**18 ЯНВАРЯ 2018**

**Вернуться в оглавление**

|  |
| --- |
| **Публикации** |

***Деятельность Министра транспорта***

### PRIVET-ROSTOV; 2018.01.17; 63% ДОРОГ РОСТОВСКОЙ ОБЛАСТИ ПРИВЕДУТ К НОРМАТИВНОМУ СОСТОЯНИЮ

Задачи проекта «Безопасные и качественные дороги» на 2018 год обсудили в Правительстве области.

В обсуждении приняли участие **министр транспорта РФ** Максим **Соколов** и глава донского региона Василий Голубев. в ходе деловой встречи чиновники обсудили планы Ростовской области на 2018 год в реализации проекта «Безопасные и качественные дороги».

В прошлом году в рамках проекта было отремонтировано более 150 километров дорог регионального значения. Общая протяженность дорог, соответствующих нормативным требованиям, возросла с 45 до 56%. При это почти вдвое уменьшилось количество аварийно-опасных участков.

В 2018 году в планы чиновников входит отремонтировать и привести к состоянию, отвечающему нормам свыше 120 километров автодорог. При полном осуществлении планов к концу года более 63% дорог региона будут полностью отвечать существующим требованиям и нормам.

Также на встрече была затронута тема развития дорожно-транспортного комплекса Ростовской области, и конкретно строительство обхода Аксая, которое начнется уже в этом году.

<http://privet-rostov.ru/avto/21804-63-dorog-rostovskoy-oblasti-privedut-k-normativnomu-sostoyaniyu.html>

На ту же тему:

<http://dontr.ru/novosti/za-god-v-rostovskoy-aglomeratsii-otremontirovali-150-km-dorozhnogo-polotna-po-programme-bezopasnye-i/>

***Новости отрасли***

*Автомобильный и городской транспорт, дорожное хозяйство*

### КОММЕРСАНТ; ИВАН БУРАНОВ; 2018.01.18; ДОРОЖНЫЕ КАМЕРЫ ОФОРМЯТ ЧАСТНЫМ ПОРЯДКОМ

Госдума планирует уточнить перечень владельцев комплексов фиксации нарушений

Возможность применения принадлежащих частным компаниям дорожных камер для регистрации нарушений ПДД будет закреплена на законодательном уровне. Соответствующий законопроект вчера был рекомендован комитетом Госдумы к первому чтению. Документ закрепляет сложившуюся практику, поясняют в **Минтрансе**, в том числе привлечение средств на установку дорожных комплексов, используя механизм государственно-частного партнерства. Следующим этапом станет документ, согласно которому штрафы, выписанные с помощью камер, пойдут в дорожные фонды для ремонта дорог. Депутаты, в свою очередь, хотят прописать в законодательстве предельное количество камер на магистралях.

Комитет Госдумы по транспорту вчера рекомендовал к принятию в первом чтении поправки к закону «О безопасности дорожного движения», подготовленные **Минтрансом** России. Согласно новой норме, в рамках работ по содержанию автодорог **Федеральное дорожное агентство** (**Росавтодор**), госкомпания «Автодор», региональные и муниципальные власти (владельцы сети дорог в РФ) получат право устанавливать автоматические камеры для фиксации нарушений ПДД, которые принадлежат либо владельцу дороги, либо частной компании. На них лягут расходы не только по установке камер, но и по рассылке штрафных постановлений нарушителям. Установка и применение приборов должны быть согласованы с ГИБДД. Впоследствии законопроект будет дополнен нормой о предельном количестве камер, которые могут быть установлены на одном километре дороги, заявил вчера глава комитета по транспорту Евгений Москвичев, но точный предельный показатель не назвал.

Отметим, комплексы, принадлежащие частным компаниям, уже несколько лет применяются в субъектах федерации. В Москве, к примеру, около 500 камер типа «Автоураган» принадлежат компании «Алагер», ЦОДД арендует их по госконтракту и получает информацию о нарушениях. В Татарстане по тому же принципу работают комплексы «Автодория». Законопроект закрепляет уже существующую практику в юридической плоскости, пояснил “Ъ” зам**министра транспорта** Сергей **Аристов**. «Строго говоря, де-юре это сейчас нигде не закреплено»,– уточнил он. В законе также будет закреплена возможность привлечения финансирования для установки камер через механизм государственно-частного партнерства. Практика также уже существует: **Минтранс** Московской области с 2016 года работает в рамках концессии с компанией «МВС Груп», которая устанавливает комплексы автоматической фиксации нарушений в регионе и получает с каждого оплаченного штрафа 233 руб.

Законопроект может серьезно изменить принципы работы систем фотовидеофиксации, считает координатор движения «Синие ведерки» Петр Шкуматов. В частности, конкурсы за право закупать камеры должны будут объявлять именно собственники дорог – в Москве это, к примеру, ГБУ «Автомобильные дороги» или ГБУ «Кольцевые магистрали». Сейчас этим занимаются, как правило, центры безопасности движения аналогичные столичному ЦОДД или структуры региональных министерств транспорта.

Законопроект призван решить проблему с контролем соблюдения ПДД на федеральных дорогах, считает гендиректор ЗАО «Ольвия» (производитель камер типа «Кречет» и «Скат») Сергей Зайцев. «Субъекты федерации не могут легально вкладываться в оборудование на федеральных дорогах, так как это считается нецелевым использованием средств,– объяснил он “Ъ”.– А дорожная полиция все меньше контролирует соблюдение ПДД, поскольку сейчас активно сокращают ее численность». В законопроекте необходимо закрепить, что деньги от штрафов направляются владельцу камеры или дороги, а не в бюджет, считает господин Зайцев. В этом случае дорожники могут развивать систему фотовидеофиксации и обслуживать ее, добавляет он. Идею поддерживает и гендиректор компании «Симикон» (комплексы «Кордон» и «Паркон») Илья Барский: «Нужно провести аудит, установить аппаратуру, финансировать обработку данных, но как покрывать эти расходы?»

Сергей **Аристов** заявил “Ъ”, что **Минтранс** уже подготовил законопроект, закрепляющий направление собранных штрафов в дорожные фонды (сейчас они идут в бюджеты, но целевое использование этих денег не закреплено): документ проходит финальные согласования в правительстве и далее будет направлен в Госдуму.

[https://www.kommersant.ru/doc/3522497?query=**минтранс**](https://www.kommersant.ru/doc/3522497?query=минтранс)

### КОММЕРСАНТ; ОКСАНА ПАВЛОВА; 2018.01.18; СТРОЙКИ СИБИРИ ВЫЙДУТ НА ФЕДЕРАЛЬНЫЙ УРОВЕНЬ

Последний крупный региональный подрядчик может уйти с рынка

Крупнейший в Сибири генподрядчик строительства дорог новосибирский «Сибмост» теряет заказы: структуры **Росавтодор**а через суд могут расторгнуть с ним контракты на общую сумму 13 млрд руб., а «Горно-Алтайавтодор» уже просит внести партнера в реестр недобросовестных поставщиков. Все это может привести к уходу подрядчика с рынка Сибири, где почти не осталось региональных игроков.

В феврале арбитраж Красноярского края рассмотрит заявление федерального управления автодорог «Байкал» **Федерального дорожного агентства** о расторжении госконтракта с «Сибмостом», зарегистрированным в Новосибирске. Речь идет о контракте по реконструкции участка трассы «Енисей». Сумма контракта составляет 1,6 млрд руб. Причины – срыв графиков и низкий темп работы на объекте, рассказал “Ъ” замначальника ФКУ «Байкалуправтодор» Андрей Капустин. «Компания не выполнила объем работ, запланированный на 2017 год. Мы не видим, каким образом она в дальнейшем будет выполнять работы на этом объекте. Неустойку мы не требуем. Хотим в одностороннем порядке расторгнуть контракт»,– говорит и. о. главного инженера ФКУ Дмитрий Кропотов. «Байкалуправтодора» заключал с «Сибмостом» три крупных контракта на общую сумму 13 млрд руб. Пока процедура расторжения запущена по одному из них. Если на других объектах ситуация не изменится, то по другим заказам будут приняты аналогичные решения, уточнил господин Кропотов.

Через суд с «Сибмостом» расторгает госконтракт на 1 млрд руб. по строительству мостового перехода через реку Катунь у села Тюнгур и «Горно-Алтайавтодор». Более того, контрагент уже обратился в управление Федеральной антимонопольной службы (ФАС) по Республике Алтай с требованием включить «Сибмост» в реестр недобросовестных поставщиков из-за неисполнения условий госконтракта. Претензии к компании также связаны с несоблюдением сроков работы по объекту, пояснил “Ъ” начальник управления Николай Нечаев. «Сибмост» безуспешно попытался в суде добиться запрета ФАС на включение в реестр. Президент «Сибмоста» Сергей Титов отказался от пояснений, сообщив, что судебные дела компания не комментирует.

«Сибмост» – старейшее строительное предприятие Сибири: до 2010 года блокпакет принадлежал ПСО «Система-Галс» (тогда «дочка» АФК «Система»). По данным «СПАРК-Интерфакса» на январь 2015 года, 92,46% принадлежало бывшему гендиректору компании Альберту Кошкину, 7,54% – его сыну Владиславу Кошкину. В 2013–2016 годах «Сибмост» заключил госконтрактов на общую сумму почти 52 млрд руб.

Серьезные проблемы у «Сибмоста» начались в 2016 году: из-за неурегулированной задолженности Сбербанк пытался инициировать банкротство компании. В итоге летом 2017 года два ключевых актива семьи владельца «Сибмоста» – аэропорт Горно-Алтайска и санаторий «Золотой берег» – перешли под контроль структур Сбербанка, сообщал РБК. Общая сумма кредиторской задолженности «Сибмоста» – около 8 млрд руб. В этой ситуации потеря оспариваемых в суде госконтрактов может иметь фатальные последствия, считает партнер практики «Инжиниринг» АО «НЭО Центр» Алексей Ефанов: «Гасить кредиторскую задолженность придется в основном за счет продажи имущества». Если «Сибмост» попадет в реестр недобросовестных поставщиков, он не сможет получить госзаказы в течение двух лет, добавляет управляющий партнер «Рустам Курмаев и партнеры» Рустам Курмаев.

