**17 ЯНВАРЯ 2018**

**Вернуться в оглавление**

|  |
| --- |
| **Публикации** |

***Деятельность Министра транспорта***

### КОММЕРСАНТ; ЕЛИЗАВЕТА КУЗНЕЦОВА; 2018.01.17; В АЭРОПОРТЫ ВЕРНУЛИСЬ ПАССАЖИРЫ

Терминалы заработали на росте авиаотрасли

Вслед за авиакомпаниями о резком росте пассажиропотока отчитались и российские аэропорты. Лидером рынка третий год подряд остается московский Шереметьево, обслуживший более 40 млн пассажиров, впервые с 2014 года в плюс вышли показатели Домодедово, значительный прирост отмечен в региональных аэропортах. Основным драйвером на рынке считают восстановление экономики, стимулирующее спрос на рейсы за границу, стабильность валютных курсов и открытие чартеров в Турцию. Но эксперты считают, что пассажиры в значительной мере уже реализовали отложенный спрос и ожидать продолжения бума до открытия чартеров в Египет не стоит.

Крупнейшие российские аэропорты подвели итоги работы в 2017 году. Лидером рынка третий год подряд оказался Шереметьево с ростом пассажиропотока на 17,8%, до 40,1 млн человек. На аэропорт пришлось 45% от всего объема полетов в Московском авиаузле (МАУ), на который приходится порядка 75% всех перевозок в РФ. В целом аэропорты МАУ, говорил 16 января **министр транспорта** Максим **Соколов**, обслужили более 88 млн человек.

Шереметьево вышел на первое место в стране в 2015 году, опередив Домодедово впервые с 2005 года. В 2016 году этот аэропорт также был единственным в МАУ, кто показал рост числа пассажиров. Сейчас ключевыми факторами роста в 2017 году в Шереметьево называют рост перевозок и развитие маршрутной сети базовой авиакомпании «Аэрофлот», увеличение перевозок на китайских направлениях на 16%, до 2,1 млн человек, и приход сразу восьми новых авиакомпаний.

Показатели Домодедово увеличились по сравнению с 2016 годом на 7,6%, до 30,7 млн человек, рассказали “Ъ” в аэропорту. Операционные итоги превысили прогноз, отметил представитель Домодедово. Ключевым драйвером роста в аэропорту называют восстановление экономики, возобновление чартеров в Турцию и укрепление рубля, что позволило нарастить пассажиропоток за рубеж на 15%. Во Внуково вчера на запрос “Ъ” не ответили, но в конце 2017 года «Интерфакс» со ссылкой на пресс-службу аэропорта сообщал, что его пассажиропоток по итогам года вырос почти на 30%, до 18 млн человек. В сентябре гендиректор АО «Международный аэропорт Внуково» Василий Александров объяснял это «стабилизацией рынка», «открытием ранее закрытых направлений, в первую очередь Турции». Во Внуково пришли и 11 новых авиакомпаний, развивали маршрутные сети базовые перевозчики «Россия», «Победа» (входят в группу «Аэрофлот»), UTair и Turkish Airlines.

Рост отметили и региональные аэропорты. Петербургский Пулково в 2017 году обслужил 16,1 млн пассажиров – на 21,6% больше, чем в 2015 и 2016 годах. В компании также отметили стабилизацию курсов валют, что способствовало возобновлению спроса на перелеты за рубеж. В 2017 году аэропорт привлек семь новых авиакомпаний, включая лоукостеры, открыл 16 новых направлений. Аэропорты УК «Аэропорты регионов» (входит в «Ренову» Виктора Вексельберга, управляет аэропортами в Екатеринбурге, Нижнем Новгороде, Самаре, Ростове-на-Дону, Петропавловске-Камчатском) увеличили перевозки на 27%, до 11,7 млн человек. Основной рост отмечен на международных линиях – на 83%, до 3,5 млн человек, на внутренних – на 12%, до 8,2 млн пассажиров. Пассажиропоток аэропортов «Базэл Аэро» (Сочи, Краснодар, Анапа и Геленджик) вырос на 9%, до 11 млн человек. В «Новапорте» Романа Троценко (аэропорты Новосибирска, Перми, Тюмени, Калининграда, Минвод и др.) пока не подвели итоги года.

Исполнительный директор агентства «Авиапорт» Олег Пантелеев говорит, что системным положительным фактором для отрасли стало повышение доступности перевозок за счет снижения тарифов по множеству направлений и укрепления рубля. В международных перевозках основным драйвером стало возвращение чартеров в Турцию, существенно снизивших цену перевозки, говорит эксперт. В отличие от авиакомпаний аэропорты смогли хорошо заработать на росте пассажиропотока, в том числе за счет роста своих тарифов, замечает господин Пантелеев. Но он отметил, что отложенный спрос в значительной мере реализован и экономических стимулов для сохранения высоких темпов роста не наблюдается, хотя оптимизм может быть связан с ожидаемым открытием прямых полетов на курорты Египта.

<https://www.kommersant.ru/doc/3521774>

### РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА – СТОЛИЧНЫЙ ВЫПУСК; КИРА ЛАТУХИНА; 2018.01.16; ПОШЛИ НА ВЗЛЕТ

Владимир Путин обсудил с министрами рост туризма, налоговую амнистию и ситуацию с аварийным жильем

Владимир Путин провел первое в этом году совещание с членами правительства. Речь шла о туризме и перевозках, расселении аварийного жилья и о налоговой амнистии.

«Посмотрел на справки, которые предоставило **министерство транспорта**, – обратился президент к материалам, – и вижу, что объем перевозок увеличился за предыдущее время, причем и на авиационном транспорте, и на железнодорожном». На 12 и 7 процентов соответственно. По традиции наибольший интерес пассажиров вызвали именно авиаперевозки, несмотря на сложные погодные условия. С 26 декабря по 8 января аэропорты обслужили 4,5 млн пассажиров, причем московским авиаузлом воспользовались свыше 3,2 млн человек, сообщил профильный министр Максим **Соколов**. За 2017 год российские авиакомпании перевезли более 105 млн пассажиров, и это рекорд. Рост – 18-20 процентов к уровню 2016 года. При этом 62,5 млн пассажиров воспользовались внутренними авиалиниями. На международных рост почти на треть – 42,5 млн туристов.

Упомянул докладчик и существенное снижение тарифов. По международным линиям в среднем на 11,5 процента, стоимость – 20,5 тысячи рублей в обе стороны; по внутренним – снижение около 4 процентов и стоимость в обе стороны менее 13 тысяч рублей.

Железнодорожный транспорт за праздники перевез 38,5 млн человек, рост на 7 процентов, продолжил **Соколов**. Всего в 2017 году было перевезено более 1,1 млрд пассажиров, это 8 процентов рост.

После совещания министр рассказал журналистам, что **Росавиаци**я ограничила чартерные перевозки четырех авиакомпаний на период зимнего туристического сезона – чтобы не происходило задержек рейсов. Он также заявил, что первые рейсы между Москвой и Каиром ожидаются в середине февраля.

«Судя по докладу **министра транспорта**, должен расти и внутренний туристический поток в России», – заметил Путин. Глава Ростуризма Олег Сафонов подтвердил – в этом году рост составил 3 процента и превысил 56,5 млн поездок. За каникулы турпоездки по стране совершили порядка 7 млн человек. Граждане стали чаще ездить и за рубеж. Рост на 20 процентов – 38 млн поездок, привел цифры докладчик. Вообще, за 17 лет стали вдвое чаще ездить за границу. «Несмотря на санкции и антипропаганду нашей страны за рубежом, мы отмечаем всплеск интереса к России со стороны иностранных туристов», – подметил Сафонов. Россия – в пятерке самых популярных направлений по запросам в Интернете. Дополнительный фактор повышения привлекательности – электронные визы на Дальний Восток и tax free.

Еще одна тема совещания – налоговая амнистия. Гражданам и индивидуальным предпринимателям спишут просроченную задолженность, ряд категорий освободят от земельного налога. Закон приняли в декабре. «Предусмотрено списание налоговой задолженности по имущественным налогам перед нашими гражданами, и такое количество граждан, по оценке налоговой службы, составляет более 20 млн человек. Общий объем задолженности – 41 млрд рублей», – сообщил глава минфина Антон Силуанов. «Сейчас есть возможность уплаты налогов через «личные кабинеты», не посещая налоговую службу. Во всяком случае, мы уверены и рассчитываем, что текущая задолженность не должна будет накапливаться», – отметил министр.

Программа расселения аварийного жилья, признанного таковым на 1 января 2012 года, будет выполнена в феврале на 99 процентов, заявил после совещания глава минстроя Михаил Мень. «Основной объем регионов выполнили свои обязательства», – уточнил он. В 13 регионах выявлено порядка 150 тысяч кв. м жилья, которое не было признано аварийным, а должно было бы. Как правило, это там, куда пришли новые губернаторы, сделали ревизию, пояснил министр. Регионы-лидеры по выполнению программы расселения аварийного жилья – Москва и Ингушетия.

<https://rg.ru/2018/01/16/putin-obsudil-s-ministrami-rost-turizma-nalogi-i-situaciiu-s-zhilem.html>

На ту же тему:

<https://iz.ru/696331/egor-sozaev-gurev/prazdnik-bez-zagranitc>

<http://vm.ru/news/452244.html>

<https://regnum.ru/news/2368308.html>

<https://www.kp.ru/daily/26781/3815958/>

<https://nevnov.ru/525861-ministr-transporta-soobshil-putinu-o-rekordnom-roste-aviaperevozok>

<https://sm-news.ru/news/prazdniki/sokolov-dolozhil-putinu-o-roste-aviaperevozok-na-12-za-novogodnie-prazdniki/>

<https://ren.tv/novosti/2018-01-16/ministr-transporta-rasskazal-putinu-o-rekordah-v-otrasli>

<https://ria.ru/economy/20180116/1512715602.html>

<https://rns.online/transport/Rossiiskie-aeroporti-v-2017-godu-obsluzhili-bolee-180-mln-passazhirov-2018-01-16/>

<https://rns.online/transport/Glava-Mintransa-zayavil-o-snizhenii-tarifov-na-aviaperevozki-v-2017-godu-2018-01-16/>

<http://tass.ru/ekonomika/4877654>

<https://sm-news.ru/news/prazdniki/sokolov-dolozhil-putinu-o-roste-aviaperevozok-na-12-za-novogodnie-prazdniki/>

### РИА НОВОСТИ; 2018.01.16; В МИНТРАНСЕ РАССКАЗАЛИ О ПЕРВЫХ АВИАРЕЙСАХ В ЕГИПЕТ

Обмен документацией с Египтом по возобновлению авиасообщения идет, в середине февраля ожидаются первые рейсы между Москвой и Каиром, заявил глава **Минтранса** РФ Максим **Соколов**.

«Обмен документацией уже идет как со стороны «Аэрофлота», так и со стороны египетской компании EgyptAir. Нам для возобновления, как я и говорил ранее, необходимо примерно 1,5 месяца после решения президента РФ, это решение состоялось в самом начале января. Где-то в середине февраля, по нашим прогнозам, первые авиарейсы пойдут из Москвы в столицу Республики Египет», – сказала **Соколов** журналистам.

Он отметил, что пока только именно эти две компании работают над открытием авиационного сообщения. «Но если вдруг кто-либо из других перевозчиков заявится, то мы с авиационными властями Египта в рамках нашего соглашения о воздушном сообщении рассмотрим этот вопрос», – добавил глава **Минтранса**.

Транспортные ведомства РФ и Египта 15 декабря 2017 года в Москве подписали протокол о сотрудничестве по авиабезопасности, необходимый для возобновления полетов. Глава минавиации Египта Шериф Фатхи тогда сказал, что регулярное авиасообщение между Москвой и Каиром будет открыто с февраля. Президент РФ Владимир Путин 2 января подписал указ, сняв с Каира запрет российским авиакомпаниям летать в Египет, а также разрешив продавать туры с перелетами в этот город.

<https://ria.ru/tourism/20180116/1512723406.html>

На ту же тему:

<https://iz.ru/696313/2018-01-16/mintrans-nazval-sroki-vosstanovleniia-aviasoobshcheniia-s-kairom>

### ТАСС; 2018.01.16; МИНТРАНС МОЖЕТ В ФЕВРАЛЕ ОГРАНИЧИТЬ ЧАРТЕРЫ ДЛЯ НЕПУНКТУАЛЬНЫХ КОМПАНИЙ

Регламент **Минтранса** России, вводящий ограничение на выполнение чартерных полетов для авиакомпаний, допускающих большое количество продолжительных задержек рейсов, может вступить в силу в конце февраля 2018 года.

Об этом ТАСС сообщили в пресс-службе **Минтранса**.

«Документ находится на согласовании в Минэкономразвития, – отметили в министерстве. – Ожидаем вступления документа в силу в конце февраля текущего года».

Ранее **Минтранс** опубликовал проект изменений в регламент **Росавиаци**и по допуску перевозчиков за рубеж. Согласно документу, авиакомпаниям, которые задержали более 20% рейсов, могут снизить квоты на полеты по ряду направлений. Как следует из пояснительной записки, задержкой считается вылет рейса позже, чем на два часа, или его отмена. Задержки по метеоусловиям в расчет не берутся.

Как следует из документа, в случае превышения количества задержек на 20%, межведомственная комиссия при **Минтрансе** (выдает допуски на международные полеты) может внести ограничения по частоте полетов в условия ранее выданного допуска. Допуск также может быть отозван, если компания не совершала по нему полеты в течение двух сезонов (традиционно делятся на зимний и летний сезоны).

Кроме того, **Минтранс** разработал законопроект, согласно которому планируется отзывать допуски на международные маршруты у авиакомпаний, допустивших многократные задержки вылетов рейсов. По словам **министра транспорта** РФ Максима **Соколов**а, ведомство может лишить права летать за рубеж авиакомпании, допустившие многочисленные задержки и отмены рейсов.

<http://tass.ru/ekonomika/4878308>

На ту же тему:

<https://rg.ru/2018/01/16/mintrans-mozhet-v-fevrale-ogranichit-chartery-dlia-nepunktualnyh-kompanij.html>

<https://iz.ru/696372/2018-01-16/mintrans-s-marta-srezhet-chartery-nepunktualnym-perevozchikam>

### RNS; 2018.01.16; МИНТРАНС НЕ ОЖИДАЕТ РОСТА ЦЕН НА АВИАБИЛЕТЫ ИЗ-ЗА ОГРАНИЧЕНИЯ ЧАРТЕРНЫХ РЕЙСОВ

**Минтранс** не ожидает роста цен на авиабилеты из-за ограничения чартерных рейсов, заявил журналистам **министр транспорта** Максим **Соколов**

«При том растущем спросе, который мы наблюдаем, произошло падение цены на билеты. Нам удаётся балансировать интересы пассажиров, не ущемляя авиационные компании», – сказал он, отвечая на соответствующий вопрос.

Ранее **Росавиаци**я предписала четырем авиакомпаниям сократить чартерную программу в период с 14 по 31 января 2018 года.

<https://rns.online/transport/Mintrans-ne-ozhidaet-rosta-tsen-na-aviabileti-iz-za-ogranicheniya-charternih-reisov-2018-01-16/>

### REGNUM; 2018.01.16; НА ВРЕМЯ ЧМ-2018 К ПОЛЁТАМ В РФ ДОПУСТЯТ ИНОСТРАННЫХ ПЕРЕВОЗЧИКОВ

Для того, чтобы иностранные авиакомпании получили разрешение, должно быть принято постановление правительства РФ

Во время чемпионата мира по футболу 2018 года иностранные авиакомпании могут допустить выполнять внутренние рейсы по России, сообщили в Ассоциации туроператоров России.

О своем намерении организовывать чартерную перевозку для болельщиков ЧМ-2018 уже сообщил один туроператор – «Свой ТС». Если будет дано соответствующее разрешение, то полеты будут выполняться авиакомпаниями, базирующимися в Европе и перевозить группы болельщиков численностью около 200 человек.

В АТОР уточнили, что иностранные авиакомпании придут на внутрироссийские маршруты только в том случае, если не хватит мощностей российских авиакомпаний.

Отметим, на данный момент озвученная мера не закреплена законодательно или нормативно. Для того, чтобы иностранные авиакомпании получили соответствующие права, должно быть принято постановление правительства России.

«Спрос на услуги авиакомпаний растет, самолетов не хватает. Привлечение иностранных авиакомпаний в период проведения чемпионата будет необходимым», – считает руководитель департамента въездного туризма туроператора «КМП групп» Александр Макляровский.

Как сообщало ИА REGNUM, ранее **министр транспорта** Максим **Соколов** заявил, что **Минтранс** намерен разрешить иностранным авиакомпаниям выполнять чартерные перевозки между российскими городами на время проведения ЧМ-2018.

Допуск операторов на каботаж будет выдаваться по запросу. По словам **Соколов**а, это позволит снять пиковые нагрузки.

По прогнозу **Минтранса**, во время чемпионата мира по футболу в Россию приедут от 3 млн до 5 млн человек.

Напомним, матчи чемпионата мира по футболу будут проходить с 14 июня по 15 июля 2018 года в одиннадцати городах России.

<https://regnum.ru/news/2368123.html>

### RNS; 2018.01.16; «АЭРОФЛОТ» МОЖЕТ ОТКРЫТЬ ПРЯМЫЕ РЕЙСЫ В КАИР В КОНЦЕ ФЕВРАЛЯ ПОСЛЕ ПОДПИСАНИЯ ПРОТОКОЛА О БЕЗОПАСНОСТИ

«Аэрофлот» может открыть прямые перелеты в Каир в конце февраля после подписания с египетскими службами протокола о безопасности, сказал журналистам гендиректор «Аэрофлота Виталий Савельев.

«Египетские власти объявили о том, что они готовы принимать самолеты с 3 февраля, но у нас еще не было в продаже билетов, мы не можем 3 февраля вылететь просто так. Мы сейчас прорабатываем и надеемся подписать протокол о безопасности – наши службы безопасности работают с каирскими службами. Если мы такие протоколы подписываем, тогда вы увидите наши билеты в продаже на Каир и реально в конце февраля мы можем взлететь (в Каир. – RNS)», – сказал он.

Савельев отметил, что авиакомпания хочет быть уверена, что стоит надежная защита безопасности. «Нам надо быть уверенным, что стоит надёжная защита, стоит барьер для террористов, для всевозможных проблем, которые могут случиться, и нам надо быть уверенным, что безопасность в Каире на высоком уровне и тогда мы полетим», – сказал он.

О том, сколько рейсов может осуществлять авиакомпания в Каир он не сказал.

Россия приостановила авиасообщение с Египтом с 6 ноября 2015 года. Причиной стал теракт на борту самолета российской авиакомпании «Когалымавиа», который потерпел крушение над Синайским полуостровом. На борту находились 224 человека, все они погибли. Для возобновления авиасообщения Россия потребовала от Египта усиления мер авиационной безопасности

Президент России Владимир Путин 2 января 2018 года подписал указ об открытии авиасообщения с Каиром.

**Министр транспорта** Максим **Соколов** говорил журналистам на прошлой неделе, что начало полетов в Каир ожидается в середине февраля 2018 года.

<https://rns.online/transport/aeroflot-mozhet-otkrit-pryamie-reisi-v-Kair-v-kontse-fevralya-posle-podpisaniya-protokola-o-bezopasnosti-2018-01-16/>

***Новости отрасли***

### RNS; 2018.01.16; МИНТРАНС ПОДГОТОВИЛ ПЕРВУЮ РЕДАКЦИЮ НОВОЙ ТРАНСПОРТНОЙ СТРАТЕГИИ

**Минтранс** России разработал первую редакцию новой транспортной стратегии России, ее реализация запланирована в 2018 году, сообщил во вторник журналистам первый заместитель главы ведомства Евгений **Дитрих**.

«Мы написали первую редакцию новой транспортной стратегии. Она будет реализовываться после ее принятия в этом году. В неё мы заложили принципы синергии государственных и частных ресурсов», – сказал **Дитрих** в кулуарах Гайдаровского форума в Москве.

По словам первого замминистра, целями новой стратегии является снижение транспортных издержек для перевозок грузов, повышение доступности услуг транспорта в России и его безопасности, а также определение показателей по экспорту транспортных услуг.

<https://rns.online/transport/Mintrans-podgotovil-pervuyu-redaktsiyu-novoi-transportnoi-strategii-2018-01-16/>

*Автомобильный и городской транспорт, дорожное хозяйство*

### КОММЕРСАНТ; ЕВГЕНИЯ КРЮЧКОВА; 2018.01.17; ПРОЕКТНЫЙ ОФИС ВЫУЧИЛ УРОКИ ГОДА

На Гайдаровском форуме обсудили внедрение нового метода управления

Стартовавший вчера в РАНХиГС Гайдаровский форум стал площадкой для подведения промежуточных итогов проектной деятельности. В рамках профильной сессии «Год внедрения проектного управления в органах власти: первые результаты и выученные уроки» участники констатировали, что новый подход уже начал работать. Среди озвученных замечаний – недостаток гибкости при финансировании из бюджета приоритетных проектов и пилотных госпрограмм, а также необходимость тщательнее формировать перечень приоритетных проектов, чтобы избежать дублирования проектной и текущей деятельности министерств.

Главный итог работы по внедрению проектного метода в госуправлении, по мнению участников профильной сессии Гайдаровского форума, заключается в том, что сам метод начал работать. Руководители приоритетных проектов отмечали, что разные уровни власти начали налаживать взаимодействие и создавать возможности снижения бюрократической волокиты. Начался и перевод госпрограмм на проектный метод. Речь идет о пяти наиболее значимых программах – жилищной, аграрной, транспортной, медицинской и образовательной, на которые, по словам директора департамента проектной деятельности правительства Андрея Слепнева, приходится 30% бюджета.

Не хватает пока проектному методу гибкости бюджетирования – как отметил руководитель проектного направления «Государственное управление» Центра стратегических разработок Михаил Алашкевич, «сегодняшние программы – это жесткая конструкция, которая вряд ли может отвечать задачам гибкого проектного управления». Повысить эффективность, по его мнению, может перераспределение средств между проектами и программами в течение финансового года.

