**28 ДЕКАБРЯ 2017**

**Вернуться в оглавление**

|  |
| --- |
| **Публикации** |

***Деятельность Министра транспорта***

### ТРАНСПОРТ РОССИИ; 2017.12.27; БЫТЬ ОПТИМИСТАМИ, ВЕРИТЬ В СОБСТВЕННЫЕ СИЛЫ

**Министр транспорта РФ** Максим **Соколов** об итогах года.

– Максим Юрьевич, окончательные итоги уходящего года будут подведены чуть позже. Но об основных результатах работы транспортного комплекса в 2017 году говорить, наверное, уже можно…

– 2017 год, как и любой другой, стал непростым для транспортного комплекса. Но в целом отрасль справилась с поставленными задачами, можно говорить о позитивных тенденциях ее развития. Так, воздушным транспортом перевезены свыше 100 млн пассажиров. Показатель является рекордным для истории как российской, так и советской гражданской авиации. Рост воздушных перевозок составляет около 20%.

Успешно отработала железнодорожная отрасль. Перевозки пассажиров показывают уверенный рост, по итогам года количество перевезенных граждан в пригородном и дальнем сообщении значительно превысило 1 млрд человек.

Можно отметить ряд важных проектов по развитию транспортной инфраструктуры. С нуля построен новый аэропорт «Платов» в Ростове–на–Дону. Он полностью обеспечит потребности болельщиков на предстоящем ЧМ–2018. В январе открылся совершенно новый аэропорт Рощино в Тюмени, полностью завершена реконструкция аэродрома Волгограда, инфраструктуры в аэропортах Калининграда, Нижнего Новгорода, Самары, Екатеринбурга и Саранска. За счет частных инвестиций построены новые аэровокзальные комплексы в аэропортах Анапы, Перми, Красноярска.

Активно велось дорожное строительство по всей стране, вводились новые и реконструированные участки федеральных трасс, приводились в нормативное состояние региональные автодороги. С использованием средств системы «Платон» введены Затонский мост в Уфе, новый Борский мост в Нижнем Новгороде, Ворошиловский мост в Ростове–на–Дону и Свердловский мост в Пензе. В рамках проекта «Безопасные и качественные дороги» до 52% выросла доля улично–дорожной сети городских агломераций в нормативном состоянии. Более чем на 46% удалось сократить количество мест концентрации ДТП.

Сильным инструментом в условиях дефицита бюджета для нас – транспортников – является механизм ГЧП. В ноябре стартовал ГЧП–проект по строительству автомобильного обхода Хабаровска. Продолжают реализовываться и другие ГЧП–проекты: скоростная автодорога М–11 Москва – Санкт–Петербург и ЦКАД в Московской области, которые являются составными частями коридора «Европа – Западный Китай». Во многих регионах готовятся новые масштабные проекты с привлечением частных инвестиций. Значимым проектом является строительство восточного выезда из Уфы, который поддержан на высоком государственном уровне. Это строительство мостового перехода в Пермском крае, комплексное развитие аэропорта Хабаровска, аэровокзального комплекса в Петропавловске–Камчатском, международного морского терминала для приема круизных судов в Калининграде и ряд других проектов.

– В начале декабря вступил в силу новый регламент выдачи **Росавиаци**ей разрешений на чартерные программы для авиакомпаний. Теперь перевозчиков могут отстранить от полетов, если они будут задерживать 10% чартеров в месяц. Позволит ли это исключить ситуации, аналогичные той, что сложилась с «ВИМ–Авиа»? Не подорожают ли билеты?

– **Минтрансом** подготовлен и реализуется План мероприятий по повышению контроля за деятельностью авиакомпаний, повышению ответственности авиаперевозчиков и туроператоров перед пассажирами. Этим планом предусмотрено введение процедуры ограничения действия сертификата эксплуатанта в случае ухудшения основных финансово–экономических показателей деятельности авиакомпаний, а также расширение оснований для приостановления действия или аннулирования сертификата.

Также мы внесли изменения в ФАП. В случае неудовлетворительного финансово–экономического состояния по итогам одного квартала, наличия просрочек по зарплате за 2 месяца, а также если более 20% рейсов в месяц были задержаны более чем на 2 часа или отменены (кроме задержек по метеоусловиям), предусмотрено ограничение сертификата эксплуатанта. Если неудовлетворительное финансовое состояние продолжается в течение двух кварталов подряд, действие сертификата эксплуатанта приостанавливается.

Это позволит осуществлять оперативное наблюдение за деятельностью перевозчиков и повысить эффективность контроля за их финансово–экономическим состоянием в целях раннего выявления рисков и недопущения ситуации, сложившейся с ООО «Авиакомпания «ВИМ–Авиа».

Введение указанных норм не влияет на стоимость билетов.

– В Госдуме находится законопроект, согласно которому пассажир после 3 часов ожидания вылета вправе будет сдать билет и купить новый у другой авиакомпании. Какова позиция **Минтранса** по вопросу урегулирования таких ситуаций?

– В рамках повышения ответственности перевозчиков перед пассажирами были инициированы несколько законопроектов, в том числе и этот. Кроме того, депутатами был внесен законопроект, предусматривающий выплату пассажиру 10–кратной стоимости перевозки в случае невозможности перелета на конкретном рейсе в связи с так называемым овербукингом.

Мы положительно оцениваем любые инициативы по улучшению прав пассажиров, но необходимо сохранять баланс интересов всех сторон – как пассажиров, так и перевозчиков.

– Вы говорили об успешной реализации проектов по развитию аэропортовой инфраструктуры в ряде городов РФ. А насколько успешно идет выполнение госпрограмм по развитию сети аэропортов на Дальнем Востоке?

– Развитие аэропортовой инфраструктуры ДФО предусмотрено двумя ФЦП. Всего были запланированы реконструкция и строительство 56 аэродромов с финансированием на 118 млрд руб. В результате секвестирования бюджета за 3 последних года финансирование по программам было урезано более чем на 66 млрд. В результате количество возводимых в полном объеме объектов снижено до 20. По 27 аэродромам разработана проектная документация.

Отмечу, что Минфином было озвучено правило, состоящее в том, чтобы не начинать проекты в период бюджетного планирования, а реализовывать только те, которые находятся в стадии строительства.

В настоящее время в полном объеме завершена реконструкция инфраструктуры в Николаевске–на–Амуре, Южно–Сахалинске, Петропавловске–Камчатском. Продолжаются работы в аэропортах Зея, Экимчан, Бомнак, Улан–Удэ, Оссора, Чокурдах, Тикси, Саккырыр, Среднеколымск, Якутск, Хабаровск. В этом году объем бюджетных средств на эти цели составил чуть более 6 млрд руб., а в 2018–2020 годах планируется направить еще 14 млрд.

По 23 аэропортам получены положительные заключения Главгосэкспертизы.

Реализуется программа субсидирования федеральных казенных предприятий. На базе 59 аэропортов и 15 посадочных площадок созданы 4 таких предприятия. С 2014 по 2016 год на их функционирование направлено почти 8 млрд руб., а с 2017 по 2020 год предусмотрено еще порядка 10 млрд.

– Все ли аэропорты готовы принимать команды и болельщиков, которые приедут в Россию на ЧМ–2018?

– В настоящее время ведется активная модернизация аэропортовой инфраструктуры, в том числе в рамках подготовки к предстоящему чемпионату.

Для транспортного обеспечения ЧМ предусмотрено использование 13 аэропортов в 11 городах–участниках. И в целом работы идут по графику. Уже полностью завершена подготовка аэродромной инфраструктуры в аэропортах Сочи, Казани, Внуково и Пулково. Открылся новый терминал аэропорта Гумрак в Волгограде. Введена 1–я очередь нового терминала международного аэропорта Калининграда.

Как я уже говорил, введен в эксплуатацию аэропорт «Платов». Там стартовали регулярные пассажирские перевозки. Новый аэропорт в полной мере обеспечит потребности болельщиков в период чемпионата.

В аэропортах Домодедово, Шереметьево, Нижний Новгород, Храброво, Саранск, Самара, Екатеринбург завершается реконструкция объектов, необходимых для обеспечения проведения Чемпионата мира по футболу, и к маю 2018 года данные аэропорты будут готовы принимать команды и болельщиков, прибывающих на матчи в соответствующие города.

В целом отмечу уверенные темпы развития нашей аэропортовой и аэродромной инфраструктуры, которая к началу Чемпионата мира по футболу в полной мере обеспечит комфорт и безопасность для всех участников соревнований.

– Можно ли то же самое сказать о дорожной инфраструктуре? Какие объекты были построены специально для проведения чемпионата? Сколько в них вложено средств?

– В рамках подготовки к ЧМ–2018 на софинансирование из федерального бюджета дорожной инфраструктуры предусмотрено более 32 млрд руб.

Из 12 мероприятий по строительству и реконструкции дорог к чемпионату реализованы пять. Два из них – в Саранске: построена новая автомобильная развязка в городе, реконструирована автомобильная дорога к аэропорту. Реконструирована автодорога от Калининграда до границы с Польшей. В Ростове–на–Дону построены два объекта: автодорога, которая связала новый аэропорт «Платов» и магистраль «Дон», и магистральная улица, обеспечивающая подъезд к стадиону.

В Санкт–Петербурге перед Кубком конфедераций открыли движение на путепроводной развязке на пересечении Пулковского шоссе с Дунайским проспектом, которая обеспечивает подъезд к аэропорту Пулково.

Таким образом, всего в ходе подготовки дорожной инраструктуры к соревнованиям введены в эксплуатацию 25 км дорог. На завершающих этапах реализации находятся объекты в Самарской, Волгоградской и Нижегородской областях.

В целом завершение строительства объектов в установленные сроки к чемпионату не вызывает сомнений. Все задействованные организации понимают степень ответственности.

– По данным на начало декабря, за время работы системы «Платон» уже собрано более 38 млрд руб. Планируются ли какие–то корректировки в работе системы? Снизилось ли количество неплательщиков?

– Результаты работы «Платона» спустя два года после запуска системы говорят сами за себя. На ремонт дорог и строительство мостов собрано порядка 40 млрд руб. Число транспортных средств, зарегистрированных в системе, уверенно приближается к отметке в 1 млн. За 2017 год прирост составил более 150 тыс. большегрузов. Большинство российских перевозчиков получили бесплатные бортовые устройства. Положительно зарекомендовала себя система внесения платы через маршрутные карты, но ее используют в основном иностранные грузоперевозчики.

Напомню, что система создана на основе ГЧП. На сегодняшний день в ней зарегистрированы перевозчики из более чем 70 стран – всего свыше 155 тыс. большегрузов нерезидентов. Благодаря системе «Платон» дополнительные средства на российские дороги поступают за счет транзитного транспорта.

15% собранной платы приходится на иностранных перевозчиков. С учетом перспективного развития транспортных коридоров поступления в дорожный фонд будут только возрастать, это позволит более высокими темпами развивать дорожную сеть России.

Отмечу, что за первые два года работы системы учтены и полностью реализованы все предложения грузоперевозчиков. Введена постоплата, сохранен льготный тариф, модернизированы сервисы системы для дополнительного удобства пользователей и максимально упрощено получение информации для предоставления ФНС при использовании права на налоговый вычет.

Продолжается плановая работа по усилению контроля за нарушителями, что также отвечает требованиям законопослушных перевозчиков. Система контроля полностью развернута на всех федеральных трассах, работают около 500 рамных конструкций и 100 спецавтомобилей.

Передача полномочий по выявлению нарушителей от МВД РФ **Ространснадзор**у позволит сконцентрировать контроль за соблюдением законодательства в ведении одной структуры и обеспечить равные конкурентные условия для предпринимателей в сфере грузоперевозок.

1 января 2018 года в Твери начинает работу полностью готовый и протестированный Центр контроля системы взимания платы (ФЦАФАП), который обеспечит постоянный надзор за соблюдением правил взимания платы и равные условия для грузоперевозчиков на всей территории РФ.

Таким образом, «Платон» позволил сделать масштабный шаг к формированию прозрачного рынка грузоперевозок, к его цифровизации. Получены фактические данные о количестве перевозчиков и структуре владельцев большегрузов, среди которых более 60% – это физические лица. На основании этих данных проводятся оперативно–разыскные мероприятия, выявляются таможенные нарушения. Происходит обмен информацией с МВД, ФНС, ФСПП. На стадии подписания соглашение об автоматическом обмене информацией с ФТС.

С помощью фактических данных определяются самые загруженные участки федеральных трасс. Например, на сегодняшний день более 100 тыс. большегрузов проезжают ежедневно по трассе М–7. Эта информация должна стать основой для дорожников при составлении программ по ремонту и расширению автотрасс.

– В центре внимания общественности по–прежнему остается строительство Крымского моста…

– Выполнение работ по основным мостовым конструктивам моста – опорам и пролетам автодорожной части – составляет почти 100%. Полностью готовы все 288 опор, в том числе 85 опор в морской акватории. Собрано более 100 тыс. тонн металлоконструкций пролетных строений под автодорогу – это около 95% от проекта.

Ведется формирование дорожного полотна.

С момента подписания госконтракта в феврале 2015 года строительство профинансировано более чем на 170 млрд руб. (более 75% от суммы контракта). На данный момент заказчиком строительства приняты выполненные работы на сумму более 111 млрд руб. – это 50%.

Что касается следующего года, продолжится работа над дорожным полотном. Это обустройство водоотводов, локальные очистные сооружения, инженерные сети, установка барьерного ограждения, мачт освещения, шумозащитных экранов по береговой части моста, автоматизированной системы управления дорожным движением, нанесение разметки и т. д.

Несмотря на то, что основные конструктивы автодорожного моста готовы, у строителей еще много задач по обустройству автодороги. Движение транспорта будет открыто только после того, как строители обеспечат необходимые условия для безопасного движения по мосту.

– Один из важнейших для России проектов – создание ВСМ. Как он реализуется?

– Строительство ВСМ позволит повысить престиж страны и поставит Россию в один ряд со странами с развитой высокотехнологичной транспортной инфраструктурой, такими как Германия, Китай, Великобритания, Франция и Италия. В зоне тяготения планируемых скоростных и высокоскоростных линий проживают более 100 млн человек. Реализация проекта будет способствовать повышению связности территорий России и мобильности населения, созданию новых рабочих мест, усилению экономической и культурной связи городов.

Уже завершается проектирование ВСМ Москва – Казань, которая должна стать частью проекта «Евразия». В частности, принято решение о проработке реализации пилотного участка магистрали Москва – Владимир, параллельно прорабатывается проект высокоскоростного участка Екатеринбург – Челябинск.

Магистраль Москва – Казань пройдет по территории семи субъектов: Москвы и Московской области, Владимирской и Нижегородской областей, Чувашской Республики, Республики Марий Эл и Республики Татарстан, – и свяжет столицы регионов в единую трассу длиной 770 км с остановками на 16 станциях.

При этом высокоскоростные магистрали (со скоростью движения более 200 км/час) будут строиться вновь – по новой трассе, с новым планом и профилем, позволяющим реализовать скорость движения до 350–360 км/час.

Безусловно, проекты ВСМ очень капиталоемкие и амбициозные и требуют глубокой проработки. В **Минтрансе** России, РЖД с привлечением экспертов прорабатываются все практические вопросы, касающиеся реализации проектов ВСМ.

– А как обстоят дела с развитием речных перевозок?

– В 2016 году в рамках Госсовета приняты важные системные решения по развитию внутреннего водного транспорта. С учетом этого в 2017 году на содержание ВВП и судоходных гидротехнических сооружений дополнительно выделено 4,5 млрд руб. За счет этого повышены категории содержания путей на участках протяженностью более 1 тыс. км, увеличены сроки навигации на 1,5 тыс. км внутренних водных путей.