Маловероятно, что госконтракты «Сибмоста» подхватят компании из Сибири, полагает Алексей Ефанов: «После краха другого местного игрока – НПО “Мостовик”, подрядчиков, обладающих ресурсами для выполнения подобных проектов, в регионе не осталось». Опрошенные “Ъ” участники рынка полагают, что после краха единственного локального игрока его место займут генподрядчики федерального уровня, среди которых, например «Мостотрест» (основной акционер – НПФ «Благосостояние») и ДСК «Автобан», принадлежащий депутату Думы Ханты-Мансийского автономного округа – Югры Алексею Андрееву и СК «Мост» Евгения Сура и Владимира Костылева.

[https://www.kommersant.ru/doc/3522482?query=**росавтодор**](https://www.kommersant.ru/doc/3522482?query=росавтодор)

### ТАСС; 2018.01.17; СРЕДСТВА НА СТРОИТЕЛЬСТВО ЧЕТВЕРТОГО МОСТА В НОВОСИБИРСКЕ ОЖИДАЮТСЯ ВО II ПОЛУГОДИИ

Средства в размере 26 млрд рублей на строительство четвертого моста через Обь могут быть выделены Новосибирской области из федерального бюджета во второй половине этого года, тогда же будут начаты работы, сообщил ТАСС врио губернатора Новосибирской области Андрей Травников в рамках Гайдаровского форума.

«Мы надеемся получить в виде гранта средства от сбора за проезд большегрузных автомобилей по сети федеральных дорог, это порядка 26 миллиардов рублей, на этот объект. **Минтранс** России нас ориентирует, что к этому вопросу можно вернуться во втором полугодии 2018 года. Мы к этому и готовимся», – отметил врио губернатора.

Травников уточнил, что в региональном бюджете на этот год «зарезервированы приличные средства» на строительство четвертого моста, но их не будут расходовать до тех пор, пока не станет понятна ситуация с выделением федерального трансферта. Также пока решено временно приостановить начатый в конце 2017 года процесс выкупа земельных участков, которые попадают в зону строительства объекта. Но в этом году участки все же будут выкупать у собственников.

«Срочности к запуску процедур по выкупу земельных участков в конце 2017 года уже не существовало, поэтому и мы приняли решение эти процедуры отложить. Но это не значит, что эти земельные участки не потребуются. Объект стратегический, он присутствует в генеральном плане развития города», – заявил Травников.

Ранее сообщалось, что власти Новосибирской области подписали в декабре прошлого года соглашение на финансирование строительства четвертого моста через реку Обь с «Сибирской концессионной компанией», принадлежащей на 75% Группе «ВИС» и на 25% Газпромбанку. Четвертый мост соединит центральную часть Новосибирска с одним из самых оживленных районов на левом берегу. По проекту будут построены транспортные развязки на двух берегах реки и тоннели под железнодорожными путями. Общая стоимость проекта – около 35 млрд рублей.

Гайдаровский форум – ежегодная международная научно– практическая конференция в области экономики, проводится с 2010 года. Организаторами форума являются Российская академия народного хозяйства и государственной службы при президенте РФ (РАНХиГС), Институт экономической политики имени Гайдара и Ассоциация инновационных регионов России (АИРР). ТАСС является генеральным информационным партнером Гайдаровского форума

<http://tass.ru/sibir-news/4879084>

На ту же тему:

<https://www.kommersant.ru/doc/3521967>

<https://regnum.ru/news/2368597.html>

*Железнодорожный транспорт*

### ИНТЕРФАКС; 2018.01.17; ЭКСПОРТ РОССИЙСКОГО ЗЕРНА ПО ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГЕ В ДЕКАБРЕ СОСТАВИЛ РЕКОРДНЫЕ 1,73 МЛН ТОНН

Объем российского зерна, отправленного на экспорт по железной дороге, в декабре достиг рекордного для этого месяца показателя в 1,73 млн тонн и приблизился к показателю октября (1,74 млн тонн) – абсолютному месячному рекорду за последние 10 лет, свидетельствуют данные аналитического центра АО «Русагротранс».

Всего за шесть месяцев 2017-2018 сельхозгода (с июля) на экспорт по железной дороге было вывезено 8,35 млн тонн зерна, что в 1,53 раза выше аналогичного показателя предыдущего сезона.

В целом экспорт российского зерна в декабре был близок к рекордному уровню (5,32 млн тонн), но несколько ниже показателя ноября (5,53 млн тонн).

В январе экспорт российского зерна может составить 3,6-3,8 млн тонн (из них около 2 млн тонн будет отправлено через глубоководные порты), прогнозирует руководитель аналитического центра АО «Русагротранс» Игорь Павенский. Это существенно выше показателя января прошлого года (2,36 млн тонн), но ниже, чем в декабре.

«Снижение по отношению к декабрю связано с традиционным падением активности отгрузок в новогодние праздники и ухудшением погодных условий в портах», – сказал И.Павенский «Интерфаксу».

По данным «Русагротранса», в январе экспортные цены на российскую пшеницу (с содержанием белка от 12,5%) под влиянием роста мировых экспортных цен и крепнущего рубля продемонстрировали существенный рост по отношению к концу 2017 года. Так, цена закупки российской пшеницы на тендерах GASC выросла на $5 – с $192-195 за тонну до $197-199,5.

### ИНТЕРФАКС; 2018.01.17; СПЕЦИАЛИЗАЦИЯ ЛИНИЙ СОКРАТИТ ВРЕМЯ В ПУТИ ПАССАЖИРСКИХ ПОЕЗДОВ НА ЮГ РФ – РЖД

Специализация ж/д линий позволит значительно ускорить пассажирские поезда, курсирующие между центральной частью России и ее южными регионами, считают в ОАО «Российские железные дороги».

«Развитие котельниковского направления со строительством обходов краснодарского и саратовского узлов предполагает концентрацию на нем грузового движения в направлении Азово-Черноморского бассейна. Электрификация участков Кочетовка (в пригороде Мичуринска, Тамбовская обл. – ИФ) – Ртищево (Саратовская обл. – ИФ) протяженностью 265 км и Узловая (Тульская обл. – ИФ) – Елец (Липецкая обл. – ИФ) протяженностью 199 км позволит специализировать направление Москва-Ростов-Краснодар и далее до азово-черноморского побережья под ускоренное пассажирское движение», – заявил замглавы РЖД – начальник центральной дирекции управления движением компании Павел Иванов в интервью корпоративному изданию монополии.

«Кроме того, направление Бусловская (на границе РФ и Финляндии – ИФ) – Санкт-Петербург – Москва – Адлер превращается в специализированный пассажирский транспортный коридор от северных до южных границ европейской части нашей страны. В результате появится реальная возможность сокращения времени в пути пассажирских поездов от Москвы до Адлера с 26-ти до 15-16-ти часов, от Петербурга – с 38-ми до 20-22 часов. Это существенно повысит привлекательность железнодорожного транспорта для пассажиров», – добавил он.

Проекты электрификации линии в центральной части РФ «Российские железные дороги» подробно описывали в пояснительной записке к октябрьской версии своей инвестиционной программы на ближайшую трехлетку. На участке Кочетовка-Ртищево это позволит создать преимущественно грузовой ряжский ход Рыбное – Ряжск (Рязанская обл.) – Кочетовка с выходом на Волжскую рокаду Саратов – станция им.Максима Горького (Волгоград), а также повысить маршрутную скорость пассажирских поездов в направлении Саратова.

Предполагается увеличение к 2025 г. грузового движения до 39 пар поездов в сутки на участке Ртищево-Тамбов и до 43 пар на участке Тамбов-Кочетовка – по сравнению с 16 и 19 пар в 2015 г., соответственно. В том числе это обеспечивается перераспределением 10 пар транзитных поездов с воронежского направления с большим пассажирским сообщением. Общий объем необходимых инвестиций оценивается в 15,8 млрд руб., еще 7 млрд руб. нужны на обустройство внешнего электроснабжения. Срок реализации – 2018-2023 гг.

Электрификация же направления Ожерелье (Московская обл.) – Узловая – Елец планируется для его специализации под пассажирское движение, в том числе – на юг РФ. Стоимость проекта оценивается в 18,5 млрд руб. Он позволит переключить 27 пар пассажирских составов с казанского на павелецкое направление Московской железной дороги (МЖД) и увеличить пропускную способность на участке Узловая-Елец до 65 пар. Заявленные в документе сроки реализации – 2018-2022 гг.

Общая протяженность неэлектрифицированного участка Ожерелье-Елец составляет 305 км. На направлении курсируют 12 пар пассажирских и 8 пар грузовых поездов, обслуживаемых тепловозами ТЭП70 и ТЭП70БС. Максимальная длина пассажирских поездов – 19 вагонов. При том, что на предшествующем (со стороны столицы) электрифицированном участке Москва-Ожерелье (118 км) она составляет 22 вагона (составы обслуживают электровозы ЧС7, ЧС2К и ЭП2К).

«Реализация (проекта – ИФ) позволит использовать локомотивы двойного питания ЭП20 на участках Москва-Пассажирская-Курская (Москва-Пассажирская-Павелецкая) – Ростов-на-Дону – Новороссийск – Адлер, тем самым сократить время следования без смены локомотивов, продлить плечи обслуживания локомотивов Юго-Восточной, Северо-Кавказской железных дорог до станции Ожерелье», – писали РЖД.

Что касается котельнического хода – участка им. М.Горького – Котельниково (Волгоградская обл.) – Тихорецкая – Крымская (Краснодарский край) через юго-восток Ростовской области с обходом краснодарского ж/д узла – в последние годы идет его реконструкция. Проект призван увеличить объем грузопотока через Нижнюю Волгу на порты юга РФ. Фактически грузовое сообщение перестанет пересекаться с пассажирским.

### ИНТЕРФАКС; 2018.01.17; РЖД ПРЕДЛАГАЮТ НОВОСИБИРСКУ ПОСТРОИТЬ 4 ПАССАЖИРСКИЕ СТАНЦИИ В ЧЕРТЕ ГОРОДА – ВЛАСТИ

Западно-Сибирская железная дорога (ЗСЖД, входит в ОАО «РЖД») предлагает властям Новосибирской области реализовать до 2025 года проект «Городская электричка», предполагающий строительство четырех станций в черте областного центра, сообщил врио губернатора Андрей Травников журналистам в среду.

