владивосток, № 322 Иркутск – Забайкальск и № 99 Владивосток – Москва.

26 декабря в 13:39 мск было восстановлено движение по первому пути перегона.

В период временной задержки поездов было организовано бесплатное питание пассажиров в подвижном составе. В вагонах поддерживался оптимальный температурный режим.

Кроме этого, Забайкальской железной дорогой была организована доставка 51 пассажира поезда № 322, задержанного по станции Петровский Завод, автобусами до станции Хилок, откуда они на пригородном поезде №6112 были доставлены до станции Чита-2 и далее – до станции Забайкальск.

*Морской транспорт*

### RG.RU; СЕРГЕЙ КУЛИКОВ; 2017.12.27; РОССИЯ ОДОБРИЛА ПРОЕКТ СОГЛАШЕНИЯ О СУДОХОДСТВЕ В ЕАЭС

Премьер-министр РФ Дмитрий Медведев подписал распоряжение, по которому российская сторона одобряет проект соглашения Евразийского экономического союза (ЕАЭС) о судоходстве. Документ опубликован сегодня на официальном сайте правительства.

Цель соглашения – создание правовой базы для определения порядка плавания судов по внутренним водным путям государств ЕАЭС (в которое входят Россия, Беларусь, Армения, Кыргызстан и Казахстан), отмечается в пояснительной записке.

В документе регламентированы перевозки грузов, пассажиров и их багажа, транзитный проход судов по внутренним водным путям государств ЕАЭС, двусторонние перевозки. Также оно будет регулировать транзитный проход судов по внутренним водам государств ЕАЭС и двусторонние перевозки. Исключения составят перевозки между портами одного государства ЕАЭС судами под флагом другого государства и перевозки в порты третьих стран.

При этом каждое государство ЕАЭС будет предоставлять судам под флагом других государств ЕАЭС такие же права, которые предоставляются судам, плавающим под его флагом.

<https://rg.ru/2017/12/27/rossiia-odobrila-proekt-soglasheniia-o-sudohodstve-v-eaes.html>

### ТАСС; 2017.12.26; «ПОРТ ВЫСОЦКИЙ» С НАЧАЛА ГОДА ОТГРУЗИЛ НА ЭКСПОРТ 7 МЛН ТОНН УГЛЯ

Стивидорная компания «Порт Высоцкий» (порт Высоцк) с начала текущего года перевалила 7 млн тонн угля, сообщает пресс-служба компании.

«Стивидорная компания «Порт Высоцкий» впервые в своей истории отгрузила на экспорт 7 миллионов тонн угля», – говорится в сообщении.

В целом по итогам 2017 года производственный план будет перевыполнен более чем на полмиллиона тонн, отмечают в компании.

ООО «Порт Высоцкий» образовано в 2004 году. Компания оказывает услуги в морском порту Высоцк (Ленинградская область). Специализируется на перевалке российского энергетического угля. Грузооборот компании в 2016 году составил 6,14 млн тонн (+8,2% к 2015 году).

<http://tass.ru/transport/4843951>

*Воздушный транспорт*

### ИНТЕРФАКС; 2017.12.26; ИНТЕРВЬЮ: ЕСЛИ БИЗНЕС НЕ МОЖЕТ ЖИТЬ БЕЗ КРЕДИТНОЙ ИГЛЫ, ДАЙТЕ ЕМУ УМЕРЕТЬ – ГЛАВА «ПОБЕДЫ»

Генеральный директор авиакомпании «Победа» Андрей Калмыков рассказал в интервью «Интерфаксу», почему он считает новые правила перевозки ручной клади незаконными, из-за кого до сих пор не может спланировать маршрутную сеть на 2018 год, что думает о тарифах «Платова» и нужно ли усиливать контроль рынка после кризиса с «ВИМ-Авиа».

С КОСТЮМОМ – В АЭРОФЛОТ

– Когда в сентябре «Победа» перестала продавать билеты с условно бесплатным багажом, народ вроде бы «проглотил» – все-таки новый закон распространился на все авиакомпании. Кто-то даже разобрался и понял, что это снизило минимальный тариф. Но ведь вы пошли дальше и с тех пор несколько раз поменяли правила провоза ручной клади. Зачем столько сложностей?

– Закон о безбагажных тарифах вступил в силу в конце сентября, а новые федеральные правила провоза (ФАП) ручной клади начали действие в ноябре. То есть больше месяца мы находились в правовом вакууме, и поэтому работали, как могли.

В тех, правилах, к которым «Победа» пришла в итоге (в салон можно взять любое количество предметов любого веса, но с габаритами 36х30х27 см, все остальное за деньги в багаж – ИФ), ничего сложного нет. Приказ **Минтранса** обязывает нас брать к перевозке минимум 5 кг бесплатной ручной клади, а Воздушный кодекс говорит, что мы при этом должны учитывать эксплуатационные характеристики самолета. Вот мы и попросили Boeing (у «Победы» 16 Boeing-737-800 NG – ИФ) посчитать нам габариты ручной клади так, чтобы она была безопасно размещена на борту. Под эти габариты мы сделали калибраторы (металлические ящики с габаритами 36х30х27 см, установлены на стойках регистрации «Победы» – ИФ), а весовую норму вообще отменили.

– Да, но сначала за вещи, которые в него не помещались, можно было доплатить, и пронести их в салон, теперь – без вариантов в багаж и минимум за 1 тыс. рублей.

– Во-первых, если оплатить место в багажный отсек заранее на сайте, это стоит 499 рублей – просто смешные деньги. Во-вторых, почему мы отменили платную ручную кладь? Потому что у нас средняя загрузка рейса – 95%, на полках просто нет свободных мест! В-третьих, я вижу статистику продаж: 70% наших пассажиров ничего не докупают, их устраивает наша норма.

Обратимся к практике европейских лоукостеров, например, Ryanair. Все, кто летал ими, знают: первых 80 пассажиров они пропускают с чемоданчиками, потому что столько помещается на полках – у остальных забирают в багажный отсек. И им без разницы, что там у тебя – хрупкие люстры, ноутбуки, произведения искусства... Им просто фиолетово! У нас же регулятор зачем-то вводит сервисные требования. Но это не должно быть задачей регулятора – потребитель должен выбирать, что ему нужно и что не нужно, за что он готов платить, а за что нет.

И потом – почему такие требования не предъявляют, скажем, к автобусам, к такси? Условная бабушка хочет перевезти холодильник и вызывает легковое такси – что ей там скажут? Ей скажут: вызови грузовое такси, бабушка! И никто их не упрекнет в том, что они кого-то в чем-то ограничили!

– То есть перечь предметов в ФАП, которые авиакомпания обязана принять в салон сверх нормы, тоже надо отменить?