Среди других рисков – возможность дублирования работы в рамках проектной и текущей деятельности министерств и ведомств. «Сам метод проектного управления очень чувствителен к тому, как определяются сами проекты. Многие из проектов, которые мы реализовывали в первый год, реализовывались, по сути дела, в формате операционной, регулярной деятельности министерств и ведомств»,– поделился выводами Михаил Абызов. Проекты, которые дублируют текущую деятельность, министр назвал «вредным фактором», поскольку это приводит к «дополнительной, двойной нагрузке на бюрократию» и дублированию ее функций. В качестве примера Михаил Абызов назвал проект «Безопасные и качественные дороги», высказав мнение, что его можно было бы реализовать в рамках полномочий **Минтранса**. Это заявление замглавы **Минтранса** Евгений **Дитрих** комментировать вчера не стал, но сообщил, что главный результат в рамках проекта «Безопасные дороги» заключается в налаживании взаимодействия с региональными и местными властями. «Результаты проекта выше чем то, что мы запланировали с самого начала,– это результат того, что мы оперативно управляем этими проектами»,– заверил он.

Форум вчера стал поводом для возобновления обсуждения возможности не только концептуального, но и структурного реформирования системы госуправления. Так, глава Счетной палаты Татьяна Голикова на полях форума высказалась о возможности постановки вопроса об изменении подведомственности некоторых служб, осуществляющих контроль и надзор, а также о необходимости трансформации федеральных агентств. Михаил Абызов вчера решил заочно вступить в дискуссию с главным аудитором. «Много соблазнов в эту тему уйти при реализации проектов на протяжении последних двух лет, мы от этого отказались»,– рассказал он, объяснив это решение тем, что работа над структурированием не позволила бы в течение года полноценно вести работу над реформой контрольно-надзорной деятельности. Тем не менее вызовом для этой реформы в 2018 году министр назвал предстоящую смену правительства после президентских выборов в марте. «Это означает, что вопрос о структуре правительства, структуре контрольно-надзорных органов, контрольно-надзорных функций будет обсужден на базе той работы и результатов, которые были достигнуты»,– отметил он. Рассуждая о структуре нового правительства, Михаил Абызов выдвинул идею объединения курируемого им «Открытого правительства» и проектного управления. «Это будет хорошее подспорье для обоих проектов»,– пояснил министр, отметив, что высказывает такое предложение с иронией, но и одновременно «с долей объективной оценки».

[https://www.kommersant.ru/doc/3521877?query=**минтранс**](https://www.kommersant.ru/doc/3521877?query=минтранс)

### РБК; АРКАДИЙ ПОДДУБНЫЙ; 2018.01.16; РОССИЯ УТОЧНИЛА ПРАВИЛА АВТОБУСНОГО СООБЩЕНИЯ С ФИНЛЯНДИЕЙ

Россия частично отменила запрет на движение автобусов по дороге, идущей вдоль Сайменского канала. Как пишет Yle, такое решение принято по итогам встречи начальника канцелярии **министерства транспорта** и связи Финляндии Харри Пурсиайнена с заместителем **министра транспорта** РФ Сергеем **Аристов**ым.

В ходе встречи российский чиновник уточнил, что запрет отныне будет касаться только автобусов, которые совершают единичные поездки в Финляндию. Регулярно курсирующие автобусы международных линий могут ездить по трассе вдоль Сайменского канала в обычном режиме.

Как ранее писал РБК Петербург, движение по участку дороги вдоль Сайменского канала было ограничено 11 декабря 2017 года. **Минтранс** РФ объяснял эту меру соображениями безопасности: данный участок трассы, по словам российских чиновников, отличается повышенной аварийностью. Запрет, как изначально предполагалось, должен был продлиться до конца марта 2018 года.

Однако финны настаивали на том, что основная причина высокой аварийности – нарушение скоростного режима и плохое состояние автомобильных шин. Как отмечал председатель правления округа Южной Карелии Юкка Копра, закрытие для автобусов дороги вдоль Сайменского канала нанесет удар по экономике региона.

Впрочем, как сообщали финские СМИ, многие водители автобусов игнорируют запрет на движение по дороге вдоль Сайменского канала. Финские пограничники не препятствуют движению автобусов.

<https://www.rbc.ru/spb_sz/16/01/2018/5a5da1539a7947858f2c0ceb>

### ДОРИНФО; 2018.01.16; БОЛЕЕ 40 МЛРД РУБЛЕЙ СОБРАЛА СИСТЕМА ПЛАТОН В ФЕДЕРАЛЬНЫЙ ДОРОЖНЫЙ ФОНД ЗА ВРЕМЯ РАБОТЫ

Представлены итоги работы системы взимания платы за проезд с 12-тонников по федеральным трассам «Платон» по состоянию на 15 января 2018 года. Согласно сообщению пресс-службы **Минтранса** РФ, за время работы в федеральный дорожный фонд с помощью системы собрано более 40 млрд рублей.

По итогам 2017 года стало известно, что большая часть пользователей системы «Платон» (6,5% от зарегистрированных грузовиков) передвигается по федеральной трассе М-5 «Урал» (Москва – Челябинск). На втором месте (6,2%) – трасса М-7 «Волга» (Москва – Уфа), на третьем (5,8%) – трасса А-107 «Московское малое кольцо». Эту информацию используют дорожники при формировании планов по ремонту и расширению участков трасс.

К настоящему моменту с помощью системы «Платон» в федеральный дорожный фонд собрано 40 млрд 42 млн 539 тыс. 678 рублей. В системе прошли регистрацию более 954 тыс. грузовых транспортных средств. За месяц с 15 декабря по 15 января прирост регистрации составил 10,75 тыс. большегрузов.

Средства от сбора платы направляются на ремонт дорог, строительство мостов. Так, в ряде регионов России уже открыты мостовые сооружения, построенные или реконструированные в том числе на средства от системы «Платон».

<http://dorinfo.ru/star_detail.php?ELEMENT_ID=61682>

### НВК САХА; 2018.01.16; ВОПРОС СТРОИТЕЛЬСТВА МОСТА ЧЕРЕЗ ЛЕНУ НЕ СНИМАЕТСЯ С ПОВЕСТКИ ДНЯ – БОРИСОВ

Вопрос строительства моста через Лену не снимается с повестки дня. Об этом сказал Егор Борисов во время пресс-конференции, передает НВК «Саха».

По его словам, во время встречи с премьер-министром РФ Дмитрием Медведевым 29 декабря 2017 года, он попросил включить проект мостового перехода через реку Лену в Якутске в государственные программы, разрабатываемые **Минтрансом**. В свою очередь премьер-министр дал соответствующие поручения членам правительства. В частности, ведутся переговоры с китайской стороной и РЖД.

«Речь идет о достаточно большой работе. Есть расхождения, кто-то предлагает автомобильный мост, кто-то совмещенный автомобильный и железнодорожный. Третьи предлагают на начальном этапе построить автомобильный мост с перспективой строительства железнодорожного. В любом случае, этот вопрос будет доведен до Президента РФ. Эта тема не снимается с повестки дня», – сказал он.

Ранее НВК «Саха» сообщала, что власти республики не исключают возможности строительства совмещенного автомобильно-железнодорожного мостового перехода.

Также накануне поступила информация, что министерство коммерции Китайской народной республики поддержало проект строительства моста через Лену в Якутии.

<http://nvk-online.ru/vopros-stroitelstva-mosta-cherez-lenu-ne-snimaetsya-s-povestki-dnya-borisov/>

### ВОЛГА НЬЮС; 2018.01.16; ОГРАНИЧЕНИЕ ДВИЖЕНИЯ ПО ОБЛАСТНЫМ ДОРОГАМ НА ВЕСЕННЕ-ЛЕТНИЙ ПЕРИОД ОТМЕНЯТЬСЯ НЕ БУДЕТ

**Минтранс** Самарской области не планирует весной и летом отменять ограничение движения тяжеловесного транспорта на автодорогах общего пользования регионального или межмуниципального значения, сообщили в пресс-службе ведомства.

Напомним, на федеральных дорогах с 2018 г. ограничения отменены в соответствии с решением **Минтранса** РФ и **Росавтодор**а.

По данным ФКУ «Поволжуправтодор», по территории Самарской области проходит 700 км дорог федерального подчинения: М-5 «Урал» с подъездами к Самаре, Ульяновску и Оренбургу, А-300 (Самара – Большая Черниговка – граница с Казахстаном), Р-228 (Сызрань – Волгоград).

На дорогах, подведомственных областному **минтрансу**, в прошлом году временные ограничения вводились с 1 по 30 апреля, а также с 20 мая по 31 августа.

<http://volga.news/article/461394.html>

### RNS; 2018.01.16; КОЛИЧЕСТВО АВТОМОБИЛЕЙ НА ПЛАТНЫХ УЧАСТКАХ ДОРОГ «АВТОДОРА» В 2017 ГОДУ ВЫРОСЛО НА 30%

Количество транспортных средств, которые проехали по платным участкам автомобильных дорог госкомпании «Автодор» в 2017 году по сравнению с 2016 годом выросло на 30%, до 91 млн штук, сообщила госкомпания.

«Все больше автомобилистов выбирают платные дороги, находящиеся в ведении госкомпании «Автодор». В 2017 году 91 млн транспортных средств проехали по платным участкам «Автодора». Это на 21 млн больше, чем в 2016 году», – говорится в сообщении.

В среднем суточная интенсивность движения по платным участкам в 2017 году по сравнению с 2016 годом выросла на 80 тыс. автомобилей (транспортных средств). Ежедневно по платным участкам автомагистралей компании в 2017 году в среднем проходило более 286 тыс. автомобилей. Интенсивность увеличивалась как на действующих участках, так и за счет ввода новых, уточняет компания.

<https://rns.online/transport/Kolichestvo-avtomobilei-na-platnih-uchastkah-dorog-avtodora-v-2017-godu-viroslo-na-30-2018-01-16/>

На ту же тему:

<http://tass.ru/ekonomika/4877354>

### RNS; 2018.01.16; М5 «УРАЛ» СТАЛА САМОЙ ЗАГРУЖЕННОЙ ФЕДЕРАЛЬНОЙ ТРАССОЙ РОССИИ В 2017 ГОДУ

Трасса М5 «Урал» стала самой загруженной в России по итогам 2017 года. В прошлом году 6,5% зарегистрированных 12-тонников проезжали именно по ней, сообщает пресс-служба **Министерства транспорта** со ссылкой на данные системы «Платон».

Второй по загруженности федеральной трассой стала М7 «Волга» (6,2%), третьей – А107 (5,8%).

«Эта информация становится основой для дорожников при составлении программ по ремонту и расширению автотрасс» – следует из сообщения.

В министерстве также отметили, что в настоящее время на ремонт дорог и строительство мостов системой «Платон» собрано более 40 млрд руб. Какие трассы будут восстановлены за счет этих средств определяют сами грузоперевозчики с помощью голосования на «Карте убитых дорог» Общероссийского народного фронта (ОНФ).

<https://rns.online/transport/M5-Ural-stala-samoi-zagruzhennoi-federalnoi-trassoi-Rossii-v-2017-godu-2018-01-16/>

### РБК; ВЛАДИМИР ГРЯЗНЕВИЧ; 2018.01.16; РОССИЙСКИЕ ГРУЗОПЕРЕВОЗЧИКИ НАШЛИ ЛЕКАРСТВО ОТ «ПЛАТОНА»

Российский рынок грузоперевозок показал рост по итогам прошлого года – несмотря на общеэкономические трудности в стране и давление со стороны государства. Согласно предварительным данным Росстата по итогам января-ноября 2017 года, грузооборот (в тонно-километрах) транспорта России вырос на 5,9% к аналогичному периоду 2016 года, совокупный объем перевозки грузов всеми видами транспорта увеличился на 8,1%, а автомобильным транспортом – на 10,3%. Правда, автомобильный грузооборот вырос всего на 1,6%, что говорит о сокращении расстояния перевозок – на рынке стали доминировать перевозки «с коротким плечом», говорят эксперты.

Рост показателей происходит за счет импортозамещения и развития сегмента e-commerce – минувший год стал первым, когда транспортные компании, в том числе крупные, активно обслуживали интернет-торговлю. Именно электронная коммерция спасла рынок грузоперевозок от падения и помогла ему отчасти компенсировать «удар», нанесенный «Платоном».

Е-commerce как драйвер роста

«Импортозамещение позволило увеличить грузопотоки внутри страны. Отрасль быстро смогла подстроиться под растущие потребности клиентов. А интернет-магазины и отправители сегмента C2C стали видеть в транспортных компаниях альтернативу традиционной почте. Например, e-commerce демонстрирует рост до 30% за год», – пояснили в ГК «Деловые линии».

Оценки госорганов по развитию интернет-торговли, особенно с зарубежными поставщиками, еще более впечатляющие. Федеральная таможенная служба (ФТС) в 2017 году ожидает роста поступления международных посылок в РФ в 1,5 раза – до 500 млн единиц. «Если в 2016 году этот поток составил 325 миллионов, то в этом году мы прогнозируем вместе с «Почтой России» 1,2 миллиона в день, а это – 500 миллионов международных почтовых отправлений с товарными вложениями в год. Это достаточно мощный поток, который нужно обработать», – сообщил руководитель ФТС Владимир Булавин.

Традиционная почта, ФГУП «Почта России», подтверждает стремительный рост интернет-торговли, в том числе потока посылок из Китая. Это побудило ФГУП установить в своем отделении в Петербурге, где ежегодный рост количества отправлений (порядка 45%) почти вдвое превышает среднероссийский уровень, новую сортировочную линию Toshiba, стоимостью 5 млн евро, которая позволит втрое увеличить объемы обработки поступающей почты. В 2019 году, как пишет «Деловой Петербург», «Почта России» намерена установить в своем петербургском отделении еще одну такую линию.

По данным ФГУП, в 2017 году предприятие обработало 284 млн отправлений с товарными вложениями. Это на 26% больше, чем в 2016 году и в 10 раз больше, чем в 2012 году.

Издержки растут

При этом грузоперевозчики указывают на заметное, в основном, негативное, влияние на рынок различных государственных нововведений. В первую очередь отмечают увеличение ставки тарифа «Платон», новеллы «пакета Яровой». Заметно увеличатся издержки компаний из-за отмены с 1 января 2018 года федеральной льготы по налогу на движимое имущество, которые распространялись на грузоперевозчиков. «Это существенные деньги. За новые машины придется платить дополнительно 100-150 тысяч рублей налога», – говорит руководитель филиала Ассоциации международных автомобильных перевозчиков (АСМАП) по Северо-Западу Александр Дацюк. Правда, власти Петербурга компенсировали грузоперевозчикам потерю федеральной льготы – ввели свою местным законом. Многие другие регионы, в том числе Ленобласть, на такой шаг не решились. Но это не приведет к перерегистрации автотранспортных компаний из Ленобласти в Петербург, считает Александр Дацюк, поскольку такая перерегистрация – дело хлопотное, а сумма хоть и приличная, но мало заметная на фоне платы за «Платон».

Отмена льготы повлияет также на увеличение лизинговых платежей, полагают в ГК «Деловые Линии»: «Компании, предоставляющие лизинговые услуги, возможно, включат ставку в платеж. Как мы знаем, размер ставки будет определять каждый регион самостоятельно, но максимальный размер не должен превышать 1,1% с 2018 года, а с 2019 – уже 2,2%».

Негативно оценивают грузоперевозчики и намерение Минпромторга в 2018 году увеличить утилизационный сбор в отношении транспортных средств – ставки на седельные тягачи массой более 20-ти тонн могут увеличиться на 40%, т. на 1 млн руб. «Это может привести к снижению роста закупок новой импортной техники, комплектующих и инфраструктуры, – считают в ГК «Деловые Линии», – а также к старению парка транспортных средств, средний возраст которых и без того составляет в России примерно 19 лет».

Нагрузку на бизнес увеличивает и поднявшиеся с января 2018 года акцизы на топливо. «Основные ВИНКи (поставщики топлива) уже начинают снижать (отменять) скидки для транспортных компаний», – утверждают в ГК «Деловые Линии». И это при том, что, как утверждает президент ассоциации НП «Грузавтотранс» Владимир Матягин, цены на грузоперевозки в период кризиса заметно снизились из-за ужесточения конкуренции в условиях падения объемов перевозок.

Не навредить

В то же время Владимир Матягин отмечает и положительные новшества, в частности, значительное смягчение в декабре 2017 года ограничений по нагрузке на каждую ось грузовика при сохранении общего норматива на его предельную загрузку. Также Матягин считает правильным намерение **Минтранса** завершить в 2018 году оформление в федеральную собственность участков федеральных дорог, исторически принадлежавших регионам. «Весогабаритные нормативы у федеральных и региональных дорог разные, и когда грузовики проезжают по таким участкам, их любят ловить и штрафовать инспекторы ГИБДД за превышения. Водители постоянно жалуются на эту проблему», – объясняет президент «Грузавтотранса».

При этом некоторые, положительные, в целом новации усложняют ведение бизнеса: изменения в режиме труда и отдыха водителей, установка на дорогах страны дополнительных пунктов весогабаритного контроля. Грузоперевозчиков по-прежнему не устраивает организация в регионах ежегодной просушки дорог.

Некоторых новшеств, которые власти собираются вводить, грузоперевозчики опасаются. «В следующем году **Минтранс** хочет разделить водителей на «любителей» и «профессионалов». Мы считаем, что это предложение актуально, – говорят в ГК «Деловые Линии». – Но важно, чтобы эта программа не была оторвана от реальности и разрабатывалась совместно с экспертным сообществом».

Неясные перспективы

Что касается перспектив, то участники рынка оценивают их по-разному. В ГК «Деловые Линии» говорят о начавшихся еще в 2017 году положительных изменениях: «За этот год транспортные компании активно развивали свой бизнес: открывали новые подразделения и направления доставки, применяли IT-технологии для разработки новых сервисов для клиентов и автоматизации своих бизнес-процессов». В ГК прогнозируют положительную динамики инвестиций в отрасль в пределах 2%.

В то же время Владимир Матягин, ссылаясь на высказывания аналитиков, прогнозирует в 2020 году новый виток кризиса на рынке грузоперевозок. «Причина в том, что рынок у нас неправильный, неадекватно регулируется и контролируется государством и потому перенасыщен нелегальными перевозчиками. Отсюда большая нестабильность. Компании разоряются и тянут за собой лизинговые компании, банки, поставщиков запчастей», – считает президент «Грузавтотранса».

<https://www.rbc.ru/spb_sz/16/01/2018/5a5dfa049a79471d8b4690a0>

### ТАСС; 2018.01.17; НА РЕМОНТ ДОРОГ ВЛАДИВОСТОКА В 2018 ГОДУ ВЫДЕЛЯТ ОКОЛО 500 МЛН РУБ.

Около 500 млн рублей из бюджетов разных уровней будет выделено в 2018 году на ремонт дорог Владивостока по программе «Безопасные и качественные дороги», это почти на 17% меньше, чем в 2017 году. Ожидается, что подрядчики для проведения работ будут определены к концу марта, сообщает в среду пресс-служба городской администрации.

«В 2018 году на ремонт дорог Владивостока по проекту «Безопасные и качественные дороги» будет выделено ориентировочно 500 млн рублей из федерального, краевого и муниципального бюджетов. <...> Планируется, что уже к концу марта завершатся все конкурсные процедуры, будут определены подрядные организации и заключены муниципальные контракты на ремонт», – говорится в сообщении.

Сейчас специалисты заканчивают обследование улиц, которые планируется отремонтировать в нынешнем году. На основании результатов этой работы составят окончательные сметы и сформируют конкурсную документацию. Предварительный список участков дорог, подлежащих ремонту в 2018 году, формировали с учетом предложений горожан. Приоритет отдавался дорогам, где движется общественный транспорт, и участкам, где происходит много ДТП.

В пресс-службе горадминистрации ТАСС уточнили, что одной из причин снижения выделенной суммы является сокращение объемов ремонта по сравнению с прошлым годом, когда была проведена часть работ по реконструкции участков дорог. Всего в 2017 году во Владивостоке на реализацию проекта было направлено 604 млн рублей из федерального, краевого и муниципального бюджетов.

Владивостокская агломерация Приморского края в 2017 году в числе 38 других агломераций страны выиграла грант на реализацию проекта «Безопасные и качественные дороги», предполагающего модернизацию дорожной сети. На финансирование программы в 2017 году было направлено 1,5 млрд рублей из федерального, краевого и местных бюджетов. В ходе пилотного этапа программы было отремонтировано 102 км дорог в четырех муниципалитетах агломерации. Наибольший объем работ выполнили во Владивостоке, особое внимание также уделили ремонту краевой дороги Артем – Находка, участка дороги между поселком Шкотово и городом Партизанск в районе поселка Новая Москва и трассы Штыково – **Иванов**ка.

<http://tass.ru/ekonomika/4878982>

### БАЙКАЛ-DAILУ; 2018.01.17; МИНТРАНС РФ ПРОВЕДЁТ СОВЕЩАНИЕ ПО СТРОИТЕЛЬСТВУ ТРЕТЬЕГО МОСТА В УЛАН-УДЭ

Сегодня утром в Москву вылетел министр по развитию транспорта, энергетики и дорожного хозяйства Бурятии Сергей Козлов. Там пройдёт совещание по строительству третьего моста в столице республики.

– Во исполнение поручения президента РФ Путина В.В. по строительству третьего моста через реку Уда в городе Улан-Удэ сегодня вылетаю на совещание в **Минтранс** России. Напомню, до 1 марта 2018 года мы должны совместно с правительством России внести предложение президенту России по строительству этого объекта, – написал на своей страничке Сергей Козлов.

Как сообщал «Байкал-Dailу», вопрос о строительстве третьего моста в Улан-Удэ сдвинулся с «мёртвой точки» после большой пресс-конференции Владимир Путина в декабре 2017 года. Тогда журналисты из Бурятии задали вопрос президенту, после которого он поручил проработать его.

Проект моста уже сформирован, его планируют построить в рамках государственно-частного партнёрства, срок реализации до 2023 года с момента начала финансирования. Общие затраты на строительство, отвод земель, выкуп, компенсации составят порядка 6,4 млрд рублей, в том числе 2,3 млрд рублей – частные инвестиции, а остальное бюджетные средства.