«Проект предусматривает строительство и реконструкцию и иного хозяйства, в том числе, формирование «кольца». (. . .) Также проект предусматривает строительство пересадочных пунктов, когда есть возможность пассажирам комфортно пересесть с электрички в метро, наземный вид транспорта», – сказал А.Травников.

По данным пресс-службы правительства Новосибирской области, проект направлен на развитие новых и развивающихся жилых массивов на левом берегу Оби в Новосибирске, предполагает строительство на нем трех станций – «Чемская», «Клещиха», «Чистая Слобода», а также еще одной – «Норд Молл» – на правом берегу.

Реализовать проект планируется в три этапа. «Этапы предусматривают сначала развитие левого берега (Оби – ИФ), потом правого, потом – закольцовку», – сказал врио губернатора.

Общий объем инвестиций в проект он не назвал, отметив, что финансировать его планируется из средств ЗСЖД, областного и муниципального бюджетов.

«Что касается железнодорожной инфраструктуры, то Западно-Сибирская железная дорога при одобрении со стороны руководства видит возможность финансирования за счет собственных средств. Что касается пересадочных узлов, строительства наземного транспорта, в частности, линии трамвая, то, конечно, это наши с городом Новосибирском будут обязанности», – отметил А.Травников.

По его словам, реализация проекта не повлияет на стоимость проезда, а годовой пассажиропоток ЗСЖД в Новосибирске, как ожидается, вырастет на 11,5 тыс. человек в год.

### РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА – НЕДЕЛЯ; ЛЮБОВЬ ПРОЦЕНКО; 2018.01.17; БОЛЬШАЯ КОЛЬЦЕВАЯ УЖЕ БЛИЗКО

В 2018-м, объявленном Годом метро, в столице построят 25 новых станций

С какой станции лучше поехать сегодня? Со старой, до которой десять минут хода, или с новой – до нее идти пять минут, правда, потом придется пересесть на другую линию? С таким выбором сегодня сталкиваются уже многие москвичи. А к концу года подземка придет к подъезду еще большего числа горожан. Городские власти обещают построить в течение него 25 новых станций метро! Таких темпов еще не бывало в истории Москвы.

ТПК поехал

Третий пересадочный контур – рабочее название нового кольца подземки, хорошо знакомо всем жителям столицы. Многие из них ждут не дождутся его пуска. Подсчитано, что появление этой линии сэкономит пассажирам на каждой поездке полчаса времени. Больше не нужно будет ехать в центр города лишь для того, чтобы пересесть на другую ветку и отправиться обратно. То есть сутки работающего москвича фактически станут на час длиннее.

Ждать осталось недолго. Работы идут по всей длине линии. Как рассказал заммэра по градостроительной политике и строительству Москвы Марат Хуснуллин, семь тоннелепроходческих комплексов там роют сейчас тоннели. «Пять станций первого участка Большой кольцевой линии метро (такое название выбрали москвичи для ТПК в ходе голосования на «Активном гражданине») примут первых пассажиров в ближайшие месяц-два», – сообщил он журналистам.

Напомню, первый участок длиной 10,5 км включает в себя станции «Деловой центр», «Шелепиха», «Хорошевская», «ЦСКА» и «Петровский парк». Технический пуск поездов по нему уже произошел и сейчас проходит обкатку. К концу года строители обещают произвести технический пуск и продолжение этого участка длиной 1,9 км от станции «Петровский парк» до «Нижней Масловки».

Напомню, новое кольцо общей протяженностью 67 км, на нем расположится 31 станция. Новая кольцевая станет самой длинной в мире – до сих пор такой считалась 57-км ветка в Пекине. Она позволит разгрузить перегруженные радиальные линии на 20 – 25%. Полный запуск Большой кольцевой линии планируется произвести к 2021 году.

До Новой Москвы – рукой подать

Держат городские власти обе-щание и обеспечить транспортную доступность присоединенным к столице в 2012 году территориям. Первые две станции метро «Румянцево» и «Саларьево» туда пришли еще в 2016-м. Их появление заметно разгрузило перегруженную оранжевую линию и станцию «Юго-Западная», а также прилегающие к ней Киевское шоссе и Ленинский проспект. Теперь в планах города продлить Сокольническую линию до административно-делового центра Новой Москвы в Коммунарке. Ветка длиной 11 км уже строится параллельно новой трассе Солнцево – Бутово – Видное. На ней разместятся 4 станции: «Филатов луг», «Прокшино», «Ольховая» и «Столбово». На этот год намечен их технический пуск, а пассажиры поедут в начале 2019 года. Зато другая линия – Калининско-Солнцевская, три первые станции которой были запущены в начале 2017-го («Минская», «Ломоносовский проспект» и «Раменки») дополнится уже в 2018-м участком протяженностью 15,3 км сразу с 7 станциями. По данным пресс-службы стройкомплекса столицы, все они: «Мичуринский проспект», «Очаково», «Говорово», «Солнцево», «Боровское шоссе», «Новопеределкино» и «Рассказовка» примут до конца года пассажиров.

Едем до Некрасовки

Впереди и запуск Кожуховской линии, который планируется в два этапа. «Уже принято техническое решение о ее запуске двумя отдельными участками, – рассказал Марат Хуснуллин. – Первый участок от станции «Косино» до «Некрасовки» длиной 6,9 км запустим в текущем году. Второй радиус несколько отстает. Там очень сложные геологические условия, много речек и воды, поэтому его запустят чуть позже».

Напомню, протяженность Кожуховской линии метро более 17 км. С ее пуском значительно улучшится транспортное обслуживание жителей районов Нижегородский, Рязанский, Выхино– Жулебино, Косино-Ухтомский, а также подмосковных Люберец.

Вперед, на север

В декабре 2017 года журналисты смогли оценить готовность трех станций на Люблинско-Дмитровской линии – «Окружной», «Верхних Лихобор» и «Селигерской». Этой новой ветке начало положили три станции, введенные в строй в 2016-м году, – «Бутырская», «Фонвизинская» и «Петровско-Разумовская». Она приблизила подземку к ряду районов – Бутырскому, Тимирязевскому, Марьиной Роще, Бескудниковскому и другим. Испытывая дефицит автодорог, москвичи здесь прежде жили как в каменном мешке: любое ЧП на Дмитровском шоссе или улице Руставели закрывало выезд в центр города.

Сооружение «Окружной» и станции «Верхние Лихоборы» далось строителям тяжело. Обе глубокого заложения – 65 метров ниже уровня земли, кругом водонасыщенные грунты и подземные реки. Тем не менее станции уже прошли технический пуск, в ближайшее время они примут и пассажиров.

В планах продлить салатовую ветку еще на три станции по Дмитровскому шоссе с заходом в поселок Северный – за МКАД.

А прямо 31 декабря, в канун Нового года, мэр Москвы Сергей Собянин запустил еще одну станцию на севере столицы – «Ховрино». С ее пуском 80% жителей этого района получили подземку у дома. Новая станция разгрузила соседнюю станцию «Речной вокзал», которая прежде была конечной на этой линии. Станцию «Беломорская», следующую за «Речным вокзалом», поезда пока проходят без остановки. Строительство ее на год останавливалось из-за недовольства жителей близостью стройки. Потом горожане одумались и согласились потерпеть неудобства ради прихода метро к дому. И «Беломорская», которая могла открыться в 2017-м, откроется в текущем году, 2018-м.

Ключевой вопрос

Программой развития Московского метрополитена, принятой в 2011 году, предполагалось к 2020 году построить 160 км новых линий. Сейчас строится уже порядка 189 км. В частности, тот же отрезок от «Селигерской» до «Дмитровского шоссе» раньше не планировался. Помимо строящихся участков разрабатываются и проекты планировки на будущее. Например, еще одной ветки от «Делового центра» к Рублево-Архангельскому в Новой Москве. Всего проектируется 47 километров. Общая протяженность столичной подземки увеличится вдвое.

<https://rg.ru/2018/01/17/reg-cfo/v-god-metro-v-moskve-otkroetsia-25-novyh-stancij.html>

### ТАСС; 2018.01.17; СПЕЦИАЛЬНЫЙ ТЕПЛОВОЗ СОЗДАДУТ ДЛЯ ПОЕЗДА «ЛАСТОЧКА» МЕЖДУ МОСКВОЙ И ИВАНОВО

Специальный тепловоз будет спроектирован для поезда «Ласточка», который планируют запустить между Москвой и Иваново. Как сообщил в среду врио губернатора Ивановской области Станислав Воскресенский в интервью каналу «Россия 24», это необходимо для того, чтобы организовать движение по неэлектрифицированным путям.

«Поскольку часть пути до Иванова не электрифицирована, для нового состава на предприятии «Трансмашхолдинг» готовится специальный тепловоз. После успешного завершения его испытания и сертификации «Ласточка» будет запущена», – сказал Воскресенский.

Он добавил, что поезд будет ходить через Владимир, и общее время в пути от Иваново до столицы составит порядка четырех часов. Кроме того, врио главы региона напомнил, что «Ласточку» планируют запустить уже в текущем году, однако не назвал более точных сроков. «Безопасность людей превыше всего, мы должны быть полностью уверены, что все работает. Но я могу сказать, что испытания самой «Ласточки» уже успешно прошли дважды в декабре прошлого года», – отметил он.

Как сообщалось ранее, в октябре прошлого года Воскресенский провел в Иванове переговоры с главой компании «Российские железные дороги» Олегом Белозеровым, в ходе которых было решено создать рабочую группу по решению проблем транспортного сообщения между областным центром и Москвой и проработать возможность запуска электропоезда «Ласточка». Позже он сообщал, что регулярное движение будет запущено в 2018 году.

Иваново удален от Москвы на 335 км, со столицей его связывает Северная железная дорога. Несмотря на это, в Москву из города Кинешмы Ивановской области через Иваново и обратно на регулярной основе ходит лишь один поезд в день, а в праздничные дни из-за повышенного спроса запускают дополнительные поезда. Электропоезда отсутствуют из-за того, что участок железной дороги не электрифицирован.