Это позволило не только остановить падение грузооборота, но и привлечь новую грузовую базу. Уже в этом году с наземных видов транспорта переключено более 5 млн тонн грузов (нефтепродукты, минерально–строительные грузы, зерновые и другие). Так, например, на реке Белая переключение составило почти 900 тыс. тонн.

Естественно, это работа не одного года. Нужно восстановить водные пути, стабильно поддерживать их габариты. Необходимо и дальше финансировать содержание внутренних водных путей в соответствии с нормативом. К сожалению, на 2018 год проектом федерального бюджета необходимых ассигнований на это не предусмотрено.

Развитие перевозок внутренним водным транспортом сдерживает и наличие инфраструктурных ограничений. На Единой глубоководной системе существуют «узкие места», где глубины значительно меньше, чем на остальных участках. По итогам Госсовета стартовали два важнейших для водного транспорта проекта. В 2016 году приступили к проектированию Багаевского гидроузла, а 2018–м начнется его строительство. Полным ходом идет проектирование и Нижегородского гидроузла.

Для отрасли критически важно построить эти объекты. Именно они позволят на всем протяжении Единой глубоководной системы обеспечить достижение единой четырехметровой глубины и рост провозной способности речного флота более чем в два раза.

Ликвидация инфраструктурных ограничений на внутренних водных путях создаст понятные, прозрачные условия для грузо– и судовладельцев. Условия, когда можно планировать свою деятельность, заключать долгосрочные контракты на перевозку. Результатом этого мы видим рост перевозок по реке, переключение грузопотоков на водный транспорт, снятие нагрузки с автомобильных дорог.

– Наступающий год, безусловно, выдвинет новые вызовы транспортной отрасли. Есть ли уверенность, что транспортный комплекс сохранит тенденцию роста?

– Надо быть оптимистами, верить в собственные силы, не пасовать перед трудностями. А потенциал у отрасли большой!

<http://transportrussia.ru/item/4057-byt-optimistami-verit-v-sobstvennye-sily.html>

### ИНТЕРФАКС; 2017.12.27; МИНТРАНС РФ НАЗВАЛ НОВЫЕ УСЛОВИЯ ОГРАНИЧЕНИЯ СЕРТИФИКАТА АВИАКОМПАНИЙ

Глава **Минтранса** РФ Максим **Соколов** назвал новые условия, при которых сертификат эксплуатанта авиакомпании может быть ограничен.

«Мы внесли изменения в ФАП (Федеральные авиационные правила – ИФ). В случае неудовлетворительного финансово-экономического состояния по итогам одного квартала, наличия просрочек по зарплате за 2 месяца, а также если более 20% рейсов в месяц были задержаны более чем на 2 часа или отменены (кроме задержек по метеоусловиям), предусмотрено ограничение сертификата эксплуатанта. Если неудовлетворительное финансовое состояние продолжается в течение двух кварталов подряд, действие сертификата эксплуатанта приостанавливается», – заявил он в интервью официальному изданию министерства.

По мнению М.**Соколов**а, это позволит «осуществлять оперативное наблюдение за деятельностью перевозчиков и повысить эффективность контроля за их финансово-экономическим состоянием в целях раннего выявления рисков и недопущения ситуации, сложившейся с ООО «Авиакомпания «ВИМ-Авиа». Введение новых норм не влияет на стоимость билетов, добавил он.

Ранее в декабре вступил в силу регламент **Росавиаци**и «О выдаче разрешений на выполнение чартерных программ». Теперь, чтобы получить допуск к выполнению чартерных рейсов, авиакомпании не могут задерживать более 10% полетов в месяц.

«ВИМ-Авиа», замыкавшая первую десятку крупнейших авиакомпаний РФ, в конце сентября заявила о прекращении всех чартерных программ. Причиной стали нехватка оборотных средств и долги перед контрагентами (ранее оценивались более чем в 10 млрд руб.). Этому предшествовала серия задержек рейсов из российских и зарубежных аэропортов, затронувшая тысячи пассажиров. В настоящее время сертификат эксплуатанта «ВИМ-Авиа» ограничен, самолеты возвращены лизингодателям, большая часть работников уволились.

На ту же тему:

[https://www.kommersant.ru/doc/3511767?query=**минтранс**](https://www.kommersant.ru/doc/3511767?query=минтранс)

<https://www.pnp.ru/economics/v-mintranse-rasskazali-o-novykh-usloviyakh-ogranicheniya-sertifikata-aviakompaniy.html>

### ИНТЕРФАКС; 2017.12.27; ГРУЗООБОРОТ МОРСКИХ ПОРТОВ РФ ВЫРОС НА 9%, ДО 780 МЛН ТОНН – АСОП

Грузооборот морских портов РФ, по предварительным данным, в 2017 году составил 780 млн тонн, увеличившись по сравнению с 2016 годом на 9%, сообщается на сайте Ассоциации морских торговых портов (АСОП).

Как уточнили «Интерфаксу» в ассоциации, это предварительная экспертная оценка, точные цифры по итогам года будут известны к середине января.

Ранее **министр транспорта** Максим **Соколов** заявлял, что грузооборот морских портов по итогам 2017 года приблизится к планке 800 млн тонн. В начале года **Минтранс** прогнозировал рост грузооборота на 6-7%. Основные позиции, по которым ожидался рост, это контейнерные, нефтеналивные грузы, уголь и зерно.

По данным **Росморречфлот**а, грузооборот морских портов РФ в 2016 году увеличился на 6,7%, до 722 млн тонн.

### ТАСС; 2017.12.27; «АЭРОФЛОТ» ЗАЯВИЛ, ЧТО НЕ ПОВЫШАЛ ТАРИФЫ НА ДНИ ПРОВЕДЕНИЯ ЧМ-2018

Авиакомпания «Аэрофлот» не повышала тарифы на дни проведения ЧМ-2018 по футболу, сообщили ТАСС в пресс-службе авиакомпании.

Ранее издание РБК опубликовало исследование, согласно которому цены на авиабилеты в города проведения ЧМ-2018 в среднем выросли на 230%.

«В «Аэрофлоте» действует динамическая система ценообразования. Основной принцип: чем раньше клиент приобретает билет, тем выше возможность купить его по минимальным тарифам, и наоборот, чем позже он приобретается, тем выше шанс, что останутся билеты только по максимальным тарифам. Очевидно, что билеты на дни проведения ЧМ-2018 пользуются высоким спросом, и клиенты в первую очередь выкупают билеты по минимальным тарифам», – сообщили ТАСС в пресс-службе «Аэрофлота».

В исследовании РБК, в котором были проанализированы цены на самые дешевые из доступных на декабрь 2017 года билетов по всем маршрутам между городами, принимающими матчи чемпионата мира по футболу, отмечалось, в частности, что перелеты в места проведения матчей ЧМ-2018 на даты, близкие к футбольным матчам, стали дороже в 2-5 раз. Если билеты из Москвы в Екатеринбург обычно стоят 7,5 тыс. руб., то во время матчей – 20-40 тыс. руб.

В начале декабря **министр транспорта РФ** Максим **Соколов** сообщал, что **Минтранс** постарается принять меры для сдерживания роста стоимости авиабилетов во время проведения Чемпионата мира по футболу в России летом 2018 года.

Россия впервые принимает чемпионат мира. Матчи ЧМ-2018 пройдут в Москве, Санкт-Петербурге, Калининграде, Самаре, Екатеринбурге, Волгограде, Ростове-на-Дону, Казани, Нижнем Новгороде, Сочи и Саранске. Начало турнира в России 14 июня, финал – 15 июля.

<http://tass.ru/ekonomika/4846674>

### РБК; 2017.12.27; «СПЕЦТРАНССТРОЙ» ПОЛУЧИЛ ОЧЕРЕДНОЙ КОНТРАКТ ПО Ж\Д ОБХОДУ КРАСНОДАРА

Дочка РЖД АО «РЖДстрой» провела закупку у единственного поставщика. ООО «Спецтрансстрой» получило очередной подряд на комплекс строительно-монтажных работ в рамках строительства участка железной дороги в обход Краснодара общей стоимостью 7,9 миллиарда рублей. Об этом сообщает агентство «Прайм».

Работы будут вестись на перегоне Козырьки-Гречаная и на станции Кирпили до конца 2018 года.

Как РБК Юг сообщал ранее, в февраля 2017 года эта же компания заключила контракт с АО «РЖДстрой» на реконструкцию одного участка железнодорожного обхода Краснодарского узла на сумму 3,2 млрд рублей. Следующий тендер стоимостью почти 1,2 млрд руб. был выигран 11 апреля 2017 года.

В июле 2017 года стало известно, что «Спецтрансстрой» получил очередной подряд на комплекс строительно-монтажных работ на том же участке. Контракт оценивался в более чем 4,8 млрд рублей.

Московское ООО «Спецтрансстрой» образовано в 2010г. По данным СПАРК, компания ранее тесно сотрудничала с АО «РЖД» и дочерними организациями. В частности, в 2017г. было заключено с «РЖДстрой» контрактов почти на 7 млрд рублей. В 2016г. с этой «дочкой» «РЖД» подписано договоров на общую сумму в 16,7 млрд рублей.

«РЖДстрой» был создан в 2006 году на базе 19 строительно-монтажных трестов. Компания занимается строительством объектов ж/д инфраструктуры. 100% акций принадлежит РЖД.

Напомним, ранее в РЖД предложили увеличить инвестиционную программу на 13,1 млрд руб., 3,7 млрд руб. из которых планируется использовать для строительства ж/д обход Краснодарского узла. В апреле 2017 года правительство РФ в очередной раз увеличило уставной капитал ОАО «РЖД» на 29,78 млрд рублей. Тогда на реконструкцию участка им. М.Горького – Котельниково ​– Тихорецкая – Крымская с обходом Краснодарского железнодорожного узла дополнительно выделили 8,8 млрд рублей.

Первоначально предполагалось, что общий объем инвестиций в строительство ж/д обхода Краснодарского железнодорожного узла из федерального бюджета должен составить 88,2 млрд руб. Завершить строительство планировали в 2018 году.

В августе 2015 года **министр транспорта РФ** Максим **Соколов** заявил, что дефицит финансирования этого проекта составляет 35 млрд руб. После этого президент России Владимир Путин поручил найти недостающие средства.

Проект краснодарского обхода предусматривает реконструкцию участка Максим Горький – Тихорецкая – Крымская и строительство участка железной дороги протяженностью 65 км с обходом Краснодара. Реализация проекта позволит перенаправлять поезда северного направления в сторону Тамани, минуя Краснодар. По дороге будут двигаться только грузовые составы. При этом указанный проект необходим из-за планируемого увеличения мощностей портов Азово-Черноморского побережья. Завершить реализацию проекта планируется в 2018 году.

<https://kuban.rbc.ru/krasnodar/freenews/5a433cf69a79470c52a0b640>

***Новости отрасли***

### ТАСС; 2017.12.27; СТРАХОВЩИКИ НАЗВАЛИ САМЫЕ АВАРИЙНЫЕ ВИДЫ ТРАНСПОРТА В РФ

Самыми аварийными видами транспорта в РФ за 2013-2017 годы по количеству погибших и раненых на 1 млн перевезенных пассажиров стали вертолеты и междугородние автобусы, следует из статистики Национального союза страховщиков ответственности по аварийности в рамках обязательного страхования ответственности перевозчиков. На вертолетных перевозках на 1 млн пассажиров приходится 9,4 потерпевших, на междугородних и международных автобусах – 2,84.

Всего, по статистике НССО, в 2013-2017 годах в РФ произошло 10 тыс. 742 происшествия на пассажирском транспорте, 586 человек погибло, 14 тыс. 48 было ранено. Из них большая часть приходится на аварии с автобусами: 8 тыс. 207 события, из них 76% застраховано, 475 погибших (81% застраховано), 11 тыс. 288 раненых (80% застраховано).

Самыми аварийными автобусами стали междугородние и международные, следует из статистики НССО: в 2013-2017 годах на 1 млн пассажиров пришлось 2,84 потерпевших – погибших и раненых. В городских автобусных перевозках на 1 млн пассажиров приходится 0,17 потерпевших, в пригородных и маршрутках – 0,37, а в среднем по автобусам этот показатель составляет 0,24, причем на 1 погибшего приходится 26 раненых.

Самое высокий процент потерпевших – на вертолетах: по даннным НССО, в воздушном транспорте на 1 млн перевезенных пассажиров приходится 9,4 потерпевших, причем число погибших и раненых равно. В статистике НССО по воздушному транспорту преобладают в основном внутренние перевозки вертолетами и незначительное количество самолетами, пояснила ТАСС вице-президент НССО Светлана Гусар.

Также надо учитывать, что доля пассажиров, перевезенных вертолетами, во всех пассажирских перевозках крайне мала, указывает она: в 2016 году, по данным НССО, вертолетами и самолетами было перевезено 3,6 млн пассажиров, застрахованных по закону об обязательном страховании перевозчиков. Для сравнения – автобусами в РФ было совершено 9,4 млрд застрахованных поездок, поездами – 1,025 млрд, троллейбусами – 1,6 млрд, трамваями – 1,4 млрд, водным транспортом – 18,1 млн.

Подавляющее количество перевозок самолетами в статистике не отражены, так как большинство авиакомпании РФ имеют договор страхования в соответствии с требованиями международного законодательства, пояснила Гусар.

«Если у перевозчика, осуществляющего морское или авиасообщение, есть договор страхования в соответствии с требованиями международного законодательства и с покрытием не меньше, чем требует российский закон о страховании ответственности перевозчиков (2 млн руб. на каждого пассажира – прим. ТАСС), то договор страхования по российскому закону (67-ФЗ) такой перевозчик может не заключать. Под эту международную оговорку подпадают все крупнейшие авиакомпании РФ», – сказала она.

Самые неаварийные виды транспорта

Самое низкое число потерпевших – на трамваях: 0,04 на 1 млн перевезенных пассажиров (причем на 1 погибшего приходится 103 раненых), следует из материалов НССО.

Следом по аварийности идут троллейбусы: 0,09 потерпевших на 1 млн пассажиров (38 пострадавших на 1 погибшего), далее железнодорожный транспорт 0,17 потерпевших на 1 млн пассажиров, из них 43 раненых на 1 погибшего, затем автобусы (0,24, 26 раненых на одного погибшего). И, наконец, водный транспорт – 2,3 потерпевших на 1 млн пассажиров, 10 раненых на 1 погибшего. «В статистике по водному транспорту значимую роль сыграло одно происшествие – крушение теплохода «Полесье» на Иртыше под Омском в 2013 году», – отметила Гусар (тогда погибли 6 человек, еще 44 получили травмы).

Выплаты по страховке перевозчиков

Выплата родственникам одного погибшего пассажира в 2013-2017 годах составила 2 млн руб., говорится в материалах НССО (это минимальный лимит по страхованию перевозчика). Средняя выплата пострадавшим составила 201,2 тыс. руб., за вред имуществу пассажира – 10,7 тыс. руб. Компенсация расходов на погребение в среднем составила 28,5 тыс. руб.

Закон об обязательном страховании ответственности перевозчика действует с 2013 года, он был принят после крушения теплохода «Булгария» в 2011 году. По этому закону выплата за гибель пассажира на транспорте составляет 2 млн руб., выплата пострадавшему рассчитывается в зависимости от тяжести травм.