– Конечно. Оставить надо только детские люльки, костыли, кресла-коляски – все, что необходимо в полете детям и людям с ограниченными возможностями.

– Что еще, вы считаете, нужно отменить в ФАП?

– Мы считаем, что сам приказ нужно отменить, поскольку он противоречит Воздушному кодексу. В кодексе написано: правила провоза ручной клади устанавливаются на основании эксплуатационной документации воздушного судна. Это означает, что правила должны быть адаптированы под каждый тип судна – не могут быть одинаковые нормы для Boeing-777 и для «кукурузника». Мы написали в **Минтранс**: «Уважаемый **Минтранс**! Ваш приказ на основании какой эксплуатационной документации, какого воздушного судна разработан?»

– Ответили?

– Я бы это ответом не назвал.

– Так вы хотите, чтобы **Минтранс** прописал в правилах нормы под каждый тип самолета?

– Вы понимаете, сколько тогда будет правил? Только конфигураций Boeing-737 больше ста! Это невозможно. Надо оставить только костыли, коляски и люльки, а остальное – на усмотрение авиакомпаний.

Еще раз говорю – уравнивать всех неправильно. У РЖД перевозки падают, а в авиации рост 20%. Почему? Потому, что этот рост на 90% обеспечен безбагажными тарифами. Цены упали, потому что есть возможность выбирать, каждый может заплатить только за то, что ему нужно. Давайте всех уравняем – и рост перевозок исчезнет.

– Тем не менее, сейчас, согласно ФАП, авиакомпании обязаны принимать сверх нормы, кроме колясок и люлек, которые вы перевозите без изменений, и другие предметы. Вы же заставляете заталкивать их в калибратор. С рекомендациями Boeing по габаритам понятно, но как можно, например, запихнуть цветы, не сломав их, или не помять костюм в портпледе?

– У нас он все равно помнется, потому что в салонах гардеробов нет. У «Аэрофлота» есть – так и летайте с костюмами «Аэрофлотом» (MOEX: AFLT)! Но мы не можем для всех быть хорошими, мы работаем для совершенно определенной категории людей. Дайте нам для них работать, мы им нужны!

– Про какую категорию вы говорите?

– Люди, которые хотят путешествовать очень дешево и готовы летать налегке.

– Есть еще пожелания к **Минтрансу**?

– Надо исключать из тарифа услуги по регистрации. Во всем мире это давно работает.

Нужно уйти от расходов на размещение пассажиров в гостиницах при задержках, которые происходят не по вине авиакомпаний. Что происходит на Западе? Ты приезжаешь в аэропорт, а он закрыт по метеоусловиям – ну, извини, хочешь домой иди, хочешь – здесь сиди. У нас почему-то это на перевозчиков перекладывается. Ну, а мы, естественно, перекладываем в тариф. Мы же знаем, сколько у нас в среднем таких случаев.

– Много денег закладываете?

– Очень много.

– С регулятором это обсуждали?

– Регулятор говорит, у нас социальное государство. А то, что это влияет на тариф, никого не волнует.

Надо определиться: или мы живем в капитализме, или у нас социализм. Если второе – надо оставить один «Аэрофлот», сделать «плоский» тариф, субсидирование и тогда все в шоколаде. А если у нас частное предпринимательство, инициатива, тогда почему такие правила? Ты приходишь в банк и размещаешь свои деньги на свой страх и риск. Так почему с авиакомпаниями по-другому?

ТАКАЯ КОРОВА НУЖНА САМОМУ

– По итогам 2017 года перевезете, сколько и хотели?

– Чуть больше: хотели 4,5 млн человек, перевезем 4,6-4,7 млн.

– Финансовых показателей каких ждете?

– Чистую прибыль не могу сказать, выручка будет больше 20 млрд руб.

– К концу 2018 г. у вас будет 24 самолета, это в два раза больше, чем по состоянию на октябрь. Пассажиропоток тоже удвоится?

– Это зависит от сети маршрутов. Чем длиннее у тебя «среднее плечо» (расстояние перевозки – ИФ), тем меньше пассажиров в статистику. Что с сетью будет, пока непонятно. Ждем допусков.

– По пессимистичному сценарию сколько планируете перевезти?

– Около 7 млн человек.

– По прибыли какую планку хотите пробить в 2018-м?

– Прибыль? Нам бы получить ее. Цена на топливо растет как на дрожжах, аэропортовые сборы растут, а покупательская способность – нет.

– У вас по-прежнему нулевая кредитная нагрузка?

– Да, и надеюсь, что кредиты нам не понадобятся. Зачем? Наши кредиторы – пассажиры. Они нам платят вперед, этого более чем достаточно. Я не знаю другого бизнеса, где потребители готовы за полгода платить и ждать оказания услуги. Я уверен, что в авиакомпаниях, которые показывают убытки, либо менеджмент – идиоты, либо они что-то «подтыривают». По-другому просто не может быть.

– Говорят, «Россия» собирается уходить из «Внуково» в «Шереметьево». У вас нет планов перебазироваться, например, частично?

– Мы очень довольны «Внуково». Все вопросы здесь решаются очень оперативно.

– Вы до сих пор работаете по стратегии, написанной для «Добролета». Новую вам должна написать BCG...

– Да, конкурс завершился, я как раз на днях подписал договор.

– Судя по конкурсной документации, он вам обошелся в 58 млн руб. А вы еще кого-то будете привлекать в эту работу?

– Нет. Сами BCG могут привлечь, если захотят. Мы ни копейки больше никуда потратить не можем.

– Как думаете, насколько то, что они напишут вам, будет отличаться от нынешней стратегии?

– Кардинально будет отличаться. Во-первых, совершенно разные и временные периоды, и количество воздушных судов. Тогда была стратегия стартапа – теперь это стратегия органичного роста.

– Вы говорили, что в 2018 году хотите войти в пятерку крупнейших российских авиакомпаний. Очевидно, что вы подвинете не «Аэрофлот» и не «Россию».

– Очевидно.

– Есть риски, что с укрупнением «Победы» группа «Аэрофлот» будет занимать больше 50% рынка. А Виталий Савельев, гендиректор «Аэрофлота», говорил, что в этом случае ФАС заставит задуматься о продаже одной из «дочек». Вы не боитесь, что вас продадут?

– Это не наше решение, но, в целом, не боимся. Такая корова нужна самому. И потом – сегодня один у тебя акционер, завтра другой. Это не главное для ведения бизнеса. Хотя, безусловно, поддержка «Аэрофлота» как госкомпании нам очень важна.

– О том и речь. С другим акционером будут другие бизнес-условия.

– Хуже будет или лучше – это не известно.