<https://www.baikal-daily.ru/news/15/292351/\>

*Железнодорожный транспорт*

### RNS; 2018.01.16; ПОГРУЗКА НА СЕТИ РЖД В ЯНВАРЕ МОЖЕТ ВЫРАСТИ НА 3%

РЖД ожидают роста погрузки на своей сети железных дорог в январе на 3%, сообщил журналистам глава РЖД Олег Белозеров

«Идем с опережением. Поставили амбициозные цели, а результаты еще лучше. Порядка 3%. Сейчас будем смотреть сколько получится», – сказал он.

<https://rns.online/transport/Pogruzka-na-seti-RZHD-v-yanvare-mozhet-virasti-na-3-2018-01-16/>

### BAIKAL-INFO.RU; 2018.01.16; БАЙКАЛЬСКИЕ ЭЛЕКТРИЧКИ ПЛАНИРУЮТ ОСТАТЬСЯ БЕЗУБЫТОЧНЫМИ В 2018 ГОДУ

Обеспечить безубыточность Байкальской пригородной пассажирской компании в 2018 году планируют Восточно-Сибирская железная дорога и правительство Иркутской области. Об этом 16 января на пресс-конференции рассказал начальник ВСЖД Василий Фролов. В нынешнем году по заявке БППК в Иркутской области будут курсировать 118 пригородных поездов, в Бурятии – 24.

Василий Фролов напомнил, что на безубыточный уровень компания вышла в 2016 году после оптимизации внутренних резервов БППК и участия правительства области в формировании маршрутов электричек. Напомним, 50% и одна акция БППК находится в собственности правительства, остальные – у ОАО «РЖД». «Я предполагаю, мы предпримем все меры, чтобы обеспечить безубыточность БППК в 2018 году, но это не самоцель. Главное – обеспечить с пригородными перевозками социальную защищённость населения, исключить факты возможной напряжённости», – сказал начальник ВСЖД.

Напомним, согласно приказу службы по тарифам Иркутской области, в 2018 году в регионе незначительно подорожал проезд в обычных и скорых электричках. К примеру, проезд в тарифной зоне до 10 км взрослому человеку обойдётся в 2018 году в 33 рубля (подорожание на два рубля), а ребёнку – 13 рублей (выше на рубль). При этом экономически обоснованный тариф – 101 рубль. Стоимость билета на расстояние 191-200 км для взрослого – 199 рублей (на 14 рублей больше), для ребёнка – 137 (на семь рублей больше). Экономически обоснованный тариф – 919 рублей. Разница между стоимостью билета и расходами БППК оплачивается из бюджета Иркутской области.

Справка. В 2017 году количество отправленных пассажиров на ВСЖД составило более 13 млн человек, в т.ч. в дальнем следовании – 2,7 млн человек, в пригородном сообщении – 10,3 млн человек.

<http://baikal-info.ru/baykalskie-elektrichki-planiruyut-ostatsya-bezubytochnymi-v-2018-godu>

### РЖД-ПАРТНЕР; 2018.01.16; В 2018 ГОДУ НА ВОСТОЧНОМ ПОЛИГОНЕ БУДЕТ ОПРОБОВАНО ДВИЖЕНИЕ ВАГОНОВ С НАГРУЗКОЙ 27 ТС

ОАО «РЖД» выявило 209 искусственных сооружений в восточной части Байкало-Амурской и Транссибирской магистралей, которые не соответствуют установленным нормативным требованиям и могут препятствовать развитию тяжеловесного движения в направлении портов Ванино и Находки. Однако полученные расчеты еще требуют подтверждения в силу ограниченности использованных методических подходов.

В конце декабря 2017 года заместитель **министра транспорта** РФ Алан **Лушников** провел совещание, в ходе которого заместитель генерального директора – главный инженер ОАО «РЖД» Сергей Кобзев сообщил, что расчетным путем выявлены участки, которые не соответствуют установленным нормативным требованиям по несущей способности под пропуск поездов, состоящих из вагонов с осевой нагрузкой 27 тс. Речь идет об искусственных сооружениях на участках Ургал (Хабаровский край, БАМ) – Ванино/Находка и Челутай (Бурятия, Транссиб) – Ванино/Находка. «Вместе с тем фактическое состояние объектов на практике лучше расчетного, в связи с чем действующие методики не отражают реального технического состояния. Для принятия решения необходимо проведение обследования указанных объектов», – отметил С. Кобзев.

В 2018 году на Восточном полигоне будет опробовано движение вагонов с нагрузкой 27 тс

При этом по результатам выполненных АО «НИИ мостов» сравнительных динамических испытаний шести мостов с металлическими и железобетонными конструкциями пролетов от 2,7 до 55 м на участке Качканар – Смычка (Свердловская железная дорога), уровень воздействия на них полувагонов с осевой нагрузкой 27 тс находится в пределах допустимых значений.

С учетом этой информации участники встречи решили проанализировать в рамках рабочей группы по развитию в РФ тяжеловесного железнодорожного движения, соответствуют ли расчеты ОАО «РЖД» по 209 проблемным искусственным сооружениям на двух дальневосточных участках данным «НИИ мостов» по натурным обследованиям и испытаниям аналогично изношенных мостов на уральском участке. По итогам работы в январе 2018 года будет принято решение о возможности эксплуатации полувагонов с нагрузкой 27 тс на участках Ургал – Ванино/Находка и Челутай – Ванино/Находка. Координатором назначен замглавы департамента государственной политики в области железнодорожного транспорта **Минтранса** Александр Федорчук.

Совместно с **Росжелдор**ом, **Ространснадзор**ом и ОАО «РЖД» будет сформирован график разработки ведомственных и корпоративных актов для организации движения поездов из вагонов с осевой нагрузкой 27 тс на всей сети РЖД. В феврале регуляторы определят маршруты для таких перевозок между Кузбассом и Дальним Востоком – по итогам эксплуатации полувагонов модели 12–9548–01 на участке Качканар – Смычка летом и осенью.

Одновременно в январе ОАО «РЖД» и Ассоциация испытательных центров железнодорожной техники разработают комплексную программу испытаний для вагонов 27 тс на участках с ограниченной пропускной способностью. Она будет включать изучение технического состояния участков, отличных от уральского, а также мостов с железобетонными пролетами менее 2,7 м и со стальными длиной более 55 м. Также будут проведены тяговые, динамико-тормозные испытания и исследование воздействия на путь для уточнения режимов ведения полносоставных поездов (длиной 71 условный вагон) и тягового обеспечения.

Кроме того, запланированы ходовые испытания на полигоне эксплуатации, призванные уточнить распределение скоростей движения и действие продольных сил, действующих на четырехосный вагон в составе. После этого предполагается подконтрольная эксплуатация полувагонов модели 12–9548–02 (разработаны АО «Тихвинский вагоностроительный завод») с объемом кузова 103 кубометра. Планируется оценить, как изменятся расходы на содержание путевой инфраструктуры на участке обращения полувагонов с осевой нагрузкой 27 тс.

Первый замглавы АО «Научно-исследовательский институт железнодорожного транспорта» («дочка» РЖД) Александр Косарев представил информацию о результатах первого этапа мониторинга за состоянием инфраструктуры на участке Качканар – Смычка. В ходе него не выявлено повышенного расстройства пути и увеличения затрат от ввода в эксплуатацию вагонов с осевой нагрузкой 27 тс.

«Полученные значения вертикальных, боковых сил и кромочных напряжений в прямых и кривых участках пути радиусами 600–700 и 300–400 м при различных типах промежуточных рельсовых скреплений с подрельсовым основанием на железобетонных и деревянных шпалах и на стрелочном переводе на деревянных брусьях не превышают установленных норм допустимого воздействия на железнодорожный путь», – говорится в протоколе.

На совещании также были проанализированы предварительные итоги испытаний полувагонов модели 12–9548–01 с осевой нагрузкой 27 тс, проведенных на участке Богданович – Каменск–Уральский СвЖД по методике, утвержденной приказом **Минтранса** России. Они призваны определить, как меняется основное удельное сопротивление движению (ОУСД) и затраты на текущее содержание верхнего строения пути при использовании тяжеловесного подвижного состава.

При скоростях от 20 до 80 км/ч ОУСД оцениваемых вагонов на 15–23% ниже в груженом состоянии, чем у аналогов модели 12–132 с осевой нагрузкой 23,5 тс, и на 12–30% – в порожнем. «Среднесетевое изменение затрат на текущее содержание верхнего строения пути соответствует ожидаемому росту переменной части затрат на 21,8% при условии 100% замены всего парка грузовых вагонов, эксплуатируемых на сети, на вагоны с осевой нагрузкой 27 тс», – отмечается в протоколе.

В свою очередь заведующий кафедрой «Вагоны и вагонное хозяйство» Петербургского университета путей сообщения Юрий Бороненко подтвердил информацию о снижении общих переменных затрат владельца инфраструктуры по мере увеличения числа эксплуатируемых на сети железных дорог вагонов с такой осевой нагрузкой. «Российским железным дорогам» рекомендовано проанализировать эти расчеты и представить заключение в **Министерство транспорта**.

На совещании представители СУЭК и «Кузбассразрезугля» подтвердили заинтересованность в использовании вагонов с увеличенной осевой нагрузкой и ускорении развития полигонов их эксплуатации. При этом, по их мнению, необходимо дополнительно изучить, как внедрение подвижного состава с осевой нагрузкой 27 тс уменьшает затраты владельца инфраструктуры для увеличения провозной способности с учетом международного опыта.

<http://www.rzd-partner.ru/zhd-transport/news/v-2018-godu-na-vostochnom-poligone-budet-oprobovano-dvizhenie-vagonov-s-nagruzkoy-27-ts-/>

### RNS; 2018.01.16; ПОГРУЗКА ЭКСПОРТНЫХ ГРУЗОВ В ПОРТЫ ВЫРОСЛА В 2017 ГОДУ НА 6,4%

Погрузка экспортных грузов в порты выросла в 2017 году на 6,4% к уровню 3016 года – до 293,4 млн тонн за счет увеличения перевозок угля на 10,6%, удобрений – на 11,8%, зерновых грузов – на 52,8%, бумаги – на 7,2%, лесных грузов – на 7,2%, сообщили в РЖД.

В структуре экспортного грузопотока порядка 47% занял уголь, 27% – нефть, 9% – черные металлы, 7% – удобрения, 3% – зерновые грузы.

Погрузка экспортных грузов в порты Северо-Запада по итогам года составила около 123,8 млн тонн (рост на 10,1% к уровню 2016 года). В адрес портов Юга отправлено 75,9 млн тонн (рост на 6%). Погрузка в адрес портов Дальнего Востока составила 93,3 млн тонн (рост на 2,6%).

<https://rns.online/transport/Pogruzka-eksportnih-gruzov-v-porti-virosla-v-2017-godu-na-64-2018-01-16/>

### ИНТЕРФАКС; 2018.01.16; РЖД В 2017 Г. НАПРАВЛЯЛИ ЗАКУПАЕМЫЕ ГРУЗОВЫЕ ЛОКОМОТИВЫ В ПОВОЛЖЬЕ, НА УРАЛ И Д.ВОСТОК

ОАО «Российские железные дороги» в 2017 году направило основную часть закупленных грузовых локомотивов в Поволжье, на север и Северо-Запад РФ, на Южный Урал и на восточную часть Транссибирской магистрали.

Согласно сообщению РЖД, наибольшее их количество было поставлено в локомотивные депо Кандалакша (Мурманская обл., 51 электровоз 2ЭС5К и 3ЭС5К), Чита (Забайкальский край, 45 электровозов 2ЭС5К и 3ЭС5К), Ершов (Саратовская обл., 49 тепловозов 2ТЭ25КМ), Челябинск (32 электровоза 2ЭС6), Кинель (Самарская обл., 27 электровозов 2ЭС6) и Санкт-Петербург-Финляндский (37 маневровых тепловозов ТЭМ18ДМ). Всего по программе обновления парка было закуплено 459 новых локомотивов на 58,5 млрд руб.

У группы «Трансмашхолдинг» (ТМХ, 33% – у французского Alstom, остальные акции – у Искандера Махмудова и Андрея Бокарева, а также структур «Трансгрупп») монополия приобретала пассажирские локомотивы «Коломенского завода» (Московская обл.) – 4 электровоза переменного тока ЭП1М и 13 «постоянников» ЭП2К, а также 19 тепловозов ТЭП70БС. Новочеркасский электровозостроительный завод (Ростовская обл.) ТМХ поставил РЖД грузовые электровозы – 51 электровоз 2ЭС5К «Ермак», 45 – 3ЭС5К и пять 4ЭС5К, четыре 3ЭС4К «Дончак», а также четыре пассажирских двухсистемных электровоза ЭП20 «Олимп». У БМЗ «Российские железные дороги» закупили 86 грузовых магистральных тепловозов «2ТЭ25КМ «Пересвет» и 101 маневровый ТЭМ18ДМ.

У «Синары» Дмитрия Пумпянского в 2017 г. монополия приобрела 33 маневровых тепловоза ТЭМ14 Людиновского тепловозостроительного завода (ЛТЗ, Калужская обл.), а также 84 грузовых электровоза постоянного тока 2ЭС6 «Синара» и десять 2ЭС10 «Гранит» совместного предприятия российской группы и немецкого концерна Siemens – ООО Уральские локомотивы» (г.Верхняя Пышма, Свердловская обл.). При этом программа закупок была изменена: ТЭМ14 поставлено на 5 локомотивов больше, 2ЭС6 – на 10 больше (последние – по итогам соответствующего конкурса). В то же время у ЛТЗ не были закуплены 5 маневровых модулей МТМ-45 и один газотурбовоз ГТ1H.

### АГЕНТСТВО МОСКВА; 2018.01.16; ОФОРМИТЬ БИЛЕТ ДЛЯ ПЕРЕВОЗКИ ДОМАШНИХ ЖИВОТНЫХ В ПОЕЗДАХ ДАЛЬНЕГО СЛЕДОВАНИЯ ТЕПЕРЬ МОЖНО НА САЙТЕ РЖД

Электронную багажную квитанцию для перевозки мелких домашних животных в поездах дальнего следования теперь можно оформить на сайте ОАО «РЖД», сообщили в пресс-службе компании.

«В целях повышения качества обслуживания и для удобства пассажиров на сайте ОАО «РЖД» появилась возможность оформить электронную багажную квитанцию для перевозки мелких домашних животных в поездах дальнего следования. Также на сайте можно оформить документы на провоз дополнительной ручной клади: электронной, бытовой видео– и аудиотехники, спортивного и туристического инвентаря», – говорится в сообщении.

Уточняется, что ранее перевозочный документ для провоза домашних животных и дополнительной ручной клади в поездах дальнего следования формирования АО «ФПК» (дочернее общество ОАО «РЖД») можно было оформить только в кассах дальнего следования.

«Теперь пассажир может оформить электронную багажную квитанцию как во время покупки электронного билета, так и после приобретения билета (электронного или в билетной кассе) до отправления поезда. При оформлении электронного перевозочного документа пассажиру выдается контрольный купон электронной багажной квитанции с реквизитами поездки. Обращаем внимание пассажиров, что при посадке в поезд пассажир должен предъявить распечатанный контрольный купон», – поясняется в сообщении.

В пресс-службе напомнили, что пассажиры поездов «Сапсан» могут провозить мелких домашних животных, птиц и собак (кроме крупных пород) только на специализированных местах, но не более одного на один оформленный проездной билет. При этом сбор за перевозку животного уже включен в стоимость билета, поэтому оформления дополнительных квитанций не требуется. Отмечается, что в соответствии с правилами перевозок пассажиров, багажа и грузобагажа железнодорожным транспортом, утвержденных приказом **Минтранса** России от 19 декабря 2013 г. №473, перевозка собак-поводырей осуществляется в намордниках и с поводком. Перевозка собак-поводырей осуществляется бесплатно.

<http://www.mskagency.ru/materials/2743600>

### РЖД-ПАРТНЕР; 2018.01.16; МИНТРАНС ПРЕДЛАГАЕТ ПЕРЕДАТЬ РЖД ПРАВО РАСПОРЯЖАТЬСЯ СОБСТВЕННЫМ НЕДВИЖИМЫМ ИМУЩЕСТВОМ

Соответствующий законопроект размещен на сайте федерального портала проектов нормативных правовых актов. ОАО «РЖД» планирует получить право продавать либо сдавать в аренду недвижимое имущество, которое относится к инфраструктуре железных дорог общего пользования, но не задействовано в перевозочном процессе.

**Минтранс** предлагает передать РЖД право распоряжаться собственным недвижимым имуществом

«Данная мера позволит повысить операционные показатели ОАО «РЖД» в результате снижения издержек на содержание объектов, расположенных на железнодорожных линиях, и исключить их из зоны тарифной нагрузки», – отмечает генеральный директор АНО «Институт исследования проблем жд транспорта» Павел Иванкин.

В список войдут объекты, которые не обладают закрытыми каналами связи ОАО «РЖД», объекты локомотивного и вагонного хозяйства, акции дочерних обществ единого хозяйствующего субъекта, а также малоинтенсивные железнодорожные линии, участки и станции со всеми расположенными на них сооружениями.

Пока на законодательном уровне возможность оборота имущества регулятора существенно ограничена.

<http://www.rzd-partner.ru/zhd-transport/news/mintrans-predlagaet-peredat-rzhd-pravo-rasporyazhatsya-sobstvennym-nedvizhimym-imushchestvom/>

### ТАСС; 2018.01.16; БОЛЕЕ 5,2 ТЫС. ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ БЫЛО ПЕРЕВЕЗЕНО В ВАГОНАХ-АВТОМОБИЛЕВОЗАХ В 2017 ГОДУ

Более 5,2 тыс. транспортных средств (автомобили и мотоциклы) перевезено в 2017 году в специализированных вагонах-автомобилевозах, курсирующих в составах поездов дальнего следования АО «ФПК» (дочернее общество ОАО «РЖД»), это на 10,7% больше, чем в 2016 году, следует из сообщения, опубликованного на сайте монополии.

В декабре было отправлено 457 транспортных средств (+25,5% к декабрю 2016 года).

Вагоны-автомобилевозы включаются в состав регулярных поездов по восьми маршрутам: Москва – Казань, Москва – Адлер, Санкт-Петербург – Адлер, Москва – Санкт-Петербург, Москва – Петрозаводск, Москва – Ростов-на-Дону, Ростов-на-Дону – Адлер и Москва – Хельсинки.

Услуга действует с 2012 года. Всего с момента запуска услуги на сегодняшний день оформлено более 16,2 тыс. заявок на перевозку автомобилей и мотоциклов.

<http://tass.ru/transport/4877841>

### ИНТЕРФАКС – ДАЛЬНИЙ ВОСТОК; 2018.01.17; РЖД ВОССТАНОВИЛИ ДВИЖЕНИЕ ПОСЛЕ СХОДА ВАГОНОВ С УГЛЕМ В ПРИАМУРЬЕ

ОАО «РЖД» восстановило движение на перегоне Тас-Юрях – Юктали Дальневосточной железной дороги (ДВЖД, филиал ОАО «РЖД»), остановленное после схода во вторник 12 вагонов с углем в грузовом поезде.

Как сообщила служба корпоративных коммуникаций ДВЖД, движение на перегоне однопутного участка Хани – Тында вновь открыто в среду в 03:11 по московскому времени.

Ранее сообщалось, что сход вагонов с углем грузового поезда, в составе которого было 57 вагонов, произошел 16 января в 15:00 по московскому времени в 8 км от станции Юктали на перегоне Тас-Юрях – Юктали.

В результате происшествия никто не пострадал. Угрозы экологии нет. На движение пассажирских поездов происшествие не повлияло. В ликвидации последствий схода на месте принимали участие восстановительные поезда со станций Тында и Юктали.

Причины происшествия выясняются.

Дальневосточная железная дорога проходит по территории шести субъектов РФ: Приморскому и Хабаровскому краям, Амурской и Сахалинской областям, Еврейской автономной области, Республике Саха (Якутия).

*Морской транспорт*

### КОММЕРСАНТ; АНАСТАСИЯ ВЕДЕНЕЕВА; 2018.01.17; УГОЛЬ ПОЕДЕТ ВМЕСТО МАШИН

МТП Усть-Луга начинает отгрузку

На фоне роста экспорта угля в 2017 году стивидоры все активнее наращивают мощности по его перевалке. Заняться углем решил морской торговый порт (МТП) Усть-Луга, который с января начал переваливать уголь на терминале «Юг-2», отказавшись от работы на нем с ро-ро-грузами. В планах у компании отгрузить 4 млн тонн угля в 2018 году, а в перспективе – построить угольный терминал до 15 млн тонн, хотя эксперты сомневаются, что конъюнктура позволит это сделать.

АО «Морской торговый порт Усть-Луга» займется перевалкой угля, сообщили “Ъ” в компании. Будет изменена номенклатура грузов терминала «Юг-2»: в начале января порт уже отгрузил в Бельгию первую экспортную партию в 26 тыс. тонн. В планах стивидора – отгрузить за январь около 100 тыс. тонн угля, по итогам года грузооборот должен достичь 4 млн тонн.

Уголь сейчас – один из приоритетных грузов на рынке, отмечает гендиректор МТП Усть-Луга Евгений Савкин. «Экспорт угля растет, портовых мощностей не хватает,– говорит он.– Мы стараемся соответствовать требованиям рынка». Он добавил, что в течение трех лет планируется строительство специализированного угольного терминала мощностью до 15 млн тонн.

В этом году МТП Усть-Луга собирается инвестировать в развитие мощностей $15 млн. По расчетам компании, общий грузооборот универсального порта увеличится в 2018 году до 6–6,5 млн тонн. Ро-ро-грузы, ранее перегружаемые на терминале «Юг-2», перейдут на автомобильно-железнодорожный паромный комплекс (АЖПК), автомобильные паромы ро-ро с 2018 года обрабатываться в МТП Усть-Луга не будут.

АО «Морской торговый порт Усть-Луга» оперирует перегрузочным комплексом «Юг-2» и АЖПК. Грузооборот в 2017 году – 3,8 млн тонн. По СПАРК, 100% МТП принадлежит компании «Усть-Луга», крупнейший собственник которой АОЗТ «Гарант». Ранее основным собственником актива c 74% считался находящийся сейчас под стражей петербургский бизнесмен Валерий Израйлит.