<http://tass.ru/ekonomika/4848064>

*Автомобильный и городской транспорт, дорожное хозяйство*

### РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; ВЛАДИМИР БАРШЕВ; 2017.12.27; РИСК БЕЗ БЛАГОРОДСТВА

ГАИ и страховщики выявили самый опасный транспорт

Самым опасным транспортом, который перевозит пассажиров, оказался вертолет. Именно с ним произошло наибольшее количество катастроф за этот год. Об этом говорит статистика Национального союза страховщиков ответственности. На втором месте находится водный транспорт. А третье место занимают автопассажирские перевозки. То есть автобусы.

Буквально накануне Госавтоинспекция России проанализировала состояние дел в области пассажирских перевозок.

– В ходе проверок автобусов в пунктах их отправления и прибытия, а также на промежуточных остановках с начала года выявлено более 248 тысяч фактов эксплуатации автобусов с техническими неисправностями, из которых 6,7 тысячи фактов управления автобусом с неисправной рулевой и тормозной системой, – сообщила официальный представитель МВД России Ирина Волк.

Обнаружено 8,9 тысячи автобусов, в конструкцию которых внесены изменения без соответствующего разрешения. Прекращена регистрация 1,7 тысячи таких автобусов.

Сотрудниками Госавтоинспекции возбуждено 2 тысячи дел об административных правонарушениях по фактам управления автобусами в состоянии алкогольного опьянения. По 850 фактам судами приняты решения о лишении водителя права управления транспортными средствами, возбуждены 3,7 тысячи административных дел – за нарушения режима труда и отдыха водителей.

Напомним, что все транспортные средства должны быть оснащены тахографами. Штраф за их отсутствие для водителей составляет от 1 до 3 тысяч рублей, а для должностных лиц – от 5 до 10 тысяч рублей.

За выпуск на линию автобусов, не прошедших технический осмотр, имеющих технические неисправности, а также за отсутствие предрейсового контроля технического состояния автобусов и медицинского осмотра водителей оштрафованы 116 хозяйствующих субъектов на общую сумму 3,6 миллиона рублей, 7 тысяч должностных лиц перевозчиков на общую сумму 20,7 миллиона рублей.

По фактам осуществления предпринимательской деятельности без государственной регистрации или без специального разрешения (лицензии) возбуждено 1,7 тысячи дел об административных правонарушениях.

По данным Всероссийского союза страховщиков, наиболее трагичны случаи перевозок пассажиров на междугородних и международных маршрутах.

Количество потерпевших на 1 миллион пассажиров составляет 2,84. Второе место занимают маршрутки – 0,37 потерпевших на миллион перевезенных пассажиров. Городские перевозки – более безопасны. Всего 0,17 потерпевших на миллион пассажиров.

Средняя выплата составила 2 миллиона рублей по случаю смерти, 28 тысяч на погребение, 201 тысячу рублей по ущербу здоровью и 10,5 тысячи за причиненный вред имуществу.

27 декабря Дмитрий Медведев подписал поправки в Правила дорожного движения. Теперь при организованной перевозке детей автобусы должны оснащаться желтой мигалкой. В момент перевозки эта мигалка должна быть включена.

Также перенесен срок вступления в силу постановления правительства, которое допускало к детским организованным перевозкам автобусы не старше десяти лет. Правительство дало отсрочку такому транспорту на полгода.

Требования к водителю автобуса, который совершает перевозку детей, тоже снизились. Теперь ему необходимо иметь стаж один год.

Напомним, что изначально речь шла о трехлетнем стаже управления автобусом.

Как рассказала корреспонденту «Российской газеты» заместитель председателя общественного совета **минтранса** Наталья Агре, у нас в правилах дорожного движения есть такое понятие, как начинающий водитель. Это водитель со стажем до двух лет. Ему необходимо при передвижении устанавливать на заднее стекло знак «Начинающий водитель». Перевозить пассажиров в кузове запрещено водителям со стажем меньше трех лет. На мотоцикле – со стажем меньше двух лет. А водителям автобусов со стажем один год можно возить детей?

<https://rg.ru/2017/12/27/avtobus-zanial-trete-mesto-v-spiske-samyh-opasnyh-vidov-transporta.html>

### РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; ЕЛЕНА КУХТЕНКОВА; 2017.12.27; СВЕЖАЯ ГОЛОВА

Матвей Шпаро, путешественник

Я думаю, инициатива оснащать школьные автобусы проблесковыми маячками – необходимое условие безопасности на дорогах, ведь такой сигнал наиболее эффективно привлекает внимание других водителей.

«РГ» пишет, что новый законопроект о дополнительных требованиях к перевозке детей автобусами вступит в силу с 1 июля 2018 года. Идея с мигалкой у автобусов, которые перевозят маленьких пассажиров, равносильна обязательному правилу пристегиваться ремнями. Более того, это копеечный вопрос, и его нужно было вводить еще лет 20 назад.

Однако, на мой взгляд, в законопроекте о том, как нужно перевозить детские группы, еще много разных недоработанных моментов. В частности, вопрос возраста автобусов. Я считаю, что эта, на мой взгляд, не очень значительная тема вызывает слишком много внимания. Думаю, возраст автобуса не является критическим сигналом для безопасности, здесь скорее важную роль играет техническое состояние автобуса. К слову, совсем недавно МВД дало статистику: сколько аварий детских автобусов произошло по причине того, что они были старыми. За три года, судя по этой статистике, ни одного случая не было. Большинство аварий происходило в первую очередь по причине нарушения правил другими участниками движения или самим водителем автобуса. Кстати, недавно по всей стране прошел флешмоб старых автобусов, и ответственные службы смотрели и удивлялись, что старый автобус от нового отличить невозможно.

А вот такие технические неисправности, как стертые тормозные колодки, изношенность шлангов и других запчастей, должны обязательно быть устранены, ведь это стандартное техническое обслуживание, за которым водитель или фирма должны следить.

Существенный недочет закона о перевозке групп детей автобусами, как мне кажется, еще и в другом: что делать, если зимой автобус в пути сломался? Порой дети в этом автобусе должны ждать от пяти до семи часов, пока приедет запасной, который будет соответствовать всем требованиям. И за это время они просто могут замерзнуть.

Дело в том, что процесс получения разрешения на замену автобуса очень сложный. Мне даже рассказывали о случае, когда было проще пригнать автобус из Белоруссии на замену, так как российский сломался где-то неподалеку от границы. И организовать приезд нашего автобуса было очень сложно из-за волокиты: нужно подать заявку чуть ли не за день, проверить водителя, причину технической неисправности. Над этим, безусловно, надо еще много работать.

Конечно же, разумный и современный подход к законотворчеству говорит: нужно привлекать к разработке подобных документов тех специалистов, которые непосредственно возят детей на автобусах и у которых есть какой-то практический опыт, а не просто чиновников.

<https://rg.ru/2017/12/27/matvej-shparo-v-zakone-ob-avtoperevozkah-detskih-grupp-eshche-mnogo-nedorabotok.html>

### RNS; 2017.12.27; «АВТОДОР» ДО 2020 ГОДА УСТАНОВИТ НА ФЕДЕРАЛЬНЫХ ТРАССАХ 71 СТАНЦИЮ ДЛЯ ЗАРЯДКИ ЭЛЕКТРОМОБИЛЕЙ

Государственная компания «Автодор» планирует до 2020 года установить 71 электрозарядную станцию на федеральных трассах, сообщила компания.

В рамках программы развития зарядной инфраструктуры для транспортных средств с электродвигателями в 2018 году будет установлено 11 станций зарядки на трассах М4 «Дон», 6 – на М11 «Москва – Санкт-Петербург» и 5 – на М1 «Беларусь».

«Создание зарядной инфраструктуры создаст предпосылки для развития отечественного рынка экологически чистого транспорта, позволит владельцам электрокаров свободно передвигаться на них не только в городской черте, но также и на междугородних и международных автомагистралях», – говорится в сообщении «Автодора».

В настоящее время в России 170 зарядных станций для электромобилей, две из которых расположены на 46 км и на 1119 км трассы М4 «Дон».

Благодаря сокращающейся стоимости владения и развитию зарядной инфраструктуры, по оценкам экспертов, доля электромобилей в общем объеме выпуска к 2020 году может составить не менее 17 %, три четверти из которых будут гибридными, отмечает «Автодор».

[https://rns.online/transport/avtodor-do-2020-goda-ustanovit-na-federalnih-trassah-71-stantsiyu-dlya-zaryadki-elektromobilei–-2017-12-27/](https://rns.online/transport/avtodor-do-2020-goda-ustanovit-na-federalnih-trassah-71-stantsiyu-dlya-zaryadki-elektromobilei---2017-12-27/)

### ТАСС; 2017.12.27; РЕМОНТ ДВУХ УЧАСТКОВ ТРАССЫ «СКАНДИНАВИЯ» ПРОДЛЯТ ДО 2019 ГОДА ИЗ-ЗА ОТМЕНЫ КОНКУРСА

Управление федеральных автомобильных дорог «Северо-Запад» **Росавтодор**а (Упрдор «Северо-Запад») продлит сроки капитального ремонта двух участков трассы А-181 «Скандинавия» на год – до 2019 года – из-за отмены Федеральной антимонопольной службой (ФАС) аукциона на капремонт. Об этом сообщили ТАСС в пресс-службе управления.

ФАС 22 декабря аннулировала в связи с нарушениями в конкурсной документации аукцион на сумму 2,4 млрд рублей на капремонт двух участков дороги на промежутке «Выборг – Светогорск» трассы А-181 «Скандинавия» (связывает северо-западные регионы РФ со странами Европы). По информации ФАС, заказчик незаконно не допустил одного из участников к конкурсу, объединил в данных аукциона два не связанных между собой участка дороги, а также не разместил в полном объеме проектно-сметную документацию.

«Первоначально полное завершение работ на обоих участках предусматривалось в 2018 году. В связи с принятием решения об аннулировании закупки завершение работ переносится на конец 2019 года. Учитывая это, ФКУ «Упрдор «Северо-Запад» не станет оспаривать позицию антимонопольного ведомства, так как это может привести к еще большему сдвигу сроков. Новые процедуры определения подрядчика или подрядчиков для выполнения работ на участках автодороги А-181 «Скандинавия» будут проводиться ориентировочно в первом квартале 2018 года», – говорится в сообщении.

В управлении **Росавтодор**а говорят, что участки трассы, объединенные в один лот, связаны технологически и функционально, поэтому было необходимо провести работы на участках в рамках единого процесса. Предложение одного из участников – АО «Производственное объединение «Возрождение» – было отклонено из-за того, что компания некорректно заполнила один из документов для конкурса, добавили в пресс– службе.

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

<http://tass.ru/ekonomika/4847136>

*Железнодорожный транспорт*

### ИНТЕРФАКС; 2017.12.27; ИТОГИ 2017: ЖЕЛЕЗНАЯ ДОРОГА, КОМАНДА ФАС

В российской железнодорожной отрасли в отсутствие громких корпоративных новостей на первый план в 2017 году вышли регуляторы. При этом один из них – Федеральная антимонопольная служба (ФАС) РФ безоговорочно доминировала в информационном поле. Едва ли был сюжет, к которому представители ФАС публично не выразили бы своего отношения. А иногда ведомство вовсе не ограничивалось комментариями, принимая различные блокирующие решения. Более того, без сомнения можно говорить, что появился центр власти, который «держит в тонусе» не только группу «Российские железные дороги», как это было раньше, но и весь ж/д рынок в целом, не делая исключений практически ни для кого из его участников.

Регулируй это

Нынешняя команда «транспортников» в ФАС работает сравнительно недавно. Курирующий эту сферу Александр Редько осенью 2015 года перешел в ведомство с поста замглавы секретариата первого вице-премьера Игоря Шувалова. Произошло это всего лишь спустя месяц после смены руководства РЖД, когда нынешний их генеральный директор Олег Белозеров сменил Владимира Якунина. До секретариата первого зампреда правительства чиновник работал в экспертном управлении президента под руководством нынешнего вице-премьера Аркадия **Дворкович**а. Последний на протяжении последних лет курирует транспорт, возглавляя соответствующую правительственную комиссию; незадолго до ухода Якунина стал председателем совета директоров «Российских железных дорог».

В антимонопольной службе Редько был назначен заместителем главы ведомства. При этом ему отошла «транспортная» часть полномочий Анатолия Голомолзина, также курировавшего сферы топливно-энергетического комплекса, электроэнергетики и связи. Тандем назначенцу составил советник руководителя ФАС Павел Шпилевой, в начале 2010-х гг. работавший директором департамента государственного регулирования тарифов, инфраструктурных реформ и энергоэффективности министерства экономического развития – активного оппонента «Российских железных дорог», в период, когда ими руководил Владимир Якунин. Новички появились и в профильных департаментах антимонопольного ведомства.

Боевой дух новой «транспортной» команды обновленное руководство монополии ощутило уже в рамках тарифной кампании в 2016 г. Регулятор занял жесткую позицию в отношении индексации тарифов, в первую очередь – грузовых, ориентируясь на давно обещанный бизнесу рост ставок не выше уровня «инфляция минус». При 4%-ном таргете инфляции на 2018-2020 гг. это означало бы повышение не более чем на 3,9%. В ходе жарких дискуссий, растянувшихся аж до декабря (при Якунине тарифная кампания обычно была короче), РЖД все-таки удалось убедить грузоотправителей согласиться на 2%-ную надбавку к «базовой» индексации для дополнительного финансирования капитального ремонта пути.

При этом было поставлено условие, что по окончании года эти 2% будут вычтены из базы индексации тарифов в 2018 г. Кроме того, верхняя граница «ценового коридора», в рамках которого «Российские железные дороги» могут варьировать ставки (перевозчик использовал ее для введения экспортных надбавок) была опущена с «+13,4%» до «+10%», а нижняя по большей части грузов – с «минус 25%» до «минус 50%». Монополия, правда, для компенсации потерь от изменения структуры погрузки в сторону низкодоходных грузов при уходе высокодоходных получила право на ряд «точечных» изменений ставок в сторону повышения. В то же время, компании было предписано сокращать расходы.

В 2017 г. тарифная кампания началась еще более активно. В первую очередь антимонопольная служба перехватила у РЖД инициативу декларировать условия индексации ставок в будущем году. Со времен Якунина тарифные «предложения» озвучивались представителями перевозчика примерно в середине лета – с расчетами исходя из затратного принципа. В ходе дискуссий к концу года астрономические цифры заявки приводились в более-менее разумные пределы (лишь в 2015 г. было принято волевое решение о заморозке ставок, которая, однако, была потом частично компенсирована монополии).

Однако в 2017 г. позиция ФАС была обозначена первой, причем еще в марте. Ключевой момент был прежним – индексация не выше «инфляции минус». Верхнюю границу «тарифного коридора» ведомство предложило снизить до «+5%» в 2018 г. и обнулить – в 2019 г. При этом регулятор был согласен внести дополнительные «капремонтные» 2% в базу расчета тарифов, фактически сделав их долгосрочными, – но с условием, что они будут направлены на содержание и обновление локомотивного парка. Впрочем, на ход событий такая активность повлияла мало, разве что добавила рассуждений о характере надбавки. Олег Белозеров, например, летом предложил направить средства от нее на модернизацию Байкало-Амурской и Транссибирской магистралей.

При этом начала дискутироваться тема инвестиционных надбавок, вводимых на определенных участках для их развития. «Закон позволяет, если вы строите ЛЭП до какого-то месторождения, вводить инвесттариф, который будет касаться только платежей потребителей в ареале этой ветки. Мы предложили: давайте сделаем такой тариф (в ж/д отрасли – ИФ). Потому что у (РЖД – ИФ) нет денег, а государству это надо сделать сейчас. Тогда потребители всего этого ареала должны заплатить «4% плюс инвесттариф», – говорил в этой связи глава ФАС Игорь Артемьев.

