**11 ЯНВАРЯ 2018**

**Вернуться в оглавление**

|  |
| --- |
| **Публикации** |

***Деятельность руководителей Федеральных агентств***

*Федерального агентства воздушного транспорта*

### КОММЕРСАНТ.RU; 2018.01.10; ГОД НА ВЫЛЕТ

Авиакомпании России перевезли 105 млн пассажиров

Российские авиакомпании установили новый рекорд отрасли по числу пассажиров: при восстановлении спроса в 2017 году они обслужили более 105 млн человек. Большая часть пассажиропотока была перевезена на внутренних линиях. В целом, с учетом зарубежных авиакомпаний через аэропорты РФ прошло около 170 млн человек.

Российские авиакомпании перевезли в 2017 году более 105 млн человек, сообщил 10 января глава управления регулирования перевозок **Росавиаци**и Андрей Круглов. Показатель стал рекордом: отрасль впервые преодолела рубеж в 100 млн авиапассажиров. До этого максимальный объем перевозок был достигнут в 2014 году – 93,2 млн пассажиров.

По данным **Росавиаци**и, две трети всех перевозок выполнены на внутренних линиях. Регулятор рассчитывает в будущем увеличить показатель за счет «развития потенциала аэропортов Дальнего Востока и Крайнего Севера и восстановления существовавшей ранее обширной сети местных воздушных сообщений в этих регионах», заявлял ранее глава **Росавиаци**и Александр **Нерадько**.

В 2017 году началось восстановление пассажирских авиаперевозок, особенно на прибыльных международных линиях. За январь–ноябрь перевозки за рубеж выросли на 33,4%, почти до 40 млн человек, тогда как на внутренних рейсах пассажиропоток увеличился только на 10,7%, до 57,8 млн человек. Это положительно сказалось и на финансовом состоянии авиакомпаний. По данным Ассоциации эксплуатантов воздушного транспорта (АЭВТ), за девять месяцев 2017 года выручка и операционная прибыль отрасли составили почти 870 млрд руб. и 25 млрд руб. соответственно, увеличившись по сравнению с аналогичным периодом 2016 года на 11,3%. По мнению АЭВТ, полученные показатели означают, что перевозчики «выполнили больший объем работ, но за меньшие деньги» (о прогнозе ассоциации на весь 2017 год см. также “Ъ” от 13 декабря 2017 года).

Рекордные показатели также получили в прошлом году и российские аэропорты, обслужившие более 170 млн пассажиров российских и иностранных авиакомпаний. В 2016 и 2015 годах показатели аэропортов почти не менялись, сохраняясь на уровне около 160 млн человек.

<https://www.kommersant.ru/doc/3515800>

***Новости отрасли***

*Автомобильный и городской транспорт, дорожное хозяйство*

### РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; ВЛАДИМИР БАРШЕВ; 2018.01.10; ДОКАТИЛИСЬ

В России впервые появился закон об организации дорожного движения

Принят закон об организации дорожного движения. Он дает ответы на многие вопросы, на которые ни водители, ни пешеходы не знали ответа: к кому обратиться, чтобы установить светофор на опасном перекрестке, нарисовать «зебру» на оживленной улице, снять дорожный знак, забытый ремонтниками. Новый закон передает все полномочия по этим вопросам местным властям. Предполагается, что наступление платных парковок на водителей будет приостановлено.

Напомним, что этот закон начали разрабатывать еще лет десять назад. Причем инициатором его выступил Владимир Федоров, в прошлом начальник ГАИ России, позже – сенатор от Карелии. По его словам, в России нет закона, который устанавливал бы требования по организации дорожного движения, и это надо менять.

Действительно, установка знаков, рисование разметки, организация одностороннего движения – все эти вопросы регулировались только законом о безопасности дорожного движения и Градостроительным кодексом. А также частично Правилами дорожного движения и ГОСТами. Однако прямых указаний на то, как и кто должен управлять этим процессом, в документах не было.

Более того, последняя редакция Градостроительного кодекса вообще не учитывала дороги и подъездные пути к домам и строениям, а также стоянки, парковки, размещение автомобилей на придомовых территориях. Это только сейчас в этот кодекс вносятся необходимые поправки.

Закон об организации дорожного движения, который был разработан **минтрансом**, прописывает четкие требования, как это движение нужно организовывать и кто этим должен заниматься.

Федеральным органам власти переданы полномочия по разработке и реализации государственной политики в области организации движения. А также мониторинг автомобильного трафика, создание нормативных актов и методик расчета стоимости. Плюс организация движения на федеральных дорогах.

Местным органам власти переданы огромные полномочия. По сути, они становятся полноценными хозяевами собственных дорог. В связи с этим закон вызвал массу споров и с большим трудом прошел чтения в Госдуме.

Напомним, что изначально в проекте содержались такие вещи, как возможность местных властей ограничивать въезд в города или определенные районы путем введения платы за проезд. Также местные власти наделялись полномочиями вводить платную парковку, конечно же, по согласованию с жителями на придомовых территориях.

В первом чтении он был принят именно в таком виде. Но волна критики, а также разум депутатов восторжествовали, и ко второму чтению закон был сильно доработан.

Как рассказал корреспонденту «РГ» председатель Комитета Госдумы по транспорту и строительству Евгений Москвичев, удалось убрать норму, которая позволяла местным властям вводить платный въезд в населенные пункты или на определенные территории.

Более того, местным властям предписано принимать законы, которые запрещают организовывать платные стоянки на придомовых территориях. Там могут находиться только парковки общего пользования, которые соответствуют жилищному и земельному законодательству.

Также местные власти могут принимать законы, которые запрещают организацию платных парковок возле больниц, стадионов, школ, словом, всех социальных учреждений. По сути это значит, что не будет платных парковок возле медицинских учреждений, образовательных центров. Кстати, бесплатно можно будет парковаться и около государственных и муниципальных органов власти.

Кроме того, властям на местах даются полномочия расширить список льготников для бесплатного пользования платными парковками.

Независимо от решения местных властей новый закон говорит о том, что запрещено брать деньги на платных парковках с транспорта оперативных служб – пожарной охраны, полиции, медицинской скорой помощи, аварийно-спасательных служб, военной автомобильной инспекции, военной полиции, Росгвардии, Следственного комитета, используемого в связи со служебной необходимостью.

Администрации на местах получают и другое важное право. Они смогут по своему усмотрению ограничивать, а то и вовсе запрещать движение на некоторых участках дорог. Правда, при этом они обязаны обеспечить дублирующие и компенсирующие маршруты движения общественного транспорта.

Именно местные власти по новому закону отвечают за установку светофоров, дорожных знаков, ограждений, нанесение разметки, организацию съездов и выездов со стоянок, устройство подъездов к остановкам общественного транспорта – так называемых карманов или полос торможения и разгона.

Еще одна важная, по мнению Москвичева, статья этого закона касается комплексных схем организации дорожного движения. Их будут разрабатывать администрации субъектов России, а также муниципалитеты. В них должны быть решения об организации дорожного движения на смежных территориях. Причем с перспективой на будущее.

Дело в том, что до сих пор каждый субъект строил трассы и организовывал дороги, совершенно не задумываясь о том, что происходит в соседнем регионе. В результате пятиполосная магистраль, по которой транспортный поток должен был свободно выезжать за пределы региона, упиралась в двухполосную дорогу в соседнем районе. Возникало бутылочное горлышко и, как следствие, многокилометровая пробка.

Если соседние регионы будут согласовывать дорожные планы, удастся развивать дорожную и уличную сеть с учетом интересов всех граждан, независимо от места их проживания.

Закон вступит в силу через год после его официального опубликования. То есть 31 декабря 2018 года.

Комментарии

Вячеслав Лысаков, первый заместитель председателя Комитета Госдумы по госстроительству и законодательству:

Этот закон очень большой, очень важный и очень сложный. Он определяет алгоритм действий местных органов власти при организации дорожного движения. В нем вводятся новые термины, новый понятийный аппарат. Он должен дать четкие направления в этой сложной работе и расставить приоритеты. Но как он был отягчен некоторыми излишними преференциями. Например, позволял местным властям вводить временные ограничения на въезд взиманием платы. Это была самая скандальная статья закона. Он нуждался в корректировке, которая профильным комитетом была сделана. И самая одиозная статья была удалена. Это я считаю достижением Госдумы. Сейчас говорить об эффективности нового закона рано, надо полгода-год посмотреть практику его применения. И только потом можно будет делать выводы..

Петр Шкуматов, Член общественного совета при ГУ МВД по г. Москве:

Закон получился многоплановый. В нем прописаны приоритеты в организации движения. И это ключевой момент. В первую очередь – приоритет безопасности дорожного движения, а также приоритеты общественного транспорта, пешеходов, велосипедистов и экологии. Но возникает вопрос, а где само движение? О личном транспорте в законе ни слова. И если применять его в таком виде, то у нас не будет частного транспорта и грузовиков, потому что их нет в приоритетах.