Член совета директоров компании «Российские транспортные линии», владеющей морским терминалом «Новая гавань» в МТП Усть-Луга, Константин Сковорода отмечает, что привлекательность ро-ро-грузов, в первую очередь автомобильных, заметно упала в 2014 году, «за годы серьезной ценовой борьбы маржинальность бизнеса обработки машин существенно снизилась». С учетом развития локализации и переноса производства в РФ для увеличения импорта автомобилей нет предпосылок, отмечает топ-менеджер. При этом именно в 2018 году можно ожидать небольшого роста рынка из-за локальных проблем некоторых производителей, полагает он, «уход GM с российского рынка и закрытие завода в Белоруссии возвращают поставки автомобилей морским транспортом в РФ, кроме того, есть ряд брендов, в том числе китайских, которые не производятся в РФ, но демонстрируют рост продаж». «Новая гавань» обладает необходимыми мощностями для привлечения ро-ро-грузов на свой терминал и ведет переговоры с собственниками грузов (крупнейший клиент – грузовики Hyundai) по их размещению, говорит Константин Сковорода. Но в целом МТП Усть-Луга проиграл конкурентную борьбу по этим грузам с другими терминалами Санкт-Петербурга и Бронкой, считает топ-менеджер.

Источник “Ъ” на рынке полагает, что для реализации проекта по перевалке угля необходимо не менее $30 млн инвестиций и минимум два года раскрутки. В первый год стивидору вряд ли удастся перевалить более 1 млн тонн, считает он.

Директор группы корпоративных рейтингов АКРА Максим Худалов говорит, что на фоне высоких цен на уголь в 2017 году у компаний регулярно возникает желание заявлять о грандиозных планах по перевалке, которые в реальности не будут реализованы. За исключением ситуационных моментов – холодной зимы, высоких цен на газ в США,– цена на уголь в Европе падает. Эксперт добавляет, что использование балтийских и черноморских портов для перевалки угля оправдано исключительно высокой ценой. Темпы роста экспортных поставок угля будут гораздо скромнее, чем в 2017 году, уверен господин Худалов. Отгрузки в моменте в 4 млн тонн вполне реальны, но строительство специализированного терминала до 15 млн тонн «маловероятно», заключает эксперт.

<https://www.kommersant.ru/doc/3521796>

### ТАСС; 2018.01.16; ХЕЛЬСИНКИ И МОСКВА ОБСУДЯТ ПРОВЕРКИ ФИНСКИХ СУДОВ В РОССИЙСКИХ ПОРТАХ

Представители финских и российских ведомств, занимающихся вопросами судоходства, обсудят ситуацию с частыми проверками финских судов в российских портах. Об этом сообщило в понедельник **Министерство транспорта** и коммуникаций Финляндии по итогам телефонного разговора главы канцелярии министерства Харри Пурсиайнена с зам**министра транспорта** РФ Сергеем **Аристов**ым.

«Финские и российское ведомства, занимающиеся вопросами судоходства, обсудят случаи остановок и поверок [судов]. Дополнительно будет дана оценка тому, как можно было бы развивать коммуникацию между ведомствами, проводящими досмотры, таким образом, чтобы она была регулярной», – указали в министерстве. Как сообщило финское агентство СТТ со ссылкой на Пурсиайнена, российская сторона не повышала финские суда в классификации рисков, а только увеличила ресурсы для досмотра, причем это не касалось конкретно финских кораблей.

В среду глава департамента финского Агентства транспортной безопасности Юху-Матти Корси заявил, что с конца прошлого года для проверок в России было остановлено уже семь финских судов. Это, как писала газета «Хельсингин саномат», происходило, в частности, в Санкт-Петербурге, Выборге, Усть-Луге и Приморске. Обычно проверки финских судов проводятся всего несколько раз за год.

В пятницу на прошлой неделе **министр транспорта** и коммуникаций Финляндии Анне Бернер сказала, что частые досмотры финских судов прекращены и больше не будут продолжаться.

<http://tass.ru/transport/4875416>

### ИНТЕРФАКС; 2018.01.16; РФ ВНОВЬ ВЫДВИНУЛА ГЛАВУ РОСИМУЩЕСТВА В СОВЕТ ДИРЕКТОРОВ НМТП

Правительство РФ выдвинуло кандидатуры главы Росимущества Дмитрия Пристанскова и директора департамента **Минтранса** Александра Тихонова в совет директоров ПАО «Новороссийский морской торговый порт» (MOEX: NMTP). Соответствующее распоряжение премьер-министр Дмитрий Медведев подписал 15 января, сообщила пресс-служба правительства.

Совет директоров НМТП будет переизбран на внеочередном собрании акционеров 5 марта, его инициировал основной акционер порта – Novoport Holding Ltd. У РФ два места в совете, при этом только один избираемый директор (в нынешнем составе это Д.Пристансков), еще одного государство назначает на правах владельца «золотой акции» (сейчас это помощник президента РФ **Игорь Левитин**). Выдвижение «основного» и «резервного» кандидата – стандартная практика, ранее вместе с Д.Пристансковым кандидатом в совет НМТП правительство выдвигало директора департамента Минэкономразвития Оксану Тарасенко.

НМТП – одна из крупнейших в России стивидорных групп. Активы расположены в Новороссийске, Приморске и Балтийске. 50,1% акций находится в собственности Novoport Holding, которым на паритетных условиях владеют «Транснефть» и группа «Сумма». Отдельно «Транснефти» (MOEX: TRNF) через «дочку» принадлежит еще 10,5%, «Сумме» – 2,75%. Еще 20% акций – у Росимущества, 5,3% находятся в управлении ОАО «Российские железные дороги».

Всего в составе совета директоров НМТП 6 выбираемых членов. «Транснефть» представляют первый вице-президент Максим Гришанин и два вице-президента – Рашид Шарипов (председатель СД НМТП) и Сергей Андронов. От группы «Сумма» в совет входят генеральный директор Лейла Маммедзаде и Андрей Потапушин.

На ту же тему:

<http://tass.ru/ekonomika/4878431>

### SM-NEWS.RU; 2018.01.16; ОБЪЕМ ПЕРЕВАЛКИ ГРУЗОВ В МОРСКИХ ПОРТАХ РФ УВЕЛИЧИЛСЯ ДО 787 МЛН ТОНН

В 2017 году в морских портах нашей страны объем перевалки грузов достиг отметки в 787 млн тонн. Рост – 9%, передает пресс-служба **Минтранса**.

По данным министерства, на 50% вырос объем перевалки в портах Арктического бассейна. Теперь этот показатель составляет 74,2 млн тонн. Неплохие сведения по порту Балтийского бассейна – 247,5 млн тонн.

В **Минтрансе** рассказали про объемы перевалки в портах Каспийского бассейна и Азово-черноморского. Речь идет о 65,9% и 10,4%. Показатели следующие – 4,0 млн тонн и 269,5 млн тонн. Что касается объема перевалки в портах Дальневосточного бассейна, так он вырос до 191,8 млн тонн.

<https://sm-news.ru/news/regiony/obem-perevalki-gruzov-v-morskikh-portakh-rf-uvelichilsya-do-787-mln-tonn/>

### ТАСС; 2018.01.16; ГРУЗООБОРОТ БАЛТИЙСКОГО БАССЕЙНА В 2017 ГОДУ ВЫРОС НА 4,6%, ДО 247,5 МЛН ТОНН

Грузооборот портов Балтийского бассейна России по итогам 2017 года увеличился на 4,6%, до 247,49 млн тонн, в том числе: наливных грузов перевалено 142,44 млн тонн (-3%), сухих – 105,06 млн тонн (+17,1%), сообщает Ассоциация морских торговых портов РФ.

Темпы роста грузооборота бассейна в 2017 году стабильно сокращались и к концу года достигли минимального значения – 4,6%. В январе рост грузооборота составлял 12,2%.Перевалка грузов в порту Приморск по итогам года сократилась на 10,6%, до 57,61 млн тонн. Грузооборот порта Усть-Луга вырос на 10,6%, до 103,3 млн тонн, Санкт-Петербург – на 10,3%, до 53,65 млн тонн, Высоцк – на 2,6%, до 17,55 млн тонн, Выборг – на 12,1%, до 1,55 млн тонн, Калининград – на 18,3%, до 13,84 млн тонн. В структуре грузооборота бассейна доля порта Усть-Луга составила 42%, Приморск – 23%, Санкт-Петербург – 22%.

Среди стивидорных компаний наибольший прирост объемов перевалки грузов показали: ОАО «Ростерминалуголь» (порт Усть-Луга) – 38,6%, ОАО «Универсальный перегрузочный комплекс» (порт Усть-Луга) – 22,9%, ЗАО «Контейнерный терминал Санкт-Петербург» (Большой порт Санкт-Петербург) – 26,3%, ОАО «Калининградский МТП» (порт Калининград) – 27,3%.

Снижение грузооборота ООО «Лукойл-Комплексный нефтяной терминал» (порт Калининград) составило 6,7%, ЗАО «Содружество Соя» (порт Калининград) – 4,4%. По итогам 2016 года грузооборот Балтийского бассейна составил 236,59 млн тонн: сухих грузов – 89,72 млн тонн, наливных – 146,88 млн тонн.

<http://tass.ru/transport/4411544>

### ТАСС; 2018.01.16; КОЛИЧЕСТВО ПЕРЕВЕЗЕННЫХ ЧЕРЕЗ КЕРЧЕНСКУЮ ПЕРЕПРАВУ В 2017 ГОДУ ГРУЗОВИКОВ ВЫРОСЛО НА 6,4%

Число грузовиков, перевезенных через Керченскую паромную переправу, единственную автотранспортную артерию между Крымом и материковой Россией, в прошлом году возросло на 6,4% в сравнении с 2016 годом – до 315,5 тыс. машин. Об этом во вторник сообщила компания «Морская дирекция» (оператор переправы) в ответ на запрос ТАСС.

«Увеличение количества грузового транспорта, перевезенного переправой за прошедший год, говорит о росте интенсивности экономических связей республики с другими регионами страны», – сказали в пресс-службе оператора.

Кроме того, на увеличение объемов грузовых перевозок «положительно повлияли и меры по повышению пропускной способности самой переправы и сокращению времени ожидания по сравнению с предыдущими периодами работы», отметили в дирекции. «Среднее время ожидания паромной переправы с учетом прохождения всех технологических операций пассажирами и автотранспортными средствами... как со стороны порта «Кавказ», так и со стороны порта «Крым» не превышало двух часов, в пиковые нагрузки не превышало 6 часов», – говорится в сообщении.

В дирекции также рассказали, что объем перевозки легковых автомобилей через переправу в 2017 году сохранился практически на уровне 2016 года – 1,27 миллиона единиц, а пассажиропоток снизился на 1,4% – до 6,16 млн человек.

Оператор переправы не комментирует причины снижения пассажиропотока. Эксперты связывают ситуацию с открытием турецких курортов для российских туристов. Ранее сообщалось, что эта же причина в 2017 году повлияла и в целом на турпоток в республику – он снизился на 3,2% – до 5,39 млн человек.

По прогнозу компании, в 2018 году пассажиропоток на переправе продолжит снижаться и составит около 5,9 млн человек, также снизился объем перевозок легковых автомобилей (до 1,1 млн единиц) и грузовиков (до 300 тысяч).

Ликвидация дирекции

Ранее сообщалось, что Совет министров Республики Крым принял решение о ликвидации «Морской дирекции». Функции оператора переправы полностью перейдут «Крымским морским портам». Согласно распоряжению властей, «Морская дирекция» должна быть ликвидирована до 1 июня 2018 года.

ООО «Морская дирекция» была учреждена в конце 2014 года автономной некоммерческой организацией «Единая транспортная дирекция», которая после воссоединения Крыма с РФ была оператором перевозок пассажиров через Керченский пролив. С 1 января 2015 года на «Морскую дирекцию» возложили функции по обеспечению работы Керченской переправы. С 3 декабря 2015 года компания передана правительству Республики Крым.

<http://tass.ru/ekonomika/4878127>

*Воздушный транспорт*

### ИЗВЕСТИЯ; ЕВГЕНИЙ ДЕВЯТЬЯРОВ; 2018.01.17; ДОЛЖНИКАМ ПОДРЕЖУТ КРЫЛЬЯ

Авиакомпании с серьезными финансовыми проблемами ждут жесткие ограничения

Российские авиакомпании собираются разделить на три категории – с приемлемым, средним и высоким уровнем долга. Чрезмерно закредитованные предприятия будут находиться под пристальным вниманием регулятора – при ухудшении их положения могут налагаться ограничения на полеты. Новые критерии оценки подготовлены Аналитическим центром при правительстве РФ и **Минтрансом** России. Цель нововведений – профилактика ситуаций, в которой оказалась авиакомпания «ВИМ-Авиа» и тысячи ее пассажиров.

Как рассказали «Известиям» в **Минтрансе** России, ведомство совместно с Аналитическим центром при правительстве РФ провело анализ действующей методики оценки финансово-экономического состояния авиакомпаний.

– По результатам проведенной работы предложено дополнить методику несколькими новыми критериями – показателями отношения чистого долга к операционной прибыли до амортизации (EBITDA), а также качества ликвидных активов и его соответствия краткосрочной кредиторской задолженности, – рассказал представитель **Минтранса**. – На основе этих данных предлагается разделить авиакомпании на категории по уровню долга – с приемлемым, средним и высоким его уровнем.

Это предложение направлено на повышение эффективности контроля за авиакомпаниями. Его цель – раннее выявление рисков и недопущение ситуаций, подобных той, что произошла с «ВИМ-Авиа». При ухудшении основных показателей деятельности перевозчика, влияющих на безопасность полетов или права пассажиров, будет поэтапно ограничиваться действие сертификата эксплуатанта.

В Аналитическом центре при правительстве не ответили на запрос «Известий».

В **Росавиаци**и сообщили, что получили проект новой методики.

– Профильные специалисты сейчас изучают предложение. После завершения этой работы будут подготовлены и направлены в **Минтранс** наши замечания, – отметил представитель **Росавиаци**и.

По словам источника «Известий» в авиаотрасли, знакомого с ситуацией, новый порядок оценки может существенно изменить рынок воздушных перевозок.

– Это предложение ведет к расчистке рынка, после которой останется только десяток крупнейших компаний, – отметил источник «Известий». – Региональные перевозчики и авиакомпании-середняки с 1–2 десятками магистральных самолетов не смогут пройти оценку по новой методике, если она будет утверждена. У многих из них имеются большие кредитные портфели, но сейчас авиакомпании не обязаны раскрывать остатки на своих счетах. В конечном счете, окончательное решение должен принять **Минтранс** после публичного обсуждения своей инициативы.

Эксперт в сфере авиационного права и экономики Сергей Детенышев считает нецелесообразным любые ограничительные меры в отношении перевозчиков, находящихся в сложной финансовой ситуации. Ведь это не снимает проблему вывоза застрявших пассажиров.

– Административная остановка полетов авиакомпании равносильна ее преднамеренному банкротству, – отметил Сергей Детенышев. – Более актуальна была бы разработка механизмов устранения негативных социальных последствий дефолта по обязательствам. Имеет смысл в первую очередь создать механизм вывоза пассажиров, будь то система страхования, строка в бюджете или что-то иное. По результатам работы такого механизма можно будет или скорректировать, или вообще отменить за ненадобностью мониторинг авиакомпаний.

Авиаперевозчики сегодня обязаны ежемесячно направлять информацию о своих финансово-экономических показателях, а также обеспечивать их соответствие установленным значениям. Это чистый оборотный капитал, период оборота кредиторской задолженности, наличие или недостаточность финансовых ресурсов обеспечения текущей деятельности, стоимость чистых активов.

Кроме того, контролируется сумма кредиторской задолженности, в том числе по оплате труда, аренде и лизингу воздушных судов, авиационным горюче-смазочным материалам, техническому и аэропортовому обслуживанию, ремонту воздушных судов.

<https://iz.ru/694378/evgenii-deviatiarov/dolzhnikam-podrezhut-krylia>

На ту же тему:

<https://www.rbc.ru/society/17/01/2018/5a5ec2199a79478c54951ce1>

<https://www.gazeta.ru/business/news/2018/01/17/n_11057144.shtml>

### ВЕДОМОСТИ; АЛЕКСАНДР ВОРОБЬЕВ; 2018.01.16; «МЫ ДУМАЕМ О ПРОДАЖЕ 10% АКЦИЙ «ШЕРЕМЕТЬЕВО»

Александр Пономаренко рассказывает, за счет чего «Шереметьево» за девять лет удвоит пассажиропоток и когда частные инвесторы смогут выкупить акции аэропорта у государства

В первую рабочую неделю года председатель совета директоров «Шереметьево» Александр Пономаренко провел для «Ведомостей» экскурсию по новым объектам аэропорта: крупнейшему в России карго-комплексу, первому в мире тоннелю под аэродромом между северной и южной зонами и терминалу В.

Пономаренко почти не общается с журналистами, но сейчас ему есть что рассказать и показать: карго-комплекс запущен в конце декабря, он выполнен в корпоративных серо-оранжевых цветах, имеет уникальный для России уровень автоматизации 60%; по тоннелям уже курсируют поезда на канатной тяге, почти бесшумно разгоняясь до 60 км; в новеньком терминале идет внутренняя отделка и монтаж оборудования, его дизайн будет в стиле русского авангарда, во всю стену выполнен портрет Владимира Маяковского, другой фишкой будет огромный 3D-медиаэкран. На достройке объектов круглые сутки работают 10 000 человек, нас сопровождают топ-менеджеры и строители, но подробные пояснения по материалам, технологиям и поставщикам Пономаренко дает сам.

В 2010 г. он с партнерами – Александром Скоробогатько и Аркадием Ротенбергом – сенсационно продали более чем за $2 млрд контрольный пакет Новороссийского морского торгового порта (НМТП), сделка остается крупнейшей в транспортной отрасли России. В интервью «Ведомостям» Пономаренко рассказал, почему их главным проектом после этого стало «Шереметьево» и как будет развиваться аэропорт.

– В прошлом году «Шереметьево» неожиданно для всех достигло трафика в 40 млн пассажиров. Какой рост планируете в 2018 г.?

– Хотелось бы отметить в первую очередь 2017 год. Для нас это важный момент, потому что с пассажиропотоком в 40 млн мы преодолели серьезную веху в своем развитии и вошли в новую категорию – крупнейших аэропортов мира, по данным Международного совета аэропортов (Airports Council International).

Основной рост обеспечила базовая авиакомпания «Аэрофлот». Мы также привлекли восемь новых авиакомпаний, для нас они знаковые, так как среди них китайские перевозчики, которые дадут существенный рост в будущем.

Следующий – 2018 год будет, безусловно, важным для нас. Мы построили и в марте должны будем запустить в коммерческую эксплуатацию терминал В на 20 млн человек и межтерминальный переход (пассажирский и багажный тоннели), который свяжет северную и южную зоны аэропорта. Эти масштабные инфраструктурные проекты дадут нам возможность дальнейшего увеличения пассажиропотока и позволят на самом высоком уровне принять гостей и болельщиков чемпионата мира по футболу. Согласно принятому бюджету на 2018 г. мы планируем обслужить 46 млн пассажиров, что на 14,6% больше показателя 2017 г. 10% из них даст рост базовой авиакомпании и других наших партнеров, остальное планируем за счет привлечения новых перевозчиков. Потому что новые мощности позволяют нам комфортно принять новые авиакомпании.

Дождались дивидендов

– Стратегия развития «Шереметьево» предусматривает рост трафика до 80 млн пассажиров к 2026 г. За счет чего будет двукратный рост за девять лет, ведь «Аэрофлот», который обеспечивает вам около 90% пассажиропотока, настолько не вырастет?

– Планируя развитие, мы сделали полноценную финансовую модель. И конечно, начинается она с пассажиропотока, затем только просчитывается CAPEX. Мы запросили планы развития всех наших авиакомпаний-партнеров. Оценили реалистичность этих планов – как они росли ранее, заложили ли получение новых самолетов, откуда у них ресурсы, куда собираются летать, какие новые направления развивать, реальность этих направлений. И отсюда делаем выводы. Предусмотрели также приход новых авиакомпаний.

Исходя из всего этого, получили трафик на 2026 г. Это не наши желания, это математика. Все просчитано от и до. Экспертизы финансовой модели и CAPEX проведены иностранными консультантами.

Основной рост мы планируем за счет привлечения транзитных пассажиров «Аэрофлота» и других авиакомпаний. Так как поток из Юго-Восточной Азии в Европу – это 66 млн пассажиров в год, мы видим для наших партнеров перспективу роста транзита на этом направлении.

«Аэрофлот» к 2026 г. планирует иметь пассажиропоток до 50 млн (в 2017 г. было 33 млн). То есть он значительно вырастет, но его доля в перевозках «Шереметьево» снизится. Безусловно, возможны обстоятельства, которые могут изменить наши планы. Никто не предвидел банкротство «Трансаэро», оно позволило «Аэрофлоту» вырасти на больший процент, чем он в свое время планировал. Но не думаю, что будут глобальные изменения.

– Прошлым летом «Шереметьево» сообщило, что его программа развития до 2026 г. с учетом уже достраивающихся объектов обойдется в 147,1 млрд руб.

– Я назову планируемую цифру инвестиций до 2026 г. в долларовом эквиваленте. Общие инвестиции по стратегической программе развития составят $3,506 млрд, в том числе $940 млн – это вложения федерального бюджета в строящуюся третью взлетно-посадочную полосу (ВПП-3). Инвестиции аэропорта «Шереметьево» запланированы в размере $2,565 млрд.

– В программе появились новые проекты: реконструкция терминала С за 19,9 млрд руб. и F – за 12,5 млрд руб., строительство терминала С2 за 9,7 млрд руб. Уже принято решение эти объекты строить?

– Мы уже демонтировали старый терминал С пропускной способностью 6 млн человек и начали реконструировать его, получится новый терминал на 20 млн человек. Он будет введен в эксплуатацию в III квартале 2019 г. В 2021–2022 гг. будет принято окончательное решение, что нам целесообразнее делать в первую очередь – строить терминал С2 или реконструировать терминал F, который был построен еще в 1980 г.