Большая тарифная кампания

В целом же, однако, тарифная кампания развивалась так, как и в предыдущие годы. Рекомендации антимонопольной службы «Российские железные дороги» проигнорировали, в октябре направив регулятору тарифную заявку с совершенно другими посылами. Позиция РЖД вновь базировалась на затратном принципе, в частности, на тезисах об увеличивающемся влиянии нормативно-правовой нагрузки на расходы, а также на необходимости учесть ряд договоренностей, зафиксированных в конце 2017 года. После этого, как отмечала монополия, можно говорить и о переходе к индексации «инфляция минус» в долгосрочном периоде, на чем настаивала ФАС.

В заявке компания предлагала в 2018 г. увеличить грузовые тарифы на 4% на все грузы, за исключением нефтяных, а также для выхода на параметры роста «инфляция минус» – поднять базу расчета ставок за счет комплекса мер. С учетом ранее принятых решений это увеличивало бы финансовую нагрузку на отправителей в среднем в пределах 6% (при вычете 2%-ной целевой надбавки на капремонты).

Детально предлагаемый комплекс мер «Российские железные дороги» расписали в проекте финансового плана, представленного в правительство. Потери от нормативных решений перевозчик оценил в 21,9 млрд руб., что соответствует индексации тарифа на 1,6%. Сумма складывалась из нескольких составляющих: на 0,3 процентного пункта (с 1% до 1,3%) увеличится налог на недвижимое имущество (7,8 млрд руб.), на 21,4% (до 8,258 тыс. руб. за тонну) поднимутся акцизы на закупаемое дизельное топливо (4 млрд руб.). Кроме того, повысятся требования к транспортной безопасности (8,1 млрд руб., включая 3,4 млрд руб., закладываемые в capex), а также вырастет стоимость электроэнергии за счет инвестиционной надбавки к цене на мощность для вводимых энергоблоков (2 млрд руб.).

Также монополия предлагала дополнительно повысить тарифы для компенсации недополученной тарифной выручки из-за снижения доходной ставки – в связи с теми самыми ранее достигнутыми договоренностями. Кроме того, компания напоминала о намеченном перераспределении в долгосрочном периоде средств от оптимизации расходов. «Таким образом, предполагается частично компенсировать отставание доходной ставки за 2016-2017 гг. либо соразмерно учесть экономию за счет дополнительной индексации 1,4%», – отмечали РЖД.

Еще 1% в обосновании дополнительных 4% был представлен как «целевая надбавка на улучшение инфраструктуры для возрастающего объема перевозок». При этом компания писала про него в разделе о «влиянии ценового давления» со стороны металлургов и поставщиков дизельного топлива. «Фактический уровень роста цен на потребляемые ресурсы превысил параметры прогноза, что не позволило компании направить средства на развитие инфраструктуры. По итогам 2017 г. дополнительное ценовое давление прогнозируется в размере около 10 млрд руб.», – отмечали РЖД.

В итоге на заседании правительства в середине ноября «Российские железные дороги» вышли с предложением об индексации тарифов на 2018 г. на 3,9% с сохранением целевой надбавки в 2% на капитальный ремонт пути, а также запросили еще одну надбавку в размере 1,9% для «обновления и снятия инфраструктурных ограничений», которую Белозеров обозначил как инвестиционную. С первыми двумя идеями кабинет министров согласился, тема же дополнительной надбавки была вынесена за скобки официального решения до отдельного совещания у премьера Дмитрия Медведева.

Казалось бы, дело за малым – как и в предыдущие годы, найти консенсус, договорившись о размере этой надбавки. Однако с первых же дней дискуссии стало понятно, что со своих позиций РЖД и ФАС отступать не намерены ни на шаг. Порой создавалось впечатление, что стороны существуют в параллельных реальностях, и основы для переговоров просто нет.

Несмотря на протокольные решения правительства, чиновники ФАС подчеркивали, что сохраняют прежнюю позицию в отношении индексации грузовых железнодорожных тарифов в 2018 г.: их стоит повысить только на 4% – как записано в действовавших приказах регулятора от 9 и 23 декабря 2016 г. При этом в конце ноября, когда вопрос в очередной раз рассматривался на совещании у Аркадия **Дворкович**а, газета «Коммерсантъ» сообщила, что будет прорабатываться вопрос об индексации на 4% с дополнительной надбавкой в 1,78% (однако официальных заявлений о таких решениях сделано не было).

«Российские железные дороги» же к этой встрече лишь незначительно скорректировали свою позицию, попросив 1,9% надбавки не на капремонт путей, а на инвестиции в локомотивный комплекс, заметив, что без нее вынуждены будут сократить сверстанный capex с 579,4 млрд до 489,3 млрд руб. Интрига сохранялась до самого совещания у Медведева. Прошло оно в узком кругу с участием Белозерова, Артемьева и **Дворкович**а. Другие регуляторы и до этого не особо активно выражали свою позицию, лишь поддерживая профильные стороны: Минэкономразвития – ФАС, **Минтранс** – РЖД.

Надбавку по итогам обсуждения решено было утвердить в размере 1,5% – на «компенсацию в определенных пределах принятых налоговых решений». С учетом «базового» роста на 3,9% и сохранения 2%-ной надбавки с 2017 г. это означало фактический рост ставок на 5,45%. При этом правительство не дало четких директив к срокам обнуления верхней границы «тарифного коридора». Согласно протоколу, в 2018 г. ее решено опустить с «+10%» до «+8%» «со снижением до 1 в последующие годы». С такой идеей «Российские железные дороги» выступили еще на заседании правительства в ноябре и с ней быстро согласились и регуляторы, и Совет потребителей РЖД, функционирующий при правительственной комиссии по транспорту, которой руководит **Дворкович**, и объединяющий клиентов монополии, в том числе операторов и грузоотправителей.

Без «мути» и «порожняка»

Между тем, многих смутило и озаботило другое заявление премьера. Выступая с заключительным словом на совещании 5 декабря, Дмитрий Медведев произнес фразу, вызвавшую вопросы у участников рынка перевозок. «Чтобы побудить к нормальному развитию планирование перевозок, чтобы простимулировать использование электронной площадки, мы договорились, что за порожний пробег вагонов, других транспортных средств, которые используют грузоотправители, если используется электронная площадка и все это происходит по тем правилам, которые действуют, никакой повышенной платы взиматься не будет. 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», – также сказал председатель правительства.

Как трактовать эту фразу, не понимал никто – операторы и грузоотправители интересовались даже у журналистов, полагая, что они обладают знаниями для расшифровки этого месседжа. Журналисты интересовались у чиновников в профильных ведомствах, те четких объяснений тоже не давали. Более-менее осмысленный сюжет начал вырисовываться только на следующий день. Источники «Интерфакса» трактовали заявления премьера как введение надбавок за порожний пробег вагонов, заказанных вне электронной торговой площадки. Причем все собеседники агентства утверждали, что с этой инициативой выступила Федеральная антимонопольная служба.

Представитель ведомства тогда не стал отрицать: «ФАС считает, что в целях развития системы заказа в электронной форме перевозка, заказанная через ЭТП, должна быть дешевле аналогичной, заказанной офлайн. Площадка по перевозкам грузов должна обеспечивать возможность заказа перевозки онлайн без необходимости личных контактов с персоналом перевозчика, операторов и иных участников перевозочного процесса. Предложения по заказу вагонов не должны вести к повышению нагрузки на конечных грузоотправителей», – сказал он «Интерфаксу».

Против сразу же выступил Совет потребителей «Российских железных дорог», действующий при правительственной комиссии по транспорту, которую возглавляет **Дворкович** (в состав этого совещательного органа, в том числе, входят операторы и грузоотправители). «Мы поддержали те предложения, которые были сделаны со стороны РЖД и регуляторов. Но у нас есть свои требования, которые, как мы бы хотели, были учтены во время реализации долгосрочной тарифной программы до 2025 г. Все категории грузов и порожний пробег должны индексироваться одинаково, чтобы не было разнонаправленных тенденций в тарифной политике», – заявил председатель совета Илья Южанов на итоговом в 2017 г. заседании правления монополии.

«Необходимо исключить введение любых искусственных стимулов. Примером является, скажем, попытка повышения тарифа на порожний пробег вагонов, которые арендованы или получены не через ЭТП. Такие предложения есть, в том числе, и на уровне правительства. Потребители считают, что силовыми методами ввести какие-то новшества типа биржевой торговли перевозкой, наверное, неэффективно. По крайней мере, нигде в мире этого не существует», – подчеркнул он.

В итоге в протоколе совещания было записано поручение Дмитрия Медведева **Минтрансу**, Минэкономразвития и антимонопольной службе принять меры по стимулированию работы электронных торговых площадок, включая возможность устанавливать повышенный тариф на порожний пробег грузовых вагонов вне этих ЭТП. Ведомства должны будут до 15 апреля согласовать свои инициативы с «Российскими железными дорогами», Советом потребителей РЖД и Союзом операторов железнодорожного транспорта.

Упражнения на выносливость

И, казалось бы, тарифный вопрос закрыт, все могут выдохнуть, спокойно уйти на новогодние каникулы. И уже потом, с новыми силами снова в бой... Однако в середине декабря стало известно, что ФАС предлагает заменить продляемую на 2018 год 2%-ную надбавку на капремонт на эквивалентную ей 7,7%-ную надбавку за порожний пробег грузовых вагонов – «в связи с продолжением роста цен на предоставление вагонов и участившимися случаями невывоза грузов».

При этом, как подчеркивал А.Редько, проект решения также предполагает жесткие правила применения тарифов – прежде всего, снижение вагонной составляющей для социально-значимых грузов, поставляемых на внутренний рынок». Предлагаемые ФАС меры призваны «стимулировать сокращение порожнего пробега вагонов, обеспечивать вывоз всех грузов, предъявленных к перевозке», при этом они «не противоречат прогнозу социально-экономического развития РФ», отметил чиновник.

В тот же день на regulation.gov.ru был опубликован проект приказа ведомства. При этом из него следовало, что РЖД смогут использовать надбавку лишь с 1 апреля и лишь при выполнении того самого «комплекса мер по сдерживанию роста стоимости перевозки». В частности, монополия не позднее 1 февраля 2018 г. должна отказаться от практики предоставления полувагонов в рамках агентских договоров, заключенных с ее дочкой – АО «Федеральная грузовая компания» (ФГК), и других контрактов на предоставление грузоотправителям полувагонов ФГК (за исключением подвижного состава, заказанного через ЭТП).

Кроме того, перевозчик должен развивать собственную электронную площадку «Грузовые перевозки», экономически стимулируя операторов к ее использованию. Также РЖД надлежит разработать методику по расчету баланса парка полувагонов на ж/д сети и предупреждать их дефицит, а также утвердить правила работы «резервного парка» и подготовить методику экономически и технологически обоснованной его цены. При этом монополия должна разместить на своей ЭТП по этим экономически обоснованным ценам, предложения о предоставлении не менее 50% имеющихся у холдинга полувагонов.

Немного отвлекаясь от тарифной истории, заметим, что поручение «проработать возможность, сроки и параметры создания и функционирования «резервного парка» содержится и в протоколе совещания у Медведева. Цель – «сдержать рост стоимости транспортных услуг», совершенствуя механизмы рынка по предоставлению грузовых вагонов. И идея этого «резервного парка» тоже принадлежит ФАС, которая в конце года пыталась что-то сделать с наметившимся дефицитом универсального подвижного состава после решения о запрете с 2016 г. продления срока службы старых вагонов и на фоне роста перевозок массовых грузов. Не пожаловался на этот дефицит только ленивый.

«Российские железные дороги» вначале пытались соблюдать этику протокола, оценивая его величину в 10-20 тыс. полувагонов. Директор «Российских железных дорог» по коммерческой деятельности Алексей Шило в конце октября заявил, что компания готова к формированию этого «резерва», если антимонопольная служба примет решение об этом. «Если регулятор пришел к выводу, что нам под возрастающий объем нужно поменять какие-то подходы к управлению парком – мы как государственная компания готовы это рассмотреть. Какое решение регулятор примет, такое мы и будем выполнять», – сказал он, хотя и отметил, например, что РЖД не понимает, как будет компенсироваться потери от простоя этого подвижного состава вне сезона.

Однако к концу года риторика монополии стала прагматичнее. Тот же Алексей Шило заявил, что в компании считают «самым приемлемым вариантом» – не меняя экономическую модель, наращивать парк под управлением ФГК. «Я могу точно сказать, что мы хотим, чтобы резервный парк не привел к дисбалансу на рынке. Потому что в том виде, в котором его сейчас предлагали, прямолинейно, получается, что мы в дерегулированный сегмент вводим абсолютно нерыночный элемент. Как нам кажется, так – в лоб – решать эту задачу нельзя», – отметил он.

Цена компромисса

Впрочем, почти все обозначенные ФАС условия для введения надбавок, вызвавшие шквал эмоций на транспортном рынке, очень быстро исчезли из протокольных проектов. Перед финальным обсуждением таких требований было всего четыре. Все они касались группы «Российские железные дороги», хотя напрямую об этом не говорилось. В частности, ставки предоставления полувагонов, устанавливаемых компаниями ж/д холдинга, должны были быть приведены в соответствие с их «экономически и технологически обоснованным уровнем на основании согласованной с ФАС методики – в отношении грузов, перевозимых на внутренний рынок». Исполнять их было бы нужно в приоритетном порядке – до предоставления полувагонов под транспортировку на экспорт.

Кроме того, в качестве условия ставилось 100%-ное обеспечение вывоза всех грузов, предъявленных грузоотправителями к перевозке в этом виде подвижного состава, в отношении «внутренних» грузов – не менее, чем в 2016 г. Причем не менее 50% парка группы РЖД должно было выставляться на торги на ее ЭТП «Грузовые перевозки»– «по экономически обоснованным ценам, определенным в соответствии с методикой».

При этом и само тарифное предложение ФАС претерпело изменение: ведомство выступило с инициативой заменить 1,5%-ную «налоговую» надбавку на 7,3%-ную – на порожний пробег. Вопрос обсуждался практически до самого заседания правления антимонопольной службы. Активную позицию занял Совет потребителей РЖД. И в итоге на голосование был вынесен проект с рекомендованной правительством формулой «(+2%) + 3,9% + 1,5%». Правда, «налоговая» надбавка была трансформирована в «+1,44%», что давало не 5,45% общей индексации, а 5,4%.

В то же время, в ходе «второго тура» тарифной кампании ФАС все же смогла «впихнуть» два из озвучивавшийся условий – о приведении «внутренних» полувагонных ставок компаниями ж/д холдинга, в соответствие с «экономически и технологически обоснованным уровнем» и о приоритетном исполнении внутрироссийских заявок на перевозки. Правда, в то же время, зафиксировано, что применяться надбавки начнут именно с 1 января – при условии ежеквартальных отчетов монополии с 1 апреля о ходе выполнения условий ведомства. В предыдущей версии была более жесткая формулировка – о введении надбавок только после исполнения всех условий и отчета об их выполнении. При этом в «финальном» варианте решения зафиксировано положение о том, что надбавки сохранятся «на последующий долгосрочный период регулирования».

Заметим, что, выдвигая предложения о замене общих надбавок на «эквиваленты» для «порожняка», антимонопольная служба не стала ставить обязательное условие о заказе подвижного состава через электронную торговую площадку. «Цель в том, чтобы стимулировать сокращение порожнего пробега, чтобы вагоны искали грузы, а не просто так ходили», – подчеркивал Павел Шпилевой. Несмотря на это, два объединения владельцев подвижного состава – СОЖТ и Ассоциация перевозчиков и операторов подвижного состава железнодорожного транспорта – все же решили сделать «упреждающий удар», написав премьеру Медведеву, что недовольны инициативами регуляторов по введению надбавок на порожний пробег вагонов, заказанные вне ЭТП.