– Про получение допусков – вы иски к **Минтрансу** подали из-за отказа в Тбилиси и Стамбуле, а потом сами же отозвали. Вам что-то пообещали за это?

– Конечно.

– Что?

– Больше не отказывать без законных оснований. В итоге председателя межведомственной комиссии вообще заменили. На крайней комиссии из Питера нам выдали кучу допусков – Пиза, Аликанте, Жирона, Кельн.

– В Минск тоже дали, но, говорят, белорусы вас не пустят из-за тарифа, как было до этого с рейсом из Москвы.

– Мы уже получили аккредитацию, работаем над слотами. Весной планируем полететь.

– Сколько вы теряете на одном рейсе в Улан-Удэ?

– Не скажу, но много теряем. Притом, что загрузка там 100%-ная. Для нас это такой социальный проект.

– В «Победилово» (аэропорт Кирова – ИФ) не хотите вернуть рейсы?

– Нам очень нравится этот рынок – там же до нас никого не было, люди вообще не привыкли к воздушному транспорту, никого не пришлось перевоспитывать. Но насильно мил не будешь.

А пассажиры нам очень нравятся – общаюсь же, приходят письма мне на почту. Пишут, что ценник-то вырос в разы сразу.

– Там недавно сняли гендиректора – может, новый даст приемлемый для вас тариф на обслуживание?

– Пока аэропорт принадлежит не конкретному владельцу, а «мифическому» региону, это маловероятно.

– Про тарифы «Платова» – для вас сделали спецпредложение, скидку?

– В любом договоре есть пункт о конфиденциальности. Мы стараемся коммерческие условия с партнерами не разглашать.

– Когда тарифы вас не устраивают, вы выносите это в публичное поле.

– Когда не устраивают, мы прекращаем летать. И мы просто рассказываем нашим клиентам, почему.

– Летом продолжите полеты в «Платов»?

– Еще не решили. Их тарифы – понятно, почему они такие высокие. Инвесторы вложили очень много денег. Но пассажирам от этого не легче, они же от этого богаче не стали.

НА ОТЧЕТНОСТЬ «ВИМ-АВИА» НИКТО НЕ СМОТРЕЛ

– Вы согласны с Наталией Филевой (совладелица группы S7 – ИФ) относительно сговора на рынке авиатоплива?

– Абсолютно согласен.

– Но она обратилась в Федеральную антимонопольную службу, а вы нет. Почему?

– А смысл? Мы до этого сколько раз обращались... ФАС только ищет сговор на рынке международных систем бронирования. Ну, пусть ищет.

Я не могу понять, почему цена на керосин выросла на 40%. На западе так не выросла, а у нас выросла. Нефть так не выросла...

– Вы следите за обсуждением мер усиления контроля рынка, которые начали готовить после ситуации с «ВИМ-Авиа»?

– Конечно, слежу. Одно могу сказать – за последние годы ни один новый подзаконный акт ничего хорошего не привнес. Хуже делал – лучше нет.

– То есть ничего делать не надо, вы считаете?

– Нет, конечно. Надо исполнять то, что есть. Действующие критерии финмониторинга авиакомпаний (проводит **Росавиаци**я – ИФ) в принципе-то неплохие. Другое дело, что на отчетность «ВИМ-Авиа» никто, похоже, не смотрел. Так где гарантии, что после усиления контроля такого не будет? Вы, друзья, как не садитесь, все в музыканты не годитесь.

– А как вам идея передать полномочия **Росавиаци**и по оценке финсостояния агентству АКРА?

– А зачем его вообще оценивать? В мире такого нет. Там все намного проще: если авиакомпания перестает платить за обслуживание рейсов, аэропорт берет и останавливает обслуживание. Так же с поставщиками топлива. Почему это случилось с «ВИМ-Авиа»? Потому что все аэропорты и ТЗК обязали обслуживать ее в долг. На каком основании? Кто заставлял, пусть и платит.

– Есть еще предложение – заставить авиакомпании, которые резко наращивают парк, отчитываться в ежемесячном режиме.

– Ответственность за предоставление недостоверных сведений в **Росавиаци**ю не предусмотрена. Вот за предоставление их в налоговую инспекцию есть – статья Уголовного кодекса 199. Так кто мешает авиакомпании дать неверные данные, а потом сказать, что ошиблись?

– А что думаете про создание фонда поддержки пассажиров проблемных авиакомпаний?

– Его не должно быть в принципе. Должно быть, как в Америке – 11-я глава Кодекса о банкротстве вводит временный запрет на исполнение требования кредиторов, начинается временное управление, которое пытается «вырулить». Компания продолжает текущую деятельность. Если не «выруливает» – то тогда уж будь добр, расплачивайся по долгам.

– Но тогда банки, предвкушая такие перспективы, перестанут кредитовать авиакомпании.

– Еще раз – зачем кредитовать авиакомпании? Если бизнес не может жить без кредитной иглы, это хреновый бизнес – дайте ему умереть.

### РБК; 2017.12.27; МИНТРАНС ОТВЕТИЛ «ПОБЕДЕ» НА ЖАЛОБУ ПО ПРАВИЛАМ ПРОВОЗА БАГАЖА

В **Минтрансе** ответили на жалобу авиакомпании «Победа», которая заявила, что новый приказ ведомства о правилах провоза багажа не соответствует Воздушному кодексу. В пресс-службе министерства заявили, что перевозчик обязан соблюдать требования к обслуживанию пассажиров.

«Норма бесплатного провоза ручной клади устанавливается перевозчиком с учетом требований об отсутствии в ручной клади веществ и предметов, запрещенных к перевозке в салоне ВС, а также о возможности безопасного размещения таких вещей в салоне воздушного судна», – говорится в сообщении министерства, поступившем в РБК.

В **Минтрансе** добавили, что авиакомпания «обязана соблюдать» общие правила воздушных перевозок и требования к обслуживанию пассажиров и с их учетом самостоятельно устанавливать норму бесплатного провоза ручной клади.

Ранее гендиректор «Победы» Андрей Калмыков сообщил, что новый приказ **Минтранса**, вступивший в силу в ноябре, следует отменить. «Правила должны быть адаптированы под каждый тип судна, не могут быть одинаковые нормы для Boeing 777 и для «кукурузника», – объяснял глава компании. Калмыков добавлял, что в правилах могут быть прописаны только требования по безопасности.

Осенью **Минтранс** издал приказ (вступил в силу с 5 ноября) о новых правилах провоза багажа и ручной клади. Новый регламент установил максимальный вес бесплатной ручной клади на одного пассажира при невозвратных билетах в размере 5 кг. Также ведомство разрешило увеличивать этот порог авиакомпаниям для «конкурентного преимущества».