Пропускная способность северного терминального комплекса («Шереметьево-1»: терминалы В, С1 и С2) составит 50 млн пассажиров. Пропускная способность южного терминального комплекса («Шереметьево-2»: терминалы D, E и F) останется прежней, на уровне 35 млн. Таким образом, международный аэропорт «Шереметьево» будет способен принять 85 млн пассажиров в год.

Программа предусматривает развитие всех элементов аэропорта.

Театр начинается с вешалки. Для нас это подъездные пути к аэропорту и паркинги. Мы полностью изменили движение автомобилей в южном секторе, построили две выносные парковки для пассажиров и одну для сотрудников. В три больших паркинга терминалов В, С и С2 – первый уже достраивается – мы вложим порядка $97 млн.

В $50 млн обойдется офисное здание аэропорта – мы хотим собрать в одном месте весь коллектив, сейчас он разбросан по всему периметру аэропорта. Но в первую очередь мы делаем производство, затем будем улучшать условия труда для так называемого офисного планктона, себя в том числе.

– Каков источник средств на терминалы C, С-2, F и другие проекты?

– Мы ожидаем, что порядка $100 млн останутся на счетах «Шереметьево» после завершения строительства межтерминального перехода и терминала B – эти средства, при условии принятия соответствующего решения Советом директоров, аэропорт планирует потратить на проектирование и строительство терминала С.

В остальном вся инвестиционная программа будет финансироваться за счет собственных средств «Шереметьево». В 2016 г. между аэропортом «Шереметьево» и Внешэкономбанком были подписаны соглашения о реструктуризации действующих кредитов со снижением процентной ставки и предоставлением grace-периода на три года на погашение тела кредитов. Это позволило высвободить дополнительные средства для инвестиций. Кроме этого в результате консолидации у аэропорта появился дополнительный источник в виде дивидендов от дочерних компаний.

– В какие сроки окупятся инвестиции?

– По нашим подсчетам, при запланированном росте пассажиропотока инвестированные средства окупятся за 10 лет.

– В 2016 г. «Шереметьево» впервые за несколько лет получило консолидированную прибыль. В 2017 г. в периметр аэропорта при консолидации вошли карго-комплекс, «В.И.П.-интернешнл», оператор duty free, парковки, оператор рекламы. Какими будут финансовые показатели?

– Чистую прибыль пока не могу сказать, надо ждать отчетности. EBITDA выросла значительно – до $348 млн, выручка – до $783 млн, или примерно 45,8 млрд руб.

– Сколько дивидендов в прошлом году заплатило «Шереметьево» по итогам 2016 года, который был прибыльным?

– По соглашению частных акционеров с государством в лице Росимущества у нас есть обязательство платить дивиденды в размере минимум 25% от консолидированной чистой прибыли по МСФО. По этому поводу мы долго дискутировали с Росимуществом. Надо отдать должное тогдашнему руководителю Ольге Дергуновой, она добилась очень хороших условий для государства.

В 2017 г. уже были выплачены промежуточные дивиденды в размере свыше 1 млрд руб., что в валютном эквиваленте примерно $16,6 млн. По итогам года после утверждения аудированной консолидированной отчетности сможем определить полный размер дивидендов за 2017 г. (в плане – около $45 млн).

Привлечь стратега

– Вы с партнерами планируете на каком-то этапе продать «Шереметьево», как продали контрольный пакет НМТП?

– Мы в этом бизнесе не являемся стратегами. Но у нас есть хорошая программа развития, будем принимать решение после ее реализации. Многое будет зависеть от того, будут ли другие проекты. Когда мы считаем финансовую модель, то берем потенциальный рост стоимости и дивиденды. Если у других возможных проектов эти два фактора будут намного выше, чем в какой-то момент у «Шереметьево», то мы продадим.

Но прямо сейчас мы думаем о продаже 10% акций «Шереметьево», скорее всего стратегу, профессиональному участнику рынку. Чтобы у нас глаз не замыливался, чтобы мы стали более понятны для авиакомпаний, так как мы намерены бороться за транзит. Поэтому мы хотим продать 10%.

– Хотите привлечь такого акционера, как Fraport у «Воздушных ворот Северной столицы» (ВВСС) или Changi у «Базэл аэро»?

– Да.

– В какие сроки планируете продать?

– В 2018 г.

– Ведете переговоры с кем-нибудь?

– Пока не ведем. Сейчас работаем с консультантами, которые будут представлять наши интересы.

– Исходя из какой оценки вы будете продавать?

– Оценку будет делать инвестбанк.

– Этот стратег станет управляющей компанией «Шереметьево»?

– Нет. Как с 10% акций он может стать управляющей компанией?

– Не в силу контроля, а по договору. Fraport же управляет «Пулково», хотя никогда не имел контроля в ВВСС.

– Нет. У нас работающий совет директоров, он показал свою эффективность, зачем от добра добра искать? Стратег войдет в совет директоров. Точно так же мы работаем с Heinemann – у них 42% в операторе duty free, у «Шереметьево» – 58%. Но мы эффективно сотрудничаем, и, как мне кажется, им комфортно работать с нами.

– А сколько составит стоимость «Шереметьево» в 2026 г., когда вы реализуете всю программу развития?

– Цифра в нашей финансовой модели есть. Но корректно ли называть ее за такой длительный период? И большое значение для стоимости будет иметь, возможен ли будет дальнейший естественный рост или бизнес сможет расти только за счет тарифов аэропорта.

Если появятся новые технологии аэронавигационного обслуживания, то пропускная способность аэропорта сможет еще вырасти до 100 млн человек. Можно будет точечно увеличить терминальные мощности.

– Но 100 млн пассажиров и больше в мире принимает только аэропорт Атланты. У «Шереметьево» возможен такой трафик?

– Это сейчас. Но сколько будет делать аэропорт Атланты через 10 лет, сколько другие крупнейшие аэропорты? Если в 2026 г. мы увидим, что возможно еще развитие, то надо будет строить.

– Почему же в 2010 г. вы продали НМТП? Ведь компания росла, была просто сверхрентабельной.

– Мы договорились по хорошей цене. У покупателей [группы «Сумма» и «Транснефти»] было большое желание приобрести.

– Можете сейчас сказать, за сколько продали контрольный пакет НМТП? Его капитализация была $1,8 млрд. Но источники говорили, что с учетом премии за контроль сделка превысила $2 млрд.

– У нас действует бессрочный договор о неразглашении.

Подвиг менеджмента

– В последние годы терминалы «Шереметьево» и «Домодедово» были хорошо загружены. Крупные авиакомпании не смогли бы уйти от вас к ним и наоборот. С запуском вашего терминала В и сегмента терминала Т2 у «Домодедово» все меняется. Ожидаете ли обострения конкуренции, ценового соперничества?

– Такие ситуации вполне возможны. Но так было и в 2017 г., и раньше.

– Какова вероятность перехода в «Шереметьево» из «Внуково» авиакомпании «Россия»? Она перейдет целиком или частично?

– Вопрос обсуждается. Целиком или частично, сегодня нельзя сказать.

– Как сильно вырастут аэропортовые тарифы с запуском терминала В? Ведь рост тарифов – это способ возврата инвестиций.

– Тарифы нового терминала В будут соответствовать действующим тарифам для внутренних линий терминала D.

– Что ваша компания TPS Avia Holding, став контролирующим акционером «Шереметьево», изменила в работе аэропорта, менеджмента?

– Я не могу сказать, что до нашего прихода аэропорт «Шереметьево» управлялся плохо. Просто у него не было возможностей, которые мы принесли в виде капитала. Когда мы победили в тендере на развитие «Шереметьево», его планы стали возможны, они наполнились жизнью. Мы принесли свои технологии финансового менеджмента и маркетинговых исследований, мы умеем управлять через совет директоров и менеджмент никогда собой не подменяем.

– Раньше «Домодедово» и «Шереметьево» часто сравнивали в таком смысле: первый – частный аэропорт, с большим портфелем авиакомпаний, в том числе иностранных, в высшей степени клиентоориентированный. Второй – с одним ключевым клиентом в лице «Аэрофлота», тоже госкомпании, не очень прислушивающийся к партнерам. Вы что-то здесь поменяли?

– Я с этим не соглашусь. До нашего прихода менеджмент аэропорта заложил основы роста, построив терминалы D и Е. Нельзя сказать, что «Шереметьево» было менее клиентоориентированным. Была огромная долговая нагрузка, которая давила на аэропорт, на нем висели кредиты на $850–870 млн, которые привлекались в том числе на строительство терминала D и достались аэропорту по наследству. Долговая нагрузка не давала возможности развиваться аэропорту. Но тем не менее гендиректору и коллективу удалось многое сделать, в тех условиях они просто подвиг совершили. Это реально так. Сравните с тем, каким был аэропорт 10 лет назад.

Ведь государство приняло решение о консолидации аэропорта, т. е. фактически о его приватизации, не от хорошей жизни. На момент консолидации «Шереметьево», если формально смотреть на требования российского законодательства по чистым активам, капиталу, несколько лет как было банкротом. Крайне трудно в таких условиях развиваться.

Мы внесли живые деньги в капитал компаний (которые строят терминал В, тоннели, грузовой комплекс и топливно-заправочный комплекс, при консолидации эти компании стали «дочками» «Шереметьево». – «Ведомости»). Это создало комфорт менеджменту в принятии решений, аэропорт смог потратить средства на маркетинг, на экспертизу, на консультантов, была разработана финансовая модель, которая предусматривает в том числе подготовку и наем персонала.

– Какой долг у «Шереметьево» по итогам 2017 г.?

– $707 млн.

– «Аэрофлоту» уже много лет не хватает его бизнес-залов «Блюз» и «Джаз» в терминале D. Но аэропорт не давал помещений под новые бизнес-залы.

– Аэропорт стремится максимально удовлетворить потребности авиаперевозчиков и в первую очередь – базовой компании «Аэрофлот». Менеджмент «Аэрофлота» во главе с Виталием Савельевым добился грандиозных успехов по росту пассажиропотока и качеству услуг. Эта компания заслуженно входит в пятерку лучших в Европе и имеет четыре звезды Skytrax.

Только в конце декабря в терминале D мы открыли принципиально новый бизнес-зал «Москва» для «Аэрофлота» – удобный, технологичный. И к апрелю откроем еще один над ним. Средства на это также появились при консолидации аэропорта.

– Вы председатель совета директоров «Шереметьево». Какое участие в управлении принимают ваши партнеры?

– У Аркадия Ротенберга в TPS Avia Holding 34%, участия в управлении он и его команда не принимают. Так сложилось исторически, так было и в НМТП. Для него это портфельная инвестиция, актив с хорошим потенциалом развития. Александр Скоробогатько до ноября 2016 г. был депутатом Госдумы, бизнесом тогда не занимался. Он досрочно сложил полномочия, чтобы вернуться в бизнес, и в июле 2017 г. вошел в совет директоров «Шереметьево». Я уверен в том, что его знания и опыт будут полезны для развития и функционирования аэропорта.

– Вы и Скоробогатько вместе развивали НМТП, даже 66% в TPS Avia Holding принадлежат одному трасту, действующему в интересах ваших семей. У вас, видимо, не только деловые отношения.

– Мы дружим 30 лет, уже 31-й год. Этим все сказано.

– Персональные санкции, под которыми находится Аркадий Ротенберг, мешают развитию или работе «Шереметьево»?

– Как и для многих других российских компаний, при работе «Шереметьево» с иностранными контрагентами увеличился объем проверок, так называемого комплаенса – все это снижает оперативность привлечения новых консультантов, поставщиков и подрядчиков. Это новые реалии жизни, в которых мы учимся работать.

«Шереметьево» вместо «Домодедово»

– Пять-шесть лет тому назад Дмитрий Каменщик думал продать «Домодедово». Среди претендентов назывались вы с партнерами. Вы интересовались всерьез?

– Да, интерес был серьезный. Я вел переговоры, изучал документацию. Но мы не договорились по цене.

– Сильно не сошлись?

– Сильно. Больше не смотрели в ту сторону.

– Почему после продажи НМТП вы выбрали именно «Шереметьево» как объект для инвестиций?

– Я и мои партнеры занимались НМТП 10 лет. Безусловно, за это время накопился опыт управления и строительства инфраструктурных объектов. Мы смотрели много проектов, искали, куда инвестировать средства. Мы ранее построили первый торгово-развлекательный центр в Краснодаре, он прошел на ура. Начали строить ТРЦ в Сочи, решили развивать это направление. Это было первое наше решение.

Был также план инвестировать еще в 5–6 других проектов. Мы много вариантов изучили, смотрели на недооцененные компании или компании с хорошим потенциалом развития, но обязательно зрелые компании.

– Какие компании смотрели, в каких отраслях?

– Смотрели, например, на World Class. Было несколько проектов в пищевой отрасли. Когда-то давно нам принадлежал комбинат «Звездный», который выпускал кондитерские изделия.

– Почему выбор в итоге пал на «Шереметьево»?

– Это, безусловно, зрелая компания. Имеет большой потенциал развития, но чрезмерная кредитная нагрузка не давала такой возможности. Одна из причин в том, что не договорились по «Домодедово». Также тогда было принято решение, что государство все-таки не будет консолидировать московские аэропорты, а будет развивать их отдельно. Эти факторы привлекли внимание к аэропорту.

Я считаю (может, мои коллеги из отрасли не согласятся, я на своем мнении не настаиваю): у «Шереметьево» наиболее благоприятное месторасположение в Московском авиаузле.

При выборе «Шереметьево» было понятно, что ничем больше заниматься мы не сможем. Ведь мы инвестировали не только в четыре объекта по тендеру (ТЗК пополам с «Лукойлом», терминал В, тоннели и новый карго-комплекс), мы также купили и развивали компании, которые затем вошли в периметр консолидации: грузовой терминал, оператор duty free, паркинги и «В.И.П.-интернешнл», рекламный оператор.

– Помните, кто еще претендовал на «Шереметьево»?

– Как не помнить, если я сам был докладчиком на тендере «Шереметьево» по развитию северной зоны. В финале были мы и «Аэропорты регионов» Виктора Вексельберга.

Наше предложение стало для международного аэропорта «Шереметьево» более привлекательным, потому что мы предложили построить за собственные средства четыре объекта.

– Переходы между северной и южной зонами «Шереметьево» – это первые в мире тоннели под действующим аэродромом. Как пришла такая идея?

– Идея не наша, она существовала давно, но ее многие критиковали. В том числе потому, что по существовавшим тогда расчетам они должны были обойтись в $660 млн. Мы, напомню, построили за $243 млн. И сейчас тоннели кажутся очевидным и единственно возможным вариантом.

– В «Шереметьево» еще работает независимый грузовой терминал «Шереметьево-карго», который ранее грузы «Аэрофлота» обслуживал. Нет планов его купить?

– Планов покупать эту грузовую компанию нет. В соответствии с программой развития международного аэропорта «Шереметьево» грузовые терминалы должны находиться в северной зоне, где государство в свое время построило грузовые перроны. Там же построен наш грузовой комплекс на 380 000 т – крупнейший в России. Планируется строительство второго терминала такой же мощности и офисное здание для его сотрудников и клиентов.

Концессия и опцион

– Заинтересовано ли «Шереметьево» в получении аэродрома в концессию? Каковы плюсы и минусы в концессии для аэропорта? Есть ли какие-то условия концессии, по которым пока не удается договориться с **Минтрансом**?

– В концессионном соглашении, безусловно, заинтересованы обе стороны: и аэропорт «Шереметьево», и **Минтранс**. Передача аэродрома в концессию позволит аэропорту своевременно развивать инфраструктуру – в «Шереметьево» необходимо провести реконструкцию ВПП-1, построить дополнительные перроны и места стоянок, рулежные дорожки. Благодаря механизму концессии это возможно сделать в увязке со строительством пассажирского терминала, расширением грузового терминала. Однако концессия должна быть экономически эффективна и оправдана – она должна не только накладывать обязательства по развитию аэродрома, но и предлагать финансовые механизмы возврата инвестиций. Мы полагаем, что наиболее приемлемым внебюджетным источником финансирования является введение инвестиционной составляющей сбора за взлет-посадку для аэропортов Московского авиаузла. И, как мне видится, мы достигли принципиального понимания и поддержки в этом вопросе со стороны **Минтранса**.

В настоящее время сформирован перечень объектов аэродромного комплекса аэропорта «Шереметьево», в отношении которых аэропорт обязуется обеспечить создание и реконструкцию на условиях концессионного соглашения. Ведется работа по согласованию перечня объектов федерального имущества, относящегося к аэродромной инфраструктуре аэропорта «Шереметьево», которые также войдут в состав объектов концессионного соглашения.

– При заключении договора концессии вы планируете вложить в аэродром $451 млн. В какие объекты, ведь у вас еще за счет федерального бюджета достраивается ВПП-3?

– В реконструкцию ВПП-1, которая начнется после ввода ВПП-3 в эксплуатацию. Это крайне важно для нас. Мы смогли продлить ее работу до конца 2018 г. Необходимо строить скоростные рулежные дорожки к ВПП-1.

Нам надо построить новые места стоянок для самолетов у терминала D, а также расширить перроны у терминалов С и С2. С учетом того, что С планируем запустить в 2019 г., перрон, по хорошему счету, надо уже проектировать. Еще нам нужна вторая магистральная рулежная дорожка к ВПП-3.

– ВПП-3 в ходе строительства сильно подорожала – до 55 млрд руб.

– Тут необходимо прояснить причины подорожания. Когда было принято решение о строительстве? В 2011 г. Какой курс доллара был? Мы прошли девальвацию. Ведь используется много импортных материалов, например светосигнальное оборудование. Все почему-то об этом забывают. Плюс есть инфляция рубля. Еще тогда не учли два важных фактора, которые стали форс-мажорными, – газопровод и нефтепродуктопровод, их пришлось переносить. Еще в проект не заложили средства на выкуп участков под ВПП-3 у населения.

– Сейчас существует возможность, что ВПП-3 достроят уже после чемпионата мира по футболу, ведь «Шереметьево» сможет принять гостей ЧМ и с двумя полосами. Что чиновники говорят на совещаниях?

– На тех совещаниях, где я был, декларируется, что к ЧМ успевают ее достроить без некоторых рулежных дорожек. Вдоль полосы будет короткая часть магистральной рулежки, длинную потом достроят.

– На сколько без части рулежек снизится эффективность ВПП?

– Практически на 50%.

– Планируете воспользоваться опционом на выкуп у государства пакета в «Шереметьево»?

– По условиям акционерного соглашения мы можем воспользоваться колл-опционом только через 12 месяцев после ввода в эксплуатацию четырех объектов. Государство взяло себе этот срок, чтобы посмотреть и оценить работу консолидированного аэропорта. Государство же может в любой момент предъявить нам свой пакет к выкупу.

– Колл-опцион будет возможен уже весной 2019 г.

– За 12 месяцев нет смысла планировать. Жизнь быстро меняется.

– Если вдруг государство для пополнения бюджета задействует пут-опцион, у вас будут средства на выкуп?

– В акционерном соглашении защищены интересы и частных акционеров. Удавки на шее у нас в таком случае не будет – нам дается время, не менее года, на переговоры с банками и на поиск покупателя.

Сделки с недвижимостью

– Вскоре после продажи НМТП ваша с партнерами компания TPS Real Estate Group сообщила, что вложит в коммерческую недвижимость $2 млрд.

– Мы уже вложили $2 млрд. У нас была очень жесткая стратегия: торгово-развлекательные комплексы только в центре, с большим пешеходным трафиком, расположенные близко к метро и первичной зоне проживания, которые обеспечивают этот трафик. У нас есть свои маркетинговые показатели, как мы считаем людей, как они конвертируются в посетителей. Мы не ошибались ни с посещаемостью, ни с конвертацией. Ошиблись в среднем чеке, посчитанном в долларах, но это было связано с девальвацией рубля.

– У вас шесть ТРЦ, в том числе два в Москве. Новые инвестиции планируете?

– После девальвации рубля не летала экономика. Мы делали финансовую модель, получилось, что инвестировать дальше нельзя, отдача на капитал получалась низкая. 6% против 25% до девальвации. Наш департамент покупки находился в спящем режиме с конца 2014 г. Но примерно полгода назад он возобновил деятельность. Мы стали смотреть новые проекты. Мы изменили горизонт окупаемости по кредитам, теперь закладываем окупаемость за 17, а не, как ранее, за 10 лет. У нас есть принципиальная договоренность с рядом банков, что мы планируем возврат кредитов за 17 лет. Это стало возможно потому, что мы показали успешность наших проектов. За это время мы достроили два ТРЦ в Москве, сконцентрировались на качестве работы, многие процессы автоматизировали.

– Какие объекты у вас на прицеле? Действительно рассматриваете строительство ТРЦ у Павелецкого вокзала?

– Мы в поиске. Смотрим проекты только в Москве, так как арендаторы не готовы инвестировать в свои магазины в регионах.

– Какая поддержка государства нужна аэропортовой отрасли?

– С моей точки зрения, для развития аэропортовой отрасли необходимо следующее: эффективная концессия, сохранение дерегулирования тарифов в московских аэропортах и отмена льготы по уплате НДС на аэропортовые услуги – из-за данной льготы аэропорты вынуждены при строительстве терминалов и покупке аэропортовой техники значительную часть оплаченного поставщикам и подрядчикам НДС списывать на затраты, что приводит к удорожанию этих инвестиций в среднем на 11%.

<https://www.vedomosti.ru/business/characters/2018/01/16/748011-prodazhe-sheremetevo#galleries%2F140737493721464%2Fnormal%2F1>

### ВЕДОМОСТИ; АЛЕКСАНДР ВОРОБЬЕВ; 2018.01.17; КОМПАНИЯ АРКАДИЯ РОТЕНБЕРГА И ЕГО ПАРТНЕРОВ МОЖЕТ ПРОДАТЬ 10% АКЦИЙ «ШЕРЕМЕТЬЕВО»

Аэропорт ищет крупного международного стратегического инвестора

«Мы думаем о продаже 10% акций «Шереметьево», скорее всего, стратегу, профессиональному участнику рынка», – рассказал «Ведомостям» председатель совета директоров «Шереметьево» Александр Пономаренко. Компания TPS Avia, принадлежащая ему, Александру Скоробогатько и Аркадию Ротенбергу, контролирует 66% крупнейшего в России аэропорта. 30,43% принадлежат Росимуществу.