Также Москву и Иваново связывает авиасообщение, однако этот способ передвижения не всегда удобен для людей из-за редких вылетов и высокой стоимости билетов. Единственным регулярным общественным транспортом между Иваново и столицей остается автобус.

<http://tass.ru/ekonomika/4881085>

*Морской транспорт*

### ТАСС; 2018.01.17; КОНТЕЙНЕРООБОРОТ ПОРТОВ АРКТИЧЕСКОГО БАССЕЙНА В ПЕРВОМ ПОЛУГОДИИ 2017 ГОДА ВЫРОС НА 2,3%

Контейнерооборот портов Арктического бассейна в январе-июне 2017 года вырос на 2,3% по сравнению с аналогичным показателем прошлого года, до 66,68 тыс. TEU, сообщает Ассоциация морских торговых портов РФ.

Темпы роста контейнерооборота в отчетном периоде сократились относительно января-мая текущего года на 5,5%. В предыдущие периоды отмечалась отрицательная динамика перевалки контейнеров.

Перевалка каботажных контейнеров за отчетный период выросла на 6,7%, до 65,69 тыс. TEU (рост перевалки порожних контейнеров составил 33,7%). Рефрижераторных контейнеров (груженых) портами бассейна в январе-июне перевалено 2,46 тыс. TEU.

Порт Дудинка (ЗТФ ПАО «ГМК «Норильский никель») за отчетный период нарастил перевалку контейнеров на 0,6%, до 25,78 тыс. TEU, порт Архангельск – на 6%, до 17,82 тыс. TEU, Мурманск – на 0,6%, до 21,61 тыс. TEU.

Доля перевалки контейнеров в порту Дудинка составила 38,7%, Мурманск – 32,4%, Архангельск – 26,7%.

По итогам 2016 года контейнерооборот Арктического бассейна составил 153,02 тыс. TEU. Контейнерооборот порта Дудинка достиг 58,54 тыс. TEU.

<http://tass.ru/transport/4414353>

### ТАСС; 2018.01.17; ГРУЗООБОРОТ АРКТИЧЕСКОГО БАССЕЙНА В 2017 ГОДУ ВЫРОС НА 49%, ДО 74,2 МЛН ТОНН

Грузооборот портов Арктического бассейна РФ по итогам 2017 года составил 74,2 млн тонн, что превышает показатель 2016 года на 49,1%, сообщает Ассоциация морских торговых портов РФ.

Темпы роста грузооборота постепенно сокращались с 69,7% в январе-мае, когда был отмечен максимальный показатель роста. Минимальное значение роста зафиксировано в январе-феврале – 41,8%.

Перевалка наливных грузов портами бассейна составила 45,08 млн тонн, что превышает показатель 2016 года на 94,5%. Порт Мурманск нарастил перевалку наливных грузов в 2,6 раза, с 11,41 до 29,13 млн тонн. Стивидорной компанией ООО «РПК Норд» перевалено 59% объема или 17,31 млн тонн (рост с 8,76 млн тонн). Порт Варандей (ООО «Варандейский терминал») увеличил перевалку на 3,4%, до 8,28 млн тонн. Портом Сабетта за отчетный период перевалено 6,87 млн тонн наливных грузов (рост с 2,85 млн тонн). Порт Архангельск (ООО «РН-Архангельскнефтепродукт») сократил перевалку наливных грузов на 14,8%, до 0,74 млн тонн.

Перевалка сухих грузов по итогам года выросла на 9,5%, до 29,12 млн тонн. Порт Мурманск увеличил перевалку сухих грузов на 2,3%, до 22,54 млн тонн.

В целом по итогам 2017 года грузооборот порта Мурманск увеличился на 54,5%, до 51,67 млн тонн. Порт Варандей увеличил перевалку грузов на 3,4%, до 8,28 млн тонн. Грузооборот порта Сабетта составил 7,99 млн тонн (рост в 2,8 раза), Архангельск – 2,4 млн тонн (-8%), Дудинка – 1,24 млн тонн (+3,7%), Кандалакша – 1,63 млн тонн (рост в 2 раза). Прочими портами бассейна перевалено 1 млн тонн. На долю порта Мурманск пришлось 70% совокупного грузооборота бассейна, Варандей – 11,2%, Сабетта – 10,8%. Детальная информация о перевалке грузов морскими портами Арктического бассейна представлена в таблицах.

По итогам 2016 года грузооборот портов Арктического бассейна РФ составил 49,8 млн тонн, в том числе: перевалка наливных грузов – 23,17 млн тонн, сухих – 26,58 млн тонн. Грузооборот порта Мурманск составил 33,45 млн тонн.

<http://tass.ru/transport/4881047>

### ТАСС; 2018.01.17; КОНТЕЙНЕРООБОРОТ КАСПИЙСКОГО БАССЕЙНА ПО ИТОГАМ 2017 ГОДА СОКРАТИЛСЯ НА 1,9%

Контейнерооборот портов Каспийского бассейна РФ по итогам 2017 года сократился на 1,9% относительно 2016 года и составил 2,37 тыс. TEU, сообщает Ассоциация морских торговых портов РФ.

В течение 2017 года отмечалась положительная динамика контейнерооборота (+2,8% – +31,4%). С января-августа темпы роста контейнерооборота начали стремительно сокращаться (с +18,5%) и по итогам года контейнерооборот бассейна вышел на отрицательную динамику (-1,9%).

Перевалка импортных контейнеров по итогам года упала на 7,8%, до 1,06 тыс. TEU. Экспортных контейнеров перевалено 943 TEU (+1,4%), каботажных – 368 TEU (+8,9%).

Относительно 2016 года контейнерооборот порта Астрахань сократился на 1%, до 2,36 тыс. TEU. Стивидорной компанией ООО ПФ «ВТС-Порт» перевалено 986 TEU (-29,3%).

По итогам 2016 года контейнерооборот портов Каспийского бассейна составил 2,42 тыс. TEU. Перевалка экспортных контейнеров составила 930 TEU, импортных – 1,15 тыс. TEU, каботажных – 338 TEU.

<http://tass.ru/transport/4880574>

*Внутренний водный транспорт*

### РБК НИЖНИЙ НОВГОРОД; 2018.01.17; АЛЕКСАНДР ЛИСИН: «НИЖНЕМУ НОВГОРОДУ НУЖЕН НОВЫЙ ПОРТ»

Доцент ВГУВТ рассказал Руслану Станчеву о планах по строительству современного нижегородского порта, интересе к нему китайских инвесторов, а также высказал мнение о перспективах развития речного туризма в регионе

В прошлом году нижегородскому порту могло бы исполниться 85 лет. Тем не менее, в городе его больше нет, и в связи с этим говорить о речных перевозках стало вроде бы странно. Тем не менее, хочется выяснить, в чём на сегодняшний день проблема? Почему Нижний Новгород перестал быть портовым городом?

Действительно, это хороший, можно сказать, риторический вопрос – зачем Нижнему Новгороду порт? Обсуждая его, можно даже делать разные акценты – можно говорить про Нижний Новгород как про столицу Волги, промышленный центр, место слияния двух рек...

«Царственно поставленный город», как говорил Илья Репин.

Именно. Но можно посмотреть на вопрос и по-другому – действительно ли нужен Нижнему Новгороду именно речной порт? У нас есть развитая железная дорога, аэропорт после реконструкции тоже займётся грузоперевозками. Если говорить про логистику автотранспорта, то расстояние 400 км до Москвы является вполне комфортным для перевозчиков: в этом смысле мы, по сути, давно стали «приложением» к столице. Таким образом, в Нижнем Новгороде уже построена вся инфраструктура, которую было выгодно построить именно здесь.

То есть, порт городу уже не нужен?

А вот это как раз вопрос для размышления. Очень часто мы сравниваем порт как дореволюционное наследие, пристани, работавшие на Нижегородскую ярмарку, с послевоенной стройкой 1950-1960-х годов, когда развивался порт «Стрелка», и тем, что с ним стало в период образования компании «Нижегородский порт». Судьбу этого места также во много предопределило строительство жилого микрорайона «Мещерское озеро». Изменилось планирование города – если раньше территории близ реки относились к промышленной зоне, то теперь там, где мог бы строиться и развиваться порт, стоят жилые дома. Насколько я знаю, проект строительства в Нижнем Новгороде современного порта обсуждался в 1980-е годы, но в итоге дело так и не сдвинулось с мёртвой точки.

Что ж, в итоге мы имеем то, что имеем: юбилей порта отметили без порта, а Стрелка на сегодняшний день, по сути, полностью поменяла свою функцию и вскоре должна стать местом отдыха нижегородцев и гостей города. Тем не менее, если рассуждать гипотетически, строительство современного порта в Нижнем Новгороде, наверное, потребовало бы огромных вложений?

Вы правы. Если оценивать примерную смету, наибольший объём средств потребовался бы на строительство причальной стенки и всё, что с этим связано. Здесь есть два принципиальных момента – а именно, для кого и для чего её строить. Есть успешный международный опыт, когда порты превращают в некую мобильную пристань. Мы, кстати, это видим сейчас при строительстве стадиона «Нижний Новгород» – работает плавкран, нужные грузы привозят с реки, После того, как арена будет построена, всё зачистят, посадят траву, как будто ничего и не было. Однако, когда речь идет о капитальном строительстве, его стоимость действительно измеряется миллиардами рублей. Такие проекты должны осуществляться с прицелом на конкретную деятельность – дорогие грузоперевозки, всё, что связано с импортом-экспортом. Причальная стенка строится для судов с большой осадкой класса «река-море».

То есть, такие проекты делаются с расчетом на суда, которые приплывают издалека?

Совершенно верно. Если говорить про нынешнюю ситуацию с речной логистикой и речными перевозками, она решаема. То, что на Стрелке не работает грузовой район – тоже не беда. Есть точка в районе Карповки, можно найти и другие варианты, где работают причалы, хотя бы по временной схеме. Многие крупные предприятия – такие, как бумкомбинат «Волга» в Балахне, Выксуснский металлургический завод, «РусВинил» – до сих пор всё своё производство держат за счёт речных перевозок. Но это – исключительно их конкретная корпоративная задача, поэтому решение развивать речную логистику в той или иной части региона во многом зависит от акционеров этих предприятий.