Вагонные споры

Еще одной «сквозной» историей 2017 г. во взаимоотношениях антимонопольной службы с железнодорожным рынком стало вовлечение операторов в проблему дефицита полувагонов. Еще в начале года ФАС затеяла процесс в отношении владельцев подвижного состава. Были запрошены гигабайты информации о ставках и предоставлении парка под перевозки. Само ведомство заявило, что проводит проверки по факту возможного антиконкурентного соглашения операторов, а центр фирменного транспортного обслуживания РЖД «подозревается в координации» этого сговора.

При этом еще в ноябре 2016 г. ФАС возбудила дело против РЖД и ФГК, обвиняя их в необоснованном завышении ставок на предоставление вагонов для перевозки минерально-сырьевых грузов. При этом претензии постоянно расширялись. «ФАС ведет дело против ФГК и РЖД по поддержанию монопольно высокой цены на грузоперевозки. Проблема не столько в цене, сколько в невывозе грузов: это и зерно, и соль, и щебень, и уголь – по всей России, не только в Санкт-Петербурге», – говорил замглавы ведомства Редько, отмечая, что «Федеральной грузовой компании» грозит оборотный штраф.

ФГК, реагируя на эти заявления, также выдерживала протокольный тон. Компания рассчитывает на объективное решение ФАС по делу о ставках. «По запросу антимонопольной службы компания предоставила весь необходимый материал для расследования – всего около 500 тыс. листов. За это время мы разработали и утвердили внутреннюю антимонопольную политику, занимаемся внедрением антимонопольного комплаенса. «Федеральная грузовая» заключила соглашение с учебным центром ФАС»,– говорил генеральный директор оператора Алексей Тайчер.

Однако при этом, говоря о ставках на полувагоны и сформировавшейся ситуации с грузовыми перевозками, глава ФГК отмечал, что уже в апреле 2017 г. компания уведомила регулятора, что «с 1 мая цены не повышает и до сих пор выполняет добровольно взятые на себя обязательства в этом вопросе. При этом, по словам Алексея Тайчера, в III квартале традиционно возник технологический дефицит полувагонов, связанный с пиком пассажирских перевозок, летними путевыми работами, завозом угля, и грузоотправителям не хватило вагонов.

«Ставки предоставления полувагонов других операторов выше наших на 15-40%, поэтому грузоотправители, в первую очередь, обращаются с заявками к нам. В федеральные органы власти поступило множество писем с просьбой о предоставлении именно наших вагонов, однако при текущей доле полувагонов ФГК на российском рынке менее 20% возможности компании ограничены», – заявил генеральный директор ФГК.

Строгий взгляд на бизнес

Несмотря на первоочередную активность в регуляторной сфере, не остались, впрочем, в стороне от внимания антимонопольной службы и немногочисленные крупнейшие сделки в железнодорожной отрасли. Весной, например, ФАС придрался к сделке по продаже Brunswick Rail (BR). Осенью 2016 г. стало известно, что владельцы BR готовы реализовать до 100% ее акций. В феврале лизинговая компания сообщила, что более чем 50% ее акционеров согласны продать свои доли Amalgam Rail Investment (ARI, Британские Виргинские острова).

Однако антимонопольная служба отказала ARI в покупке акций Brunswick Rail, отметив, что конечным выгодоприобретателем сделки является Илья Беляев, глава инвестиционной компании «Супремум Капитал», который также входит в совет директоров железнодорожного оператора «СГ-транс» (СГТ), а, следовательно, сделка может создать условия для ограничения конкуренции на рынке по предоставлению вагонов. Беляев, действительно, входил в совет директоров СГТ до конца 2016 г., в действовавшем на тот момент составе его уже не было. В связи с этим Amalgam Rail Investment опротестовала решение ФАС и буквально через несколько дней получила разрешение регулятора на покупку актива.

Сделка была совершена весной. Совет директоров BR при этом возглавил его бывший генеральный директор Владимир Лелеков. Деньги нового акционера позволили компании расплатиться с держателями облигаций на общую сумму $600 млн. В ноябре Brunswick Rail выкупил бумаги по цене 88,75% от номинала ($887,5 за $1000). «Частично на погашение дал деньги акционер Amalgam Rail, остальное все профинансировал ВТБ», – говорил в этой связи «Интерфаксу» В.Лелеков. Сумму обязательств перед банком он раскрывать не стал, отметив лишь, что они – 5-летние.

Сказала ФАС свое слово и в другой сделке – по продаже контрольного пакета акций ПАО «Трансконтейнер» , принадлежащих РЖД. Точнее, как таковая сделка еще только готовится, хотя, конечно, прогресс очевиден: после почти десятилетних обсуждений в 2017 г. правительство, наконец, поддержало идею о приватизации этой доли. Тем более, что круг претендентов ширится. Среди них назывались группа «Сумма» Зиявудина Магомедова (уже владеет через FESCO 25,07% оператора), UCL Holding Владимира Лисина вместе с Mediterranean Shipping Company, Global Ports и группа «Дело» Сергея Шишкарева (с недавних пор это, можно сказать, единое целое – «Дело» недавно объявило о покупке 30,75% акций портового холдинга у его создателей из «Н-Транса»), Российский фонд прямых инвестиций с партнерами, французская CMA CGM с ООО «Логопер». При этом в декабре второй крупный миноритарий оператора – НПФ «Благосостояние» – продал свои 24,5% структуре Романа Абрамовича и Александра Абрамова. Насколько велик и долгосрочен интерес Абрамовича к транспортному сектору, можно только догадываться, однако можно утверждать с уверенностью, что на роль статистов новые инвесторы «Трансконтейнера» никак не подходят.

В октябре первый вице-премьер Игорь Шувалов поручил профильным ведомствам представить предложения по условиям сделки. Позднее «Коммерсантъ» со ссылкой на доклад чиновника сообщал, что правительство предлагает продать долю на открытых торгах квалифицированному инвестору (синдикату, консорциуму, с возможным миноритарным участием финансового инвестора), обладающему соответствующими компетенциями и заинтересованному в развитии контейнерных, в том числе мультимодальных, перевозок между ЕС и Азией.

Вместе с инвестиционным консультантом – «ВТБ Капиталом» – монополия начнет работу с потенциальными инвесторами с 15 января, планируется, что сделка будет завершена в апреле 2018 г. В декабре «Российские железные дороги» заказали PricewaterhouseCoopers актуализацию оценки оператора в преддверии продажи контроля.

В процессе обсуждения сделки позиция ФАС заметно отличалась от ее видения другими регуляторами. Глава антимонопольной службы Игорь Артемьев продолжал радикальную риторику, обозначенную еще в 2016 г. «Частная монополия хуже государственной. Поэтому, если речь пойдет о том, чтобы «Трансконтейнер» отдавать под контроль частному сектору, то мы потребуем, чтобы (оператор – ИФ) был разделен на две или три компании и продан по частям, и были разделены контейнерные площадки», – заявлял, например, чиновник в августе.

Интересно, что позднее на близкую позицию встало и **министерство транспорта**. Ведомство предложило продать «сухие» терминалы «Трансконтейнера» перед реализацией его контрольного пакета. «Рост перевозок (компании – ИФ) складывается преимущественно за счет присутствия на рынке как оператора и в меньшей степени как владельца терминалов, а другие операторы предпочитают не пользоваться терминалами «Трансконтейнера» из-за повышенных цен», – сообщал в октябре «Коммерсантъ», приводя доводы замглавы **Минтранса** Алана **Лушников**а. В итоге, правда, решили ничего из компании не выделять, продав ее как сформированный целостный бизнес (хотя РЖД, например, запросили право создать аналог «Трансконтейнеру» после его продажи).

Однако свои взгляды на терминальную деятельность оператора антимонопольная служба транслировала в решении отказать ему в покупке у Global Ports петербургского ЗАО «Логистика Терминал». «Приобретение (актива – ИФ) создаст вертикальную цепочку ключевых транспортных активов (фитинговых платформ, контейнеров и «сухого порта» – железнодорожного контейнерного терминала), что позволит воздействовать на условия контейнерных перевозок ж/д транспортом в сторону Большого порта Санкт-Петербург. (Это – ИФ) является признаком ограничения конкуренции и может привести к усилению доминирующего положения ПАО на соответствующих рынках», – заявила антимонопольная служба, имея в виду, что доля «Трансконтейнера» на рынках услуг по предоставлению контейнеров и фитинговых платформ превышает 50%.

В то же время представитель ФАС в своих заявлениях был более прямолинеен. «Правительством прорабатывается схема продажи «Трансконтейнера» частным инвесторам. Зачем покупать что-то, чтобы потом продать? Кроме того, непонятно почему на фоне жалоб потребителей на нехватку платформ для перевозок грузов в контейнерах (оператор – ИФ) отвлекает финансовые ресурсы на терминалы, а не закупает востребованные платформы», – заявлял он «Интерфаксу». В «Трансконтейнере» в ответ заявили, что ведомство ошибочно определило географические и продуктовые границы рынка терминальной переработки контейнеров, а также допустили, что при расчете доли рынка использованы недостоверные данные. Оператор намерен обжаловать решение.

Пассажирский ход

Говоря об активности антимонопольной службы в железнодорожной отрасли в 2017 г. пару слов стоит сказать и о пристальном внимании регулятора к пассажирской сфере. Как правило, в предыдущие годы в рамках тарифной компании инициативы в этой области обсуждались отдельно от грузовых перевозок. В уходящем году ФАС практически с самого начала дискуссии об индексации ставок в 2018 г. сразу увязала эти две темы и еще в ноябре пошла на открытое противостояние с РЖД. В то время, как их профильная «дочка» – АО «Федеральная пассажирская компания» (ФПК) – рассчитывала на индексацию ж/д тарифов на дальние пассажирские перевозки в плацкартных и общих вагонах на 3,9%, ведомство, напротив, предложило понизить их на 10%.

Александр Редько объяснил это «созданием экономических стимулов для населения». «Поднимать цены, руководствуясь затратной логикой, неверно. Надо ориентироваться на состояние конкуренции и доходы населения. Авиаперевозчики снижают на 10% стоимость своих перевозок – и все клиенты с железных дорог уходят на авиацию», – пояснил он, подчеркнув, что «только после решений по тарифам на пассажирские перевозки» будет сформирована позиция антимонопольного ведомства по вопросу грузового тарифа.

В результате правление ФАС, однако, приняло «компромиссное» (как назвал его Артемьев) решение – сохранить в 2018 г. тарифы в плацкарте на уровне 2017 г. При этом, правда, антимонопольная служба выдала РЖД поведенческие предписания. В частности, компания должна ввести помаршрутный учет расходов, сократить расходы («в том числе по долгосрочным контрактам, часть из которых была заключена без проведения торгов»), повысить качество услуг, заключить долгосрочные контракты на закупку вагонов, обеспечить установку кондиционеров и биотуалетов во всех вагонах.

ФПК, правда, заявила, что разово оснастить все вагоны этими системами нереально «из-за объективных финансовых и производственных возможностей», эта работа будет вестись постепенно. Кроме того, многое из предписания компания, по словам ее представителя и так выполняет. «В частности, прорабатывается методика ведения помаршрутного учета расходов и доходов, переход на которую будет осуществлен в плановом порядке», – сказал он.

Кроме того, ФАС разработала новую методику по определению экономически обоснованного уровня затрат в пригородных перевозках. «Ставки аренды подвижного состава унифицированы. «Лишние» накладные и управленческие расходы исключены. Появляется источники для финансирования покупки новых электричек», – говорил Редько, уточняя, в частности, что от снижения арендных ставок «Российские железные дороги» потеряют 7 млрд руб. При этом, по его мнению, монополия могла бы покрыть недополученный объем доходов за счет поступлений от «нерегулируемых видов деятельности», в том числе за счет доходов от вокзалов, и экономии затрат на закупках.

В общем, за счет активной жизненной позиции регулятора год выдался насыщенным практически для всех участников железнодорожной отрасли. Как метко выразился один из высокопоставленных собеседников «Интерфакса», работающих в сфере ж/д перевозок, «транспортный» блок антимонопольной службы гребет рынок «мелкой гребенкой». Ослабнет ли это внимание в 2018 г., не понятно: поле для регулирования огромное, с РЖД во взглядах существуют серьезные противоречия, плюс есть давние темы, по которым ведомство гнет свою линию, при случае облекая их в «новую обертку» свежих инициатив – создание Совета рынка, «биржа вагонов» и другие. Выборный год рынок по традиции встречает в ожиданиях кадровых перемен, но пока на них нет даже никаких намеков – при всей критике с разных сторон.

<http://m.interfax.ru/593720>

### ТАСС; 2017.12.27; БОЛЕЕ 8 МЛРД РУБ. ВЛОЖИЛИ В 2017 ГОДУ В ОБНОВЛЕНИЕ ПОДВИЖНОГО СОСТАВА ЗАБАЙКАЛЬСКОЙ ЖД

Инвестиции в обновление тягового подвижного состава Забайкальской железной дороги (ЗабЖД, филиал ОАО «РЖД») в 2017 году превысили 8 млрд рублей. Магистраль получила 53 новых локомотива, сообщили в пресс-службе ЗабЖД в среду .

«В 2017 году на Забайкальскую железную дорогу поступило 53 новых локомотива, в том числе 40 магистральных электровозов «Ермак» и 13 тепловозов... До конца декабря ожидается прибытие еще пяти новых машин. Таким образом, пополнение парка магистральных грузовых электровозов на дороге будет завершено», – говорится в сообщении.

Обновление проводилось в рамках программы модернизации тягового подвижного состава восточного полигона РЖД. С 2011 по 2017 годы на дорогу поступило 507 новых электровозов. Техническое перевооружение позволило существенно увеличить провозную способность железной дороги, в том числе за счет увеличения весовых норм поездов.

«В 2018 году ожидается поступление 15 маневровых тепловозов… которые будут задействованы в маневровой работе на станциях магистрали», – добавили в пресс-службе.

<http://tass.ru/obschestvo/4846113>

*Морской транспорт*

### PORTNEWS; 2017.12.27; МИНТРАНС РФ ПРЕДЛАГАЕТ ВНЕСТИ ИЗМЕНЕНИЕ К ТРЕБОВАНИЯМ ПО ИЗГОТОВЛЕНИЮ УДОСТОВЕРЕНИЙ МОРЯКА

**Минтранс** РФ предлагает внести изменение к требованиям по изготовлению удостроверений моряка. По данным Федерального портала для размещения проектов нормативно-правовых актов, министерство приступило к разработке соответствующего проекта постановления правительства России. В настоящее время бланк удостоверения личности моряка (УЛМ) удовлетворяет требованиям, предъявляемым к защищенной полиграфической продукции уровня «Б». Однако абзацем тринадцатым пункта 5 приложения № 2 к постановлению правительства Российской Федерации от 29 августа 2007 г. № 546 установлено, что фоновая сетка оборотной стороны бланка удостоверения выполняется орловским способом печати. Данное условие повышает требование к защите продукции, приводит к несоответствию по уровню защищенности «Б» и позволяет акционерному обществу «Гознак» быть единственным исполнителем производства бланков УЛМ.

Вносимое изменение позволит **Росморречфлот**у определить исполнителя государственного заказа на конкурсной основе среди организаций, имеющих технологические возможности изготовления УЛМ, в соответствии с положениями Федерального закона Российской Федерации от 5 апреля 2013 г. № 44-ФЗ «О контрактной системе в сфере закупок товаров, работ, услуг для обеспечения государственных и муниципальных нужд».