Это должен быть крупный международный инвестор, как немецкий холдинг Fraport или сингапурская Changi, добавляет Пономаренко. Первый владеет в том числе аэропортом Франкфурта и 25% концессионера «Пулково» – компании «Воздушные ворота Северной столицы», вторая – аэропортом Сингапура и 30% холдинга «Базэл аэро».

Цель продажи, по его словам, сделать «Шереметьево» более понятным для авиакомпаний, так как важной точкой роста для аэропорта является транзит между Европой и Юго-Восточной Азией. Продажа должна состояться в этом году, пока переговоры ни с кем не ведутся, идет работа с консультантами, продолжает он. Аэропорт для сделки еще предстоит оценить, покупатель получит место в совете директоров, рассказал Пономаренко.

Человек, близкий к одному из акционеров, рассказал, что в 2015 г. все консолидируемые активы «Шереметьево» (сам аэропорт и компании, которые строят новый терминал, карго-комплекс, топливозаправочный комплекс и тоннели, при консолидации стали «дочками» «Шереметьево») были оценены примерно в $1,5 млрд.

Консолидация завершилась в 2017 г. По словам Пономаренко, в прошлом году аэропорт получил $783 млн выручки, $348 млн EBITDA при долге на конец декабря в $707 млн.

Пассажиропоток «Шереметьево» достиг 40 миллионов человек

«Всё «Шереметьево» можно оценить в 10–12 EBITDA минус долг, т. е. в $3–3,5 млрд, 10% – в $300–350 млн», – говорит аналитик Райффайзенбанка Константин Юминов. Крупные международные аэропорты торгуются с мультипликатором 10–15 EBITDA, но для России будет дисконт, добавляет он. Точно такую же оценку «Шереметьево» дает аналитик ИК «Атон» Михаил Ганелин – не менее $3–3,5 млрд. На 10% будет много претендентов, уверен он: инфраструктурные активы очень ценны, у «Шереметьево» огромный трафик и прекрасные перспективы дальнейшего роста.

В 2017 г. пассажиропоток «Шереметьево» достиг 40 млн человек, что позволило ему войти в категорию крупнейших аэропортов по версии Международного совета аэропортов, из 10 ведущих аэропортов Европы он рос быстрее всех.

Актив может заинтересовать крупные холдинги, в том числе китайские, добавляет Юминов.

По акционерному соглашению между Росимуществом и частным инвестором аэропорт должен минимум 25% чистой прибыли по МСФО направлять на дивиденды, рассказал Пономаренко и подтвердил представитель Росимущества.

За девять месяцев 2017 г. аэропорт уже заплатил 1 млрд руб. дивидендов (около $16,6 млн), говорят собеседники. Всего за 2017 г. планируются дивиденды в размере $45 млн, добавил Пономаренко. До этого последний раз «Шереметьево» платило дивиденды в 2004 г. – 100 млн руб., по данным «СПАРК-Интерфакса».

Наличие такого соглашения – дополнительный плюс для потенциальных инвесторов, говорит Ганелин.

<https://www.vedomosti.ru/business/articles/2018/01/17/748038-rotenberga-prodat-sheremetevo>

### КОММЕРСАНТ; ИЛЬЯ УСОВ; 2018.01.17; «АВИАПОЛИСУ» РАСЧИСТИЛИ ПОЛОСУ

Учредители НПФ готовы на докапитализацию фонда

Негосударственный пенсионный фонд (НПФ) «Авиаполис» получит от основного учредителя необходимые средства для докапитализации и проведения акционирования. Таким образом, фонд должен выйти из ситуации, которая грозила ему отзывом лицензии в ближайший месяц. Это может вернуть к нему интерес потенциальных покупателей.

Отраслевой НПФ авиадиспетчеров «Авиаполис» должен получить в этом году от основного учредителя – ФГУП «Государственная корпорация по организации воздушного движения в РФ» (Госкорпорация по ОрВД) – 140 млн руб. Это следует из протокола заседания комиссии **Росавиаци**и, состоявшегося в самом конце прошлого года (“Ъ” ознакомился с ним). Эти средства необходимы фонду для докапитализации, с тем чтобы нивелировать результаты крайне неудачного инвестирования фонда в прошлые годы, и проведения акционирования (см. “Ъ” от 9 января). Кроме того, **Росавиаци**я разблокировала перевод взносов по негосударственному пенсионному обеспечению (НПО) Госкорпорации по ОрВД в размере 528 млн руб. в адрес «Авиаполиса». По словам президента Федерального профсоюза авиационных диспетчеров (ФПАД, еще одного из учредителей НПФ) Сергея Ковалева, в течение ближайших двух месяцев будет решен вопрос еще об одном взносе Госкорпорации по ОрВД в размере 160 млн руб., но уже через постановление правительства.

Таким образом, непростая ситуация, в которую попал фонд к концу 2017 года, постепенно выправляется. Так, в прошлом году **Росавиаци**я заморозила перевод 300 млн руб. на докапитализацию фонда, ссылаясь на результаты его проверки Банком России. По данным **Росавиаци**и, в заключении по ее итогам ЦБ говорит о подверженности деятельности НПФ «Авиаполис» «воздействию высоких операционных, инвестиционных, кредитных, правовых и репутационных рисков». В письме на имя премьер-министра РФ Дмитрия Медведева ФПАД говорил об угрозе отзыва лицензии фонда уже в феврале 2018 года. Заморозка докапитализации привела к тому, что НПФ пришлось искать покупателя, который мог бы помочь фонду вернуть финансовую устойчивость и отвести угрозу возможного отзыва лицензии, рассказывает источник “Ъ”, близкий к одному из покупателей. По его данным, к фонду присматривались структуры Кирсана Илюмжинова, а также инвестиционная группа (ИГ) «Русские фонды». Ранее источник “Ъ”, близкий к «Русским фондам», подтверждал, что ИГ была заинтересована в покупке этого фонда. Однако непростое финансовое положение фонда, в свою очередь, охладило интерес покупателей.

Между тем внесение средств ФГУПа в качестве вклада учредителя фонда требует согласования в Росимуществе. Однако вчера в ведомстве заявили, что запрос на эту сумму не поступал. И на рассмотрении в Росимуществе находится обращение ФГУП «Госкорпорация по ОрВД» от 9 января «по вопросу согласования увеличения совокупного взноса учредителей НПФ “Авиаполис”« всего на 100 млн руб. По итогам этого рассмотрения в Росимуществе будет сформирована «соответствующая позиция», которая и будет «направлена в установленном порядке в адрес предприятия».

Но даже в случае ограниченного финансирования это обстоятельство может подогреть интерес потенциальных покупателей к фонду. Так, на конец третьего квартала прошлого года пенсионные резервы «Авиаполиса» составляли 1,5 млрд руб. И перевод средств сотрудников Госкорпорации по ОрВД позволит НПФ нарастить резервы более чем до 2 млрд руб. В 2016 году ФГУП перечислил в фонд более 424 млн руб. пенсионных взносов. «Это весьма высокая степень наращивания обязательств по НПО»,– отмечает директор группы рейтингов финансовых институтов АКРА Юрий Ногин. По его оценке, в настоящее время фонду, оперирующему только пенсионными резервами, для безубыточного существования необходимо 2,5–3 млрд руб. активов. «Однако с ужесточением требований к инвестированию резервов эта сумма будет увеличиваться, и фонды, не успевающие активно наращивать активы, станут объектами консолидации. Такие фонды, как “Авиаполис”, при условии сохранения взаимоотношений с учредителями могут стать лакомым объектом для покупки»,– считает он. Впрочем, Сергей Ковалев уверен, что фонд «будет самостоятельным до тех пор, пока государство не изменит резко правила жизни таких НПФ». Представители «Авиаполиса», **Росавиаци**и, Госкорпорации по ОрВД, Кирсана Илюмжинова не ответили на запросы “Ъ”. Директор по развитию пенсионного бизнеса «Русских фондов» Виталий Плотников не отвечал на звонки.

[https://www.kommersant.ru/doc/3521693?query=**росавиаци**я](https://www.kommersant.ru/doc/3521693?query=росавиация)

### КОММЕРСАНТ FM; 2018.01.16; АВИАБИЛЕТАМ ВЫПИШУТ НОВУЮ «СРОЧНОСТЬ»

К чему приведет инициатива Совета федерации

Сенаторы придумали, как сделать чартерные перевозки надежнее – власти хотят обязать авиакомпании оформлять билеты по маршруту туда-обратно не менее чем за 48 часов до вылета. Предложение уже одобрили в **Росавиаци**и. После принятия законопроекта изменения внесут в федеральные авиационные правила и Воздушный кодекс. Защитят ли туристов новые правила чартерных перевозок? Об этом – Юлия Кошкина и Сергей Соболев.

**Росавиаци**я встала на сторону туроператоров. Ведомство поддержало предложение обязать авиаперевозчиков оформлять билеты по маршруту туда-обратно на чартеры не менее чем за 48 часов до вылета. Сейчас по закону операторы обязаны предоставлять клиентам билеты не позднее, чем за сутки до вылета. Однако в воздушном законодательстве таких норм нет, чем и пользуются перевозчики, затягивая срок оформления билетов. Это, в свою очередь, позволяет им корректировать время вылета, не опасаясь претензий со стороны пассажиров, рассказал сенатор Игорь Фомин, курирующий в Совете федерации сферу туризма: «Когда у некоторых авиаперевозчиков возникали проблемы, то они немножко затягивали сроки оформления обратных билетов. Конечно, если турист имеет на руках билет, то это является все-таки некой гарантией – все-таки в документе указаны и номер рейса, и дата и время вылета. В таком случае гражданин имеет право предъявлять дополнительные претензии, если какие-то нарушения будут допущены. Эта мера однозначно повышает уровень ответственности туроператора и авиаперевозчика перед туристом».

**Росавиаци**я ужесточит требования к перевозчикам с одним условием – компания должна будет раньше выдавать билеты на чартеры, только если рейсы полностью оплачены туроператорами. Это связано с тем, что турфирмы сами нарушают условия договоров, отметил исполнительный директор аналитической службы агентства «Авиапорт» Олег Пантелеев. При этом, по словам эксперта, в первую очередь, ужесточение нормы защитит интересы пассажиров: «В том случае, если оплата поступила в полном объеме, то никаких оснований затягивать выдачу билетов у авиаперевозчиков нет. Сколь-либо заметного изменения в этой сфере новая мера не принесет, но в большей степени будет успокаивать пассажиров. Уже сейчас действуют достаточно жесткие требования с точки зрения своевременности выполнения рейсов».

Операторы давно жалуются, что не могут повлиять на деятельность авиакомпаний. В случае если перевозчик не своевременно оформляет билеты, получить компенсацию туркомпания может только через суд. Все из-за того, что федеральное и авиационное законодательства разнятся. Таким образом инициатива сенаторов уравнивает в правах обе стороны, пояснил советник руководителя Ростуризма Дмитрий Горин: «Туроператор в рамках предоставляемого пакета несет стопроцентную ответственность за выполнение всех услуг, в том числе транспортных. В этой ситуации как раз такая норма в 48 часов позволит туристическим компаниям выполнять свои обязательства, своевременно выдавая своим клиентам пакет документов за 24 часа до вылета».

Законодатели уже ужесточили требования к чартерным перевозкам. В декабре прошлого года вступили в силу новые правила, согласно которым авиакомпании могут лишиться права на чартеры при задержке 10% рейсов в месяц. При подготовке нормативов эксперты неоднократно предлагали увеличить время, за которое оформляются билеты, однако тогда инициатива не получила поддержки властей.

<https://www.kommersant.ru/fm?from=logo>

### ТАСС; 2018.01.16; КОМИССИЯ ПРОВЕРИТ ДАННЫЕ ОБ ЭРОТИЧЕСКОМ ТАНЦЕ ЛЕТЧИКОВ-КУРСАНТОВ В УЛЬЯНОВСКЕ

Специальная комиссия в Ульяновске проводит проверку после появления в интернете ролика с танцами курсантов Ульяновского института гражданской авиации имени Б.П. Бугаева, которые вызвали большой общественный резонанс. Об этом сообщил журналистам губернатор Ульяновской области Сергей Морозов.

Во вторник некоторые СМИ сообщили, что учащиеся Ульяновского института гражданской авиации сняли и разместили в сети клип-пародию на песню Satisfaction. По данным СМИ, на видео молодые люди танцуют в нижнем белье и форменных фуражках. Предполагается, что кадры сняты в общежитии вуза.

«Мы уже создали совместную с федеральным **Министерством транспорта** и **Росавиаци**ей соответствующую комиссию для изучения ситуации», – сказал он.

Губернатор добавил, что ролик снят еще в октябре прошлого года, но сейчас был выложен в сеть. По словам Морозова, курсанты «находятся в шоковом состоянии и не могут объяснить, для чего они это сделали». Он отметил, что видео оскорбляет регион и ветеранов, особенно накануне важных юбилейных дат.

«У нас на этой неделе будет отмечаться 75-летие Ульяновской области, совсем скоро юбилей самого училища. Несомненно, это является большим оскорблением и Ульяновской области, и ветеранов», – сказал губернатор.

По его словам, проверка будет проходить максимально строго. Члены комиссии дадут оценку не только действиям самих курсантов, но и «тем, кто их воспитанием занимается в училище».

<http://tass.ru/obschestvo/4878422>

На ту же тему:

<https://life.ru/t/новости/1079420/razbiratielstvami_po_sieks-klipu_budushchikh_liotchikov_zaimutsia_mintrans_i_rosaviatsiia>

<https://ria.ru/society/20180117/1512744148.html>

<https://news.vse42.ru/feed/show/id/27724439>

<https://ura.news/news/1052320165>

### РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА – ЭКОНОМИКА ЮГА РОССИИ; ОЛЬГА БОНДАРЕНКО; НИКОЛАЙ ГРИЩЕНКО; ОЛЬГА КОТЕНЕВА; РОМАН МЕРЗЛЯКОВ; 2018.01.16; ВЫСОКО ВЗЛЕТЕЛИ

Аэропорты юга России прошли масштабную перезагрузку

Сразу в нескольких крупных аэрогаванях ЮФО полным ходом идет модернизация: серьезно реконструируют аэропорты Волгограда и Симферополя. А в Ростове-на-Дону построили новый комплекс Платов. Эксперты отмечают, что, несмотря на спад популярности воздушных перевозок, который отмечался в последние десятилетия, сегодня отрасль постепенно возвращается на былые позиции

Аэропорт-миллионер

Как правило, из любого регионального центра сегодня можно улететь в обе столицы. А вот другие направления, скажем так, факультативны. Например, из Элисты можно добраться в Сочи. Из Астрахани – в Актау (Казахстан). Из Волгограда – в Челябинск и Стамбул (Турция). С 3 января появилось сообщение с Пхукетом (Таиланд). Кстати, для волгоградского аэропорта прошлый год стал рекордным: впервые с 1991 года он вышел на показатель миллион пассажиров в год. В 2011 году поток составлял всего 500 тысяч человек.

– В прошлом году мы демонтировали старый внутренний терминал, который не позволял предоставлять полный комплекс услуг пассажирам, и сейчас уже создан контур нового терминала общей площадью 10 тысяч квадратных метров. Открыть его планируем к 1 мая, – прокомментировал преображение генеральный директор международного аэропорта Волгограда Сергей Дмитриев. – Авиакомпании, которые приняли решение летать в наш город, в первую очередь смотрят на инфраструктуру. Они анализируют, с какой скоростью мы можем развернуть самолет, довольны ли пассажиры, адекватный ли персонал, есть ли необходимые сертификаты. Новое направление работы – это межконтинентальные широкофюзеляжные самолеты, которые мы теперь тоже можем принимать.

Сейчас в аэропорту масштабная подготовка к ЧМ-2018, матчи которого пройдут и в Волгограде. Очевидно, что в 2018 году обязательно появятся новые маршруты.

– У нас уже открыты Турция и Таиланд. Пробные маршруты показали, что возможности аэропорта позволяют развивать международное направление дальше. Руководство аэропорта вместе с администрацией области также ведет переговоры с другими городами нашей страны, прежде всего с миллионниками, – прокомментировал вице-губернатор Волгоградской области Евгений Харичкин.

К игре готовы

Грядущий чемпионат мира по футболу стал толчком для обновления и других южных аэропортов. В Краснодарском крае основной пассажиропоток во время ЧМ придется на международный аэропорт Сочи, так как матчи будут проходить на стадионе «Фишт». Реконструкция сочинского аэропорта была завершена еще к Олимпиаде 2014 года, после чего пропускная способность воздушной гавани возросла в 1,5 раза. Построены посадочная галерея с 10 телетрапами и новое здание аэровокзала, увеличена на 300 метров взлетно-посадочная полоса.

По данным управляющей кубанскими аэропортами компании «Базэл Аэро», сочинская воздушная гавань обслуживает сейчас более пяти миллионов пассажиров в год. Сегодня это один из наиболее современных, комфортных и востребованных аэропортов страны.

– Еще одна реконструкция аэропорту не требуется. Однако в воздушной гавани курорта в целях снижения вероятности скопления людей уже разработаны маршруты движения болельщиков и команд, исключающие их пересечение с другими пассажирами. Планируется создание дополнительных зон ожидания, – рассказала представитель «Базэл Аэро» Анна Шалимова.

Чтобы справиться с наплывом гостей, на сочинском аэровокзале планируется увеличить более чем вдвое количество стоек паспортного контроля, расширить досмотровую зону на входном контроле. Кроме того, для обслуживания пассажиров будут задействованы аэровокзальный комплекс и ВИП-терминалы. Благодаря этому пропускная способность увеличится на 400 человек в час, до 2900 пассажиров на внутренних и международных авиалиниях. Согласно предварительной оценке специалистов, суточный пассажиропоток в аэрокомплексе курорта во время проведения ЧМ – 2018 может составить от 25 000 до 38 000 человек. Для сравнения: летом здесь обслуживают от 25 000 до 30 000 пассажиров в сутки.

При этом не только в Сочи готовятся к приему авиалайнеров с участниками и фанатами мундиаля. В международном аэропорту Краснодара также создана вся необходимая инфраструктура и отлажен механизм обслуживания пассажиров в дни массового прибытия и вылета. Пропускная способность этой гавани – 1700 пассажиров в час (1000 человек на внутренних авиалиниях и 700 – на международных).

Готовы к встрече команд и воздушные гавани Анапы и Геленджика. Например, в Анапе в прошедшем году открыли новый терминал международного аэропорта, теперь пропускная способность увеличена с 400 до 600 пассажиров в час. Площадь комплекса расширили почти в 2,5 раза, до 11,8 тысячи квадратных метров. Плюс специально сделали место выдачи багажа, которого вообще не было в старом здании.

По данным исследований популярных сайтов для бронирования авиабилетов, существенного роста стоимости перелета в Краснодар, Анапу и Геленджик не прогнозируется. Цена вырастет в пределах 15 – 20 процентов. А вот цены на путешествие в Сочи самолетом в дни матчей мундиаля уже сейчас гораздо выше обычных и без того немалых в летний курортный сезон.

Приземлились на новом месте

В Ростове-на-Дону к ЧМ-2018 введен в эксплуатацию международный аэропорт Платов, первый за 24 года в стране аэропорт, который построили с нуля. Возводить его начали в ноябре 2014 года на условиях государственно-частного партнерства общая стоимость проекта составила около 45 миллиардов рублей. Предполагается, что в год новая воздушная гавань будет принимать до восьми миллионов пассажиров.

– Общая площадь пассажирского терминала аэропорта Платов – 50 тысяч квадратных метров. Протяженность взлетно-посадочной полосы – 3,6 километра, что позволяет принимать воздушные суда всех классов. Пропускная способность – 1791 пассажир в час. В аэропорту установлено девять телескопических трапов, а грузовые терминалы могут обрабатывать до 20 тысяч тонн груза в год, – рассказала официальный представитель аэропорта Ольга Ладейщикова.

За первый месяц работы Платов уже принял более 245 тысяч пассажиров, обеспечив прием и выпуск 2 194 самолетов. Рейсами внутри страны за это время воспользовались 205 тысяч пассажиров, международными – 40 тысяч. В топ внутренних направлений вошли Москва, Санкт-Петербург и Екатеринбург. Самыми востребованными в рейтинге зарубежных направлений стали Тбилиси, Дубай и Ереван.

– По сравнению с предыдущими зимними каникулами поток авиапассажиров в донской столице увеличился на 20,7 процента. Причина – открытие новых направлений и рост числа перевозчиков, – считает Ольга Ладейщикова.

Отметим, что количество направлений в аэропорту продолжает расти. Так, авиакомпания «Белавиа» начала продажу билетов на новый рейс Ростов-на-Дону – Минск.

На крымской волне

Полным ходом идет также строительстве нового терминала площадью более 78 тысяч квадратных метров в аэропорту Симферополя. Его планируют ввести в эксплуатацию весной 2018 года. После этого аэропорт сможет обслуживать 3650 пассажиров в час, то есть 6,5 миллиона пассажиров в год.

– Отделочные работы внутри терминала выполнены уже на 84 процента, внутренние инженерные сети здания готовы на 74 процента, – рассказал генеральный директор компании «Аконс Про» Игорь Набойченко. – Продолжается благоустройство привокзальной площади: укладка тротуарной плитки, установка объектов освещения и устройство парковки на 1500 автомобилей. После закрытия контуров здания очертания «крымской волны» стали видны невооруженным глазом.

В строящемся здании терминала специалисты приступили к монтажу системы обработки багажа. Это будет первая в истории отечественной аэропортовой отрасли багажная система мирового уровня, которая спроектирована и изготовлена в России: ее собрали на заводе в Балашихе, а комплектующие произвели на предприятиях Волгограда, Набережных Челнов и Московской области.