Кроме того, принят перечень вещей, которые пассажир сможет провозить сверх нормы 5 кг. Допустимые вес и габариты некоторых вещей из перечня устанавливает перевозчик.

<https://www.rbc.ru/rbcfreenews/5a42766c9a794737a63eeba5>

### РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; АЛЕКСЕЙ БОНДАРЕВ; 2017.12.26; РАСПРАВИЛ КРЫЛЬЯ

Открылся новый терминал красноярского аэропорта Емельяново

На возведение объекта ушло полтора года и пять миллиардов рублей. Сдали досрочно: изначально открытие планировали на будущее лето. Ежедневно на стройке работали несколько сот человек.

Современный терминал международного аэропорта Емельяново занимает 58 тысяч квадратных метров. Его пропускная способность – не менее 2,5 миллиона пассажиров в год. Сейчас пассажиропоток Емельяново составляет около двух миллионов человек. В аэровокзале установлено шесть телескопических трапов-»рукавов», четыре эскалатора, 21 лифт и четыре подъемника. Весь комплекс предназначен для обслуживания как внутренних, так и международных рейсов.

– Терминал позволяет выйти на новый уровень развития авиации в крае и Сибирском регионе. Новый аэропорт соответствует всем мировым стандартам по безопасности, технологическому оснащению и по уровню комфорта. Огромное преимущество – это телетрапы, благодаря которым люди смогут без верхней одежды проходить на борт самолета, – отметил **министр транспорта** Красноярского края Константин Димитров.

Добавим, что в этом году Емельяново вошел Топ-15 российских аэропортов. Он признан самым динамично развивающимся на Урале, в Сибири и на Дальнем Востоке. Как поясняют в руководстве аэропорта, основной прирост составил трансферный пассажиропоток. Это стало возможным за счет повышения качества и скорости обслуживания и, как следствие, открытия новых направлений.

– Сегодня Емельяново является одним из крупных региональных хабов в Сибири, а в перспективе станет узловым грузопассажирским аэропортом международного значения. Запуск нового терминала позволит максимально эффективно развивать транспортный потенциал Красноярского края в преддверии Универсиады-2019. В ближайшем будущем новый аэровокзальный комплекс даст новый импульс развитию трансферных перевозок в аэропорту, – говорит генеральный директор аэропорта Андрей Метцлер.

<https://rg.ru/2017/12/26/reg-sibfo/v-krasnoiarskom-aeroportu-emelianovo-otkrylsia-novyj-terminal.html>

На ту же тему:

<http://tass.ru/sibir-news/4844463>

### ИНТЕРФАКС; 2017.12.26; АВИАТОПЛИВО В АЭРОПОРТАХ МОСКВЫ ЗА МЕСЯЦ ПОДОРОЖАЛО НА 6,4% – РОСАВИАЦИЯ

Средняя стоимость авиатоплива в аэропортах Московского авиаузла – «Шереметьево», «Домодедово» и «Внуково» – с ноября по декабрь выросла на 6,4%, до 45,1 тыс. руб. за тонну (без НДС), следует из статистики, опубликованной **Росавиаци**ей.

В декабре тонна топлива одного из трех поставщиков в «Шереметьево»– ЗАО «ТЗК Шереметьево» (СП аэропорта и его базовой авиакомпании «Аэрофлот» (MOEX: AFLT) ) продается за 45,3 тыс. руб., тогда как в ноябре она стоила 43 тыс. – таким образом, удорожание составило 5,4%. Стоимость тонны керосина АО «АЭРО-Шереметьево» («дочка» «ЛУКОЙЛа» (MOEX: LKOH) и структуры частных владельцев аэропорта – TPS Avia Holding) в декабре составляет 44,95 тыс. руб., превышая уровень ноябрьской цены на 10,3%. Цена структуры «Газпромнефти» – «Газпромнефть-Аэро Шереметьево» выросла за отчетный период на 5,5%, до 44,3 тыс. руб.

Поставщик авиакеросина в «Домодедово» – ООО «Домодедово Фьюэл Фасилитис» (структура холдинговой компании группы «Домодедово» – DME Ltd) – за отчетный период увеличил ценник с 43 тыс. руб. до 45,8 тыс. руб. за тонну, то есть на 6,5%.

ЗАО «Авиационно-заправочная компания» (через ЗАО «Аэроимидж» принадлежит 3 гражданам РФ) и ЗАО «Топливо-заправочный сервис» (владеет гражданин РФ), работающие в периметре третьего по величине аэропорта Москвы «Внуково», продают тонну топлива в декабре за 45,4 тыс. и 45 тыс. рублей соответственно – это на 5,6% и 5,4% больше, чем по состоянию на ноябрь.

Как сообщалось, индекс цен на керосин в аэропортах Московского авиаузла, который определяется Санкт-Петербургской международной товарно-сырьевой биржей, с начала июня на конец ноября 2017 г. вырос на 23% – до 43 тыс. руб. за тонну. При этом с июля по конец ноября прошлого года индекс поднялся только на 7%.

Рост цен на топливо вызвал недовольство крупнейших авиакомпаний страны. В частности, группа S7 (включает «Сибирь» и «Глобус») пожаловалась в Федеральную антимонопольную службу: по мнению совладелицы холдинга Наталии Филевой, высокие цены на керосин – результат сговора участников рынка.

### ПАРЛАМЕНТСКАЯ ГАЗЕТА; 2017.12.26; НОВИКОВ: ЛОУКОСТЕРЫ ДОЛЖНЫ НАЙТИ ЗОЛОТУЮ СЕРЕДИНУ МЕЖДУ ЦЕНОЙ И КОМФОРТОМ ПЕРЕЛЁТА

Лоукостеры должны найти золотую середину между стоимостью перелёта и комфортом пассажиров. Об этом «Парламентской газете» рассказал член Комитета Госдумы по региональной политике, проблемам Севера и Дальнего Востока Владимир Новиков.

«Лоукостерам следует думать не только о собственной прибыли, а искать золотую середину между комфортностью перелёта и низкой ценой за билет», – прокомментировал депутат желание авиакомпании «Победа» ограничить провоз ручной клади и багажа.

Ранее СМИ сообщили, что лоукостер «Победа» направил в **Минтранс** письмо с просьбой отменить приказ ведомства, вступивший в силу в ноябре. В приказе **Минтранс** установил максимальный вес бесплатной ручной клади на одного пассажира в 5 килограммов.

«Изменения в Воздушный кодекс предполагали, что дальнейшее регулирование норм, прописанных в законе, будет осуществляться на основе подзаконных актов, принимаемых **Минтрансом**. Сейчас такой документ появился, и в нём говорится, что пассажир имеет право бесплатно провозить до 5 килограммов багажа», – добавил Новиков.