Если даже гипотетически представить, что найдутся инвесторы, готовые вложиться в строительство порта и восстановить всю инфраструктуру, необходимо ли это Нижнему Новгороду?

Если рассуждать с экономической точки зрения, перспектива у этого проекта есть, даже если смотреть на какие-то международные связи и кооперацию. В начале декабря к нам приезжала делегация китайских инвесторов, их принимало наше областное министерство промышленности. Удивительно то, что они задались тем же вопросом, что и мы с вами: «У вас теперь вместо порта – стадион. Где нам построить порт?». Понятно, конечно, что отчасти такие визиты – это просто некая разведка на территории, но сама постановка вопроса означает, что инвесторы есть, и они понимают, что подобные объекты являются стратегическими.

Интерес китайцев к России и к Европе, конечно, всем известен – за последние десять лет они достаточно большое количество активов и скупили, и пытаются в них инвестировать. Но давайте представим себе: приходят к нам китайцы. Во-первых, это будет не быстро. Даже если порт появится в лучшем случае ещё через десять лет, в нынешней экономической и геополитической ситуации никто так далеко не планирует. Или такие инвесторы ещё остались?

Я лично всё-таки смотрю в будущее с некоторым оптимизмом. У нас в Нижегородской области есть список системообразующих предприятий, их жизнь заставляет планировать с горизонтом 5-10 лет. Когда мы говорим о потенциальной грузовой базе речных перевозок, стоит в первую очередь ориентироваться на их корпоративные программы. Тогда уже можно будет говорить об объёмах и конфигурации нового речного порта более предметно.

Что касается интереса китайцев, я допускаю его ещё вот почему: мы много говорим о том, что речные перевозки должны быть дешёвыми. Это некое техническое задание, которое мы перед собой ставим. Но, если говорить про нынешнюю ситуацию, они, к сожалению, дешёвыми не являются в силу ряда причин.

Каков всё-таки был итог визита китайской делегации? Есть какие-то договорённости о дальнейшем взаимодействии, и от кого на сегодняшний день зависит принятие подобных решений?

Насколько я могу судить, они приехали, поставили вопросы и теперь ждут, в первую очередь от правительства области, внятного ответа. Мнение экспертов вроде меня их, честно говоря, интересует мало. Им нужна твёрдая позиция власти и её желание заниматься этой темой, если нужно формировать какие-то дорожные карты или рабочие группы. Тем не менее, мы ведь понимаем, что этот порт должен строиться не ради китайских товаров, поэтому роль нашего правительства должна быть основной, и я очень рад, что на подобные инициативы откликнулось именно наше министерство промышленности, а не, скажем, **минтранс**.

На сегодняшний день областное правительство и новый глава региона заточены под работу с инвесторами, поэтому, если таковой образуется, ему, как мне кажется, будут очень рады. Хочу спросить ещё вот что – помимо грузовых, существуют ведь ещё пассажирские речные перевозки. Мне кажется, мало нижегородцев, кто ни сразу в своей жизни не проплыл до Астрахани или Ленинграда. Спрос на такие длинные экскурсии до сих пор достаточно высок, но при этом такое ощущение, что парк судов не меняется уже лет двадцать пять. Что сейчас происходит в этой сфере?

Это в большей степени вопрос федерального уровня. Программу обновления парка пассажирских судов сейчас курирует **Росморречфлот**, и два современных теплохода на 300 мест уже заложены (в Астрахани и Нижнем Новгороде – ред.).

Уже много говорилось о том, что Нижний Новгород должен стать центром туризма в Приволжье, что эта отрасль является одной из главных точек роста для региона. Но, по факту, сейчас Речной вокзал окружен синим забором и давно не работает...

Вы совершенно правы. И тот флот, который был построен ещё благодаря нашим социалистическим друзьям – Чехословакии, Польши, ГДР – будет эксплуатироваться до тех пор, пока его состояние это позволяет.

То есть, пока эти судна не развалятся окончательно?

Они перейдут в категорию ретро-судов и всё равно будут обладать определённой туристической привлекательностью. Сам туристический сервис как был привлекательным, так и останется. Будут ли принимать участие в его развитии только российские инвесторы или же мы допустим к этому процессу зарубежных игроков, тех же китайцев – наверное, стратегический вопрос, который будет решать федеральное правительство. Что касается Речного вокзала, синего забора и прочих вещей, которые касаются интересов области – здесь уже некоторое время наблюдается замкнутый круг проблем. Малочисленность флота существенно отражается на цене первозок, а это, в свою очередь, влияет на спрос, прибыль и, как следствие, лишает возможности этот флот развивать.

Были альтернативные решения – если помните, у нас раньше ходили суда на воздушной подушке. Это очень интересная технология, но сама бизнес-модель чем-то напоминает работу МЧС. Если нужно вывезти жителей какого-то посёлка, у которого нет мостов или очень долгие дороги, можно использовать такие суда, поскольку для них не требуется причал. Они долгое время работали на борскую территорию, по сути, спасая жителей города, которым требовалось добраться в областной центр. Сейчас этот вопрос решён, и «подушек» больше нет.

Задам вам ещё несколько вопросов, первый из которых касается кадровой проблемы. Она есть повсеместно – специалистов всё время не хватает, особенно эффективных и ответственных. Порта в Нижнем Новгороде уже нет, но Волго-Вятский университет водного транспорта, слава богу, пока действует. Я так понимаю, молодёжи ещё интересны профессии, которым там обучают?

По правде говоря, скорее профессорско-преподавательский состав ВГУВТ заинтересован в том, чтобы сохранить деятельность вуза. Молодежь сейчас очень легкая на подъем, и, если говорить о трудоустройстве на предприятия речного транспорта…

Какой процент выпускников остаётся работать в индустрии?

Если взять картину в целом по университету – а она будет как раз красивой – наверное, почти половина. Однако происходит это потому, что в вузе обучают специалистов достаточно узкого профиля – например, водителей судов или электромехаников, которых сразу начинают готовить к работе на этих судах. Если же говорить о таких направлениях, как управление перевозками, логистика – там вид транспорта не столь принципиален. Конечно, особенности технологии речных перевозок нужно знать и понимать, однако новый нижегородский порт, о котором мы столько говорили, должен быть мультимодальным. Он должен быть поддержан и соединён с железной дорогой, кроме того, это должны быть контейнерные перевозки, поскольку мы говорим о дорогих грузах. Подобного рода тезисы, кстати, должны помочь посмотреть на эту проблему, как на вполне решаемую. Надо только понять, какие именно интересы будет удовлетворять новый порт.

Сейчас вы своих студентов учите уже в этом контексте? Насколько актуализирована ваша учебная программа?

Мы, конечно, стараемся быть актуальными, хотя в целях самокритики должен сказать, что порой мы можем мыслить теми же категориями, которыми рассуждали о речном транспорте в советские времена, когда действовала система госпланирования, а роли различных видов перевозок были чётко поделены. Кроме того, в СССР порт и судоходная компания были единым предприятием, чего сейчас нет и уже вряд ли предвидится снова. Логистика как раз позволяет смотреть на эту тему достаточно широко: нет речного порта – значит, найдём другое решение, а найдётся решение лучше – значит, появятся речные перевозки. Мы неслучайно начинаем говорить об этом проекте, опираясь на крупный промышленный бизнес. Если для них речные перевозки будут востребованы – им на хвост сядут и все остальные, вплоть до ритейла.

Как известно, минувший 2017 год был объявлен Годом экологии в России. Тема экологии наших рек всегда активно обсуждается, а в ближайшие три года Минфин намерен потратить колоссальные средства на оздоровление Волги. Насколько лично вы переживаете за этот проект, и есть ли всё-таки вероятность того, что ситуация изменится к лучшему?

Проблема загрязнения рек, к сожалению, есть. Экспертное сообщество и научные круги прекрасно понимают, что любая река представляет собой живой организм. ВГУВТ уже второй год реализует проект «Плавучий университет», поддержанный Русским географическим обществом: это очень интересная форма исследования, которая, по сути, позволяет молодёжи своими глазами видеть и оценивать состояние рек. В дальнейшем мы можем сами выступать постановщиками подобных задач и решать их – например, зимой мы наблюдаем за тем, что происходит на дорогах, за использованием пескосоляной смеси. Необходимо понимать, что все эти тонны соли, которые закупает город, потом уходят в реки.

А что будет, если вместо смеси появятся реагенты?

Есть эксперты, которые могут сказать, что и как допустимо использовать. В конце концов, снег можно просто чистить.

<https://nn.rbc.ru/nn/17/01/2018/5a5efece9a7947e28bbb54e3>

*Воздушный транспорт*

### КОММЕРСАНТ; ИВАН САФРОНОВ; ЕЛИЗАВЕТА КУЗНЕЦОВА; АНАСТАСИЯ ВЕДЕНЕЕВА; 2018.01.18; КРЫМ ПОЛУЧИТ АЭРОПОРТ ПО КОНВЕРСИИ

Гражданская авиация должна освоить Бельбек в 2020 году

После почти четырех лет дискуссий правительство РФ все же решило развивать севастопольский аэропорт Бельбек, где сейчас базируется военная авиация, как гражданский. Как стало известно “Ъ”, до конца 2018 года Минобороны должно построить там новую взлетно-посадочную полосу и терминал, а полноценная эксплуатация аэропорта в качестве гражданского должна начаться в 2020 году. Однако проект выглядит запоздалым: к этому моменту уже должен заработать на полную мощность Керченский мост, а туристический поток в Крым начал падать. Эксперты уверены, что для полуострова более чем достаточно существующего аэропорта в Симферополе.

Как стало известно “Ъ”, правительство сформулировало «дорожную карту» развития гражданского сектора аэропорта Бельбек в Севастополе. Вопрос обсуждался на совещании у вице-премьера Дмитрия Козака в декабре с участием представителей **Минтранса**, Минфина, Минобороны, Минэкономики, Счетной палаты, главы Крыма Сергея Аксенова и губернатора Севастополя Дмитрия Овсянникова.