Давайте представим себе ситуацию: проектировщик берется за составление комплексной схемы организации дорожного движения . В соответствии с указанными приоритетами он наносит выделенную полосу для общественного транспорта, велосипедную дорожку, ставит через каждые сто метров по светофору для пешеходов. Личному транспорту остается по одной полосе для движения с постоянным ожиданием зеленого сигнала светофора. При этом отсутствуют парковки, потому что их тоже нет в приоритетах. А там, где их можно было бы организовать, проходит велодорожка.

Никто не прописал цель организации дорожного движения. Можно спроектировать пробки, чтобы обеспечить безопасность. Парковки тоже не входят в приоритеты.

<https://rg.ru/2018/01/10/za-organizaciiu-dorozhnogo-dvizheniia-budut-otvechat-mestnye-vlasti.html>

### ТАСС; 2018.01.10; ПУТИН: НОВЫЙ МОСТ ЧЕРЕЗ ВОЛГУ В ТВЕРИ БУДЕТ СТОИТЬ БОЛЕЕ 10 МЛРД РУБЛЕЙ

Новый мост через Волгу в Твери будет стоить более 10 млрд рублей, работа по нему ведется, сообщил президент Владимир Путин на встрече с рабочими Тверского вагоностроительного завода.

«В апреле прошлого года я дал соответствующее поручение **Минтрансу**, правительству и они исполняя это поручение, в феврале этого года должны выдать уже предложения по проектно-сметной документации, – сказал он. – Тогда будет понятно, сколько он стоит и сколько времени займет это строительство. Предварительно могу сказать, это будет стоить свыше 10 млрд рублей».

Путин добавил, что количество транспорта увеличивается, нагрузка на мост, вообще на дорогу, увеличивается. «Согласен полностью, мост через Волгу должен быть, скажу по секрету, комиссия пока проявляет определенные колебания, где найти эти 10 млрд, но поищем, – заметил президент, добавив, что в деле строительства моста тоже надо ставить сроки и в них укладываться. – Помаленьку в Советском Союзе строили, 200 мостов оказалось недостроено к 2000 году. Так тоже нельзя. Поэтому должна быть производственная дисциплина».

Рабочие предприятия также рассказали президенту, что в планах сделать старый мост пешеходным

<http://tass.ru/ekonomika/4864544>

На ту же тему:

<https://iz.ru/693726/2018-01-10/putin-nazval-stoimost-novogo-mosta-cherez-volgu-v-tveri>

<https://www.vedomosti.ru/business/news/2018/01/10/747370-putin-otsenil-rashodi>

<https://ria.ru/economy/20180110/1512376989.html>

### ИНТЕРФАКС-СИБИРЬ; 2018.01.10; МЕДВЕДЕВ ПОРУЧИЛ ПОДГОТОВИТЬ ПРЕДЛОЖЕНИЯ ПО СТРОИТЕЛЬСТВУ МОСТА В УЛАН-УДЭ

Предложения по строительству нового моста через реку Уда в Улан-Удэ (Бурятия) должны быть готовы до 15 февраля.

Как сообщается на сайте правительства РФ, подготовить предложения о строительстве моста к этому сроку премьер-министр Дмитрий Медведев поручил **Минтрансу** совместно с Минфином, Минэкономразвития и правительством Бурятии.

Поручение подготовлено во исполнение поручений президента Владимира Путина по итогам пресс-конференции, состоявшейся 14 декабря 2017 года.

По данным пресс-центра правительства Бурятии, в прошлом году за счет средств республиканского и улан-удэнского бюджетов было разработано технико-экономическое обоснование реализации проекта. Проектной организацией предложено два варианта возведения объекта. Ориентировочная стоимость работ составляет 6,4 млрд рублей.

Среди вариантов реализации проекта рассматривается возможность строительства моста в рамках концессионных соглашений и на условиях государственно-частного партнерства с привлечением средств федерального бюджета, взимаемых от системы «Платон», а также за счет субсидий федерального бюджета в рамках ФЦП.

<http://realty.interfax.ru/ru/news/articles/89601>

### РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА – СТОЛИЧНЫЙ ВЫПУСК; 2018.01.11; ИРИНА РЫБНИКОВА ПО СВОЕМУ ПУТИ

В Подмосковье в 2019 году откроют первые платные путепроводы

Уже в этом году в Подмосковье начнут строить первые платные путепроводы. Концессионные соглашения, которые правительство Московской области заключило с частной компанией, реализуется в срок, движение по путепроводам планируется открыть в 2019 году, рассказал «РГ» гендиректор компании «Подмосковная платная дорога» Вадим Коваленко.

Это, напомним, будут первые региональные дорожные объекты, полностью возведенные за счет внебюджетных источников. В рамках заключенных соглашений концессионер должен построить два путепровода через железную дорогу – у платформ «Саввинская Слобода» в Одинцовском районе и «Акулово» в Наро-Фоминске.Сейчас на месте будущих путепроводов – одноуровневые переезды, которые по полдня закрыты для автомобилистов. И с каждым годом ситуация усложняется – железнодорожное сообщение развивается, появляются новые электрички, но и автомобильного транспорта становится все больше. Инвесторы же намерены построить двухуровневые развязки, разведя железнодорожный и автомобильный потоки. «Путепровод у платформы «Саввинская Слобода» обеспечит прямое сообщение между Звенигородом и Рузой и автомобильными дорогами федерального значения – Московскими малым и большим кольцами. А путепровод вблизи поселка Акулово позволит без пробок добираться из Кубинки в Наро-Фоминск и обратно и обеспечит связку между трассами М3 «Украина» и М1 «Беларусь», – уточняет Вадим Коваленко. В реализацию этих проектов инвестор готов вложить 1,6 млрд рублей.

Концессионные соглашения подписаны сроком на 22,5 года. И хотя заключали их летом 2017 года, стоимость проезда указана в ценах 2018-го. Так, максимальная цена билета не должна превышать 42 рублей для легковых автомобилей с габаритной высотой не более 2 метров, 84 рублей – для легковушек и других транспортных средств высотой от 2 до 2,6 метра, и 168 рублей – для всего остального транспорта. От оплаты будут освобождены машины спецтранспорта и общественный транспорт, за исключением маршрутных такси и междугородних автобусов

<https://rg.ru/2018/01/11/reg-cfo/pervye-platnye-puteprovody-v-podmoskove-poiaviatsia-uzhe-v-2019-godu.html>

### РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; СВЕТЛАНА ДОБРЫНИНА; 2018.01.10; СЪЕХАТЬ С «ТРАССЫ СМЕРТИ»

Резонансные ДТП заставляют искать новые подходы к обеспечению безопасности на дорогах

В Югре проходит внеплановая проверка состояния региональных и федеральных автодорог. Экстренная ревизия началась после страшной аварии на трассе Ханты-Мансийск – Нягань, где в начале января в лобовом столкновении двух легковых авто погибли десять человек, в том числе четверо детей.

Расследованием обстоятельств трагедии занимается СКР – для большей объективности. Ведь сразу после аварии в СМИ и соцсетях заговорили о том, что участок, на котором произошло столкновение, находится в плохом состоянии. «Дорога очень узкая, холмистая, еще в советские времена построенная – настоящая трасса смерти», – утверждают местные жители. Официальные лица в оценке дорожной составляющей аварии не так категоричны.

– Условия в момент ДТП были близки к идеальным: минус 10 градусов, ясно, без осадков. По данным системы ГЛОНАСС, незадолго до аварии участок обработали три комбинированные дорожные машины. По результатам обследования дорожных условий недостатков в транспортно-эксплуатационном состоянии в месте совершения ДТП не выявлено, – сообщил на совещании у губернатора Югры начальник окружного управления автомобильных дорог Константин Гребешок.

К сожалению, на зимних дорогах Югры не впервые происходят резонансные ДТП с множеством жертв. Напомним, чуть больше года назад, в декабре 2016-го, на трассе Тюмень – Ханты-Мансийск (Р-404) автобус с детьми столкнулся с большегрузом. Тогда погибло 12 человек, 19 детей попали в больницу. Дело уже дошло до суда, родители погибших требуют привлечь к ответственности за случившееся чиновников, не обеспечивших безопасность движения.

После той трагедии на трассах автономного округа, по словам губернатора Натальи Комаровой, прошла «беспрецедентная дорожно-ремонтная кампания». За 2017 год в регионе отремонтировано 150 километров автодорог, построено 62,6 километра, на это потрачено 2,6 миллиарда рублей. На сегодня в Югре не соответствует нормативам еще более 478 километров федеральных, региональных и местных автодорог. Злосчастный 158-й километр трассы Ханты-Мансийск – Нягань как раз и относился к таковым.