Также он отметил, что установление нормы бесплатного провоза багажа **Минтрансом** – это «нормально и справедливо».

<https://www.pnp.ru/politics/novikov-loukostery-dolzhny-nayti-zolotuyu-seredinu-mezhdu-cenoy-i-komfortom-perelyota.html>

### РБК; 2017.12.26; ОЛЬГА ИВАСЕНКО МАЛАЯ АВИАЦИЯ ВСТАЛА НА КРЫЛО

Система региональных авиаперевозок Дальнего Востока вышла из затяжного пике. Компании увеличивают парк самолетов и расширяют сеть маршрутов.

В программе развития Дальнего Востока особое внимание уделяется развитию транспортной системы Дальневосточного федерального округа (ДФО), и в первую очередь авиационного сообщения. С середины 1990-х до начала 2010-х годов система внутрирегиональных авиаперевозок пребывала в глубоком кризисе, в упадок пришла практически вся инфраструктура местных аэропортов. До 1990 года на Дальнем Востоке работало около 470 аэродромов и посадочных площадок, сейчас их осталось 140. Цены на билеты в какой-то момент стали заоблачными, а из одного субъекта Федерации в другой зачастую приходилось добираться через Москву, Новосибирск или Красноярск из-за отсутствия местных рейсов.

Государством был предпринят целый комплекс мер, позволяющих переломить ситуацию. Так, одним из важных шагов стало постановление правительства № 1242 от 25.03.2013 «О предоставлении субсидий из федерального бюджета организациям воздушного транспорта на осуществление региональных воздушных перевозок пассажиров на территории Российской Федерации и формирование региональной маршрутной сети Российской Федерации», которым был введен новый порядок субсидирования перевозок на территории ДФО. Документ неоднократно дорабатывался. В 2018 году, по данным **Росавиаци**и, в соответствии с постановлением № 1242 из федерального и местных бюджетов будут субсидироваться 108 направлений, в софинансировании 65 из них участвуют субъекты ДФО. В программе примут участие авиакомпания «Аврора» (входит в группу «Аэрофлот») и большинство других российских перевозчиков. Перечень маршрутов, как показывает практика, может корректироваться с учетом реальных запросов. Так, в 2017 году по постановлению № 1242 авиарейсы субсидировались по 131 маршруту, хотя в первоначальной редакции документа, принятой в конце 2016 года, было указано лишь 102 направления.

Скорее всего, число маршрутов будет расширено и сейчас. Рабочая группа, созданная по инициативе полпреда президента в ДФО Юрия Трутнева, направила соответствующие документы в **Минтранс**, Минвостокразвития и **Росавиаци**ю. По мнению авторов обращения, для Дальнего Востока также стало насущной необходимостью введение отдельных госпрограмм субсидирования авиаперевозок в дополнение к тому, что предусматривает правительственный перечень. Только в этом случае можно будет увеличить карту полетов, закупить для местных авиалиний новые воздушные суда, привести в соответствие с современными требованиями наземную структуру дальневосточных аэропортов.

Перевозчик с репутацией

Любые субсидии выделяются после всесторонней оценки возможностей авиакомпании. Важно в данном случае все – надежность и ответственность перевозчика, его репутация на рынке, состояние парка самолетов, квалификация персонала, возможности для обучения и многое другое. Таких компаний немного даже в сегодняшнем длинном списке игроков региональных авиарынков. На Дальнем Востоке к ним можно отнести прежде всего авиакомпанию «Аврора», созданную «Аэрофлотом» в 2013 году на базе региональных перевозчиков. Контрольный пакет – 51% акций авиакомпании – и сегодня принадлежит ПАО «Аэрофлот – российские авиалинии».

Компания показывает ежегодный рост объемов перевозок в среднем на 20%. Только в Приморье на внутрикраевых рейсах «Аврора» за девять месяцев увеличила перевозку пассажиров на 46% по сравнению с 2016 годом, количество рейсов выросло на 67%. В ноябре 2017 года «Аврора» перевезла пятимиллионного по счету пассажира со дня своего основания. «Это практически равняется численности населения всего Дальнего Востока России. Результат был достигнут благодаря использованию эффективной системы построения маршрутной сети, развитию внутрирегиональных направлений и эксплуатации собственного парка», – пояснил генеральный директор АО «Авиакомпания «Аврора» Константин Сухоребрик.

В авиапарке базового дальневосточного перевозчика 24 воздушных судна, в том числе десять среднемагистральных Airbus А319, одиннадцать DHC-8 и три внутрирегиональных самолета DHC-6. «Аврора» – компания-универсал, работающая сразу в трех сегментах. На регулярной основе выполняются полеты в зарубежье, которое для Дальнего Востока является «ближним»: Сеул, Пусан, Харбин, Далянь, Пекин, Гонконг, Токио, Саппоро. Внутрироссийские направления «Авроры» – это маршруты в Хабаровск, Владивосток, Магадан, Якутск, Петропавловск-Камчатский, Новосибирск, Иркутск, Красноярск, Благовещенск, Тынду, Комсомольск-на-Амуре. Самолеты авиакомпании также выполняют регулярные социально значимые рейсы по местным воздушным линиям в Сахалинской области и Приморском крае в удаленные населенные пункты на небольших самолетах. Более крупным машинам просто не под силу сесть на имеющихся полосах под Ан-2, которые в прошлом веке построили в 600 дальних поселках. Карта таких рейсов расширяется. Так, 21 декабря 2017 года начаты полеты в Приморском крае дважды в неделю по новому маршруту Дальнереченск – Восток – Дальнереченск (пгт Восток приравнен к районам Крайнего Севера). Маршрут стал для «Авроры» десятым регулярным внутрикраевым рейсом, который выполняется в сотрудничестве с администрацией Приморского края в рамках программы развития региональных авиаперевозок в ДФО.

Расширение сети маршрутов

Стратегия «Авроры» предусматривает различные схемы расширения присутствия на рынке. В качестве возможного варианта, например, обсуждается передача «Авроре» во внешнее управление авиакомпании «Хабаровские авиалинии» в качестве фидерного перевозчика, который продолжит летать под собственным брендом, но под коммерческим управлением «Авроры». «Аврора» при такой схеме взаимодействия расширяет маршрутную сеть и может рассчитывать на субсидии по социальным перевозкам, а «Хабаровские авиалинии» получают немалый доход.

По словам министра промышленности и транспорта Хабаровского края Сергея Ивашкина, регион в сотрудничестве заинтересован, хотя окончательное решение пока не принято.