<http://portnews.ru/news/251346/>

### ИНТЕРФАКС; 2017.12.27; В ПОРТУ САУТГЕМПТОНА ГОТОВЯТСЯ ПРИНЯТЬ ДАВШЕЕ КРЕН РОССИЙСКОЕ СУДНО «МЕХАНИК ЯРЦЕВ»

Администрация британского порта Саутгемптон ведет подготовительные работы, чтобы давшее сильный крен российское грузовое судно «Механик Ярцев» смогло в четверг войти в порт, говорится в сообщении на странице британского Агентства морской безопасности и береговой охраны в «Твиттере».

«Порт Саутгемптона готовится обеспечить прибытие «Механика Ярцева» завтра в огороженный сухой док», – отмечается в сообщении.

«Команда в безопасности. Судно стабильно стоит на якоре. Часть груза, смытого за борт вчера рано утром, может вынести на берег», – также говорится в нем.

О проблемах, возникших у российского судна, стало известно во вторник вечером. «Механик Ярцев» вышел из Риги и направлялся в Северную Ирландию. О возможных причинах возникшего у судна крена британские СМИ не сообщают. В настоящий момент судно находится в проливе Солент, который отделяет остров Уайт от остальной Великобритании.

*Воздушный транспорт*

### ВЕДОМОСТИ; АЛЕКСАНДР ВОРОБЬЕВ; 2017.12.27; В РОССИИ ЗАФИКСИРОВАН РЕКОРДНЫЙ СПРОС НА АВИАПЕРЕВОЗКИ

За год авиакомпании перевезут более 100 млн пассажиров – такого в истории России еще не было

В январе – ноябре российские авиакомпании перевезли 97,5 млн пассажиров. Это на 19,1% больше, чем годом ранее. А за весь 2017 год трафик может достичь 105 млн, сообщала **Росавиаци**я. 100 млн человек за год российские авиакомпании не перевозили никогда. Предыдущий рекорд был поставлен в 2014 г., когда авиакомпании перевезли 92 млн человек.

Иностранцы возвращаются

Гораздо заметнее увеличили перевозки иностранные авиакомпании: в январе – сентябре их услугами воспользовалось 14,6 млн человек, на 32,7% больше, чем за девять месяцев 2016 г., следует из данных «Аэрофлота». Всего на них пришлось 15,9% рынка, тогда как в 2016 г. этот показатель составлял 13,9%.

Зарубежные перевозчики начали массово уходить из России с 2015 г. из-за обвала курса рубля. Среди прочих прекратили полеты EasyJet, Wizz Air, Air Berlin, Thai.

Теперь идет обратный процесс. Первой еще в конце 2016 г. в Москву вернулась Thai Airways, говорит представитель аэропорта «Домодедово». В этом году французская Aigle Azur открыла рейсы из «Домодедово» в Париж. Pegasus начала полеты в Аланью и Измир, Meridiana – в Милан, армянская «Тарон-авиа» – в Гюмри, перечисляет собеседник «Ведомостей». Увеличили частоту полетов Qatar Airways, японская JAL, бахрейнская Gulf Air, Air Arabia, TAP Portugal, Austrian Airlines, Royal Jordanian Airlines и киргизская Avia Traffic Company, продолжает представитель «Домодедово».

Во «Внуково» в этом году пришли восемь иностранных авиаперевозчиков: Flyone начала полеты в Кишинев, Nouvelar Tunisie в летний сезон летала на тунисские курорты Монастир, Энфида, Джерба, Bulair – в Бургас, таджикская Somon Air – в Куляб и Худжанд, казахская SCAT – в Актау, Актобе и Шимкент, Taron Avia – в Ереван, Iran Aseman Airlines – в Тегеран, Iraqi Airways – в Багдад и Басру, перечисляет представитель аэропорта.

«Шереметьево» пополнилось семью иностранными авиакомпаниями, рассказывает представитель аэропорта, – это иранские Taban Air и Qeshm Air, китайские Beijing Capital Airlines и Lucky Air, дубайская Flydubai, кипрская Cobalt Air, турецкая Atlasglobal.

Иностранные перевозчики возвращаются, так как за рубежом керосин дешевле, чем в России. А экономика стран растет – соответственно, растут зарплаты и спрос на перелеты, говорит профессор ГосНИИ гражданской авиации Александр Фридлянд. Эксперт прогнозирует, что и в предстоящем году они будут наращивать присутствие на российском рынке. «Внуково» планирует, что в 2018 г. иностранные авиакомпании увеличат перевозки в аэропорту на 19%, «Шереметьево» ожидает роста на 10%. «Домодедово» тоже ждет роста, но прогноз не раскрывает.

Рост российского авиарынка в целом и показателей российских игроков Фридлянд объясняет другими причинами. Если еще два года назад люди были в шоке от обвалившегося рубля, то сейчас они привыкли. Но глубина проникновения авиаперевозок в России чрезвычайно мала, указывает Фридлянд, всего 5% населения. В 2017 г. укрепился рубль (почти на 6%. – «Ведомости»), реализуется отложенный спрос на перелеты, экономика в целом стабилизировалась, добавляет аналитик «Уралсиба» Денис Ворчик.

Демпинг прекратится

«Взрывной рост рынка связан с низкой базой 2016 г., когда авиакомпании не смогли одномоментно компенсировать уход в конце 2015 г. «Трансаэро», и по инерции рост сместился на 2017 г.», – говорит представитель S7 Анна Бажина. Авиакомпании активно наращивали парк, отчего стоимость билетов снижалась по сравнению с прошлым годом, добавляет она. Человек, близкий к группе «Аэрофлот», основной причиной бурного роста рынка называет демпинг авиаперевозчиков. «В результате жесткой конкуренции стоимость билетов для пассажиров неуклонно снижается, при этом растут аэропортовые сборы и цены на керосин – все это ухудшает доходность авиакомпаний», – говорит собеседник. По данным Ассоциации эксплуатантов воздушного транспорта, билеты дешевеют в среднем на 3–5% в год. Также, по его словам, поставить рекорд помогло возобновление чартеров в Турцию и холодное лето в европейской части России.

В 2018 г. рост российского рынка продолжится, но более медленными темпами – на уровне 10%, считают Фридлянд и Ворчик. S7 ожидает роста на 10–15%, так как авиакомпании увеличивают флот, и сама планирует расти на уровне рынка, говорит Бажина. Человек, близкий к группе «Аэрофлот», полагает, что рост рынка будет более умеренным – на уровне 5–7%, так как действие стимулирующих факторов (низкая база, отложенный спрос, демпинг) будет ослабевать. При этом сама группа «Аэрофлот» планирует вырасти в 2018 г. на 11–12%, говорил инвесторам в начале декабря заместитель гендиректора перевозчика Шамиль Курмашов.

Рост рынка на фоне снижения средних цен не позволяет авиакомпаниям больше зарабатывать. Например, лидер рынка, «Аэрофлот», в январе – сентябре увеличил выручку по МСФО на 6% до 404,7 млрд руб., но операционные расходы выросли на 15,5%. Соответственно, чистая прибыль снизилась на 38% до 27,1 млрд руб. При этом компания увеличила перевозки пассажиров на 16,9%.

Не обошлось и без громких банкротств. В конце сентября прекратила полеты «ВИМ-авиа», десятая в России авиакомпания по количеству перевезенных пассажиров. Она демпинговала на чартерном рынке, резко нарастила флот (в 2016–2017 гг. с 10 до 29 самолетов), но не смогла его загрузить.

Маленьким авиакомпаниям будет сложно выживать в условиях жесткой конкуренции – они не могут экономить на масштабе, говорит Ворчик. Отрасль в целом низкомаржинальна, но все перевозчики в последние годы обновляли парк, получали более эффективные самолеты. Если никто не допустит таких серьезных ошибок, как «ВИМ-авиа», то все останутся на рынке, считает Фридлянд. «Мы ожидаем, что пример «ВИМ-авиа» заставит перевозчиков вести более осмотрительную политику и не прибегать к практике необоснованного демпинга», – говорит человек, близкий к группе «Аэрофлот».

<https://www.vedomosti.ru/business/articles/2017/12/28/746792-rekordnii-spros-aviaperevozki>

### РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; СВЕТЛАНА ЦЫГАНКОВА; 2017.12.27; БЕЗОПАСНОЕ НЕБО

В аэропорту Петрозаводска установили новое навигационное оборудование

Теперь самолеты будут взлетать и садиться в любую погоду. Работы по установке нового оборудования проинспектировал заместитель секретаря Совета безопасности РФ Рашид Нургалиев, который возглавляет одну из рабочих групп государственной комиссии по подготовке к празднованию юбилея 100-летия Карелии.

Проект по модернизации аэропорта реализуется по подпрограмме «Гражданская авиация» ФЦП «Развитие транспортной системы России». На эти виды деятельности должны потратить 488,9 миллиона рублей, плюс еще из республиканской казны добавят 109 миллионов. Работы в аэропорту Петрозаводск начались в 2014 году.

Здесь уже провели реконструкцию объектов гражданского сектора, рулежной дорожки, перрона и мест стоянки воздушных судов, водосточно-дренажной системы и объектов электроснабжения перрона. Кроме того ввели очистные сооружения и аварийно-спасательную станцию. Новый перрон позволит обслуживать и размещать на нем четыре самолета класса С, к которому относится Боинг-737, и одну воздушную машину класса Е, например, Аэробус А321. Комплекс включает и четыре вертолетные площадки. Теперь в аэропорту установили и начали тестирование новой системы навигации и посадки самолетов.

– Это очень важная работа, – прокомментировал Рашид Нургалиев. – Необходимо, чтобы во всепогодные условия самолет, который идет непосредственно к нам из другого аэропорта, приземлился, и чтобы люди понимали, что это гарантия безопасности.

Еще один этап реконструкции аэропорта – строительство аэровокзального комплекса

После прохождения плановых облетов курсового и глиссадного маяков, а также экспертизы специалистов **Росавиаци**и систему сдадут в эксплуатацию. Крайний срок – конец января. Но это первый этап. Второй – установка системы ближней навигации. Данный современный маяк планируют сдать в эксплуатацию в конце марта будущего года. После окончания всех работ аэропорт Петрозаводск станет всепогодным и сможет принимать воздушные суда в любое время года. В планах получение международного сертификата и прием зарубежных рейсов. А через какое-то время начнут летать и самолеты большей вместимости.

<https://rg.ru/2017/12/27/reg-szfo/v-aeroportu-petrozavodska-ustanovili-novoe-navigacionnoe-oborudovanie.html>

### Р-СПОРТ; АНАТОЛИЙ САМОХВАЛОВ; 2017.12.27; МУТКО ПОРУЧИЛ МИНТРАНСУ ПРОАНАЛИЗИРОВАТЬ РОСТ ЦЕН НА АВИАБИЛЕТЫ НА ВРЕМЯ ЧМ-2018

Вице-премьер РФ Виталий Мутко заявил, что **министерству транспорта** России дано поручение проанализировать ситуацию с авиакомпаниями, которые повысили цены на авиабилеты на время проведения чемпионата мира 2018 года по футболу.

Ранее в СМИ появилась информация, что цены на авиабилеты в города, где будут проходить матчи ЧМ-2018 в среднем выросли на 230%.

«Это вопрос рассмотрели на заседании, я дал поручение **Минтрансу** проанализировать ситуацию с этими авиакомпаниями. «Аэрофлот» готовит предложения именно для российских болельщиков. Создается программа по проезду по городам», – сказал Мутко журналистам.

«Принята беспрецедентная программа, 400 поездов пока планируем и провести около 500 тысяч болельщиков бесплатно. Но на сегодняшний день мы имеем возможность увеличить количество поездов до 500 и количество болельщиков до 700 тысяч. Можно приехать на поезде за 4 часа до матча и спустя 4 часа вернуться», – добавил он.

Чемпионат мира по футболу впервые пройдет в России с 14 июня по 15 июля 2018 года на 12 стадионах в 11 городах страны.

<https://rsport.ria.ru/football/20171227/1130611157.html>

На ту же тему:

<http://tass.ru/sport/4847119>

<https://eadaily.com/ru/news/2017/12/27/mutko-bolelshchiki-chm-2018-smogut-kupit-aviabilety-po-dostupnym-cenam>

<https://www.gazeta.ru/sport/news/2017/12/27/n_10988720.shtml>

<https://www.rbc.ru/society/27/12/2017/5a43b4c69a79477e42ff3600>

<https://rg.ru/2017/12/27/mutko-poobeshchal-bolelshchikam-adekvatnye-ceny-na-aviabilety-k-chm-2018.html>

### РИА НОВОСТИ; 2017.12.27; ФАС РФ НЕ ВИДИТ ПРИЗНАКОВ СГОВОРА ПО ЦЕНАМ НА АВИАБИЛЕТЫ В ГОРОДА-ХОЗЯЕВА ЧМ-2018

Федеральная антимонопольная служба (ФАС) России пока не наблюдает признаков сговора по ценам на авиабилеты в города, где пройдут матчи чемпионата мира по футболу в 2018 году, однако прорабатывает с авиакомпаниями вопрос стабилизации цен по указанным направлениям, сообщили РИА Новости в пресс-службе ФАС.

В среду председатель комитета Госдумы по физической культуре, спорту, туризму и делам молодежи Михаил Дегтярев заявил, что направил запрос в адрес ФАС и **Минтранса** в связи с появившейся в СМИ информацией о многократном завышении цен на авиаперелеты между городами, в которых пройдут матчи чемпионата.

По его словам, «необходимо заблаговременно принять все возможные меры для обеспечения комфортного пребывания спортсменов и болельщиков в период проведения предстоящего чемпионата мира по футболу».

«В ФАС России на рассмотрении находятся три обращения касательно авиабилетов по направлениям ЧМ-2018. Мы внимательно изучим все обстоятельства и применим меры антимонопольного реагирования. Маршруты в города, где будут проводиться матчи, являются конкурентными, и признаков сговора по ним ФАС пока не наблюдает», – сообщили на это в ФАС.

В службе отметили, что в связи с высоким приоритетом проведения чемпионата мира маршруты в города его проведения являются для службы предметом повышенного внимания. «Мы проработаем с авиакомпаниями вопрос стабилизации цен по указанным направлениям. Кроме того, стоит напомнить, что РЖД намеревалось бесплатно доставлять болельщиков в города проведения чемпионата. Стоит обратить внимание и на этот способ передвижения», – добавили в пресс-службе.

Чемпионат мира по футболу пройдет на территории России с 14 июня по 15 июля 2018 года. Матчи турнира будут сыграны в Москве, Калининграде, Санкт-Петербурге, Волгограде, Казани, Нижнем Новгороде, Самаре, Саранске, Ростове-на-Дону, Екатеринбурге и Сочи.

<https://mrsport.ria.ru/football/20171227/1130621691.html>

На ту же тему:

<http://tass.ru/ekonomika/4848015>

<https://rns.online/transport/FaS-ne-nashla-priznakov-sgovora-aviakompanii-po-tsenam-na-bileti-v-goroda-provedeniya-CHM-2018-2017-12-27/>

<http://www.mskagency.ru/materials/2739434>

### ТАКИЕ ДЕЛА; НАТАЛЬЯ ПАНОВА; 2017.12.27; СОТРУДНИКИ «ВИМ-АВИА», УСТРОИВШИЕ ГОЛОДОВКУ В «ДОМОДЕДОВО», НАПИСАЛИ В СК ЗАЯВЛЕНИЕ ПО ФАКТУ ХИЩЕНИЯ ЗАРПЛАТ

Восемь сотрудников обанкротившейся авиакомпании «ВИМ-Авиа» утром 27 декабря начали голодовку в здании аэропорта «Домодедово», требуя выплатить долги по зарплатам.