По оценке начальника ФКУ «Уралуправтодор» Алексея Борисова, к концу 2017 года в трех регионах УрФО – ХМАО, Тюменской и Свердловской областях – в нормативное состояние приведен 81 процент федеральных трасс. Заметим, что годом ранее этот показатель составлял 64 процента, а на 1 января 2016-го – только 51. Достичь 90-процентного показателя качества дорог планируется к 2023 году.

Но и региональные власти, и специалисты дорожных ведомств признают: состояние дорожного полотна – хотя и основной, но не единственный фактор, обеспечивающий безопасность движения. Необходимо создавать интеллектуальные системы, помогающие водителю ориентироваться на дороге и следить за ее состоянием в момент поездки. На федеральных трассах УрФО уже внедряются комплексные системы мониторинга безопасности. В прошлом году здесь установлено 11 пунктов контроля метеоситуации, 15 постов мониторинга интенсивности трафика. В планах на 2018-й – внедрение на магистралях Тюмень – Ханты-Мансийск и Екатеринбург – Тюмень дополнительных придорожных электронных табло, показывающих актуальную информацию о ситуации на трассах, связанную с погодными условиями и данными о ремонте. Также через каждые пять километров появятся указатели с номером телефона круглосуточной диспетчерской службы, по которому можно сообщить о проблемах на трассе или вызвать помощь.

<https://rg.ru/2018/01/10/reg-urfo/priveli-v-poriadok-81-procent-federalnyh-trass.html>

### ТАСС; 2018.01.10; СТРОИТЕЛЬСТВО ДОРОГИ «ТУЛА – НОВОМОСКОВСК» НАЧНЕТСЯ ОСЕНЬЮ 2018 ГОДА

Правительство Тульской области планирует начать строительство дороги «Тула – Новомосковск» осенью 2018 года. Об этом в среду сообщил ТАСС заместитель губернатора Тульской области Вячеслав Федорищев, отметив, что эта дорога может стать первым в России проектом, реализованным через механизм инфраструктурной ипотеки.

«Мы ожидаем, что дорога «Тула – Новомосковск» станет первым проектом, реализованным через инфраструктурную ипотеку в России. Мы сейчас ведем переговоры с частным концессионером, чтобы уже весной начали подготовку проектно-сметной документации, а к осени уже были готовы все документы, и можно было дать старт проекту», – сказал Федорищев.

Он отметил, что несколько крупных компаний уже высказали желание принять участие в реализации проекта.

«Эта дорога ведет в Новомосковский промышленный кластер, где находится пять крупных предприятий. Они вынуждены ограничивать свое производство из-за отсутствия инфраструктуры, в частности, «Проктор энд Гэмбл» и «Кнауф» , которые проявили интерес к проекту. Компании готовы участвовать в его реализации через механизм концессии или последующую оплату пользования дорогой», – добавил Федорищев.

Ранее в конце декабря губернатор Тульской области Алексей Дюмин в своем ежегодном послании сообщил, что в регионе будет построена новая дорога между Тулой и Новомосковском. Реализовать проект планируется через механизм инфраструктурной ипотеки.

Существующая дорога Р-140 «Тула – Новомосковск» соединяет два крупнейших промышленных центра региона, является основной трассой для пассажирских перевозок между городами Тула, Новомосковск, Кимовск, Донской. Она проходит также рядом с территорией особой экономической зоной «Узловая», пересекает федеральную автомагистраль М-4 «Дон».

<http://tass.ru/ekonomika/4864972>

### ТАСС; 2018.01.11; РОССИЙСКАЯ ЧАСТЬ ЛЕДОВОЙ ПЕРЕПРАВЫ У АМУРСКОГО ПОЯРКОВО И КИТАЙСКОГО СЮНЬКЭ ОТКРЫТА

Комиссия по контролю за состоянием международных ледовых переправ транспортных средств дала разрешение на открытие российской стороны переправы между амурским селом Поярково и китайским селом Сюнькэ. Пункт пропуска со стороны Китая заработает 15 января. Об этом 11 января ТАСС сообщила пресс-секретарь **Министерства транспорта** и строительства Амурской области Надежда Елисеева.

«Областной комиссией по контролю за состоянием международных ледовых переправ транспортных средств принято решение открытия российской стороны ледовой переправы с ограничением нагрузки транспортных средств с общей массой не более 30 тонн. На данный момент ведется согласование международных вопросов по работе пункта пропуска. Движение транспортных средств начнется с понедельника, 15 января», – сказала Елисеева.

Как ранее сообщалось, режим работы переправы с 08:00 до 17:00 по амурскому времени (с 02:00 до 11:00 мск), выходные дни: суббота, воскресенье. Ледовая переправа будет работать до середины марта.

«При повышении среднесуточной температуры воздуха, образования закраин, наледи по ледовой дороге – переправа будет закрыта», – добавила Елисеева.

По данным **Министерства транспорта** и строительства, в 2017 году международная ледовая переправа между селами Поярково (РФ) и Сюнькэ (КНР) проработала с 18 января по 2 марта. За этот период здесь пропущено 466 автомобилей.

<http://tass.ru/ekonomika/4865952>

### ИНТЕРФАКС; 2018.01.10; РОСАВТОДОР С 2018Г ОТМЕНИТ ПРАКТИКУ ВЕСЕННИХ ОГРАНИЧЕНИЙ ДВИЖЕНИЯ ГРУЗОВИКОВ ПО ФЕДЕРАЛЬНЫМ ТРАССАМ

**Федеральное дорожное агентство** (**Росавтодор**) с 2018 г. отменит практику весенних ограничений движения грузовиков по федеральным автодорогам.

Как говорится в сообщении **Росавтодор**а, **Минтрансом** России и Федеральным дорожным агентством принято решение об отмене весенних временных ограничений движения, связанных со снижением несущей способности, по автомобильным дорогам федерального значения.

«В приказ **Минтранса** России от 12 августа 2011 года N211 внесены соответствующие изменения, которые прошли государственную регистрацию в Минюсте России. Начиная с 2018 года такие временные ограничения движения в весенний период вводиться не будут», – говорится в сообщении.

При этом в **Росавтодор**е отмечают, что в настоящее время в нормативном состоянии находятся 77,5% автомобильных дорог федерального значения РФ, «и этот показатель постоянно увеличивается». «Таких результатов удалось достичь благодаря 100 процентному финансированию работ по содержанию автомобильных дорог федерального значения, начиная с 2013 года», – подчеркивает ведомство.

В **Росавтодор**е указывают, что отказ от весенних ограничений «позволит перевозчикам более эффективно планировать свою деятельность, а также существенно снизит себестоимость доставки грузов потребителям».

Ежегодные временные ограничения вводятся на региональных автодорогах в период возникновения неблагоприятных природно-климатических условий. На этот период на участках автодорог устанавливаются временные дорожные знаки «Ограничение массы, приходящейся на ось транспортного средства» со знаками дополнительной информации «Тип тележки транспортных средств», предусмотренных правилами дорожного движения.

Кроме того, с 1 июня по 31 августа при значениях дневной температуры воздуха свыше 32 градусов (по данным Гидрометцентра России) также вводится ограничение движения на проезд тяжеловесных транспортных средств по автомобильным дорогам Московской области с асфальтобетонным покрытием с 10 до 22 часов.

Аналогичные ограничения вводятся **Росавтодор**ом на федеральных дорогах. Ведомство в случае отмены весенних ограничений оценивало потребность в дополнительных средствах на ремонтные работы в 390 млрд рублей. При этом потери перевозчиков от весенних ограничений дорожное агентство оценивало почти в 3 млрд рублей.

Весеннее ограничение движения грузовых автомобилей вводится с 1961 года с конца марта – начала апреля каждого года и, по мнению **Росавтодор**а, способствует сохранению в весенний период российских автодорог. Минэкономразвития ранее высказывалось против введения ограничений, тем не менее, они вводились.

На ту же тему:

<https://www.vedomosti.ru/business/news/2018/01/10/747356-ogranicheniya-gruzovikov>

*Железнодорожный транспорт*

### ВЕДОМОСТИ; ОЛЬГА АДАМЧУК; МАРГАРИТА ПАПЧЕНКОВА; 2018.01.10; ЖЕЛЕЗНАЯ ДОРОГА ДО ПЕКИНА НАЧНЕТСЯ НЕ ОТ МОСКВЫ

Скоростными поездами хотят сначала связать Екатеринбург и Челябинск

Первую в России высокоскоростную железнодорожную магистраль (ВСМ) от Москвы до Казани анонсировал президент Путин на Петербургском экономическом форуме в 2013 г. Прошлой осенью РЖД не удалось договориться с правительством о бюджетных инвестициях в строительство ВСМ, и появилось решение строить дорогу Москва – Казань частями, а начать с участка до Владимира.