Вероятен и вариант, используемый властями Приморья: в 2014–2015 годах регион закупил для авиакомпании три самолета DHC-6 и дотирует полеты для льготников. В ноябре губернатор Сахалина Олег Кожемяко предложил создать на базе «Авроры» подразделение для обслуживания местных авиалиний. В самой «Авроре» отмечают, что создание такого подразделения говорит о внимании властей к решению задачи авиасообщения с малыми населенными пунктами (с населением от 200 до 3 тыс. человек), которые не имеют аэропортов с искусственными взлетно-посадочными полосами.

Идея, по заявлениям местной администрации, нашла поддержку в правительстве России. Сейчас, по данным Олега Кожемяко, ведется докапитализация «Авроры», чтобы купить самолеты для полетов на Курилы – крайне востребованное направление со средней загрузкой рейсов 90%.

Как пояснили в самой авиакомпании «Аврора», задачей максимум на Дальнем Востоке для нее остается восстановление карты полетов времен СССР, и для этого будут приняты все возможные меры.

Машина для любых аэродромовНа местных линиях чаще всего используются самолеты модели DHC-6 Series 400 Twin Otter. Это «воздушный трудяга», неприхотливый и надежный. При длине корпуса 15,8 м и размахе крыльев 19,8 м для взлета и посадки ему нужна полоса длиной всего 360 м. Благодаря этому DHC-6 может эксплуатироваться на любых дальневосточных аэродромах, на что не способны его ближайшие конкуренты типа L-410, Cessna, Beechcraft. По экспертным оценкам, в таких моделях самолетов оптимальным образом сочетаются экономия и надежность: безопасность полетов остается на высоком уровне, а себестоимость одного кресло-километра самая низкая по сравнению с «одноклассниками».

<http://www.rbcplus.ru/news/5a416f087a8aa90886a4bb56>

### ТАСС; 2017.12.26; В 2018 ГОДУ В АЭРОПОРТУ ПЕТРОЗАВОДСКА БУДЕТ ВВЕДЕНА НОВАЯ СИСТЕМА РАДИОЛОКАЦИИ

Работы по монтажу систем безопасности в аэропорту Петрозаводска «Бесовец» ведутся с соблюдением сроков. Как сообщили в пресс-службе Совбеза РФ, речь об этом шла во время визита замсекретаря Совбеза Рашида Нургалиева на этот объект. «Все работы по первому этапу обеспечения безопасности идут в срок», – говорится в сообщении.

Нургалиев проинспектировал окончание хода работ по монтажу объекта радиолокационной системы – глиссадного радиомаяка, входящего в систему ILS 2700, который формирует траекторию снижения воздушного судна. Сам комплекс представляет собой передающую антенну, контейнеры с оборудованием и дизель-генератором, к которым проложены системы связи, выводящие данные на командно-диспетчерский пункт.

«Главная задача – обеспечить безопасность и всесезонность полетов. Все граждане, которые прилетают в наш аэропорт, должны быть уверены, что при любой погоде им гарантируется безопасность, – заявил Нургалиев. – Для нас очень важно обеспечить и соответствие нашего аэропорта международным стандартам».

В настоящее время на объекте проводятся летные проверки: выделяется самолет-лаборатория, который оценивает параметры пригодности объекта. От результатов испытаний будет зависеть срок ввода объекта в эксплуатацию.

«Предположительно, экипажи самолетов, подлетая к Петрозаводску, начнут пользоваться новой радиолокационной системой уже в конце января будущего года», – отметили в Совбезе.

Второй радиомаяк – курсовой – планируется смонтировать в марте 2018 года, бетонная площадка для его установки уже готова. Это оборудование используется пилотами задолго до подлета к посадочной полосе и передает информацию для управления воздушным судном относительно посадочного курса при выполнении захода на посадку до высоты принятия решения.

В Совбезе напомнили, что работы по модернизации и реконструкции аэропорта Петрозаводска ведутся в рамках подготовки к 100-летию Республики Карелия. Соответствующую Госкомиссию возглавляет секретарь Совбеза Николай Патрушев.

<http://tass.ru/ekonomika/4844796>

### ИНТЕРФАКС; 2017.12.26; АВИАКОМПАНИЯ «ЮТЭЙР» В 2018Г НАМЕРЕНА УВЕЛИЧИТЬ ПЕРЕВОЗКИ НА 12%, ВЫРУЧКУ – НА 11%

Наблюдательный совет и правление группы «ЮТэйр» (MOEX: UTAR) утвердили бизнес-план на 2018 год, говорится в сообщении компании.

В следующем году авиакомпания «ЮТэйр» намерена увеличить пассажиропоток на 12% относительно показателя 2017 г., до 8,2 млн человек. Налет должен вырасти на 10,9%, до 214 тыс. часов, загрузка кресел – на 3 процентных пункта, до 77%. Авиакомпания откроет новые направления в Сибири, Поволжье, на юге России и за рубеж, продолжит развитие трансферной сети в аэропорту «Внуково».

«В 2018 году «ЮТэйр» будет развивать маршрутную сеть, услуги на борту и цифровые каналы. Группа продолжит оптимизировать затраты, внедрять принципы бережливого производства и выполнять все обязательства перед кредиторами и акционерами», – отметил генеральный директор «ЮТэйр» Андрей Мартиросов, которого цитирует пресс-служба.

Выручка в самолетном сегменте группы, как ожидается, вырастет на 11%.

Вместе с тем «ЮТэйр» планирует сохранить позиции на вертолетном рынке, продолжив обслуживать «крупнейшие компании нефтегазового сектора, энергетики и строительства», развивать санитарную авиацию и пассажирские перевозки в труднодоступных регионах.

«План предусматривает увеличение общего налета вертолетов в России на 7,5% по сравнению с 2017 годом – он составит более 100 тысяч часов. При этом налет на AS-350/355 вырастет на 32%, на Ми-17 – на 14%. Вертолетный парк пополнят новые воздушные суда H125 (AS350) и Ми-17», – сообщила «ЮТэйр».

Выручка группы в вертолетном сегменте должна вырасти на 16%.

«ЮТэйр» – одна из крупнейших авиационных групп в РФ. Акционерами являются НПФ «Сургутнефтегаз» (владеет 50,112% через АО «АК-инвест»), Ханты-Мансийский автономный округ (38,83%) и Тюменская область (8,44%).

На ту же тему:

### ИНТЕРФАКС; 2017.12.26; РЕЖИМ «ОТКРЫТОГО НЕБА» МОГУТ РАСПРОСТРАНИТЬ НА ХАБАРОВСКИЙ АЭРОПОРТ В 2018Г – ВЛАСТИ РЕГИОНА

Власти Хабаровского края ожидают в 2018 году положительного решения **Минтранса** по распространению на аэропорт Хабаровска режима «открытого неба», снимающего ограничения на число перевозчиков и регулярность рейсов.