«ВИМ-Авиа» прекратила чартерную программу 25 сентября, вылеты прекратились 15 октября. **Минтранс** заявил, что господдержка терпящей кризис «ВИМ-Авиа» бессмысленна. 27 сентября в центральный аппарат Следственного комитета РФ передано уголовное дело о мошенничестве в крупном размере по факту хищения денежных средств пассажиров должностными лицами «ВИМ-Авиа».

«Такие дела» поговорили с участниками и организаторами голодовки.

Дмитрий Беспалов

Бортпроводник «ВИМ-Авиа», участник голодовки

Наша акция была спонтанной – такой крик души, поэтому мы не озаботились получением согласия на ее проведение. К нам подошла полиция, в том числе начальник местного ОВД. Они объяснили, что нужно прекратить акцию, иначе нас задержат. Все было вежливо, без рукоприкладства. После этого начальник ОВД связался с прокуратурой и помог нам составить заявление в следственный комитет о возбуждении дела по факту хищения наших зарплат. Заявление мы отправили факсом, а прямо сейчас я и все участники акции едем для личной встречи со следователем.

«Платить нам не собираются»

По словам Екатерины Сангаджиевой, одной из организаторов инициативной группы сотрудников «ВИМ-Авиа», в акции приняли участие бортпроводники. В беседе с «ТД» Сангаджиева подчеркнула, что голодовка была реакцией на прошедшее накануне межведомственное заседание в Минтруда, где обсуждалось урегулирование ситуации с зарплатами обанкротившейся авиакомпании. Ранее аналогичное заседание состоялось в **Росавиаци**и.

Сообщалость, что на сегодня **Росавиаци**ей из внебюджетных источников – средств Аэрофлота – сотрудникам «ВИМ-Авиа» была выплачена заработная плата за сентябрь и аванс за октябрь на общую сумму в четверть миллиарда рублей.

По информации Генерального директора «ВИМ-Авиа» Вячеслава Кононенко, сейчас задолженность авиакомпании по зарплате за период с июля по декабрь составляет 443,5 миллиона рублей. По данным **Росавиаци**и, общие долги авиакомпании превышают семь миллиардов рублей.

Екатерина Сангаджиева

Бортпроводник «ВИМ-Авиа», организатор акций протеста

Если говорить простыми словами, мы поняли, что платить нам не собираются, государство выделять деньги также не будет. И это после того, как мы проработали все лето. Нас постоянно подбадривали и обещали заплатить. В нарушение санитарных норм бортпроводники спали по пять-шесть часов, но выполнили все запланированные рейсы по просьбе **Минтранса**. Тогда деньги на обеспечение полетов у них нашлись, сейчас у них якобы нет средств.

Мы возмущены отношением со стороны профильных ведомств и министерств. Были многочисленные проверки авиакомпании, они знали о всех нарушениях, но ничего не делали, а теперь заявляют, что государство нам ничего не должно.

«Хотим, чтобы нас услышал президент»

Сейчас основная проблема для сотрудников в том, что все средства, поступающие на счета «ВИМ-Авиа», автоматически блокируются и перечисляются в налоговую службу. Долги «ВИМ-Авиа» перед ФНС составляют порядка 500 миллионов рублей.

По мнению протестующих, этого можно было избежать, если бы руководство авиакомпании вовремя создало комиссию по трудовым спорам и защитило права своих сотрудников на зарплаты.

Екатерина Сангаджиева

Бортпроводник «ВИМ-Авиа», организатор акций протеста

Почему они этого не сделали – не ясно. Комиссия была создана только 25 декабря, это слишком поздно. ФНС в свою очередь заявляет, что не намерена жертвовать налоговыми отчислениями ради нас.

При этом не все сотрудники авиакомпании находятся в равном положении – тем, кто уволился до 15 октября (день прекращения перелетов «ВИМ-Авиа» – прим. «ТД»), выплатили премии и отпускные, но суммы выплат также разнятся.

Мы, обманутые сотрудники авиакомпании, намерены продолжать акции протеста – например, мы уже неоднократно выходили на одиночные пикеты у зданий **Минтранса** и **Росавиаци**и. Мы хотим, чтобы нас услышал президент.

<https://takiedela.ru/news/2017/12/27/golodovka-vim-avia/>

### РИА НОВОСТИ; 2017.12.27; СК ЗАВЕЛ ДЕЛО ИЗ-ЗА НЕВЫПЛАТЫ ЗАРПЛАТЫ РАБОТНИКАМ «ВИМ-АВИА»

Следственный комитет России возбудил уголовное дело по факту невыплаты заработной платы работникам авиакомпании «ВИМ-Авиа» в размере около 500 миллионов рублей.

«Следственными органами Московского межрегионального следственного управления на транспорте Следственного комитета Российской Федерации возбуждено уголовное дело по признакам преступления, предусмотренного ч. 2 ст. 145.1 УК РФ (невыплата заработной платы)», – говорится в сообщении ведомства.

Следствием установлено, что руководство ООО «Авиакомпания «ВИМ-Авиа», умышленно, действуя из личной заинтересованности, допустило факты полной невыплаты заработной платы на срок более 2 месяцев. Только по состоянию на 19 декабря 2017 года задолженность по заработной плате составила свыше 490 миллионов рублей.

В настоящее время следствие находится в тесном контакте с инициативной группой сотрудников авиакомпании, проводятся следственные действия и оперативно-розыскные мероприятия, направленные на установление всех обстоятельств произошедшего. Расследование уголовного дела продолжается.

<https://ria.ru/incidents/20171227/1511846367.html>

На ту же тему:

<https://www.gazeta.ru/business/news/2017/12/27/n_10989680.shtml?updated>

<http://www.mskagency.ru/materials/2739736>

<https://www.vedomosti.ru/business/news/2017/12/27/746760-vim-avia>

[https://rns.online/transport/Vozbuzhdeno-ugolovnoe-delo-po-faktu-neviplati-zarabotnoi-plati-sotrudnikam-VIM-avia–2017-12-27/](https://rns.online/transport/Vozbuzhdeno-ugolovnoe-delo-po-faktu-neviplati-zarabotnoi-plati-sotrudnikam-VIM-avia--2017-12-27/)

### ТАСС; 2017.12.27; МЕЖДУНАРОДНЫЙ ТЕРМИНАЛ ЗА 1,6 МЛРД РУБ. БУДЕТ ПОСТРОЕН В АЭРОПОРТУ БАЙКАЛ К 2024 ГОДУ

Международный терминал планируется построить к 2024 году в аэропорту Байкал в Улан-Удэ, строительству будет предшествовать капремонт старого терминала, сообщили в пресс-службе **Минтранса** Бурятии со ссылкой на министра Сергея Козлова.

«Планируется строительство нового аэровокзального комплекса международных воздушных линий общей площадью 8 тыс. кв. метров. Проектирование нового терминала предусмотрено в 2021 году, строительство – на 2022-2023 годы. Бюджет проекта – около 1,6 млрд рублей», – сообщил Козлов.

Также он добавил, что новый собственник аэропорта Байкал, компания «Новапорт Холдинг», планирует капитальный ремонт действующего аэровокзального комплекса внутренних и международных воздушных линий общей площадью более 10 тыс. кв. метров.

«В итоге к 2024 году площадь аэровокзального комплекса международного аэропорта Байкал составит порядка 19 тыс. кв. метров. Это обеспечит воздушную гавань ресурсами для пассажиропотока свыше 1,5 млн человек в год», – пояснил министр.

Ранее глава Бурятии Алексей Цыденов сообщал, что реконструкция терминала аэропорта Улан-Удэ начнется после завершения строительства новой взлетно-посадочной полосы. Ввод ее в эксплуатацию намечен на середину 2018 года.

Об аэропорте

Аэропорт Байкал является внутрироссийским узловым аэропортом федерального значения и имеет статус международного. Его ежегодный пассажиропоток составляет около 300 тыс. человек. Одним из преимуществ воздушной гавани в Улан-Удэ является географическое расположение и возможность принимать рейсы из стран Азиатско– Тихоокеанского региона для технической посадки, дозаправки и наземного обслуживания.

В 2017 году аэропорт получил право принимать самолеты иностранных авиакомпаний, следующих транзитом через Бурятию. В том же году аэропорт сменил собственника, ранее им была ГК «Метрополь».

<http://tass.ru/sibir-news/4846628>

### ИНТЕРФАКС; 2017.12.27; ГРУППА «АЭРОФЛОТ» УВЕЛИЧИЛА ПЕРЕВОЗКИ В НОЯБРЕ НА 11,4%, ДО 3,7 МЛН ЧЕЛОВЕК

Группа «Аэрофлот» увеличила перевозки в ноябре 2017 г. на 11,4% в годовом выражении, до 3,7 млн человек, сообщила компания.

На внутренних линиях группа перевезла 2 млн пассажиров (+11%), на международных – 1,7 млн человек (+12%). Пассажирооборот за отчетный период увеличился на 10,7%, до 9,7 млрд пассажиро-километров. Процент занятости кресел повысился на 1,8 процентного пункта, до 79,5%. Коммерческая загрузка поднялась на 4,7 п.п., до 68,5%.

Авиакомпания «Аэрофлот – российские авиалинии» (MOEX: AFLT) в прошлом месяце перевезла 2,6 млн человек (+11,8%). Внутренние перевозки выросли на 14,3%, до 1,24 млн человек, международные – на 9,5%, до 1,34 млн человек. Пассажирооборот увеличился на 10,7%, до 7,2 млрд пассажиро-километров. Процент занятости кресел вырос на 0,3 п.п., до 82,2%. Коммерческая загрузка поднялась на 3,5 п.п., до 67,3%.

За 11 месяцев 2017 года группа «Аэрофлот» перевезла 46,4 млн пассажиров, что на 15,9% превышает результат аналогичного периода прошлого года. Флагманская компания группы увеличила перевозки на 13,8%, до 30,3 млн человек.

В ноябре группа ввела в эксплуатацию девять лайнеров: пять Boeing-737-800, два Airbus A320 и два Sukhoi Superjet 100. С начала года парк группы увеличился на 36 машин и по состоянию на конец отчетного периода насчитывал 321 воздушное судно (без учета одного Ан-24, переданного в аренду, и шести Ан-148, переданных в субаренду), из них 214 самолетов находилось в парке головной компании.

«Аэрофлот» – крупнейшая группа авиакомпаний в РФ, объединяет одноименного перевозчика, работающего в премиальном сегменте, а также дочерние компании «Россия» (средний сегмент), «Победа» (низкобюджетный сегмент) и работающую на Дальнем Востоке «Аврору». Основной акционер – Росимущество (51,2%), 3,5% владеет госкорпорация «Ростех», 5,6% принадлежат физлицам, 0,1% – менеджменту «Аэрофлота», 45,8% находятся в свободном обращении.

На ту же тему:

<http://tass.ru/transport/4846115>

### ИНТЕРФАКС СЕВЕРО-ЗАПАД; 2017.12.27; ПРИ РЕМОНТЕ ТРАПА В ПУЛКОВО, С КОТОРОГО УПАЛА ЖЕНЩИНА С РЕБЕНКОМ, ИСПОЛЬЗОВАЛАСЬ САМОДЕЛЬНАЯ ДЕТАЛЬ – СЛЕДСТВИЕ

Судебная экспертиза установила, что при ремонте трапа, с которого в сентябре при сходе с самолета в аэропорту «Пулково» упала женщина с ребенком, была использована самодельная деталь, сообщает в среду пресс-служба Северо-Западного следственного управления на транспорте СК РФ.

В рамках экспертизы была проверена опорная ось верхней переходной площадки трапа, замененная работниками ООО «Воздушные ворота северной столицы» (ВВСС, управляет аэропортом), и установлено, что она имеет принципиально другую конструкцию, чем предусмотрена заводом-изготовителем.

«Экспертизой установлено принципиальное отличие между оригинальным узлом и самодельным аналогом, что является явно недостаточным для обеспечения регулярных нагрузок при посадке и высадке пассажиров, а также обеспечения безопасности для жизни и здоровья людей», – говорится в сообщении.

Как сообщалось, 28 сентября 2017 года в аэропорту «Пулково» при выходе из самолёта женщина и полуторагодовалый ребёнок упали с трапа высотой более трёх метров. Это произошло из-за обрушения конструкций трапа. Девочка позднее скончалась в больнице.

По данному факту возбудили уголовное дело об оказании услуг, не отвечающих требованиям безопасности.

На данный момент в деле два фигуранта: начальник участка механических работ службы спецтранспорта ВВСС, который отвечал за ремонт сломавшегося трапа, и руководитель одной из дирекций управляющей компании.

### ТАСС; 2017.12.27; РАСШИРЕННЫЙ АЭРОПОРТ КРАСНОЯРСКА ОТПРАВЛЯЕТ ПЕРВЫЕ РЕЙСЫ

Первый авиарейс из реконструированного аэропорта Красноярск, известного ранее под названием Емельяново отправился в заполярный Норильск, сообщил в среду ТАСС представитель аэропорта Никита Палеха.

«Рейс авиакомпании Nordstar с 96 пассажирами вылетел в Норильск. Люди оценили новый терминал очень позитивно. Следующий рейс – в Иркутск», – сказал он.

Новый терминал, самый большой в России за Уралом, открылся в красноярском аэропорту во вторник. Площадь терминала составляет 58 тыс. квадратных метров, он может обслужить до 5 млн пассажиров в год.

«Не часто даже в Европе»

Группа молодых людей в ожидании вылета фотографируется на фоне макета космического спутника связи «Экспресс», размещенного на первом этаже терминала. «Космический аппарат! Это настоящий космос! Полетели!», – смеются пассажиры.

Первые вылетающие из нового терминала высоко оценивают его возможности. «Я много путешествую по самым различным городам и странам. [Красноярский] аэропорт – просто песня, такие и в Европе не часто встретишь», – сказала корреспонденту ТАСС жительница Норильска по имени Наталья.

Навигация аэропорта, по общему признанию пассажиров, – на высшем уровне; . Кроме того, здесь 26 регистрационных стоек, расположенных «просто и понятно, как в Москве». Однако поднимались на борт авиапутешественники пока не по телетрапу, к самолету их отвезли на автобусе.

«Телетрапы заработают в феврале. Сейчас они проходят документальное оформление», – пояснили в аэропорту.

На пунктах досмотра багажа установлены самые современные интроскопы для проверки содержимого багажа. Система предполагает пять уровней досмотра и сможет обработать более 1,5 тыс. сумок в пиковые часы нагрузки. Сортировка, в том числе транзитного багажа, будет осуществляться в автоматическом режиме, что позволит защитить пассажиров от потери вещей.

Енисейская Сибирь

На входе в новый терминал пассажиры видят скульптурное изображение лодки – символа, который отсылает к неофициальному девизу порта: «Дети одной реки». «Енисейская Сибирь – это огромный континент, где великая река неудержимо стремится к бескрайнему океану», – написано на борту лодки. Говорят, эту фразу придумал врио губернатора Красноярского края Александр Усс.

«Усс участвовал в обсуждении концепции с самого начала. После долгих наших рассуждений мы пришли к выводу, что Енисей должен стать основой образа аэропорта, ведь именно реки – это стержень цивилизации, они создают колорит территории, территория создает людей, а люди создают нацию. Положенная в основу дизайна аэропорта концепция Енисейской Сибири как некий путь к пониманию того, кто такие сибиряки, – целиком его идея», – рассказали дизайнеры, занимавшиеся проектом.