Согласно поручению по итогам совещания, в ближайшее время Минэкономики, Минобороны, ФСБ и правительство Севастополя вместе с АО «Международный аэропорт Симферополя» (АО МАС, принадлежит Крыму) должны утвердить планы строительства взлетно-посадочной полосы (ВПП), аэровокзального комплекса и прочей необходимой инфраструктуры, с тем чтобы начать эксплуатацию гражданского сектора аэропорта в 2020 году.

По словам источника “Ъ”, близкого к Минобороны, его на совещании представлял замминистра Тимур Иванов, курирующий военно-строительный комплекс. Собеседник “Ъ” уточнил, что строить ВПП, терминал и прочие объекты инфраструктуры будут военные, ВПП будет готова уже к концу 2018 года: «Особых сложностей при своевременном финансировании не видим».

Аэропорт Бельбек построен в 1941 году как военный аэродром: во времена СССР и Украины там базировалась истребительная авиация. После присоединения Крыма к России Минобороны разместило в Бельбеке 38-й истребительный авиаполк. Одновременно началась дискуссия вокруг необходимости гражданского использования аэропорта с целью решения транспортных проблем Крыма. Военные по просьбе городских властей предложили включить Бельбек в перечень аэродромов совместного базирования. Бельбек предполагалось использовать в качестве запасного для аэропорта Симферополь, но оставались сложности, например, для приема больших пассажирских самолетов нужно удлинять ВПП.

В **Минтрансе** “Ъ” сообщили, что проработают поручение по Бельбеку после его получения. В Минфине запрос “Ъ” направили в Минэкономики, где на него не ответили. Замглавы Федеральной антимонопольной службы (ФАС) Александр Редько сообщил “Ъ”, что она «готова посчитать тарифные последствия, обсудить проект с авиакомпаниями и внести предложения долгосрочных тарифов в правительство».

В пресс-службе АО МАС подтвердили, что ведут «подготовительные работы и действуют в рамках ФЦП, которая предусматривает развитие Бельбека в качества филиала аэропорта Симферополя». В середине 2017 года замминистра экономического развития Крыма Сергей Назаров говорил, что это «позволит удешевить проект с точки зрения персонала и инфраструктуры». В середине декабря гендиректор МАС Евгений Плаксин заявил, что на 2018 год «поставлена задача» ввести Севастополь в капитал МАС через госсубсидии на развитие Бельбека (в ФЦП на эти цели предусмотрено 1,7 млрд руб.).

Однако целесообразность развития Бельбека как гражданского аэропорта вызывает сомнения – вопрос транспортной доступности Крыма уже не выглядит столь критичным, тем более что в 2017 году турпоток на полуостров сократился на 3,2%, до 5,4 млн человек. Главный эксперт Института экономики транспорта и транспортной политики НИУ ВШЭ Федор Борисов говорит, что для доступности Крыма вполне достаточно одного полноценного аэропорта в Симферополе. А к 2020 году уже должен заработать на полную мощность Керченский мост, который принципиально улучшит доступность Крыма.

Бельбек при этом, добавляет Федор Борисов, не очень удачно расположен: чтобы добраться до Севастополя, нужно объезжать бухту или плыть на пароме, поэтому пассажиропоток в любом случае будет ограниченным. По мнению эксперта, Бельбек логично использовать для приема небольших пассажирских судов и самолетов частной авиации.

<https://www.kommersant.ru/doc/3522468>

### ВЕДОМОСТИ; АЛЕКСАНДР ВОРОБЬЕВ; 2018.01.18; «УРАЛЬСКИЕ АВИАЛИНИИ» НАЧНЕТ ЛЕТАТЬ ИЗ «ШЕРЕМЕТЬЕВО»

Конкурент привлек партнера «Домодедово» скидками

«С конца марта мы начинаем выполнять рейсы из «Шереметьево» в Екатеринбург, Сочи и Симферополь», – рассказал «Ведомостям» гендиректор и владелец «Уральских авиалиний» Сергей Скуратов. Сейчас авиакомпания летает в «Домодедово», это один из двух ее хабов (второй – екатеринбургское «Кольцово»). «Уральские авиалинии» – крупнейший перевозчик в «Жуковском» и второй по трафику в «Домодедово» (доля не раскрывается).

В «Шереметьево» «Уральские авиалинии» начнут летать из нового терминала B с 25 марта, следует из информации на сайте авиакомпании, в каждый из трех городов они будут выполнять по одному рейсу в сутки. Из «Домодедово» компания продолжит выполнять семь полетов в сутки в Екатеринбург, один-два – в Сочи и четыре – в Симферополь.

«Уральские авиалинии» – четвертые в России, в 2017 г. пассажиропоток компании вырос на 24% до 8 млн человек (7,6% рынка без учета иностранных перевозчиков), в парке 43 самолета Airbus, в 2018 г. получит еще семь судов.

«Живущие на севере Москвы почти не летают из «Домодедово», мы рассчитываем на эту аудиторию. Симферополь и Сочи – это основные российские курортные направления», – объяснил Скуратов. В «Шереметьево» «Уральские авиалинии» смогут конкурировать с «Аэрофлотом», говорит исполнительный директор «Авиапорта» Олег Пантелеев, пока конкурент здесь лишь чартерная Nordwind, которая только развивает регулярные перевозки.

Переговоры с «Шереметьево» шли долго – там всегда было сложно подобрать удобное время вылета, но в новом терминале «Уральские авиалинии» получили те слоты, которые запрашивали, знает человек, близкий к авиакомпании. Скуратов лишь отметил, что авиакомпания получила скидку на аэропортовое обслуживание. «Больших скидок «Шереметьево» не давало. Конкуренция должна быть разумной – за счет качества, услуг, но не в ущерб себе. Потому что иначе другие авиакомпании также попросят скидки и аэропорт в целом потеряет доходы», – сказал председатель совета директоров «Шереметьево» Александр Пономаренко. Скидки не редкость, в «Шереметьево» их можно получить, достигнув определенных показателей работы, делится менеджер авиакомпании, не входящей в группу «Аэрофлот».

Терминал В, строительство которого обошлось в $264 млн, увеличит годовую пропускную способность «Шереметьево» с 35 млн до 55 млн человек. «Домодедово» достраивает сегмент Т2 своего терминала, пропускная способность вырастет с 35 млн до 45 млн. Новые терминалы подстегнут конкуренцию – аэропорты в последние годы работали на пределе пропускной способности, говорит Пантелеев. «Домодедово» будет сложнее загрузить мощности, считает эксперт: в прошлом году прекратила работу летавшая отсюда «ВИМ-авиа». А «Шереметьево» перенесет в новый терминал часть рейсов из перегруженного терминала D, да и «Аэрофлот» будет расти, рассуждает Пантелеев.

«Московский авиаузел – это конкурентный рынок. С «Уральскими авиалиниями» мы сотрудничаем более 16 лет. За 2017 г. перевозчик обслужил на 18% больше пассажиров в «Домодедово», а также открыл новые рейсы в европейские города», – рассказывает представитель «Домодедово». Он рассчитывает, что партнеры аэропорта используют для развития перевозок возможности, которые появятся с запуском сегмента Т2.

Расширять ли полетную программу из «Шереметьево», «Уральские авиалинии» решат в конце летнего сезона 2018 г., отметил Скуратов: «Планов полностью перебазироваться из «Домодедово» нет, мы очень любим этот аэропорт за качество обслуживания. Но в будущем все возможно – крепостное же право в России давно отменили».

<https://www.vedomosti.ru/business/articles/2018/01/18/748179-uralskie-avialinii-sheremetevo>

### ИЗВЕСТИЯ; ЕВГЕНИЙ ДЕВЯТЬЯРОВ; 2018.01.18; ВЫШЛИ ИЗ ШТОПОРА

Количество авиапроисшествий в прошлом году уменьшилось

Аварийность в российской авиации снижается: количество погибших в происшествиях с воздушным транспортом упало в прошлом году до 51 человека. В 2016 году было 59 смертей при большем количестве самих инцидентов – 52 против 39 в прошлом году. Основные причины происшествий год от года не меняются. Это низкая подготовка пилотов, халатность и пьянство.

В прошлом году в России наибольшая доля воздушных происшествий пришлась на авиацию общего назначения (АОН). К этой категории относятся небольшие частные самолеты и вертолеты, медицинская и сельскохозяйственная авиатехника, а также любые другие воздушные суда, не перевозящие пассажиров и грузы за плату. По данным Межгосударственного авиационного комитета (МАК), в числе основных причин инцидентов – низкая подготовка пилотов, халатность и пьянство.

В МАКе констатировали, что ситуация с аварийностью в гражданской авиации РФ в 2017 году улучшилась по сравнению с предыдущим годом. В 2016 году было зафиксировано 52 происшествия, в том числе 23 катастрофы, в которых погибли 59 человек.

В коммерческом секторе гражданской авиации РФ произошло девять авиационных происшествий с легкими и сверхлегкими самолетами, а также восемь инцидентов с вертолетами. Как и все последние годы, наибольшее количество работы следователям принесла авиация общего назначения. Она потеряла за прошлый год 22 воздушных судна, что унесло жизни 14 пилотов и 11 пассажиров. В 2016 году в АОН произошло 33 происшествия, в том числе 16 катастроф, в которых погибли 29 человек.

– Подавляющее большинство авиационных происшествий в АОН связано с ошибками и нарушениями, допущенными пилотами, – заявил «Известиям» заместитель председателя МАКа Сергей Зайко. – Факторы недостаточной подготовки, халатности, алкогольного опьянения при выполнении полетов по-прежнему актуальны. Принимают массовый характер в АОН полеты за плату – обзорные, прогулочные и другие, когда на борту воздушного судна, кроме пилотов, находятся пассажиры. В подобных случаях следует предъявлять такие же требования по безопасности подготовки и выполнения полетов, как и к коммерческим воздушным перевозкам.