«Мы инициировали рассмотрение вопроса об открытии «открытого неба» в хабаровском аэропорту на уровне **Минтранса** России. По нашим сведениям, ожидается положительное решение в следующем году», – сообщил в ходе заседания общественного совета при министерстве промышленности и транспорта Хабаровского края начальник отдела развития транспортной инфраструктуры и инвестиционных проектов министерства Антон Серебряков.

Он уточнил, что режим «открытого неба» позволит снизить цены на авиаперевозки за счет захода новых авиакомпаний, прежде всего иностранных, на уже существующие маршруты. «Допустим, корейское направление (Хабаровск – Сеул – ИФ) – у нас достаточно популярное. Сейчас у нас работает одна авиакомпания Asiana, а также работает «Аврора» по соглашению межправительственному. А если у нас будет работать «открытое небо», то у нас сразу же, и не первый год есть заявки от Korean Air. И если она зайдет, естественно, Asiana будет вынуждена опускать стоимость билетов», – сказал А.Серебряков.

Он добавил, что вкупе с модернизацией аэропортового комплекса введение «открытого неба» будет способствовать увеличению пассажиропоток до 3 млн к 2025 году. В настоящее время хабаровский аэропорт обслуживает около 2 млн пассажиров в год.

Как заявила «Интерфаксу» начальник пресс-службы хабаровского аэропорта Марина Кравченко, два крупных дальневосточных аэропорта – «Хабаровск «Новый» и владивостокский «Кневичи» – находятся в неравных условиях. «Владивосток работает в условиях «открытого неба», а мы – по межправительственному соглашению. И нас это, судя по статистике, ограничивает», – сказала М.Кравченко.

Она добавила, что владивостокский аэропорт за время действия режима (с 2012 года – ИФ) вдвое увеличил пассажиропоток по популярному среди международных маршрутов корейскому направлению. Выросло количество перевозчиков с двух до пяти, а частота рейсов – с 18 до 31 в неделю.

М.Кравченко сообщила, что работа по «открытому небу» ведется хабаровским аэропортом совместно с федеральными, региональными властями и рядом авиакомпаний, каких – представитель пресс-службы не уточнила.

Хабаровский аэропорт «Новый» – крупный авиаузел Дальневосточного федерального округа, является важнейшим элементом транспортной сети, которая соединяет регионы Дальнего Востока между собой, с центральной частью России, а также странами Азиатско-Тихоокеанского региона.

Ранее сообщалось, что консорциум японских инвесторов с участием торговой компании Sojitz Corporation, крупнейшего японского аэропортового оператора JATCO и инвестфонда JOIN намерены участвовать в строительстве нового аэропортового терминала в хабаровском аэропорту. Для этого планировалось учредить совместное предприятие, в котором 51% будет у АО «Хабаровский аэропорт» и 49% – у японской стороны.

Согласно договоренностям, координировать работу будет Sojitz, управлять терминалом – совместный менеджмент JATCO и АО «Хабаровский аэропорт». Строительство терминала внутренних авиалиний запланировано до 2019 года.

На хабаровский аэропорт также предполагалось распространить режим «свободного порта».

Режим «открытого неба» аэропорта позволяет иностранным авиакомпаниям выполнять международные полеты без ограничений по количеству назначенных авиаперевозчиков и рейсов, причем независимо от наличия межправсоглашения об авиасообщении между странами. Сейчас в РФ такой режим действует во Владивостоке, Сочи и Калининграде.

### ИНТЕРФАКС; 2017.12.26; ПИК ЗАГРУЗКИ В АЭРОПОРТАХ МОСКВЫ ПРИДЕТСЯ НА ПЯТНИЦУ И СУББОТУ – ЭКСПЕРТ

Пик загруженности в аэропортах Москвы придется на 29 и 30 декабря 2017 года, сообщил порталу «Интерфакс-Туризм» во вторник PR-директор сервиса поиска авиабилетов Aviasales Янис Дзенис.

«На пятницу и субботу приходится 40% всех проданных новогодних билетов, то есть на каждый из дней ровно по 20%. В связи с большим потоком пассажиров эксперты советуют зарегистрироваться на рейс онлайн, приехать в аэропорт не раньше, чем за три часа до рейса, а также следовать инструкциям персонала, чтобы не создавать пробки», – сообщил он.

Пик предновогодней загрузки в петербургском Пулково и в Казани, по оценкам Aviasales, придется на 30 декабря, в Толмачево (Новосибирск) и Кольцово (Екатеринбург) – на 29 и 30 декабря, в Пашковском (Краснодар) – на 29 декабря.

Среди самых популярных у жителей Москвы внутренних направлений оказались Сочи (минимальная цена на новогодние каникулы составляет 7483 рублей за билет туда-обратно), Минеральные Воды (8360 рублей), Симферополь (4823 рублей), Краснодар (5800 рублей) и Ростов-на-Дону (6958 рублей).

В зарубежный рейтинг попали Кишинев (12202 рублей), Ереван (14488 рублей), Прага (12014 рублей), Тбилиси (16650 рублей) и Бангкок (41144 рублей).

Эксперты также отметили снижение среднего чека на международных рейсах за 2017 год на 3%, до 16127 рублей, и на внутренних – на 6%, до 8949 рублей.

### ИНТЕРФАКС; 2017.12.26; «ПОБЕДА» В ФЕВРАЛЕ ЗАПУСТИТ ПРЯМЫЕ РЕЙСЫ ИЗ ПЕТЕРБУРГА В ПИЗУ

Авиакомпания «Победа» (входит в группу «Аэрофлот» (MOEX: AFLT)) с 18 февраля 2018 года открывает прямые рейсы из аэропорта «Пулково» (Санкт-Петербург) в Пизу, сообщили «Интерфаксу» в пресс-службе компании.

Полеты по новому направлению будут выполняться два раза в неделю.

В настоящее время открыта продажа билетов.

Пиза – второе планируемое зарубежное направление «Победы» из аэропорта «Пулково» после Кельна. По этому маршруту самолеты авиакомпании начнут летать два раза в неделю с 17 февраля 2018 года.

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

На ту же тему:

<http://tass.ru/ekonomika/4845284>

### ИНТЕРФАКС – ДАЛЬНИЙ ВОСТОК; 2017.12.27; ВОЗОБНОВИЛОСЬ ПРЕРВАННОЕ ЦИКЛОНОМ АВИАСООБЩЕНИЕ С КАМЧАТКОЙ

Самолет из Хабаровска, вылет которого был отложен со вторника, приземлился в аэропорту Петропавловска-Камчатского в среду утром, сообщили агентству «Интерфакс – Дальний Восток» в диспетчерской аэропорта.