Система представляет собой набор конвейерных лент для приема багажа пассажиров на 55 стойках регистрации, сортировки и доставки его в зоны комплектации, а также в обратном порядке. Общая протяженность конвейерных лент – около двух километров, багажная система включает в себя пять багажных каруселей. Система обеспечивает стопроцентный досмотр багажа, который будет проходить трехуровневую систему безопасности, прежде чем его погрузят на воздушное судно.

– Для любого аэропорта надежная багажная система – один из ключевых факторов эффективной работы, – рассказал генеральный директор международного аэропорта Симферополя Евгений Плаксин. – Система, установленная в аэропорту, отвечает самым современным международным требования. Используя ее, сотрудники аэропорта смогут одновременно осуществлять загрузку до 25 рейсов, что особенно важно, когда в летний период аэропорт принимает и отправляет свыше 200 рейсов в сутки.

Строится новый терминал на условиях государственно-частного партнерства: треть стоимости – инвестиционные средства, остальные 70 процентов – банковские кредиты. Доля республики в новом аэропорту составит 49 процентов, еще 51 процент – пул инвесторов. Общая стоимость проекта – 32 миллиарда рублей.

Как у соседей

Свои локальные успехи есть и в аэропорту Астрахани. Там почти одновременно с волгоградцами вышли на собственный постсоветский рекорд: был обслужен пассажир под порядковым номером 555 555. По итогам 11 месяцев минувшего года аэропорт Астрахани увеличил пассажиропоток на 11 процентов по сравнению с аналогичным периодом 2016 года. Выросли показатели как на внутренних маршрутах (плюс восемь процентов), так и на международных (на 33 процента).

<https://rg.ru/2018/01/16/reg-ufo/aeroporty-iuga-rossii-proshli-masshtabnuiu-perezagruzku.html>

### ТАСС; 2018.01.16; UTAIR ПРЕЗЕНТУЕТ В МАРТЕ 2018 ГОДА ПЛАН РАЗВИТИЯ АВИАПЕРЕВОЗОК В ХМАО

Компания UTair представит в марте 2018 года план развития авиаперевозок в Ханты-Мансийском автономном округе (ХМАО), сообщила ТАСС губернатор региона Наталья Комарова (регион владеет 38,8% акций авиаперевозчика).

«UTair предоставит предложения по развитию авиаперевозок в регионе к марту 2018 года», – сказала Комарова.

Она напомнила, что «ХМАО тратит значимые ресурсы из бюджета, дотируя перевозки».

В ноябре 2017 года Комарова поручила UTair разработать план по развитию межмуниципальных внутрирегиональных авиаперевозок.

<http://tass.ru/ekonomika/4878039>

### ТАСС; 2018.01.16; АВИАКОМПАНИЯ «ЮВТ АЭРО» ОТКРЫЛА РЕЙСЫ ИЗ КАЗАНИ В НИЖНИЙ НОВГОРОД, ТОМСК И САНКТ-ПЕТЕРБУРГ

Авиакомпания «ЮВТ Аэро» открыла новые рейсы из Казани в Нижний Новгород, Томск и Санкт-Петербург. Об этом во вторник сообщила пресс-служба авиакомпании.

«Торжественное открытие рейсов прошло 16 января 2018 года. Авиакомпания «ЮВТ Аэро» в январе 2018 года приступит к выполнению новых рейсов по маршрутам Нижний Новгород – Казань – Томск – Казань – Санкт-Петербург и Санкт-Петербург – Казань – Томск – Казань – Нижний Новгород», – говорится в сообщении.

Рейсы будут выполняться на регулярной основе два раза в неделю по вторникам и субботам.

«ЮВТ-Аэро» – авиакомпания из Республики Татарстан, которая осуществляет регулярные пассажирские перевозки. Базовыми аэропортами «ЮВТ АЭРО» являются международный аэропорт Казань и аэропорт Бугульма. В парке авиакомпании 50-местные самолеты Bombardier CRJ-200.

<http://tass.ru/ekonomika/4878526>

### ИНТЕРФАКС; 2018.01.16; КОЛИЧЕСТВО ЗАДЕРЖЕК ЧАРТЕРНЫХ РЕЙСОВ В НОВОГОДНИЙ ПЕРИОД СОКРАТИЛОСЬ ДО 8%

Количество задержек чартерных рейсов в период с 15 декабря по 15 января сократилось до 8%, сообщает во вторник Ассоциация туроператоров России (АТОР).

«Благодаря совместным усилиям туроператоров, авиакомпаний и **Росавиаци**и удалось добиться сокращения числа задержек чартерных авиарейсов в пиковый туристический период 15 декабря – 15 января до 8% с учетом задержек по метеоусловиям», – сообщает АТОР со ссылкой на гендиректора компании «Випсервис» Дмитрия Горина.

В понедельник газета «Ведомости» сообщила о предписании **Росавиаци**и сократить чартерные программы четырех авиакомпаний – Royal Flight, Azur Air, Nordwind и «Икар» в период 10-31 января. От Azur Air, Nordwind и «Икара» требуется сократить программу на 30%, от Royal Flight – на 20%.

Тем не менее, по словам Д. Горина, корректировка программ происходит на постоянной основе в рабочем режиме, и на туристах это никак не отразится.

### ИНТЕРФАКС; 2018.01.17; МОСГОРСУД РАССМОТРИТ ЖАЛОБУ НА ЗАОЧНЫЙ АРЕСТ СОВЛАДЕЛЬЦА «ВИМ-АВИА» МУРСЕКАЕВА

Мосгорсуд в среду рассмотрит апелляционную жалобу защиты на заочный арест совладельца авиакомпании «ВИМ-Авиа» Рашида Мурсекаева, обвиняемого в злоупотреблениях полномочиями, которые повлекли для контрагентов компании ущерб на сумму около 800 млн руб.

В жалобе защита настаивает, что решение о заочном заключении под стражу необоснованно, и просит его отменить.

12 декабря Басманный суд Москвы заочно арестовал экс-финдиректора авиакомпании Алевтину Калашникову и совладельца авиакомпании Р.Мурсекаева. Обоим заочно предъявлено обвинение по ч. 2 ст. 201 УК РФ (злоупотребление полномочиями), они объявлены в международный розыск.

По данным следствия, в 2015-2017 годах обвиняемые, злоупотребив полномочиями, приобрели у подконтрольных Р.Мурсекаеву компаний авиационное топливо по завышенной стоимости. В результате противоправных действий компаниям-контрагентам «ВИМ-Авиа» был причинен имущественный ущерб на сумму более 782 млн руб., четыре компании признаны потерпевшими по уголовному делу.

По версии следствия, руководство «ВИМ-Авиа», не имея возможности исполнять услуги по перевозке пассажиров, продолжало продажу билетов. Кроме того, считает следствие, руководители выводили активы компании с целью хищения.

### RG.RU; 2018.01.16; ВЫЛЕТЫ ИЗ РОСТОВА В МИНСК БУДУТ ОСУЩЕСТВЛЯТЬСЯ 4 РАЗА В НЕДЕЛЮ

Полеты из Ростова-на-Дону в Минск будут осуществляться на регулярной основе авиакомпанией «Белавиа» четыре раза в неделю: по вторникам, четвергам, субботам и воскресеньям. Вылеты из Минска будут производиться по понедельникам, средам, пятницам и субботам.

Как информирует посольство РБ в России, первый рейс состоится 27 апреля в 04:00. Ранее сообщалось, что полеты начнутся 28 апреля.

«Мы рассчитываем, что запуск прямого рейса между Минском и Ростовом-на-Дону в первую очередь, будет способствовать экономическому росту обоих городов и развитию сотрудничества Республики Беларусь и регионов Российской Федерации. Кроме этого, мы уверены, что данный рейс будет популярен в период чемпионата мира по футболу. Так, болельщики из Беларуси и европейских стран смогут с комфортом добраться до Ростова-на-Дону», – отметил генеральный директор ОАО Авиакомпания «Белавиа» Анатолий Гусаров.

Полеты планируется осуществлять на самолете Embraer 175, который вмещает 76 пассажиров. Время в пути составит около 2 часов 20 минут.

<https://rg.ru/2018/01/16/reg-ufo/vylety-iz-rostova-v-minsk-budut-osushchestvliatsia-4-raza-v-nedeliu.html>

### ИНТЕРФАКС; 2018.01.16; АЭРОПОРТ «ХРАБРОВО» В 2017Г. УВЕЛИЧИЛ ПАССАЖИРОПОТОК НА 14%, В 2018Г. ОЖИДАЕТСЯ РОСТ НА 5%

АО «Аэропорт «Храброво» (Калининград) в 2017 году увеличило пассажиропоток на 13,9% по сравнению с показателем 2016 года – до 1 млн 788 тыс. человек, сообщает пресс-служба компании.

Пассажиропоток на внутренних рейсах составил 1 млн 658 тыс. человек (рост на 10%), на международных линиях – более 130 тыс. человек (рост в 2,1 раза).

Ожидается, что в 2018 году пассажиропоток аэропорта «Храброво» будет соответствовать отраслевым тенденциям и увеличится на 5-5,2%, при этом на международных направлениях рост составит 6,5-7%.

Калининградский аэропорт был образован в 1945 году, с 1989 года является международным. В конце 2009 года образовано ЗАО «Аэропорт «Храброво». В настоящее время владельцами АО являются компания «Новапорт» – 60% и холдинг «Синдика» – 40%.

### ИНТЕРФАКС; 2018.01.16; СУД НАЗНАЧИЛ НА 12 ФЕВРАЛЯ ИСК «ДОМОДЕДОВО» К «ВИМ-АВИА» НА 551 МЛН РУБЛЕЙ

Арбитражный суд Московской области в понедельник, 15 января, назначил на 12 февраля основное заседание по иску ООО «Домодедово коммершл сервисиз» о взыскании с авиакомпании «ВИМ-Авиа» 550,8 млн рублей, следует из материалов суда.

Суд принял иск к производству 14 ноября 2017 года.

ООО «Домодедово коммершл сервисиз» – одна из структур одноименного московского аэропорта, осуществляет «подготовку, заключение и ведение контрактов авиакомпаний» с предприятиями аэропорта, указано на сайте «Домодедово».

В конце сентября 2017 года «Домодедово» отказалось обслуживать «ВИМ-Авиа» из-за накопившегося долга более чем в 500 млн рублей. Это привело к массовым задержкам и отменам рейсов авиакомпании из Москвы.

Общий долг «ВИМ-Авиа» перед банками и контрагентами превышает 10 млрд рублей. Сертификат эксплуатанта у «ВИМ-Авиа» ограничен, в связи с чем авиакомпания не может осуществлять коммерческую деятельность.

### ИНТЕРФАКС; 2018.01.16; АЭРОПОРТ «КОЛЬЦОВО» В 2017Г УВЕЛИЧИЛ ПАССАЖИРОПОТОК НА ЧЕТВЕРТЬ

ПАО «Аэропорт Кольцово» (MOEX: AKLC) (Екатеринбург, входит в холдинг «Аэропорты регионов» группы «Ренова») в 2017 году обслужило 5,404 млн пассажиров, что на 26% больше, чем в 2016 году, сообщает пресс-служба аэропорта.

«Это рекордный показатель в современной истории воздушной гавани Екатеринбурга», – отмечается в сообщении.

Основным драйвером роста стали международные перевозки: в прошлом году рейсами за границу из/в «Кольцово» воспользовались 1,919 млн человек, что почти в 1,7 раза выше показателя 2016 года. На внутренних линиях перелеты совершили 3,485 млн человек, это на 11% больше, чем в 2016 году.

Всего из аэропорта Екатеринбурга в 2017 году выполняли рейсы 67 авиакомпаний. География полетов в 2017 году включала 111 пассажирских направлений. Самыми популярными внутренними маршрутами стали Москва, Санкт-Петербург, Сочи и Новосибирск. Лидером на международных линиях стала Анталья: объем перевозок на этот курорт составил рекордные для аэропорта Екатеринбурга 533 тыс. пассажиров.

Кроме того, в прошедшем году аэропорт Екатеринбурга обработал 24,487 тыс. тонн грузов и почты, что соответствует уровню 2016 года. При этом на 16%, до 5,205 тыс. тонн выросли перевозки почты.

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

«Аэропорты регионов» входят в группу «Ренова» Виктора Вексельберга, в управлении холдинга находятся аэропорты в Екатеринбурге («Кольцово»), Самаре («Курумоч»), Нижнем Новгороде («Стригино») и Ростове-на-Дону.

### ИНТЕРФАКС; 2018.01.16; АВИАТРАФИК В РОСТОВЕ-НА-ДОНУ В 2017Г ВЫРОС НА ТРЕТЬ

Совокупный пассажиропоток международного аэропорта «Ростов-на-Дону» и международного аэропорта «Платов» (оба входят в холдинг «Аэропорты регионов») в 2017 году вырос по сравнению с 2016 годом на 32%, до 2,766 млн человек, сообщает департамент стратегических коммуникаций аэропорта «Платов».

Как сообщалось, аэропортовый комплекс «Платов» был введен в эксплуатацию 7 декабря 2017 года.

В 2017 году в старом и новом аэропортах Ростова-на-Дону обслужено на внутренних линиях 2,119 млн пассажиров, что на 22% больше, чем в 2016 году. Трафик на международных рейсах увеличился в 2,8 раза, до 647 тыс. пассажиров.

Общее количество самолетовылетов по внутрироссийским и международным маршрутам составило 12,4 тыс. операций (рост на 12%). Объем почтовых и грузовых отправлений, обработанных грузовым терминалом Ростова-на-Дону, сохранился на уровне 2016 года – 5,6 тыс. тонн груза и почты.

В 2017 году полеты из аэропорта «Ростов-на-Дону» на регулярной основе выполняли 13 российских и 9 иностранных авиакомпаний по 27 регулярным направлениям. Среди российских направлений наиболее востребованными оказались рейсы в Москву, Санкт-Петербург, Симферополь, Екатеринбург и Новосибирск. При этом пассажиропоток в Новосибирск вырос в 5 раз (до 19,5 тыс. человек) благодаря открытому в 2017 году прямому авиасообщению. Значительный прирост пассажирского трафика продемонстрировали рейсы в Самару (в 1,7 раза) и Сочи (в 1,6 раза).

Авиасообщение с Турцией, возобновленное в конце 2016 года, было представлено в 2017 году в расписании аэропортов «Ростов-на-Дону» и «Платов» тремя рейсами – в Анталию, Даламан и Бодрум. В совокупности на турецкие направления пришлась треть всех пассажиров, воспользовавшихся международными перелетами из Ростов-на-Дону. Существенно вырос пассажиропоток в Тбилиси: более 50 тыс. пассажиров слетали из/в столицу Грузии, что в 4,2 раза больше, чем в 2016 году. Удвоился пассажиропоток в Дубай: регулярная и чартерная программа обеспечили ежедневное авиасообщение с крупнейшим городом ОАЭ, количество пассажиров выросло почти до 40 тыс.

Как сообщалось ранее, строительство аэропорта «Платов» было начато в 2014 году по поручению правительства РФ: он должен обеспечить прием гостей Чемпионата мира по футболу 2018 года и заменить существующий аэропорт Ростова-на-Дону, который будет закрыт и в перспективе интегрирован в городскую застройку. Общая площадь нового комплекса – более 86 тыс. кв. м, из них 50 тыс. занимает пассажирский терминал. Расчетная пропускная способность аэропорта – 5 млн пассажиров в год. «Платов» – первый в РФ аэропортовый проект, который «с нуля» построил частный инвестор – ГК «Ренова». Общий объем финансирования проекта – 47 млрд рублей, из которых частные инвестиции – 19 млрд рублей (собственные средства «Реновы», а также привлеченные у Газпромбанка (MOEX: GZPR)).

АО «Аэропорт Ростов-на-Дону» зарегистрировано в апреле 1993 года, имеет статус международного аэропорта федерального значения. С 1 апреля 2015 года полномочия единоличного исполнительного органа переданы УК «Аэропорты регионов».

### ИНТЕРФАКС; 2018.01.16; БЫВШИЙ ТОП-МЕНЕДЖЕР ТРАНСАЭРО ВОЗГЛАВИЛ «ДОЧКУ» «ВИМ-АВИА» С ПАРКОМ ИЗ МИ-8 И ЯК-40

Экс-первый заместитель гендиректора обанкротившейся авиакомпании «Трансаэро» (MOEX: TAER) Вячеслав Кононенко возглавил ПАО «Аэропорт Братск», владельцем которого является «ВИМ-Авиа» (деятельность последней из-за финансовых проблем приостановлена в октябре).

Соответствующие изменения внесены в ЕГРЮЛ 12 января, свидетельствуют данные системы «СПАРК-Интерфакс».

ПАО «Аэропорт Братск» является оператором одноименного аэропорта в Иркутской области, в том числе используется как резервный аэродром для Иркутска. Кроме того, в составе «АэроБратска» с советских времен сохранился авиаотряд, у компании есть сертификат эксплуатанта, позволяющий выполнять коммерческие авиаперевозки. По данным **Росавиаци**и, в сертификате зарегистрированы семь вертолетов Ми-8 и два самолета Як-40.

Как сообщалось, в ноябре прошлого года В.Кононенко возглавил саму «ВИМ-Авиа», однако уже конце декабря его сменил бывший замначальника правового управления Альфа-банка Всеволод Кусов.

Также сообщалось, что бизнесмен Борис Карлов предлагал **Минтрансу** РФ план возобновления деятельности «ВИМ-Авиа» на базе сертификата эксплуатанта ПАО «Аэропорт Братск».

«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.

### 19RUS.INFO; 2018.01.16; ДЕНЬГИ РЕСПУБЛИКИ ПОМОГАЮТ РАЗВИТИЮ АЭРОПОРТА АБАКАН

Для аэропорта Абакан (Хакасия) прошедший год стал знаковым по многим параметрам: практически завершилась реконструкция привокзальной площади, расширилась маршрутная сеть, повысился уровень оказываемых услуг, приобретено новое оборудование для обслуживания пассажиров, сообщает пресс-служба **Минтранса** РХ.

На протяжении года в аэропорту Абакан совершались перевозки пассажиров, груза и почты авиакомпаниями «Аэрофлот – Российские авиалинии», «Сибирь», «НордСтар», «АэроГео», «Сибирская легкая авиация» и «Royal Flight». Регулярные внутренние рейсы выполнялись по направлениям из Абакана в Москву, Норильск, Красноярск, Томск, Новосибирск и международный чартерный рейс в Камрань (Вьетнам). В 2018 году с мая по октябрь будут выполняться рейсы в Турцию по направлению Анталья – Абакан – Анталья.

По итогам 2017 года международным аэропортом Абакан было обслужено 188 786 чел., что на 2,2 % или 4 061 чел. выше аналогичного показателя 2016 года.

Пассажиропоток внутренних линий за 2017 год в сравнении с 2016 годом увеличился на 1 314 чел. и составил 178 788 чел., (рост 0,7%).

Международными рейсами за 2017 год воспользовались 9 998 чел., что на 37,9% больше аналогичного показателя прошлого года.

Всего за 2017 год в ОАО «Аэропорт Абакан» авиакомпаниями было выполнено 1484 самолетовылета, что на 10,7% больше показателя 2016 года, из них 1432 внутренних (рост 12,9%) и 52 международных (снижение 28,8%).

Также в прошлом году были практически закончены работы по реконструкции привокзальной площади аэропорта Абакан, в ходе которой была произведена замена гранитного покрытия на крыльце выхода из здания, уложены новая тротуарная плитка и асфальтобетонное покрытие на привокзальной площади. Полностью заменены инженерные коммуникации и установлены мачты уличного освещения со встроенными светильниками. Проведены работы по оформлению газонов на всей привокзальной площади. В зонах отдыха пассажиров установлены скамейки и другие художественно-декоративные элементы. Завершается подготовка платного паркинга, где будут осуществляться посадка и высадка пассажиров аэропорта.

В течение 2017 года было приобретено следующее оборудование: гусеничный подъемник для инвалидов и других маломобильных групп населения, стационарные металлодетекторы, оборудование для автоматизированной системы комплексного обслуживания рейсов, передвижная электротехническая лаборатория, комплекс оборудования для обработки грузов и багажа, информационная система, включающая простую неисключительную лицензию на право использования программного обеспечения АС «КОБРА-2».

Кроме этого, в апреле минувшего года по поручению главы республики Виктора Зимина был сделан капитальный ремонт багажного отделения зоны прилета. Всего за месяц удалось оснастить его новыми системами зоны прилета. Всего за месяц удалось оснастить его новыми системами кондиционирования, отопления, вентиляции и освещения. Были отштукатурены стены и выложена новая кафельная плитка. Багажное отделение оснастили новыми системами кондиционирования, отопления, освещения и сделали в едином стиле с накопителем. Украшением зоны прилета послужили фотографии с природой РХ, распечатанные на стекле.

В 2017 году ОАО «Аэропорт Абакан» стал победителем ежегодного конкурса Ассоциации «Аэропорт» гражданской авиации в номинации «Лучший аэропорт года стран-участниц СНГ за 2016 год» с объемом пассажирских перевозок до 0,5 млн пассажиров в год.

По информации 19rus.info, с 2012 года у региональной казны с подачи кабмина и согласия парламента – ОАО «Аэропорт Абакан» в фаворитах.

Региональная казна ежегодно предоставляет открытому акционерному обществу бюджетные ассигнования: скромно в 2012 году – 3,3 млн. В следующем году размер субсидии тяжелеет до 10,7 млн. Еще более весомой она становится в 2014 году – 23 млн. Не забывает подсобить региональная власть приоритетному объекту в течение трех последующих лет: в 2015 году – 12,5 млн, в следующем году аэропорт получает в качестве субсидии 26,7 млн, в 2016-м – 33,3 млн.

Летом 2017-го правительство РФ разрешило предоставить ОАО «Аэропорт Абакан» в аренду недвижимость основного аэропорта Хакасии без проведения торгов. Срок аренды составит до 49 лет. Всего компании будет передано четыре объекта недвижимости, находящегося в федеральной собственности. АО получит в распоряжение взлетно-посадочную полосу площадью более 171,5 тыс. кв. метров, перрон со стоянками самолетов и рулежными дорожками площадью 238,7 тыс. кв., одноэтажный пункт сбора и утилизации отходов, а также водосточно-дренажную сеть. При этом аэропорт Абакан является арендатором аэропортового имущества в Хакасии.