Но «Уральская скоростная магистраль», хозяйственное партнерство, в котором участвуют группа ЧТПЗ, инвестиционная группа «РВМ капитал» и другие инвесторы, вместе с властями Челябинской и Свердловской областей подали в правительство заявку – частную концессионную инициативу. Они предлагают первым построить участок ВСМ от Екатеринбурга до Челябинска.

В декабре 2017 г. этот участок включен в транспортную стратегию России до 2030 г. Это часть программы развития РЖД и часть ВСМ Москва – Пекин, говорит представитель РЖД: компания содействует проекту, идет работа над технико-экономическим обоснованием, организационно-правовой формой и финансированием.

Этот проект должен был стать продолжением ВСМ Москва – Казань, но пока конкурирует с ней, рассказывает региональный чиновник: обкатать технологии высокоскоростных магистралей нужно на пилотном участке, правительству придется выбирать.

Заявка на ВСМ Москва – Казань в правительство пока не поступила, а участок до Владимира, о котором шла речь осенью, выходит дороже участка Екатеринбург – Челябинск. Первый обойдется в 459,5 млрд руб., говорил осенью человек, близкий к РЖД, а ВСМ Екатеринбург – Челябинск оценена в заявке в 360 млрд руб. Половину инвесторы заплатят сами и возьмут в кредит, другую хотят получить как капитальный грант из бюджета, знают два участника совещаний по проекту, человек, близкий к проектной компании, и региональный чиновник. Правительство обсуждает разные варианты, в том числе и капитальный грант, знают два участника обсуждений.

Список участников партнерства не окончательный, идут переговоры, говорит представитель ЧТПЗ. В проект готовы инвестировать крупные отечественные промышленные холдинги, знает представитель «РВМ капитала». От Екатеринбурга до Челябинска 220 км, по ВСМ – 1 час 10 минут, сейчас на это уходит 3,5 часа, автобусом – 5 часов.

В ЧТПЗ и «РВМ капитале» размер инвестиций не комментируют. Правительство прорабатывает предложение, затем оно будет направлено федеральным органам исполнительной власти, сообщил представитель вице-премьера Аркадия **Дворкович**а. Вопрос находится в стадии проработки, сказал представитель Минэкономразвития.

**Минтранс** поддерживает строительство ВСМ, в том числе на участке Екатеринбург – Челябинск. Ветка позволит фактически объединить два города, это важно в первую очередь жителям региона. Но пока **Минтранс** официально не получал проект концессионного предложения.

Дорога объединит Челябинск и Екатеринбург в единую конурбацию, позволит создать третью столицу России, сформировать единый рынок труда, говорит замгубернатора Челябинской области Руслан Гаттаров. Идея интересная, неформально обсуждается уже больше года, сказал федеральный чиновник.

Инфраструктура, позволяющая за 1–2 часа переместиться между крупными городами, поможет создать новые большие центры притяжения, которые наряду с Москвой и Санкт-Петербургом будут концентрировать в себе финансовые, инвестиционные, человеческие ресурсы, тот самый человеческий капитал, который и приводит в итоге к росту высокопроизводительной экономики, объясняет чиновник, а это, в свою очередь, приведет и к росту зарплат, и к увеличению налогов. В этом суть и инфраструктурной ипотеки – государство берет на себя основные риски и расходы на строительство инфраструктуры, так как она никогда не будет достаточно привлекательной для частных инвесторов, и получает эффект в виде увеличения валового регионального продукта (ВРП) и, соответственно, бюджетных доходов, заключает чиновник.

Строительство железной дороги не самоцель, дорога – часть заявки Екатеринбурга на участие в «Экспо-2025», но, объединив два города, ВСМ потом будет работать на развитие всего региона, сообщил «Ведомостям» замгубернатора Свердловской области Александр Высокинский.

В ценах IV квартала 2016 г. прирост ВРП от проекта уральской ВСМ превысит 1370 млрд руб., дополнительные доходы бюджета составят 282 млрд руб., говорит представитель минэкономразвития Челябинской области, в эксплуатацию дорогу предполагается ввести к 2025 г. Дорога позволит перевозить более 4 млн пассажиров в год на десятый год эксплуатации. Цена проезда будет сопоставима с ценой билета на автобус, говорит Высокинский.

Екатеринбург и Челябинск – два крупных промышленных центра России, регионы со значительными доходами, строительство такой дороги можно только приветствовать, говорит Андрей Чернявский из Центра развития Высшей школы экономики.

Вслед за рынком ГЧП может встать и рынок концессий

Дорога Екатеринбург – Челябинск в долгосрочной перспективе даст 6–7-кратный рост ВРП, говорит президент партнерства «Новый экономический рост» Михаил Дмитриев.

С точки зрения экономики участок Екатеринбург – Челябинск для начала строительства ВСМ Москва – Пекин – решение лучшее, чем участок Москва – Казань, который осенью оценивался в 1,3 трлн руб., говорит директор Fitch Ratings Владимир Редькин: дешевле, быстрее принесет эффект – и он будет более очевидным. С Казанью у Москвы и так хорошее сообщение, продолжает Редькин, а проблема Челябинска в том, что он отходит от Транссиба, поэтому Челябинску дорога еще выгоднее и потребность в ней острее, чем у Екатеринбурга.

На 10–15% дорога может окупиться за счет перевозок, остальное – за счет прироста будущих налогов, речь идет о схеме «долг под прирост налогов», хотя без федеральных денег проект, скорее всего, обойтись не сможет, говорит Дмитриев. Инвесторам интересны проекты с понятными источниками возврата инвестиций как за счет конечных пользователей, так и за счет государства (плата концедента), если будет понятна схема возврата, будет интерес, говорит партнер EY Алина Заборовская.

В России на железнодорожный транспорт падает львиная доля перевозок – 70–80%, указывает Чернявский, но плотность железнодорожной сети чрезвычайно низкая. В России есть много мест, продолжает он, где сравнительно небольшие участки, связывающие крупные центры, могли бы не только снизить стоимость перевозки, но и способствовать росту экономической активности. Российская экономика топчется на месте, даже небольшой рост – уже неплохо, но вот план увеличить ВРП в 6–7 раз требует уточнений, заключает Чернявский.

<https://www.vedomosti.ru/economics/articles/2018/01/11/747407-zheleznaya-doroga-do-pekina>

На туже тему:

<http://www.gudok.ru/news/?ID=1398554>

<http://argumenti.ru/society/2018/01/560349?typelink=openlink>

### ИНТЕРФАКС; 2018.01.10; СТРОИТЕЛЬСТВО ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГИ ПО КРЫМСКОМУ МОСТУ ВЫЙДЕТ НА ПИКОВУЮ МОЩНОСТЬ В ТЕКУЩЕМ ГОДУ – ГЕНПОДРЯДЧИК

Строители планируют завершить работы по сооружению опор железнодорожной части моста через Керченский пролив и установить значительную часть пролетных строений до конца нынешнего года, сообщил информационный центр проекта в среду.

«В этом году нам предстоит полностью «одеть» автодорогу через Керченский пролив в асфальтобетон, оснастить ее всем необходимым и ввести в эксплуатацию. Параллельно мы выводим на пиковую мощность строительство железной дороги», – сказал председатель совета директоров компании «Стройгазмонтаж» (генподрядчик строительства объекта) Аркадий Ротенберг в ходе поездки на стройплощадку Крымского моста.

Его слова приводятся в пресс-релизе инфоцентра «Крымский мост».

Железнодорожный мост – это путь длиной 19 км, из которых более 6 км – над морской акваторией. Дорога поднимается с 5 метров и достигает максимальной высоты – 35 м над морем – на фарватерном участке. Здесь в 2017 году установлены арки Крымского моста, под которыми проходят суда.

К началу 2018 года в основание железнодорожного моста погрузили более 90% свай, сформировали 175 из 307 опор.

До конца зимы начнется сооружение железнодорожных пролетов над акваторией Керченского пролива. Их общая масса – почти 160 тысяч тонн.

После монтажа мостового полотна начнется устройство путей – это две колеи для движения пассажирских и грузовых составов из Тамани в Крым и в обратном направлении.

Согласно проекту, железнодорожная часть моста запускается в работу в 2019 году. Параллельно с этими работами в Керченском проливе ведется строительство железнодорожной инфраструктуры по обоим берегам – дорог со стороны Краснодарского края и Крыма длиной 40 и 17,5 км, соответственно.

19-километровый мост станет самым длинным в России и соединит полуостров с материковой частью РФ автомобильной и железной дорогой. Движение машин по мосту откроется в декабре 2018 года, поездов – 1 декабря 2019 года.