По словам Сергея Зайко, наиболее тяжелые катастрофы в отечественной АОН в истекшем году – это происшествия с самолетом Л-410 в Хабаровском крае и вертолетом Ми-8 в районе российского поселка Баренцбург (Шпицберген). В первом случае погибли шесть человек, во втором – восемь. По результатам расшифровки информации бортовых регистраторов уже были даны оперативные рекомендации, направленные на предотвращение подобных происшествий в будущем. Расследования по этим катастрофам еще продолжаются.

По словам президента общественной организации пилотов и владельцев воздушных судов «АОПА-Россия» Владимира Тюрина, **Росавиаци**я не ведет статистику по количеству рейсов АОН. Измерять же безопасность полетов в абсолютных цифрах, по мнению эксперта, некорректно – необходимо учитывать отношение аварийности к налету.

<https://iz.ru/693315/evgenii-deviatiarov/vyshli-iz-shtopora>

### КОММЕРСАНТ УЛЬЯНОВСК; СЕРГЕЙ ТИТОВ; 2018.01.18; ЛЕТЧИКИ-КУРСАНТЫ ОТВЕТЯТ ЗА ПАРОДИЮ

Транспортная прокуратура пока не решила, есть ли нарушение закона в их видеоклипе

**Росавиаци**я обещает принять самые жесткие меры к руководству и курсантам Ульяновского института гражданской авиации (УИГА), причастным к съемкам эротического видеоклипа-пародии. Ролик, выложенный курсантами на YouTube, где они в полуобнаженном виде и в форменных фуражках копируют аналогичный клип солдат британской армии, получил широкий резонанс в интернете и российских СМИ.

В среду «в связи со съемками в общежитии Ульяновского института гражданской авиации с участием 14 студентов первого курса летного факультета» к расследованию «всех обстоятельств и причин этого безобразного случая» приступила комиссия **Росавиаци**и во главе с заместителем руководителя ведомства.

Речь идет о появившемся накануне на YouTube видеоклипе, в котором курсанты УИГА в трусах, форменных фуражках и ремнях под композицию итальянского диджея Бенни Бенасси Satisfaction со швабрами, шуруповертами и утюгами изображают БДСМ-танцы (БДСМ – психосексуальная субкультура, аббревиатура от BD – бондаж, неволя и дисциплина, DS – доминирование и подчинение и СМ – садизм и мазохизм). Размещенный ролик пародийно копирует видеоклип трехлетней давности, снятый британскими солдатами, которые также в трусах и фуражках изображали в своей казарме свои «часы уборки и досуга».

В опубликованном во вторник вечером на сайте **Росавиаци**и официальном заявлении ведомства танцы в УИГА названы «безнравственным эпизодом». **Росавиаци**я обещает, что ко всем причастным «как среди руководства Ульяновского института, так и среди курсантов будут приняты самые жесткие меры дисциплинарной ответственности, вплоть до увольнения и отчисления». Ведомство подчеркивает, что «подобный случай отмечается впервые» за 90‑летнюю историю гражданской авиации России и «своими действиями курсанты нанесли оскорбление» всем работникам отрасли. Чиновники уверены, что «фривольные танцы в нижнем белье с форменной фуражкой института на территории авиационного вуза недопустимы». Экспертам авиационной медицины рекомендовано провести экспертизу психоэмоционального состояния участников съемок. По словам советника главы **Росавиаци**и Сергея Извольского, комиссия переговорит с каждым из участников, со всеми руководителями, от которых зависела ситуация, выяснит все обстоятельства и только после этого, к концу нынешней недели, вынесет решение о мере ответственности каждого.

Параллельно проверку в среду начала Приволжская транспортная прокуратура, намеренная «дать оценку соответствия действий курсантов требованиям федерального законодательства и принять комплекс необходимых мер».

В УИГА говорить о подробностях работы комиссии отказываются. Накануне ректор УИГА Сергей Краснов заявил, что «такое прощать невозможно» и «эти люди не найдут себе место в гражданской авиации». Заметив, что курсанты были в форменных фуражках и «над святым насмехаются», ректор сравнил их со скандально известной панк-группой Pussy Riot, а институт – с храмом науки. Господин Краснов пообещал, что «последуют соответствующие самые серьезные выводы».

В интернете в среду начался сбор подписей под петицией «Не отчисляйте ульяновских курсантов», под которой на 19:00 мск подписались более 4 тыс. человек. Петицию ее инициаторы намерены направить ректору вуза, в **Росавиаци**ю и прокуратуру. Авторы петиции заявляют, что скандал излишне раздут в СМИ и соцсетях, в то время как речь идет о «безобидной и позитивной пародии», которая «не должна лишить образования молодых и перспективных пилотов», «ни один из которых не имел проблем с учебой и дисциплинарных наказаний». В голосовании, организованном на одном из местных интернет-порталов (3700 голосов), 75% читателей считают, что наказывать курсантов не надо или достаточно ограничиться порицанием. 21% называют видео аморальным, считая, что наказание требуется.

Ульяновский транспортный прокурор Роман Корогодин пояснил „Ъ“, что «проверка сегодня начата и, видимо, в пятницу будет закончена», а «участники скандального видео уже установлены, но они и не прятались». Наблюдается ли в их действиях нарушение законодательства, «пока не установлено», отметил прокурор: «Это первокурсники, и я думаю, они уже однозначно получили урок на будущее. Маловероятно, что факт записи ими какого-то видео влияет на усвоение ими образовательных программ».

[https://www.kommersant.ru/doc/3522458?query=**росавиаци**я](https://www.kommersant.ru/doc/3522458?query=росавиация)

### RNS; 2018.01.17; МИНТРАНС ПОРУЧИЛ РОСАВИАЦИИ И РОСТРАНСНАДЗОРУ ВЫЯСНИТЬ ПРИЧИНЫ ЗАДЕРЖКИ ВЫЛЕТА ТУРИСТОВ ИЗ МЕКСИКИ

**Минтранс** России поручил **Росавиаци**и и **Ространснадзор**у выяснить причины задержки и принять оперативные меры в связи с невылетом российских туристов из Мексики, сообщили в **Минтрансе**.

«**Минтранс** поручил выяснить причины задержки и принять безотлагательные меры по возврату более 500 российских туристов с мексиканского курорта Канкун в Москву. А именно – авиакомпании «Россия» провести работу по размещению и оповещению туристов о времени вылета», – отметили в министерстве.

Помимо этого, авиационные власти РФ совместно со своими мексиканскими коллегами проведут переговоры по выявлению причин и недопущению подобных ситуаций в будущем, добавили в министерстве.

Как рассказала ранее RNS исполнительный директор Ассоциации туроператоров России Майя Ломидзе, в Мексике задерживается вылет более 500 российских туристов больше, чем на 6-7 часов.

Представитель авиакомпании «Россия» пояснил RNS, что «изначально чартерный рейс FV5882 должен был вылететь на самолете Boeing-747 по расписанию в 18.10 московского времени 16 января 2017 года, однако по неожиданному требованию эмиграционного контроля Мексиканских Соединенных Штатов на рейсе авиакомпании «Россия» должны были быть депортированы 4 гражданина Армении». «По данной причине аэропорт не давал разрешение на вылет лайнера. Ожидание этих пассажиров продлилось 4 часа и самолет готов был вылететь после 22.00 16 января», – сказал он.

Он также отметил, что с 22.15 до 0.25 московского времени самолет ожидал разрешения на вылет, которое мексиканские авиационные власти не предоставили. «В соответствии с требованиями российского авиационного законодательства связанными с безопасностью полетов, у экипажа закончилось рабочее время, вылет рейса был перенесен на 17 января», – сказал он.

Он также добавил, что по информации, которую предоставила обслуживающая данный рейс организация, получить разрешение на вылет авиакомпания сможет лишь после того, как у представителей авиационных властей Мексики начнется рабочий день, то есть не ранее 20.00 московского времени 17 января. «На данный момент расселением пассажиров занимаются представители сторонней туристической компании. О возможных изменениях времени вылета пассажиры будут проинформированы дополнительно», – отмечал он.

Он также отметил, что задолженности у авиакомпании перед перед аэропортом Канкуна (Мексика) за стоянки воздушных судов или по иным платежам, о чем ранее говорила в СМИ почетный консул России в штате Кинтана-Роо Армина Вольперт, нет.

<https://rns.online/transport/Mintrans-poruchil-Rosaviatsii-i-Rostransnadzoru-viyasnit-prichini-zaderzhki-vileta-turistov-iz-Meksiki-2018-01-17/>

На ту же тему:

<http://www.mskagency.ru/materials/2743944>

<http://tass.ru/ekonomika/4880315>

<https://rg.ru/2018/01/17/mintrans-poruchil-operativno-razobratsia-s-nevyletom-rossiian-iz-meksiki.html>

<https://www.rbc.ru/rbcfreenews/5a5f3caf9a79474a543dfb8d>

<https://www.pnp.ru/social/mintrans-poruchil-vyyasnit-prichiny-zaderzhki-reysa-iz-meksiki.html>

<http://www.mk.ru/social/2018/01/17/mintrans-poruchil-razobratsya-s-zaderzhkoy-reysa-iz-kankuna-s-500-rossiyanami.html>

<http://www.aif.ru/incidents/mintrans_rf_poruchil_vyyasnit_prichiny_zaderzhki_reysa_iz_meksiki_v_moskvu>

### ИНТЕРФАКС-ТУРИЗМ; 2018.01.17; ЗАДЕРЖАВШИЙСЯ БОЛЕЕ ЧЕМ НА СУТКИ В МЕКСИКЕ САМОЛЕТ АВИАКОМПАНИИ «РОССИЯ» ВЫЛЕТЕЛ В МОСКВУ

Задержанный более чем на сутки на мексиканском курорте Канкун самолет авиакомпании «Россия», на борту которого находятся 511 пассажиров, вылетел в Москву, свидетельствует онлайн-табло аэропорта «Внуково».

По данным табло, самолет вылетел из международного аэропорта Канкуна в 14:18 местного времени. Прилет в Москву ожидается в 8:50 четверга. В итоге самолет задержался более чем на 28 часов.