Ворота для бизнеса

Депутат Госдумы Виктор Зубарев в беседе с корреспондентом ТАСС подчеркнул, что появившаяся в концепции аэропорта идея Енисейской Сибири предусматривает отдачу в том числе в экономическом смысле. «Такой аэропорт необходим для привлечения бизнеса, инвестиций в Красноярский край. Я думаю, что уже через небольшой период мы можем оценить эффект», – подчеркнул парламентарий.

Новый аэропорт подразумевает собой и новый формат бизнеса и взаимодействия с предпринимателями, сказал руководитель регионального отделения «Деловой России» Эдуард Веккессер. «Это подразумевает сама атмосфера, созданная в аэропорту. Сюда (в регион – прим. ТАСС) не стыдно пригласить гостей, ведь, как известно, встречают по одежке», – сказал он агентству.

Директор института экономики, управления и природопользования Сибирского федерального университета (СФУ) Евгения Бухарова также считает, что появление современного аэропорта в Красноярске – в том числе сигнал для бизнеса, что в регионе успешно развивают транспортную инфраструктуру и логистику. Кроме того, Красноярск имеет шансы стать транзитным пунктом в сообщениях с Юго-Восточной Азией. По ее словам, Красноярск имеет ряд преимуществ для этого в сравнении с Хабаровском или Иркутском.

«Это не только потоки пассажиров, но и грузов. Развитая инфраструктура аэропорта может принести большой доход от логистики, от обработки грузов, которые идут через его территорию», – сказала ТАСС Бухарова.

<http://tass.ru/v-strane/4846239>

### ТАСС; 2017.12.27; АВИАКОМПАНИЯ «ПОБЕДА» ОТМЕНЯЕТ УСЛУГУ ПРОВОЗА ОГНЕСТРЕЛЬНОГО ОРУЖИЯ

Авиакомпания «Победа» с 1 января 2018 года не будет предоставлять услугу провоза огнестрельного оружия, говорится в сообщении компании. Такое решение принято для того, чтобы минимизировать возможность задержки рейсов из-за сложной процедуры приемки оружия на борт самолетов в условиях максимально сокращенного времени наземного обслуживания.

«Перевозка огнестрельного оружия не столько популярная услуга, сколько организационно проблемная. У нас просто нет времени на контроль и обеспечение этой процедуры, нам гораздо важнее вылететь вовремя», – прокомментировал генеральный директор авиакомпании «Победа» Андрей Калмыков, слова которого приводятся в сообщении.

Около 40% рейсов «Победы» обслуживаются в аэропортах маршрутной сети за 30 минут. За это время происходит посадка и высадка пассажиров, заправка, погрузка и выгрузка багажа, уборка салона силами бортпроводников и другие необходимые технологические процедуры. Средняя загрузка рейсов «Победы» составляет 95%, а на большинстве рейсов достигает 100%.

«Победа» – российский лоукостер, образованный в сентябре 2014 года. В 2016 года. авиакомпания перевезла 4,3 млн пассажиров. Парк лоукостера насчитывает 13 самолетов Boeing 737. «Победа» осуществляет полеты по ряду российских и зарубежных направлений, в том числе перевозчик осуществляет полеты в Испанию, Италию, Грецию, Германию, Израиль и на Кипр.

<http://tass.ru/ekonomika/4846174>

### ТАСС; 2017.12.27; АК «ОРЕНБУРЖЬЕ» ОТКРЫЛА ПРОДАЖУ БИЛЕТОВ НА НОВЫЕ РЕЙСЫ ИЗ НИЖНЕГО НОВГОРОДА И УФЫ

Авиакомпания «Оренбуржье» открыла продажу билетов на новые регулярные рейсы Нижний Новгород – Нижнекамск, Нижний Новгород – Ульяновск, а также Уфа – Чебоксары, Уфа – Киров в рамках федеральной программы субсидирования региональных перевозок, которая позволяет уменьшить стоимость билета. Об этом сообщили в среду ТАСС в авиакомпании.

«Авиакомпания «Оренбуржье» открыла продажу билетов на новые субсидированные рейсы, которые будут запущены в январе 2018 года», – сказал представитель авиакомпании.

С 9 января начинаются полеты по маршруту Нижний Новгород – Ульяновск три раза в неделю – по вторникам, четвергам и воскресеньям, с 10 января – Уфа – Чебоксары по понедельникам, средам и пятницам, Уфа – Киров – по понедельникам, средам и пятницам, с 11 января – Нижний Новгород – Нижнекамск во вторник, четверг и воскресенье.

Авиакомпания «Оренбуржье» начала работать с 1 апреля 2013 года по программе региональных перевозок, за первое полугодие 2017 года фактический пассажирооборот вырос на 16,7%, авиакомпания перевезла более 37,2 тыс. пассажиров, из которых более 1,6 тыс. – по территории области. Налажено сообщение по регулярному расписанию в города Приволжского федерального округа. В июле восемь рейсов компании были включены в число субсидируемых из федерального бюджета.

<http://tass.ru/obschestvo/4846279>

### ТАСС; 2017.12.27; ИРКУТСКАЯ КОМПАНИЯ «АНГАРА» ПРОДЛИТ СУБСИДИРУЕМЫЕ АВИАПЕРЕВОЗКИ В БУРЯТИИ

Иркутская авиакомпания «Ангара» продолжит выполнять в 2018 году субсидируемые авиаперевозки из столицы Бурятии города Улан-Удэ в населенные пункты Нижнеангарск и Таксимо на севере республики, сообщили ТАСС в среду в региональном Министерстве по развитию транспорта, энергетики и дорожного хозяйства.

Раньше рейсы на данных направлениях осуществляла авиакомпания ПАНХ, но она обанкротилась, после нее туда стали летать «Бурятские авиалинии» и «Пионер», однако в феврале 2017 года **Росавиаци**я аннулировала сертификаты эксплуатанта данных авиакомпаний. С мая 2017 года юг и север Бурятии связывают рейсы иркутской «Ангары».

«Авиакомпания «Ангара» точно будет осуществлять перевозки в северные населенные пункты Бурятии в первом квартале 2018 года. После планируется, что рейсы продолжит создаваемая сейчас в Бурятии базовая авиакомпания аэропорта Байкал», – сказал официальный представитель министерства.

Как пояснил министр по развитию транспорта, энергетики и дорожного хозяйства Бурятии Сергей Козлов, новая авиакомпания будет создана путем слияния активов бурятского филиала «Ангары» (ГК «Истленд») и местной «Байкалавиаком». «Ангара» предоставит два самолета Ан-24, а «Байкалавиаком» – аэропорты Нижнеангарска и Таксимо. Предварительное название базовой авиакомпании – «Байкал», пояснил министр.

В бюджете Бурятии на субсидирование местных авиаперевозок в 2018 году предусмотрено 60 млн рублей – на 17 млн больше, чем в 2017 году. «В уходящем году субсидирование позволило увеличить частоту полетов в Нижнеангарск до трех раз в неделю и в Таксимо – до двух раз. Также удалось снизить стоимость авиабилетов из Улан– Удэ до Нижнеангарска до 6 тыс. рублей в одну сторону и до Таксимо – до 7 тыс. рублей в одну сторону (примерно в 1,5 раза меньше, чем было ранее – прим. ТАСС). Заполняемость самолетов выросла в среднем до 75%», – сообщил Козлов.

За полгода работы в Бурятии иркутская «Ангара» перевезла около 10,5 тыс. пассажиров.

<http://tass.ru/obschestvo/4846025>

### ИНТЕРФАКС-СИБИРЬ; 2017.12.28; КРАСНОЯРСКИЙ АЭРОПОРТ «ЕМЕЛЬЯНОВО» ОШТРАФОВАЛИ ЗА НАРУШЕНИЕ ПРАВ ИНВАЛИДОВ

Мировой судья в Красноярском крае оштрафовал ООО «Аэропорт Емельяново» на 20 тыс. рублей за нарушение прав инвалидов, сообщает Западно-Сибирская транспортная прокуратура.

Аэропорт признан виновным в правонарушении, предусмотренном ст. 9.13 КоАП РФ (уклонение от исполнения требований доступности для инвалидов объектов транспортной инфраструктуры).

Ранее Красноярская транспортная прокуратура установила, что в нарушение требований закона здание терминала N1 аэропорта «Емельяново» не оборудовано пассажирскими лифтами или подъемными платформами для обеспечения доступа инвалидов на креслах-колясках на цокольный этаж.

«При этом, на цокольном этаже здания располагаются зал ожидания, кафе, представительства авиакомпаний, а также камера хранения багажа. Кроме того, в здании терминала N1 аэропорта Красноярск (Емельяново) отсутствует комплексная система средств информации и сигнализации об опасности, предусматривающая визуальную, тактильную информацию с указанием направления движения и мест получения услуги», – говорится в сообщении.

Также по результатам проверки Красноярская транспортная прокуратура внесла гендиректору ООО «Аэропорт Емельяново» представление, по итогам рассмотрения которого виновное должностное лицо привлечено к дисциплинарной ответственности, приняты меры к устранению допущенных нарушений закона.

### ИНТЕРФАКС; 2017.12.27; АЭРОПОРТ СИМФЕРОПОЛЯ ПОСЛЕ ВВОДА НОВОГО ТЕРМИНАЛА ПОВЫСИТ РЯД СБОРОВ И ТАРИФОВ

Ряд тарифов и сборов увеличится в аэропорту «Симферополь» (Крым) в 2018-2021 годах, следует из приказа Федеральной антимонопольной службы (ФАС) России, опубликованного на интернет-портале правовой информации.

«Долгосрочные аэропортовые сборы и тарифы за обслуживание воздушных судов подлежат применению после получения разрешения на ввод в эксплуатацию нового аэровокзального комплекса в аэропорту «Симферополь», – говорится в документе.

Данный приказ ФАС уже утвержден Минюстом РФ.

Как сообщалось, с ноября 2016 года в Симферопольском районе строится новый терминал аэровокзального комплекса площадью 78 тыс. кв. м, он обойдется в 32 млрд рублей. После завершения к лету 2018 года первой очереди проекта пропускная способность аэропорта «Симферополь» увеличится до 6,5 млн пассажиров в год (в 2016 году он обслужил 5,2 млн человек).

Согласно приказу ФАС, с момента запуска терминала и до конца 2018 года устанавливается сбор за взлет-посадку самолетов на внутренних линиях за тонну максимальной взлетной массы на уровне 529 рублей вместо нынешних 398 рублей (рост на 32,9%), в 2019 году – 609 рублей, в 2020 году – 644 рубля, в 2021 году – 652 рубля.

Сбор за обеспечение авиационной безопасности будет изменен до конца 2018 года с нынешних 400 рублей за пассажира до 346 рублей для пассажирских типов воздушных судов (снижение на 13,5%), в 2019 году он составит 412 рублей, в 2020 году – 423 рубля, в 2021 году – 472 рубля.

Тариф для грузовых и грузопассажирских самолетов составит 3 рубля за килограмм в 2018 году, 3,1 рубля в 2019-2020 годах, 3,6 рубля – в 2021 году.

Сбор за предоставление аэровокзального комплекса на внутренних линиях увеличивается со 160 рублей на человека до 242 рублей до конца 2018 года (рост на 51,3%). В 2019 году это сбор составит 295 рублей, в 2020 году – 327 рублей, в 2021 году – 343 рубля.

Тариф за обслуживание пассажиров на внутренних линиях вырастет почти в 2 раза – с нынешних 205 до 391 рубля с человека до конца 2018 года. В 2019 году тариф установлен на уровне 557 рублей, в 2020 году – 628 рублей, в 2021 – 647 рублей.

Кроме того, увеличится тариф за обслуживание пассажиров на международных линиях (в 1,7 раза, до 704 рублей в 2018 году, до 1,003 тыс. рублей в 2019 году, до 1,131 тыс. рублей в 2020 году, до 1,165 тыс. рублей в 2021 году) и сбор за предоставление аэровокзального комплекса для таких линий (в 2018 году – почти в 1,4 раза, до 436 рублей за пассажира, в 2019 году – до 531 рубля, в 2020 году – до 589 рублей, в 2021 году – до 617 рублей).

При этом ФАС изменила в сторону уменьшения предельные максимальные аэропортовые сборы за обслуживание судов иностранных эксплуатантов.

Международные рейсы в Крым не осуществляются с 2014 года, это связано с санкциями, введенными после вхождения полуострова в состав России.

Тарифы ООО «Международный аэропорт «Симферополь» сопоставимы с аналогичными тарифами, установленными ФАС для вновь построенных и реконструированных аэропортов России, сообщили «Интерфаксу» в пресс-службе авиаузла.

«Изменение тарифов обусловлено необходимостью включения в них так называемой инвестиционной составляющей, которая позволяет осуществлять возврат средств, вложенных в новую инфраструктуру в долгосрочной перспективе», – отметили в пресс-службе.

Аэропорт «Симферополь» в настоящее время модернизирует парк техники и реализует проект строительства нового терминала и объектов аэродромной инфраструктуры, финансирование которых осуществляется за счет собственных и заемных средств, напомнила пресс-служба.

«Также важно заметить, что повышение тарифов практически не отразится на стоимости билетов для пассажиров, поскольку доля аэропортовых тарифов и сборов не превышает 10% в структуре себестоимости билета. Введение долгосрочных регулируемых тарифов для аэропорта «Симферополь» предполагает поэтапное отнесение инвестиционных затрат, что позволит смягчить эффект повышения тарифов и снизить нагрузку для авиакомпаний», – сообщили в аэропорту.

Симферопольский аэропорт построен в 1940-х годах и в настоящее время может принимать все типы воздушных судов.

Последний раз тарифы и сборы менялись в аэропорту в середине лета 2017 года.

### ИНТЕРФАКС; 2017.12.27; ШЕРЕМЕТЬЕВО ОБСЛУЖИТ БОЛЕЕ 2,2 МЛН ПАССАЖИРОВ В НОВОГОДНИЕ ПРАЗДНИКИ

Общий пассажиропоток международного аэропорта Шереметьево с 25 декабря 2017 года по 14 января 2018 года превысит 2,2 млн человек, что на 15% больше, чем за аналогичный период 2016 года, сообщает в среду пресс-служба аэропорта.

Основную долю чартерных рейсов по самым популярным туристическим маршрутам выполнят авиакомпании «Аэрофлот», Czech Airlines, Nordwind Airlines и Bulgaria Air.

Увеличено число рейсов в Прагу (плюс 25 дополнительных вылетов), Симферополь (плюс 18), Минеральные Воды (плюс 15), Ларнаку (плюс 15) и Софию (плюс 12). Дополнительные рейсы будут также организованы в Магнитогорск, Новосибирск, Томск, Стамбул и Франкфурт.

По сравнению с 2016 годом выросло количество полетов по традиционно востребованным направлениям в период зимнего отдыха: Сочи (плюс 32%), Ереван (плюс 58%), Казань (плюс 40%), Хельсинки (плюс 69%) и Петербург (плюс 10%). Количество рейсов в Дубай увеличилось в два раза до четырех вылетов в день.

В новогодней программе полетов в этом году появились новые туристические направления. Авиакомпания Pegas Fly запустила рейсы в Хайкоу (остров Хайнань, Китай), Royal Flight – в Зыонгдонг (остров Фукуок, Вьетнам) и Кайсери (Турция). «Аэрофлот» доставит путешественников в Лиссабон (Португалия), Cobalt Air – в Пафос (Кипр), Lucky Air – в Куньмин (Китай).

Самым загруженным днем на вылет станет 29 декабря, на прилет – 6, 7 и 8 января. В эти дни Шереметьево рекомендует планировать поездку в/из аэропорта заранее или пользоваться поездами «Аэроэкспресс».