Как сообщалось, по итогам I полугодия 2017 года аэропорт Абакана снизил пассажиропоток почти на 2% по сравнению с аналогичным периодом прошлого года – до 75,74 тыс. человек. В аэропорту пояснили, что снижение связано с отменой рейсов в летнее время по маршруту «Абакан – Норильск» из-за ремонта взлетной полосы в Норильске, а также с отсутствием ранее субсидируемого рейса «Абакан – Иркутск».

Справка

ОАО «Аэропорт Абакан» создано в октябре 1996 года на базе одноименного госпредприятия. 77,56% уставного капитала компании (100% обыкновенных акций) находится в собственности республики.

<http://www.19rus.info/index.php/ekonomika-i-finansy/item/78493-dengi-respubliki-pomogayut-razvitiyu-aeroporta-abakan>

### АГЕНТСТВО МОСКВА; 2018.01.16; В ГОСДУМЕ ПОДДЕРЖИВАЮТ НАДЕЛЕНИЕ ПОЛИЦИИ И РОСГВАРДИИ ПОЛНОМОЧИЯМИ РАССМАТРИВАТЬ ДЕЛА О ПОЛЕТАХ ДРОНОВ

Первый заместитель председателя комитета Госдумы по государственному строительству и законодательству Михаил Емельянов поддерживает инициативу **Минтранса** РФ о наделении сотрудников полиции и Росгвардии полномочиями рассматривать дела о нарушении правил использования воздушного пространства дронами. Об этом он сообщил Агентству городских новостей «Москва».

«В целом я поддерживаю это», – сказал М.Емельянов, отвечая на вопрос корреспондента о возможности наделения сотрудников полиции и Росгвардии полномочиями рассматривать дела о нарушении правил использования воздушного пространства дронами.

При этом он отметил, что контроль за беспилотниками, в частности, является мерой по борьбе с терроризмом. Политик добавил, что данный вопрос надо решать комплексно, соответствующая работа может быть проведена Госдумой уже в этой сессии.

Ранее «Известия» сообщали, что **Минтранс** планирует подготовить поправки в кодекс РФ об административных правонарушениях (КоАП), в соответствии с которым сотрудники полиции и Росгвардии могут получить полномочия рассматривать дела о нарушении правил использования воздушного пространства беспилотниками. Соответствующие поправки в Кодекс РФ об административных правонарушениях (КоАП) **Минтранс** России намерен внести в нынешнем году. Отмечается, что, по мнению экспертов, **Росавиаци**я и **Ространснадзор**, наделенные полномочиями рассматривать указанные дела, не могут проследить за каждым беспилотником.

<http://www.mskagency.ru/materials/2743138>

### ИНТЕРФАКС; 2018.01.16; АВИАКОМПАНИЯ «ЯКУТИЯ» В 2018Г НАМЕРЕНА УВЕЛИЧИТЬ ПАССАЖИРОПОТОК ПОЧТИ НА 20%, ДО 1 МЛН ЧЕЛОВЕК

АО «Авиакомпания «Якутия» в 2018 году планирует перевезти 994,7 тыс. пассажиров, что на 18,9% больше, чем в 2017 году, сообщили «Интерфаксу» в пресс-службе компании.

«По итогам прошлого года авиакомпания выполнила 6 тыс. 188 рейсов (+21,7% к 2016 году – ИФ) и перевезла 836 тыс. 548 пассажиров (+19,5% – ИФ), а также 5 тыс. 65 тонн груза и почты (+14,7% – ИФ). В 2018 году планируется перевезти 994 тыс. 671 пассажиров и более 6 тыс. тонн груза и почты», – сказал представитель пресс-службы.

В текущем году будет увеличена частота выполнения рейсов по ряду направлений внутри Якутии, а также по международному направлению Краснодар-Прага. Возобновлена чартерная программа на японских направлениях в летний период, а также по маршруту Москва («Внуково») – Якутск – Анадырь. Также в этом году будут запущены рейсы по направлениям «Внуково»-Чита и Якутск – Хабаровск – Улан-Удэ.

В пресс-службе отметили, что в прошлом году задержки рейсов, в основном, происходили по причине неблагоприятных метеоусловий.

Авиакомпания в текущем году рассчитывает сохранить штат из 1,13 тыс. сотрудников.

«Якутия» базируется в аэропорту Якутска, выполняет регулярные полеты по России, международные регулярные и чартерные рейсы. Авиапарк насчитывает 21 самолет, в том числе пять Sukhoi Superjet 100, а также Boeing-737NG, Bombardier Q300/400 и Ан-24.

### ТАСС; 2018.01.16; АВИАКОМПАНИЯ NORDSTAR ВВЕДЕТ АВИАСООБЩЕНИЕ ПО МАРШРУТУ КРАСНОЯРСК – ПОЛЯРНЫЙ

Авиакомпания NordStar (дочерняя компания «Норникеля») введет с февраля авиарейс Красноярск – аэропорт Полярный (Якутия). Об этом сообщила во вторник пресс-служба авиакомпании.

«Авиакомпания NordStar открыла продажу билетов по новому направлению Красноярск – Полярный. Рейсы начнут выполняться с 8 февраля», – говорится в сообщении.

Рейсы будут осуществляться на турбовинтовых самолетах ATR 42-500 вместимостью 46 кресел. В период с 8 по 15 февраля рейсы по маршруту Красноярск – Полярный будут выполняться по четвергам, а начиная с 21 февраля количество рейсов увеличится до двух еженедельных частот – рейсы будут выполняться по средам и пятницам.

Новый рейс будет выполняться по программе субсидирования региональных авиаперевозок правительства РФ. Аэропорт Полярный обеспечивает авиасообщение города Удачный в Якутии.

NordStar – это авиационный проект компании «Норникель». Рейсы авиакомпании выполняются на самолетах Boeing 737-800, а также на турбовинтовых ATR 42-500, специально оборудованных для эксплуатации в условиях Сибири и Крайнего Севера.

<http://tass.ru/ekonomika/4876658>

### ИНТЕРФАКС; 2018.01.16; САМАРСКИЙ АЭРОПОРТ «КУРУМОЧ» ЗА 2017 ГОД УВЕЛИЧИЛ ПАССАЖИРОПОТОК НА 27%

АО «Международный аэропорт «Курумоч» (Самара, входит в холдинг «Аэропорты регионов» группы «Ренова») в 2017 году обслужило 2,649 млн пассажиров, что на 27% больше, чем в 2016 году, сообщает пресс-служба аэропорта.

Пассажиропоток на внутренних направлениях увеличился на 8% – до 1,896 млн человек, на международных – в 2,3 раза, до 753 тыс. человек.

«Впервые в современной истории самарский аэропорт достиг такого пассажиропотока: в 2017 году только на внутренних линиях он был больше, чем совокупный пассажиропоток 2012 года», – приводятся в сообщении слова исполнительного директора «Курумоча» Константина Былинина.

Лидирующим по популярности направлением среди пассажиров самарского аэропорта осталась Москва – 1,288 млн человек (рост на 7%). Затем следуют Анталья (288,8 тыс. пассажиров, рост в 12,6 раза) и Санкт-Петербург (216 тыс. пассажиров, рост на 47%).

В 2017 году полеты из «Курумоча» на регулярной основе осуществляли 32 авиакомпании по 43 направлениям (из них 25 – внутрироссийские, 10 – международные, 8 – в страны СНГ).

Осуществлять полеты из «Курумоча» в прошлом году начали Turkish Airlines, Pegasus Airlines и «Азимут». Авиакомпания Flydubai удвоила количество вылетов в Дубай. Дополнительные вылеты также ввели перевозчики, работающие на столичном направлении, сообщается в пресс-релизе.

Авиакомпании в 2017 году совершили из «Курумоча» 12,959 тыс. самолетовылетов. Основная часть пассажиров была перевезена на самолетах A319, A320, A321, Boeing-737-500 и Boeing-736-800.

«Курумоч» 31 декабря 2017 года начал эксплуатацию второй взлетно-посадочной полосы (ВПП) после ее реконструкции. Вторая ВПП позволяет принимать дальнемагистральные самолеты типа Boeing-777 и A340.

Единственным акционером АО «Международный аэропорт «Курумоч» является АО «Курумоч-Инвест», которое контролируется группой «Ренова», сформировавшей холдинг «Аэропорты регионов

На ту же тему:

<http://tass.ru/ekonomika/4877081>

### RNS; 2018.01.16; «АЭРОФЛОТ» НЕ ПОЛУЧИТ КОМПЕНСАЦИЙ ОТ ГОСУДАРСТВА ЗА БИЛЕТЫ ПО 5 РУБЛЕЙ В РАМКАХ ЧМ-2018

«Аэрофлот» не получит компенсаций от государства за билеты по 5 рублей в рамках Чемпионата мира по футболу в 2018 году для болельщиков российской сборной, сказал журналистам гендиректор «Аэрофлота Виталий Савельев.

«Это согласованное, просчитанное наше действие. Мы ориентируемся на прибыль и на тот бизнес-план, который нам утвердил совет директоров. Мы видим для себя такую возможность (продажи авиабилетов в рамках Чемпионата мира по 5 рублей за штуку. – RNS)», – сказал он.

Глава «Аэрофлота» отметил, что государство не будет компенсировать убытки от продажи авиабилетов по такой низкой цене. «Да (это убытки. – RNS), но у нас есть же прибыль. Никаких нет договоренностей (с государством по их компенсации. – RNS). Людям хочется посмотреть на игру, это историческое событие, и мы решили помочь», – сказал он.

Ранее Савельев на встрече с президентом России Владимиром Путиным озвучил идею перевозить российских болельщиков во время Чемпионата мира по футболу в 2018 году на матчи сборной РФ за 5 рублей.

«Мы хотим, чтобы чемпионат мира был на ''пятерку''. Мы перевезем всех российских болельщиков по сети маршрутов ''Аэрофлота'' в любой город, где будет проходить чемпионат мира, за пять рублей (включая таксы, сборы) в одну сторону. Будем продавать билеты, чтобы не было ажиотажа, за три дня до матча и три дня после матча.», – сказал он.

Савельев отметил, что речь идет только об играх российской сборной.

«Это для нас примерно 70 тысяч кресел. Естественно, мы надеемся на нашу команду. Если наша команда пройдет до финала, то это будет больше. Поэтому мы для себя сделали такой задел… Если вы поддержите, мы с 1 января, с начала года начнем билеты продавать нашим болельщикам», – добавил он.

Путин поддержал эту инициативу.

[https://rns.online/transport/aeroflot-ne-poluchit-kompensatsii-ot-gosudarstva-za-bileti-po-5-rublei-v-ramkah-CHM-2018–2018-01-16/](https://rns.online/transport/aeroflot-ne-poluchit-kompensatsii-ot-gosudarstva-za-bileti-po-5-rublei-v-ramkah-CHM-2018--2018-01-16/)

### RNS; 2018.01.16; ГЛАВА РОСТУРИЗМ НЕ ОЖИДАЕТ СЛОЖНОСТЕЙ С ПЕРЕЛЕТАМИ В СВЯЗИ С СОКРАЩЕНИЕМ ЧАРТЕРОВ

Российские туристы не столкнутся с нехваткой чартерных перевозок в связи с корректировкой чартерной программы в четырех авиакомпаниях, сказал RNS глава Ростуризма Олег Сафонов.

«Думаю, что никак не скажется. Все будет нормально», – сказал он RNS.

Ранее представитель **Росавиаци**и сообщал RNS, что чартерная программа четырех авиакомпаний будет сокращена.

«Четырем компаниям требуется привести в соответствие свою чартерную программу исправному парку ВС, скорректировать в целях недопущения задержек и отмен», – говорил он.

По данным газеты «Ведомости», «Азур эйр», Nordwind и «Икар» предписано сократить программу на 30%, «Роял флайт» – на 20%. Издание ссылается на телеграмму ведомства, в котором такое решение объясняется наличием несоответствия программ резерву судов.

В конце декабря рабочая группа **Росавиаци**и уже предписывала шести авиакомпаниям сократить чартерные программы полетов на новогодние праздники из-за несоответствия чартерных программ полетов имеющемуся парку воздушных судов.

«Азур эйр» тогда скорректировала чартеры в сторону уменьшения на 15%, «Роял флайт» – на 5%. В адрес остальных компаний **Росавиаци**я направила уведомления о необходимости сокращения программы полетов: «Якутия» – на 30%, «Саратовские авиалинии» – на 30%, «Икар» – на 20%, «Северный Ветер» – на 30%. Обо всех решениях проинформирован Ростуризм, отмечали в **Росавиаци**и.

<https://rns.online/transport/Glava-Rosturizm-ne-ozhidaet-slozhnostei-s-pereletami-v-svyazi-s-sokrascheniem-charterov-2018-01-16/>

### ТАСС; 2018.01.16; «АЭРОФЛОТ» ВОЗМЕСТИЛ ЧЕТВЕРТЬ ПОТРАЧЕННЫХ НА ПЕРЕВОЗКУ ПАССАЖИРОВ «ТРАНСАЭРО» СРЕДСТВ

«Аэрофлот» возместил чуть более четверти средств, затраченных на перевозку пассажиров авиакомпании «Трансаэро», которая прекратила работу из-за финансовых трудностей осенью 2015 года, сообщил журналистам гендиректор «Аэрофлота» Виталий Савельев. «Аэрофлот» возмещает средства за счет использования допусков на международные полеты, которые ранее использовались «Трансаэро».

«Вы знаете, мы не отработали те 17 млрд, которые мы потратили на «Трансаэро», – сказал он, отвечая на вопрос, планирует ли «Аэрофлот» продлевать допуски на международные маршруты «Трансаэро». – Мы не видим пока оснований [не продлевать допуски на маршруты «Трансаэро»]. Мы сразу предполагали, что это (продление допусков – прим. ТАСС) будет около 5-7 лет».

Он добавил, что на данный момент «Аэрофлот» за счет маршрутов компенсировал около 4,5 млрд рублей.

После аннулирования сертификата эксплуатанта «Трансаэро» в октябре 2015 года автоматически высвободилось 156 допусков на выполнение международных рейсов (их распределяет между авиакомпаниями межведомственная комиссия при **Минтрансе** РФ), которые ранее использовала эта авиакомпания. 56 наиболее коммерчески привлекательных перешли группе «Аэрофлот» – как компенсация за перевозку пассажиров «Трансаэро».

В конце марте прошлого года межведомственная комиссия при **Минтрансе** РФ продлила до марта 2018 года «Аэрофлоту» и его дочерней авиакомпании «Россия» допуски на 32 из 34 запрошенных международных маршрутов «Трансаэро». В декабре 2017 года **Росавиаци**я опубликовала материалы, согласно которым **Минтранс** может продлить «Аэрофлоту» и «России» 17 из 32 допусков международных маршрутов «Трансаэро».

В частности, допуски могут быть продлены на рейсы из Москвы в Анталью, Бангкок, Барселону, Гоа, Дубай, Зальцбург, Ираклион, Ларнаку, Париж, Пафос, Прагу, Пхукет, Римини, Алматы, Актау, Аликанте, Актобе, Астану, а также из Санкт-Петербурга в Милан и Рим.

«Трансаэро» прекратила полеты осенью 2015 года из-за долгов в 250 млрд рублей. В результате этого у авиакомпании отозвали сертификат эксплуатанта. В сентябре 2017 года компания признана банкротом.

<http://tass.ru/transport/4877175>

### ИНТЕРФАКС; 2018.01.16; АЭРОФЛОТ РАССМАТРИВАЕТ «УСИЛЕНИЕ ПОЗИЦИИ» В ШЕРЕМЕТЬЕВО, ЧТОБЫ ИМЕТЬ «ОДНУ БАЗУ» ДЛЯ ГРУППЫ – СЕО

«Аэрофлот» (MOEX: AFLT) рассматривает возможность «усиления позиции» в аэропорту «Шереметьево», чтобы иметь «одну базу» для авиакомпаний группы, заявил глава перевозчика Виталий Савельев.

« «Шереметьево», если все пойдет по плану, в ближайшее время сможет принимать порядка 50 млн человек (в год – ИФ) – это весь объем, который мы как группа перевезли в прошлом году. Нам это очень интересно, поэтому, безусловно, мы рассматриваем разные варианты. Мы из «Шереметьево» никуда уходить не собираемся, более того, мы рассматриваем варианты усиления своей позиции в «Шереметьево», потому что нам выгодно иметь одну базу, один дом как для любой крупной компании», – сказал топ-менеджер журналистам во вторник.

В настоящее время флагманская авиакомпания группы «Аэрофлот» базируется в «Шереметьево», дочерние «Россия» и «Победа» – во «Внуково». При этом в декабре источник «Интерфакса» сообщал, что к 2019 г. «Россия» может перевести все свои московские рейсы и инфраструктуру в «Шереметьево». Пока это решение сдерживает ограниченная пропускная способность крупнейшего аэропорта РФ, также нужно решить вопрос с размещением в административных зданиях нескольких сотен сотрудников «России», уточнял собеседник агентства. К концу 2018 года, как ожидается, в аэропорту будет достроена третья взлетно-посадочная полоса и появится новая терминальная инфраструктура.

Инфраструктурные ограничения «Шереметьево» также стали причиной приостановки программы «Аэрофлота» «Лучшие в Европе». Она предполагала трехлетние инвестиции в развитие сервиса авиакомпании, чтобы получить статус лучшей в Европе по версии британского консалтингового агентства Skytrax. В декабре замгендиректора «Аэрофлота» по коммерции и финансам Шамиль Курмашов заявлял, что пока что копания не обладает «должной наземной инфраструктурой», имея в виду низкую пропускную способность «Шереметьево».

«Мы с «Шереметьево» находимся в полном понимании, они делают, они строят (терминалы – ИФ). Но третья полоса – это не их прерогатива, это прерогатива государства, – сказал В.Савельев во вторник. – Второе – это все-таки воздушное движение. Мы считаем, что количество взлетно-посадочных операций, которое сегодня в «Шереметьево» есть, должно быть значительно увеличено. Поэтому вопрос за регулятором, и полоса и воздушное движение – это то, что должны делать наши авиационные власти».

Он подчеркнул, что «Аэрофлот» не отказался от планов получить статус лучшей авиакомпании Европы, а просто «взял небольшую паузу», отказавшись, например, от введения «универсального питания в бизнес-залах», оснащения салонов самолетов новыми гаджетами.

### ИНТЕРФАКС; 2018.01.16; АЭРОФЛОТ НЕ ВИДИТ ОСНОВАНИЙ ДЛЯ ВМЕШАТЕЛЬСТВА ФАС В СИТУАЦИЮ С ЦЕНАМИ НА АВИАТОПЛИВО – СЕО

«Аэрофлот» (MOEX: AFLT) не видит оснований для вмешательства Федеральной антимонопольной службы (ФАС) в ценообразование на рынке авиатоплива, заявил глава компании Виталий Савельев.

«Мы не видим (оснований для этого – ИФ)», – сказал он журналистам, отвечая на соответствующий вопрос.

«Средняя цена за керосин за прошлый год выросла примерно на 6%. Но опять же – мы исходим из того, что, когда говорим про цену билетов, топлива или еще чего-то – мы же с вами выбрали все-таки рыночный путь развития страны... Меняется рынок, поэтому нефтяные компании тоже можно понять – они должны как-то на это реагировать. Нельзя все это зарегулировать – не будет рынка», – отметил глава «Аэрофлота».

Ранее сообщалось, что индекс цен на керосин в аэропортах Московского авиаузла («Шереметьево», «Домодедово» и «Внуково»), который определяется Санкт-Петербургской международной товарно-сырьевой биржей, с начала июня на конец ноября 2017 г. вырос на 23% – до 43 тыс. руб. за тонну. При этом с июля по конец ноября 2016 года индекс поднялся только на 7%. С ноября по декабрь, по данным **Росавиаци**и, средняя стоимость авиатоплива в аэропортах МАУ выросла на 6,4%, до 45,1 тыс. руб. за тонну без НДС.

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

### ТАСС; 2018.01.16; КАЛИНИНГРАДСКИЙ АЭРОПОРТ УВЕЛИЧИЛ ПЕРЕВОЗКУ ПАССАЖИРОВ НА 13,9% ПО СРАВНЕНИЮ С 2016 ГОДОМ

Калининградский аэропорт Храброво в 2017 году обслужил 1,78 млн пассажиров, увеличив объем перевозок по сравнению с 2016 годом на 13,9%, сообщили ТАСС во вторник в дирекции аэропорта.

«По итогам деятельности за 2017 год общий пассажиропоток аэропорта Храброво составил 1,78 млн человек, что на 13,9% выше отчетных данных за 2016 год», – рассказала помощник генерального директора аэропорта по связям с общественностью Наталья Грицун.

На внутренних авиалиниях перевезено 1,658 млн человек, что на 10% больше, чем в 2016 году, на международных линиях – более 130 тыс., что вдвое больше показателя 2016 года (62 тыс. пассажиров), рассказала собеседница агентства.

До 3,8% общего объема перевозок (68 тыс. человек) пришлось на регулярные международные рейсы из Калининграда в Варшаву, Ташкент, Барселону, Берлин, Прагу. Около 3,5% перевозок – чартерные и разовые полеты, выполняемые авиаперевозчиками под иностранными флагами на нерегулярной основе, уточнила представитель аэропорта. В 2018 году прогнозируется рост пассажиропотока аэропорта на 5,0-5,2%, при этом на международных направлениях увеличение ожидается на 6,5-7%, добавила она.

Международный аэропорт Храброво связан регулярными линиями с Москвой, Петербургом, Череповцом, Краснодаром, Минском, Гродно, Гомелем, Брестом, Ташкентом, Барселоной, Варшавой, Берлином и Прагой. В 2016 году пассажиропоток аэропорта превысил 1,57 млн человек, после реконструкции аэродромного и аэровокзального комплексов, которая должна завершиться этой весной, аэропорт сможет обслуживать до 3,5 млн пассажиров в год.

В 2017 году для Храброво был продлен режим открытого неба, который снимает ограничения по полетам в Калининград для всех иностранных авиакомпаний, кроме транзита по транссибирским маршрутам. Будет ли этот режим действовать в текущем году, пока не сообщается.

<http://tass.ru/ekonomika/4877539>