### ИНТЕРФАКС; 2018.01.10; ПЕРЕВОЗКИ ПАССАЖИРОВ ПОЕЗДАМИ ALLEGRO ПЕТЕРБУРГ-ХЕЛЬСИНКИ В 2017Г ВЫРОСЛИ НА 22%

Скоростные поезда «Аллегро» (Allegro) сообщением Петербург-Хельсинки в 2017 году увеличили перевозки пассажиров на 22% по сравнению с 2016 годом – до 482 тыс. человек, сообщает пресс-служба Октябрьской железной дороги (филиал АО «Российские железные дороги»).

В настоящее время между Санкт-Петербургом и Хельсинки ежедневно курсируют 4 пары поездов «Аллегро».

«Аллегро» курсирует между Санкт-Петербургом и Хельсинки с декабря 2010 года. Поезд является совместным проектом «Российских железных дорог» и финского государственного железнодорожного концерна VR Group.

### ИНТЕРФАКС; 2018.01.10; «ЖЕЛДОРОГИ ЯКУТИИ» В 2017Г УВЕЛИЧИЛИ ГРУЗОПОТОК НА 17%, В 2018Г ПЛАНИРУЮТ РОСТ ЕЩЕ ПОЧТИ НА 12%

ОАО «АК «Железные дороги Якутии» (MOEX: ZHDY) (ЖДЯ) в 2018 году планирует перевезти 5,23 млн тонн грузов, что на 11,75% больше, чем в прошлом году, сообщили «Интерфаксу» в пресс-службе компании.

«В целом рост объемов планируется за счет увеличения погрузки угля на юг, а также нефтепродуктов и грузов в контейнерах», – сказал представитель пресс-службы.

По итогам 2017 года компания перевезла 4,68 млн тонн (рост на 17% к 2016 году). Увеличение отмечено по номенклатуре грузов: уголь – на 22%, нефтепродукты – на 29%, строительные грузы и в контейнерах – на 15%, прочие грузы – на 14%.

Ранее сообщалось, что ЖДЯ в 2017 году прогнозировали грузопоток в объеме 4,25 млн тонн в связи с планами угольных компаний.

ОАО АК «Железные дороги Якутии» было учреждено в 1995 году для управления и завершения строительства Амуро-Якутской железнодорожной магистрали. ОАО «Российские железные дороги» владеет 49,94% акций компании, Якутия в лице министерства имущественных и земельных отношений – 43,65%.

Основные пользователи услуг ЖДЯ – группа «Колмар» (объединяет угледобывающие предприятия, трейдинговые и логистические компании) и «Сахатранс» (входит в Volga Group Геннадия Тимченко), а также «Мечел» (MOEX: MTLR).

### ИНТЕРФАКС; 2018.01.10; РЖД В 2017Г СНИЗИЛИ ПЕРЕВОЗКИ РЫБЫ С ДАЛЬНЕГО ВОСТОКА НА 10,9%, УВЕЛИЧИЛИ ПЕРЕВОЗКИ УСКОРЕННЫМИ ПОЕЗДАМИ

Дальневосточная железная дорога (ДВЖД, филиал ОАО «Российские железные дороги») в 2017 году сократила погрузку рыбы и морепродуктов на 10,9% по сравнению с показателем 2016 года – до 597,4 тыс. тонн, говорится в сообщении пресс-службы магистрали.

При этом объем перевозки рыбы ускоренными рефрижераторными поездами по технологии «Грузовой экспресс» вырос на 5% и превысил 306 тыс. тонн. Всего со станций Дальневосточной железной дороги в 2017 году было отправлено 159 ускоренных поездов с рыбой.

Наибольший объем перевозки рыбы по ДВЖД наблюдался в октябре. Одной из причин этого стало принятие решения «об установлении понижающего коэффициента к действующим тарифам на внутрироссийские перевозки свежей, охлажденной и свежемороженой рыбы со станций ДВЖД», говорится в сообщении.

Дальневосточный бассейн является основным для российской рыбодобывающей отрасли, тогда как крупнейшими потребителями выступают регионы европейской части РФ. Совокупные холодильные мощности в портах Дальнего Востока составляют 73 тыс. тонн, что не превышает 2,5% объема вылова в регионе (около 3 млн тонн в год).

В России с августа 2014 года действует продовольственное эмбарго, в том числе на поставки рыбы и рыбной продукции из США, ЕС, Канады, Австралии и Норвегии.

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

*Морской транспорт*

### ИНТЕРФАКС; 2018.01.10; ТУАПСИНСКИЙ МОРПОРТ В 2018 ГОДУ УВЕЛИЧИТ ИНВЕСТПРОГРАММУ В 2,6 РАЗА

АО «Туапсинский морской торговый порт» (MOEX: TMTP) (ТМТП, входит в UCL Holding) в 2018 году планирует направить на инвестиционную программу 1,93 млрд рублей, сообщает пресс-служба компании.

«Инвестпрограмма предусматривает дальнейшее развитие и реализацию перспективных инвестиционных проектов, направленных на увеличение грузооборота и сохранение производственных мощностей», – отмечается в сообщении.

Финансирование будет осуществляться за счет собственных средств компании.

Как уточнили «Интерфаксу» в ТМТП, инвестиционная программа на 2017 год была запланирована в объеме 741 млн рублей (фактический объем ее реализации пока не сообщается). Таким образом, в текущем году инвестпрограмма расширена в 2,6 раза.

Наибольший объем средств в 2018 году – 850 млн рублей – будет направлен на проект реконструкции зернового терминала. В текущем году предусмотрена закупка основного технологического оборудования, а также завершение проектных работ и переход к строительным работам. Общая стоимость проекта, рассчитанного до 2021 года, оценивается в 3,6 млрд рублей. Помимо расширения номенклатуры зерновых и увеличения грузооборота терминала до 3 млн тонн, проектом предусмотрено развитие ж/д инфраструктуры порта, что позволит увеличить пропускную способность ТМТП по всем сухим грузам.

Еще одним направлением развития ТМТП является увеличение перевалки черных металлов. В 2018 году по заказу ТМТП будут построены два портальных крана «Витязь» грузоподъемностью 50 тонн, а также приобретены два вилочных погрузчика грузоподъемностью 25 тонн. Сумма инвестиций по данному направлению в 2018 году составит 637 млн рублей.

В рамках долгосрочной программы технического перевооружения в 2018 году планируется строительство еще одного крана «Витязь» грузоподъемностью 40 тонн, а также приобретение 2 погрузчиков грузоподъемностью 2,5 тонны и грузозахватного оборудования. Общая сумма инвестиций в портовое оборудование составит 239,3 млн рублей.

Инвестпрограмма 2018 года также предусматривает работы по поддержанию пропускной способности ро-ро терминала (54,7 млн рублей), приобретение вспомогательного оборудования для обеспечения безопасности порта (19,6 млн рублей). Почти 40 млн рублей будут направлены на поддержание существующих мощностей и продолжения работ по техническому перевооружению систем противоаварийной защиты нефтеналивного района.

Более 80 млн рублей составят вложения по другим направлениям, обеспечивающим бесперебойную и безопасную работу порта, таких как природоохранные мероприятия, обновление электрооборудования, переоснащение судов портового флота спасательными средствами и средствами связи.

АО «ТМТП» – основной оператор морского порта Туапсе, одного из крупнейших в России. Основным акционером АО является международный транспортный холдинг Universal Cargo Logistics Holding (UCL Holding) Владимира Лисина, владеющий напрямую 69,52% уставного капитала ТМТП, а также через ЗАО «Порт Инвест» (Туапсе) – 26,01%.

### РИА НОВОСТИ; 2018.01.10; В КРЫМУ ЗАДУМАЛИСЬ О СОБСТВЕННОЙ СУДОХОДНОЙ КОМПАНИИ

В Крыму может быть создана собственная судоходная компания для использования, в частности, на таких направлениях, как Сирия и Иран, сообщил вице-премьер крымского правительства – постоянный представитель республики при президенте РФ Георгий Мурадов.

По словам Мурадова, опытнейшие специалисты в области судоходства подчеркивали исключительно выгодное географическое положение Крыма для транспортного обеспечения России и востребованность крымских портов, которая многократно возрастет с введением в строй моста через Керченский пролив.

«В этой связи отмечалась целесообразность создания собственной крымской судоходной компании, которая могла бы использоваться на таких направлениях, как Сирия, Иран и ряд других стран, а также для перевозок по внутренним речным артериям России и в бассейне Каспийского моря. Особенно важным это станет в связи с предстоящими работами по восстановлению Сирии», – сказал Мурадов в интервью РИА Новости.

По его словам, у Крыма есть несколько сухогрузов, паромов и вспомогательных плавсредств, которые можно было бы объединить в судоходную компанию.

«Недостающие корабли могут браться в аренду (чартер) или лизинг», – подчеркнул вице-премьер.