«Рейс СУ5684 из Хабаровска благополучно приземлился на Камчатке, московский рейс – на подлете. В течение среды на полуостров должны прилететь и другие самолеты, прибытие которых во вторник было отложено», – сказал авиадиспетчер.

Он отметил, что прибытие всех авиарейсов за среду ожидается по расписанию.

Во вторник из Хабаровска на Камчатку не прилетели прямой рейс из этого города и лайнер из московского Шереметьево, севший в Хабаровске как на запасном аэропорту, прямой рейс из Владивостока, а также из Новосибирска и столичного Внуково, пережидавшие камчатскую непогоду в Магадане.

Циклон ударил по Камчатке мокрым снегом и ураганным ветром в ночь на вторник. На крайнем юге полуострова отмечался ураганный ветер – до 49 м/с. В Петропавловске-Камчатском скорость ветра достигала штормовых значений – 25 м/с. Прошли сильные снегопады. По данным камчатского Гидрометеоцентра, за сутки в Петропавловске-Камчатском выпало 82 мм осадков, что составляет 60% месячной нормы.

Обширный циклон продолжает влиять своей северной периферией на все районы Камчатки за исключением крайнего севера полуострова. Наиболее сильно он портит погоду на востоке Камчатки. В четверг тут вновь ожидаются снегопады. Ожидается, что погода улучшится только после 30 декабря.

### ИНТЕРФАКС СЕВЕРО-ЗАПАД; 2017.12.26; ОШИБКА ПИЛОТИРОВАНИЯ И ТЕХНИЧЕСКИЕ НЕИСПРАВНОСТИ МОГЛИ ПРИВЕСТИ К КРУШЕНИЮ САМОЛЕТА В НАО – СК

Следствие рассматривает несколько версий крушения самолета Ан-2 в Ненецком автономном округе (НАО), в том числе ошибку пилотирования и технические неисправности воздушного судна, сообщает пресс-служба СК РФ во вторник.

«В ходе расследования уголовного дела по факту крушения самолета Ан-2 в НАО проведен значительный объем следственных действий. Следствием рассматриваются в качестве версий ошибка пилотирования, возможные технические неисправности, а также иные версии», – говорится в сообщении.

В настоящее время следователи изъяли предметы, документы, аудио– и видеозаписи, имеющие значение для установления причины крушения воздушного судна.

«Допрошены свидетели и очевидцы произошедшей катастрофы, также установлено, что данный тип воздушного судна не оборудован средствами объективного контроля («черными ящиками»)», – отмечает пресс-служба.

По уголовному делу, возбужденному по ч.3 ст.263 УК РФ (нарушение правил безопасности движения и эксплуатации воздушного транспорта, повлекшее по неосторожности смерть более чем двух лиц), назначен ряд судебно-медицинских экспертиз. После предоставления МАК окончательного отчета планируется проведение ряда сложных авиационно-технических и иных экспертиз.

Как сообщалось, 19 декабря самолет Ан-2, выполнявшее рейс по маршруту Нарьян-Мар – Харута, на борту которого находилось 11 пассажиров и 2 члена экипажа, при взлете со взлетно-посадочной полосы аэропорта Нарьян-Мара потерпело крушение, в результате три человека погибли, в том числе ребенок 2013 года рождения, и 10 человек пострадали. Позднее семь из них были доставлены санавиацией на лечение в Архангельск, двое – в Москву в НИИ им. Склифосовского. Последний пострадавший, остававшийся в больнице Нарьян-Мара, был переведен в Архангельск в понедельник, его состояние остается тяжелым.

### ИНТЕРФАКС; 2017.12.26; АЭРОПОРТ ИРКУТСКА ЖДЕТ ПО ИТОГАМ 2017Г РОСТА ПАССАЖИРОПОТОКА НА 18%, ДО РЕКОРДНЫХ 2 МЛН ЧЕЛОВЕК

Пассажиропоток АО «Международный аэропорт Иркутск» по итогам 2017 года составит около 2 млн человек, что является рекордным показателем для предприятия за всю историю его работы, сообщает пресс-служба аэропорта.

Как уточняется, двухмиллионного пассажира аэропорт встретит утром 28 декабря.

«С учетом оставшихся в этом месяце дней (после 28 декабря – ИФ) мы ожидаем, что наш пассажиропоток по году составит 2,01 млн человек», – пояснили «Интерфаксу» в пресс-службе предприятия.

Ранее сообщалось, что в 2016 году иркутский аэропорт обслужил 1,7 млн пассажиров (на 0,9% больше, чем в 2015 году). Таким образом, в текущем году пассажиропоток вырастет на 18% по отношению к 2016 году.

Иркутский аэропорт находится в пределах города, имеет два терминала (расположены рядом) и взлетно-посадочную полосу протяженностью 3,5 тыс. м.

В 2015 году международный аэропорт Иркутска был передан из федеральной собственности в областную с целью привлечения инвестиций на условиях государственно-частного партнерства.

На ту же тему:

<http://tass.ru/ekonomika/4844344>

### ИНТЕРФАКС; 2017.12.26; ПАССАЖИРОПОТОК «ВНУКОВО» В 2017Г ВЫРАСТЕТ ПОЧТИ НА 30%, ДО 18 МЛН ЧЕЛОВЕК

Пассажиропоток московского аэропорта «Внуково» по итогам 2017 года превысит 18 млн человек, сообщили «Интерфаксу» в пресс-службе аэропорта.

В 2016 году «Внуково» обслужило 13,95 млн пассажиров, таким образом, перевозки через аэропорт в этом году вырастут почти на 30%.

В начале года «Внуково» прогнозировало показатель на уровне 15,5 млн человек по консервативному сценарию и при условии открытия авиасообщения с Египтом – на уровне 17 млн.

Позднее прогноз был улучшен до «более 17 млн пассажиров». Гендиректор АО «Международный аэропорт «Внуково» Василий Александров объяснял в сентябре: «Рынок стабилизировался, открылись ранее закрытые направления, во-первых, Турция. Продолжалась стабильная туристическая ситуация внутри страны». Также, по его словам, в этом году во «Внуково» начали обслуживаться 11 новых авиакомпаний, развили маршрутные сети базовые перевозчики – «Россия», «Победа» (входят в группу «Аэрофлот» (MOEX: AFLT)), «ЮТэйр» (MOEX: UTAR) и Turkish Airlines.

«Внуково» – третий по объему пассажиропотока аэропорт в РФ. Собственниками являются Росимущество и частные инвесторы, среди которых предприниматель Виталий Ванцев и его партнеры.