Кроме того, по его словам, специалисты также считают, что в компании должны быть и пассажирские суда, обслуживающие туристические и экскурсионные маршруты в черноморском регионе, по Волге и Дону.

«Активная работа Крымской судоходной компании могла бы обеспечить, по мнению экспертов, значительную часть загрузки крымских портов. Так что даже в условиях западных санкций крымские порты могут успешно развиваться», – заключил вице-премьер.

<https://ria.ru/economy/20180110/1512349847.html>

*Внутренний водный транспорт*

### ТАСС; 2018.01.10; НАВИГАЦИЯ-2017 НА ВНУТРЕННИХ ВОДНЫХ ПУТЯХ РФ ПРОДЛИЛАСЬ ДО НАЧАЛА 2018 ГОДА

Навигация-2017 на внутренних водных путях РФ продлилась до начала 2018 года, следует из сообщения, опубликованного на сайте **Росморречфлот**а.

«В связи с необычно мягкой зимой благоприятная гидрометеорологическая обстановка в европейской части России способствовала осуществлению судоходства на внутренних водных путях в нескольких бассейнах по заявкам грузоотправителей и судоходных компаний фактически до первых чисел января 2018 года. Столь позднее закрытие навигации отмечено впервые с 2011 года», – говорится в сообщении.

Общий объем перевозок грузов внутренним водным транспортом удалось сохранить на уровне прошлого года (около 118 млн тонн).

Объем перевозок пассажиров, по предварительным данным, снизился в 2017 году к уровню 2016 года на 6,1% и составил 12,5 млн человек. Пассажирооборот предприятий речного транспорта России за 11 месяцев 2017 года составил 577,7 млн пассажиро-километров (105,1% к уровню 11 месяцев 2016 г.).

Согласно сообщению, уточненная информация по объему и номенклатуре грузов, а также по количеству перевозок пассажиров внутренним водным транспортом будет обработана к середине января 2018 года.

<http://tass.ru/transport/4864256>

*Воздушный транспорт*

### ТАСС; 2018.01.10; ШЕРЕМЕТЬЕВО ВЕДЕТ ПЕРЕГОВОРЫ С EGYPTAIR ПО ПОВОДУ ПРОДАЖИ СЛОТОВ НА ПОЛЕТЫ В КАИР

Аэропорты Шереметьево и Домодедово ведут переговоры по поводу продажи слотов (временной промежуток, в течение которого аэропорт принимает и обслуживает воздушное судно) на полеты из Москвы в Каир с египетской авиакомпанией EgyptAir, сообщили ТАСС в пресс-службах московских аэропортов.

Ранее ряд СМИ сообщил, что возобновление авиасообщения между РФ и Египтом состоится 1 февраля, основываясь на данных табло аэропортов Шереметьево и Домодедово.

«На текущий момент авиакомпания Египта находится в стадии переговоров со всеми аэропортами МАУ, предварительно согласовывая возможное расписание. Аэропорт Шереметьево предлагает свои условия, предварительно бронируя возможные слоты в расписании, финальное решение по обеспечению данных рейсов остается за авиаперевозчиком. Подтверждать факт выполнения данных рейсов из аэропорта Шереметьево на данный момент преждевременно», – сообщили ТАСС в пресс-службе Шереметьева.

Аэропорт Шереметьево готов обеспечивать обслуживание рейсов авиакомпаний по маршруту Москва-Каир-Москва, добавили там. «Сейчас Домодедово ведет переговоры с Egypt Air, авиаперевозчик запросил слоты в аэропорту», – сообщили ТАСС в пресс-службе аэропорта, добавив, что EgyptAir осуществляла регулярные рейсы в Каир из Домодедова несколько раз в неделю с 2003 года.

На данный момент в сезонном расписании обоих аэропортов указано, что рейсы в Каир будут открыты с 1 февраля.

4 января Президент РФ Владимир Путин подписал указ о возобновлении регулярных воздушных перевозок в Каир. Однако единственный российский перевозчик, ранее выполнявший полеты в Каир, – «Аэрофлот», – еще не открывал продажу билетов в Египет. По словам источника ТАСС, близкого к «Аэрофлоту», компания также запрашивала слоты на полеты из Шереметьева.

«Аэропорт выставляет эту информацию на основании подтвержденных слотов, а не расписания выполнения рейсов. Слоты действительно запрашивались, но это не значит, что с февраля начнем их использование. Конкретная дата начала полетов с российской стороны будет определяться **Минтрансом** РФ», – сообщил он.

Авиасообщение между Россией и Египтом было приостановлено в конце 2015 года, после того как 31 октября после вылета из аэропорта Шарм-эш-Шейха в воздухе взорвался самолет авиакомпании «Когалымавиа». В катастрофе, признанной терактом, погибли 217 пассажиров и семь членов экипажа. Для возобновления авиасообщения Россия потребовала от Египта усиления мер авиационной безопасности.

<http://tass.ru/ekonomika/4865383>

На ту же тему:

<https://rg.ru/2018/01/10/v-raspisaniiah-domodedovo-i-sheremetevo-poiavilis-rejsy-v-kair.html>

### ИНТЕРФАКС; 2018.01.10; ЧИСЛО ПОЛЕТОВ НАД РФ В 2017 Г. ВЫРОСЛО НА 8,3% И ДОСТИГЛО ИСТОРИЧЕСКОГО МАКСИМУМА

Интенсивность движения в воздушном пространстве России в 2017 г. увеличилась в годовом выражении на 8,3%, сообщила **Росавиаци**я в среду.

Всего за год российские и зарубежные авиакомпании выполнили 1,53 млн полетов над РФ, говорится в сообщении ведомства. Показатель является рекордным, ранее исторический максимум – 1,46 млн полетов – был достигнут в 2014 г.

Количество полетов на внутренних воздушных линиях в прошлом году выросло на 3,3%, до 740,4 тыс., на международных – на 13,4%, до 789,6 тыс. (из них транзитных полетов – 281,2 тыс., рост на 6,4%).

За декабрь в воздушном пространстве РФ совершено 120 тыс. полетов, рост в годовом выражении составил 7,8%. При этом на внутренних линиях авиакомпании выполнили 57,5 тыс. полетов (+4,2%), на международных – 62,5 тыс. (+11,3%), в том числе транзитных – 24 тыс. (+7,4%).

### ТАСС; 2018.01.10; ПАССАЖИРОПОТОК АЭРОПОРТА ЧЕБОКСАР ПО ИТОГАМ 2017 ГОДА ПРЕВЫСИЛ НА 20% ПЛАНОВЫЕ ПОКАЗАТЕЛИ

Международный аэропорт Чебоксар в 2017 году перевез 250 тыс. пассажиров, сообщили в среду в пресс-службе **Министерства транспорта** и дорожного хозяйства республики. Это на 20% больше показателей, которые планировалось достичь.

Ранее сообщалось, что по итогам 2017 года международный аэропорт Чебоксар планировал перевезти 200 тыс. пассажиров.

«По итогам 2017 года ООО «Международный аэропорт Чебоксары» обслужил свыше 250 тыс. пассажиров. Это новая цифра в современной истории аэропорта, она появилась в статистике нашего авиапредприятия впервые с начала 90-х годов прошлого столетия», – говорится в сообщении.

По данным пресс-службы, рост произошел за счет привлечения новых рейсов в летний период, а также использования на линиях более вместительных воздушных судов. Так, в 2017 году спустя более 15 лет вернулись летние рейсы в Анапу, возобновилось авиасообщение с турецкой Антальей. Вдвое больше отдыхающих летом улетели в Крым за счет увеличения числа рейсов в Симферополь. В 2016 году в Крым через аэропорт Чебоксар отправились 6,72 тыс. человек, в 2017 году туда улетели 13,35 тыс. человек.

Самым востребованным направлением в Чувашии остается Москва. В пресс-службе уточнили, что пассажиропоток в столицу вырос не только в связи с увеличением числа рейсов, но и за счет привлечения на них более вместительных воздушных судов. Если в 2016 году в этом направлении было обслужено 146 тыс. пассажиров, то в 2017 году услугами аэропорта воспользовались 211 тыс. пассажиров.

<http://tass.ru/ekonomika/4865299>

### ТАСС; 2018.01.10; АЭРОПОРТ БЕЛГОРОДА В 2017 ГОДУ ВДВОЕ УВЕЛИЧИЛ ПАССАЖИРОПОТОК НА МЕЖДУНАРОДНЫХ РЕЙСАХ

Аэропорт Белгорода по итогам 2017 года достиг рекордных показателей, увеличив пассажиропоток по международным направлениям на 228%. Этому способствовало в том числе открытие новых чартерных программ, сообщили в среду в пресс-службе аэропорта.

«2017 год стал рекордным для международного аэропорта Белгорода по количеству обслуженных пассажиров. По сравнению с 2016 годом суммарный пассажиропоток в 2017 году вырос на 35,3%, на международных воздушных линиях – 228,8%», – сказали в пресс-службе.

Достичь подобных показателей удалось за счет возобновления полетов в турецком направлении и открытия чартерной программы в Объединенные Арабские Эмираты. Кроме того, в 2017 году аэропорт выполнял регулярные полеты в Москву, Санкт-Петербург, Казань, Сочи, Симферополь, Геленджик, Норильск. В общей сложности в прошедшем году воздушная гавань обслужила более 468 тыс. человек и обеспечила выполнение порядка 3,5 тыс. рейсов.

<http://tass.ru/transport/4865087>

### Ъ-ПРИКАМЬЕ; ЮЛИЯ КОЛБИНА; 2018.01.10; БОЛЕЕ ИЛИ АРМЕНИЯ

Краевые власти рассматривают возможность открытия рейсов в Армению

Как стало известно „Ъ-Прикамье“, региональные власти инициировали поиск перевозчиков с целью организации прямого рейса до Еревана. По мнению чиновников правительства, данный рейс целесообразен, поскольку столица Армении стала у пермяков самым популярным пересадочным направлением в 2017 году. При этом эксперты уверены, что основу пассажиропотока составят не туристы, а мигранты.

**Министерство транспорта** Пермского края ведет переговоры с авиаперевозчиками для организации прямого рейса в Ереван, сообщил „Ъ-Прикамье“ источник, знакомый с ходом переговоров. По его данным, оператором на данном направлении может стать авиакомпания «Уральские авиалинии», которая, впрочем, не подтверждает эту информацию. Еще в конце года в «Уральских авиалиниях» в ответ на запрос „Ъ-Прикамье“ сообщили, что «в настоящий момент возможность открытия такого рейса авиакомпания не рассматривает».

В **минтрансе** подтвердили интерес к открытию рейса, но уточнили, что переговоры с авиакомпаниями не начаты. «Мы провели предварительный анализ, определили, что больше всего пересадок совершается для поездки в Ереван. Следовательно, целесообразно рассмотреть возможность открытия прямого рейса», – сообщили в ведомстве.

Напомним, в 2017 году, по данным сервиса путешествий One Two Trip, Ереван стал самым популярным среди пермяков международным направлением. «Маршрутная сеть региональных аэропортов зачастую ограничена несколькими десятками направлений. Анализ продаж билетов позволяет посмотреть на географию поездок шире, поскольку учитывает стыковочные рейсы. Например, мы видим, что самым популярным для самостоятельных поездок зарубежным направлением стал Ереван, в который из Перми нет прямых вылетов», – отмечал ранее директор по развитию сервиса One Two Trip Аркадий Гинес.

По данным „Ъ-Прикамье“, за 9 месяцев 2017 года Ереван посетили около 5 тыс. пермяков, использовавших стыковочные рейсы через Екатеринбург и Москву.

В середине января **минтранс** проведет совещание с представителями заксобрания края, холдингом «Новапорт», владеющим контрольным пакетом акций пермского аэропорта, а также членами армянской диаспоры. Кроме того, встречи пройдут с рядом авиакомпаний, в том числе «Уральскими авиалиниями» и Nordwind Airlines. В министерстве отметили, что с представителями каждой авиакомпании встречи будут проходить отдельно. «Пока мы делаем „наброски“, хотим узнать требования авиакомпаний и оценить свои возможности», – подчеркнули в **минтрансе**.

Председатель молодежного комитета Центра армянской культуры Пермского края Артак Кишмирян в беседе с „Ъ-Прикамье“ подтвердил, что большое количество армян сейчас вынуждены летать в Пермь и обратно через Москву. «Прямые рейсы были бы удобнее, во-первых, тем, что меньше времени тратится в дороге. Во-вторых, в Пермь едет довольно много армян на заработки, знание языка у них слабое, поэтому, когда они летают через Москву, языковой барьер может сыграть какую-то роль. В-третьих, билеты будут дешевле», – отметил господин Кишмирян.

Эксперты уверены, что основной пассажиропоток на армянском направлении составят не туристы. «Популярность рейсов в Ереван и обратно будет зависеть от частоты и размера бортов. Это специфическое направление, востребованное, скорее, не туристами, а мигрантами. В плане организации туризма, уверен, мало кто из туроператоров готов организовать такие поездки. Рассчитывать на стабильный поток сложно, хотя любое новое направление – большой плюс для Перми и аэропорта», – отметил директор сети турагентств «Планета» Виктор Тюлин. Аналогичного мнения придерживается директор ООО «Бутик путешествий» Ольга Швецова: «Спрос будут формировать не туристы, а местные, которые поедут в гости и будут возвращаться домой».

По мнению директора ООО «Туристическая компания „Солана“« Данила Поздеева, авиакомпании, которая согласится выполнять рейс Пермь–Ереван, стоит начать с небольших бортов. «Какой-то спрос все-таки будет, рейсы в Грузию уже показали значительный интерес, возникнет он и к Армении. Но на Грузию поставили малые самолеты, с этого и надо, наверное, начинать», – отметил господин Поздеев.

[https://www.kommersant.ru/doc/3515685?query=**минтранс**](https://www.kommersant.ru/doc/3515685?query=минтранс)

### РИА НОВОСТИ; 2018.01.11; АРТАМОНОВ ПРЕДЛОЖИЛ СОЗДАТЬ АВИАКОМПАНИЮ ДЛЯ МЕЖРЕГИОНАЛЬНЫХ ПЕРЕВОЗОК

Серьезным шагом в региональном развитии стало бы создание в России дотируемую из федерального и региональных бюджетов авиакомпанию для осуществления межрегиональных перевозок в России, заявил в интервью РИА Новости губернатор Калужской области Анатолий Артамонов.

«Я рассчитываю, что в России начнут активно поддерживаться межрегиональные перевозки. Это дает совсем другое качество жизни. Люди становятся мобильными, развиваются экономические связи между регионами. На мой взгляд, можно было бы создать авиакомпанию, дотируемую из федерального и региональных бюджетов. Такая практика существует во всем мире. Это стало бы серьезным шагом в региональном развитии», – сказал собеседник агентства.

По его словам, бюджет межрегиональных перевозок на всю страну может составить около 25 миллиардов рублей в год.

«В структуре наших расходов это относительно небольшие деньги, затратив которые можно было бы поставить межрегиональную авиацию на крыло. И люди сказали бы нам спасибо», – добавил глава региона.

<https://ria.ru/economy/20180111/1512402261.html>

### ТАСС; 2018.01.10; АВИАКОМПАНИЯ «ЯМАЛ» ЗАПУСТИЛА РЕЙСЫ ИЗ ЯНАО В САНКТ-ПЕТЕРБУРГ ПО ЛЬГОТНОМУ ТАРИФУ

Авиакомпания «Ямал» запустила два субсидируемых рейса из Салехарда и Нового Уренгоя (Ямало-Ненецкий автономный округ) до Санкт-Петербурга. Об этом в среду сообщили в пресс-службе губернатора ЯНАО.

«Для жителей ЯНАО с 1 января 2018 года открылись два новых субсидируемых направления. Теперь из Салехарда и Нового Уренгоя можно планировать поездку в Санкт-Петербург по льготному тарифу», – говорится в сообщении.

В департаменте транспорта и дорожного хозяйства ЯНАО уточнили, что новые направления субсидируются 50 на 50% из окружного и федерального бюджетов. «Выполняет полеты авиакомпания «Ямал» один раз в неделю. С мая по сентябрь планируется увеличить частоту рейсов до двух раз в неделю. Тариф составляет 5640 рублей», – добавили в пресс-службе.

Всего в 2018 году правительство ЯНАО субсидирует перевозки по восьми межрегиональным направлениям: «Надым – Тюмень», «Надым – Москва», «Ноябрьск – Тюмень», «Ноябрьск – Москва», «Толька – Тюмень», «Тарко-Сале – Тюмень», «Салехард – Санкт-Петербург» и «Новый Уренгой – Санкт-Петербург».

Авиакомпания «Ямал» – основной перевозчик в Ямало– Ненецком автономном округе, выполняет регулярные и чартерные рейсы по городам России и в другие страны. Парк авиакомпании состоит большей частью из самолетов Sukhoi Superjet-100, Airbus A320-200, 321, а также Canadair CL-600.

<http://tass.ru/ural-news/4864154>

### ТАСС; 2018.01.10; СУД ПЕРЕНЕС РАССМОТРЕНИЕ ИСКА О БАНКРОТСТВЕ К «ВИМ-АВИА» НА 16 ЯНВАРЯ

Арбитражный суд Татарстана перенес на 16 января рассмотрение иска о признании банкротом авиакомпании «ВИМ-Авиа», передает корреспондент ТАСС из зала суда.

«Объявляется перерыв в судебном заседании до 16 января 2018 года», – сказал судья.

Представитель «ВИМ-Авиа» на заседании в среду подал три ходатайства, которые были связаны в том числе с тем, что 11 января 2018 года 11-й арбитражный апелляционный суд рассмотрит жалобу на определение суда предыдущей инстанции по иску «Спектр-Авиа» к «ВИМ-Авиа», а также о вступлении в дело банка «Российский кредит».

Иск о банкротстве подан АО «Спектр-Авиа» (Ульяновская область) 21 ноября, сумма требований – 3,7 млн рублей. В тот же день ходатайство о вступлении в дело о банкротстве подал банк «Российский кредит» (сумма требований – 72,77 млн рублей).

Суд принял заявление банка, постановив уведомить истца, что оно будет рассмотрено после заседания по проверке обоснованности требований первого заявителя. Банк «Российский кредит» лишился лицензии в июле 2015 года. В октябре того же года по решению суда банк был признан банкротом.

<http://tass.ru/ekonomika/4863997>

### ИНТЕРФАКС; 2018.01.10; RED WINGS В ЯНВАРЕ ОТКРОЕТ РЕЙСЫ МОСКВА – БАГДАД

Российская авиакомпания Red Wings в январе откроет рейсы Москва – Багдад, следует из расписания перевозчика на сайте базового аэропорта «Домодедово».

Парные рейсы запланированы на 17 и 31 января, 14 и 28 февраля, 14 марта. Самолеты будут приземляться в багдадском аэропорту Эль-Мутана. Время в пути составит 4 часа.

С 2004 по сентябрь 2017 гг. между Россией и Ираком отсутствовало регулярное пассажирское авиасообщение. Решение о приостановке было принято российской стороной, которая ссылалась на небезопасную обстановку в Багдаде в связи с обострением военного конфликта.

17 сентября первый после 13-летнего перерыва рейс из Багдада в Москву совершила Iraqi Airways. Согласно информации на сайте аэропорта «Внуково», который обслуживает иракского перевозчика, полеты выполняются раз в неделю.

Red Wings получила допуск **Росавиаци**и на выполнение рейсов Москва – Багдад (с частотой до 1 раза в неделю) в конце декабря, следует из материалов ведомства

### ИНТЕРФАКС; 2018.01.10; «АЭРОПОРТЫ РЕГИОНОВ» РЕШИЛИ ПРИОБРЕСТИ 75% АЭРОПОРТА «ЕЛИЗОВО» ЧЕРЕЗ АЭРОПОРТ «КОЛЬЦОВО»

Федеральная антимонопольная служба России (ФАС) удовлетворила ходатайство ПАО «Аэропорт Кольцово» (MOEX: AKLC) (входит в холдинг «Аэропорты регионов» группы «Ренова») о приобретении 74,99989% уставного капитала АО «Международный аэропорт «Петропавловск-Камчатский (Елизово)», говорится в решении ведомства.

В частности, дано предварительное согласие на покупку аэропортом «Кольцово» 533,421 тыс. обыкновенных акций аэропорта «Елизово».

Как сообщалось, в декабре прошлого года ФАС также удовлетворила ходатайство «Аэропортов регионов» о приобретении 74,99989% «Елизово».

Согласно данным аналитической системы «СПАРК-Интерфакс», 100% аэропорта «Елизово» через АО «Камчатское авиационное предприятие» принадлежит министерству имущественных и земельных отношений Камчатского края.

Сообщалось также, что в прошлом году «Аэропорты регионов» стали победителем конкурса на покупку контрольного пакета аэропорта «Елизово», объявленного АО «Корпорация развития Камчатского края». Руководство «Аэропортов регионов» заявляло, что вложит более 7 млрд рублей в развитие «Елизово», помимо строительства пассажирского терминала построит гостиницу на 120 номеров и торгово-офисный центр.

Действующее здание аэровокзала построено более 50 лет назад. Стоимость строительства нового комплекса оценивается в 9,4 млрд рублей (первая очередь – 3,1 млрд рублей). Его ввод в эксплуатацию запланирован на 2021 год. Пропускная способность пассажирского терминала составит 1 млн человек в год.

Аэропорт «Елизово» обслуживает международные, межрегиональные и местные рейсы, в 2016 году обеспечил перевозку 618 тыс. пассажиров. Является единственным аэропортом в Камчатском крае, способным принимать крупные самолеты. По оптимистичным прогнозам, к 2025 году пассажиропоток может вырасти до 1,25 млн человек, к 2035 году – до 1,77 млн.

Международный аэропорт «Кольцово» сотрудничает примерно с 50 зарубежными и российскими авиакомпаниями, которые выполняют полеты более чем по 120 направлениям.

«Аэропорты регионов» входят в группу «Ренова» Виктора Вексельберга, в управлении находятся аэропорты в Екатеринбурге («Кольцово»), Самаре («Курумоч»), Нижнем Новгороде («Стригино») и Ростове-на-Дону. Холдинг также является инвестором строительства новых аэропортов «Платов» (Ростов-на-Дону) и «Гагарин» (Саратов).

По данным системы «СПАРК-Интерфакс», 98% ПАО «Аэропорт Кольцово» принадлежит АО «Аэропорты регионов».

### ИНТЕРФАКС; 2018.01.10; СУД ОТКАЗАЛ IATA ВО ВЗЫСКАНИИ $8 МЛН С ТРАНСАЭРО

Арбитражный суд Санкт-Петербурга и Ленинградской области отклонил иск Международной ассоциации воздушного транспорта (IАТА) к авиакомпании «Трансаэро» (MOEX: TAER) на сумму более $8 млн, следует из материалов картотеки арбитражный дел.

По данным истца, у «Трансаэро», которая являлась членом IATA с 1993 г., на апрель 2016 г. образовался долг в размере $8,07 млн за использование для взаиморасчетов Клиринговой палаты IATA. Кроме того, истец приписывает ответчику долг за приобретенные у организации информационные издания на сумму 1,128 тыс. евро.

В обоснование требований IATA представила суду итоговый баланс и нотариальный перевод электронной переписки с «Трансаэро», говорится в материалах. Однако суд счел, что этих доказательств недостаточно, и отказал в удовлетворении иска. Решение может быть обжаловано в течение месяца.

IATA – международная неправительственная организация, объединяет 275 авиакомпаний, которые выполняют более 80% общемировых рейсов.

В 2015 г. вторая крупнейшая авиакомпания РФ «Трансаэро» оказалась не в состоянии обслуживать долги, превышавшие 250 млрд рублей. На правительственном совещании было принято решение о начале процедуры банкротства компании, позднее у «Трансаэро» был отозван сертификат эксплуатанта, в связи с чем она прекратила полеты.

### ИНТЕРФАКС; 2018.01.10; «ПОБЕДА» ПОЛУЧИЛА В БЕЛОРУССИИ ДОПУСК НА АВИАРЕЙСЫ ПЕТЕРБУРГ-МИНСК И МОСКВА-ГОМЕЛЬ

Низкобюджетная авиакомпания «Победа» (входит в группу «Аэрофлот» (MOEX: AFLT)) получила аккредитацию в Белоруссии на полеты Санкт-Петербург – Минск и Москва-Гомель, сообщило госагентство БелТА со ссылкой на директора департамента по авиации **министерства транспорта** и коммуникаций Белоруссии Владимира Костина.

«Российская авиакомпания «Победа» в декабре 2017 года получила аккредитацию на две линии: Санкт-Петербург-Минск и Москва-Гомель. Авиакомпания выполнила необходимые условия и прошла аккредитацию в соответствии с нашими авиационными правилами», – сказал В.Костин.

При этом директор департамента уточнил, что теперь «Победа» будет вести переговоры с «Национальным аэропортом Минск» и компанией «Белавиа». «Будет согласовываться расписание, заключаться договоры с обслуживающими организациями. Как часто российская авиакомпания будет летать в Минск и Гомель, пока неизвестно», – отметил он.

Как сообщалось, допуски **Росавиаци**и к регулярным рейсам в Белоруссию авиакомпания «Победа» получила в ноябре 2017 года. Перевозчику разрешили летать по маршрутам Петербург-Минск и Москва-Гомель, в обоих случаях до семь раз в неделю.

В середине декабря 2017 года сообщалось со ссылкой на источники, знакомые с ситуацией, что «Победа» откладывает на неопределенный срок запуск прямого рейса Петербург-Минск в связи с отсутствием допуска от белорусской стороны – на стадии переговоров с авиационными властями Белоруссии возникли осложнения, которые преодолеть не получалось.

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

«Победа» – низкобюджетная авиакомпания группы «Аэрофлот». В парке компании – 12 узкофюзеляжных Boeing-737-800 с одноклассной компоновкой.