Вылет чартерного рейса «России» FV 5882 был запланирован на 18:10 мск вторника, прилет в Москву – на 5:40 среды. На борту Boeing-747 должны были вылететь 500 российских туристов. Однако рейс был задержан из-за требования иммиграционных властей взять на борт четырех депортированных граждан Армении. А затем отложен из-за того, что у экипажа истекло разрешенное рабочее время.

По заявлению авиакомпании, туристы были размещены в гостиницах туроператорами. Жалоб от них не поступало.

### ИНТЕРФАКС; 2018.01.17; МИНТРАНС РФ ПРЕДЛАГАЕТ ОГРАНИЧИТЬ АТТЕСТАЦИЮ АВИАПЕРСОНАЛА ПРОВЕРКАМИ РУКОВОДИТЕЛЕЙ

**Минтранс** РФ предлагает ограничить аттестацию работников гражданской авиации проверками руководителей, в подчинении которых работают такие специалисты.

О начале подготовки соответствующих поправок в Воздушный кодекс **Минтранс** уведомил на госпортале regulation.gov.ru. Необходимость в законопроекте ведомство объясняет «неоднократным обсуждением» предшествовавшего ему проекта постановления правительства РФ «Об утверждении порядка проведения аттестации специалистов авиационного персонала гражданской авиации».

«В ходе обсуждения проекта постановления представителей работодателей с представителями работников и при участии **Минтранса** России выработано единое решение о нецелесообразности проведения аттестации специалистов авиационного персонала. Вместе с тем предложено проводить аттестацию руководителей, в непосредственном подчинении которых работают специалисты авиационного персонала гражданской авиации», – отмечает **Минтранс**.

При согласовании закона заинтересованными ведомствами он вступит в силу в ноябре 2018 года. По мнению разработчика, закон необходим для привлечения в отрасль «квалифицированного управленческого персонала».

Публичное обсуждение проекта продолжится до 6 февраля.

### ТАСС; 2018.01.17; СОРОКИН: ПРЯМЫЕ АВИАРЕЙСЫ МОГУТ БЫТЬ ЗАПУЩЕНЫ МЕЖДУ ВСЕМИ ГОРОДАМИ ЧМ-2018

Прямые авиарейсы могут быть запущены не только из Москвы и Санкт-Петербурга, но и из других городов, принимающих матчи чемпионата мира 2018 года по футболу. Об этом журналистам в кулуарах Гайдаровского форума рассказал председатель оргкомитета «Россия-2018» Алексей Сорокин.

На данный момент большинство рейсов из одного города в другой включает пересадку в Москве или Санкт-Петербурге.

«Есть определенная проблема прямого авиасообщения между городами не через Москву и Санкт-Петербург. Мы ведем дискуссию с авиакомпаниями, чтобы стимулировать прямые рейсы, но этот механизм должен быть рыночным. Если у какой– то команды приедет 30 болельщиков, то смысла делать прямой рейс нет. Когда пройдет анализ совместно с **Минтрансом**, тогда поймем, какие дополнительные прямые рейсы нужны», – сказал Сорокин.

Матчи чемпионата мира пройдут в Москве, Санкт– Петербурге, Казани, Сочи, Екатеринбурге, Ростове-на-Дону, Волгограде, Нижнем Новгороде, Калининграде, Самаре и Саранске с 14 июня по 15 июля.

Гайдаровский форум – ежегодная международная научно– практическая конференция в области экономики. Форум проводится с 2010 года. Организаторы: Российская академия народного хозяйства и государственной службы при Президенте РФ (РАНХиГС), Институт экономической политики им. Е. Т. Гайдара и Ассоциация инновационных регионов России (АИРР).

ТАСС – генеральный информационный партнер Гайдаровского форума.

<http://tass.ru/sport/4879530>

### ИНТЕРФАКС; 2018.01.17; АЭРОПОРТ ИРКУТСКА В 2018Г НАМЕРЕН СОХРАНИТЬ ПАССАЖИРОПОТОК НА УРОВНЕ РЕКОРДНОГО 2017Г

АО «Международный аэропорт Иркутск» в 2018 году планирует сохранить пассажиропоток на уровне 2017 года – 2 млн человек, сообщили «Интерфаксу» в пресс-службе предприятия.

«Пока план на уровне 2 млн пассажиров, однако не исключено, что он вырастет – все зависит от авиакомпаний, в том числе иностранных, с которыми сейчас ведутся переговоры», – сказал собеседник агентства.

По официальным данным, в 2017 году пассажиропоток иркутского аэропорта составил 2,01 млн человек, что является рекордным показателем за всю историю работы предприятия.

Гендиректор аэропорта Александр Рябикин считает, что предприятие не может обслуживать значительно более 2 млн пассажиров год из-за имеющихся инфраструктурных ограничений.

«На сегодня, я считаю, что 2 млн пассажиров – это предел, исходя из наших инфраструктурных возможностей. Далее – уже тупик», – приводятся слова А.Рябикина в его интервью пресс-службе предприятия, размещенном на сайте аэропорта.

Дальнейшее развитие аэропорта гендиректор связывает со строительством нового терминала.

«Это очень нелегко. Например, возникает необходимость переноса стоянок воздушных судов в другое место. (. . .) Возникает необходимость в дополнительных работах по вертикальной планировке ландшафта. Там почти три метра перепад на этом участке. Реконструкция может нарушить действующий функционал», – заявил А.Рябикин в интервью.

Ранее сообщалось, что Иркутская область привлекла государственный проектно-изыскательский и научно-исследовательский институт гражданской авиации «Аэропроект» (Москва) для разработки технико-экономического обоснования (ТЭО) строительства нового аэровокзального комплекса международных и внутренних воздушных линий в аэропорту Иркутска.

Сообщалось также, что аэропорт намерен строить новый терминал в 2018-2020 годах. Общая площадь аэровокзального комплекса международных и внутренних воздушных линий не должна превышать 40 тыс. кв. м. Проектировщику было необходимо рассчитать пропускную способность терминала до 2028 года, с расширением до 2035 года.

Как заявлял ранее иркутский губернатор Сергей Левченко, место для нового терминала выбрано, а его проект практически готов.

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

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

### ИНТЕРФАКС; 2018.01.17; ПАССАЖИРОПОТОК «ВНУКОВО» В 2017Г ВЫРОС НА 30%, ДО 18,1 МЛН ЧЕЛОВЕК

Пассажиропоток московского аэропорта «Внуково» по итогам 2017 г. составил 18,12 млн человек, что на 30,1% превышает результат за 2016 г., сообщил оператор аэропорта.

Международные перевозки через «Внуково» за отчетный период выросли на 86,8%, фактического результата в сообщении не приводится. В 2016 г. на международных воздушных линиях (МВЛ) было обслужено 3,47 млн пассажиров, таким образом, в 2017 г. показатель достиг около 6,5 млн человек.

Объем перевозок по внутренним воздушным линиям (ВВЛ) в сообщении «Внуково» также не указан. Исходя из открытых данных за 2016 г., показатель вырос на 10,5%, до 11,6 млн пассажиров.

«Столь значительное увеличение пассажиропотока связано как с повышением эффективности работы ведущих перевозчиков, так и с привлечением новых партнеров: в 2017 году полеты из аэропорта «Внуково» начали сразу 12 новых авиакомпаний, включая девять иностранных», – отмечает аэропорт.

В декабре 2017 года пассажиропоток «Внуково» составил 1,33 млн человек (+22,4%): на МВЛ – 389,3 тыс. человек (+48,1%), на ВВЛ – 944 тыс. пассажиров (+14,2%). Самыми популярными зарубежными направлениями стали Пхукет, Гоа, Пунта-Кана, Дубай, Бангкок, Стамбул, Милан, Баку, Душанбе, Ереван, Кишинев, Кельн, Минск и Гюмри, внутренними – Санкт-Петербург, Сочи, Краснодар, Махачкала, Ростов-на-Дону и Минеральные Воды.

Как сообщалось, пассажиропоток аэропорта «Шереметьево» в 2017 г. вырос на 17,8%, до 40,09 млн человек (включая детей до 2 лет). Третий аэропорт Московского авиаузла «Домодедово» пока не объявлял операционные результаты за прошлый год.

На ту же тему:

[https://rns.online/transport/Passazhiropotok-Vnukovo-v-2017-godu-viros-na-30–-do-181-mln-chelovek-2018-01-17/](https://rns.online/transport/Passazhiropotok-Vnukovo-v-2017-godu-viros-na-30---do-181-mln-chelovek-2018-01-17/)

<http://tass.ru/transport/4880806>

### ИНТЕРФАКС; 2018.01.17; ГОСДУМА ОТКЛОНИЛА ЗАКОНОПРОЕКТ О ВОЗМОЖНОСТИ ОТКРЫВАТЬ МЕЖДУНАРОДНЫЕ АЭРОПОРТЫ ДЛЯ БЕЗВИЗОВОГО ВЪЕЗДА НА ТРИ ДНЯ

Госдума на заседании в среду по антитеррористическим соображениям отказалась поддержать законопроект, который открывает безвизовый доступ в Россию на трое суток для туристов, следующих транзитом через российские международные аэропорты.

Правительство обратилось в Госдуму с просьбой отклонить соответствующий правительственный законопроект, когда было объявлено о полном разгроме запрещенной в РФ ИГИЛ в Сирии. После завершения активной военной операции в Сирии политики и эксперты стали заявлять о том, что после террористы после разгрома в Сирии будут стараться перебраться на территорию России.

Госдума на заседании в среду отклонила соответствующий правительственный законопроект, который в октябре 2013 года был принят палатой в первом чтении и потом лежал без движения.

Первый заместитель председателя комитета Госдумы по развитию гражданского общества, вопросам общественных и религиозных объединений Дмитрий Вяткин отметил, что законопроект предполагает, что иностранцы, прибывающие в туристических целях в международные аэропорты РФ, перечень которых устанавливается правительством, могут в течение 72 часов находиться на территории России в безвизовом режиме.

Он напомнил, что такой порядок уже действует в отношении речных и морских портов для транзитных туристов, которые прибывают на речных и морских судах, они могут в течение 72 часов находиться в безвизовом режиме на территории России.

«Международная обстановка за прошедшие четыре с лишним года не упростилась, а значительно усложнилась. Существенно увеличилась угроза международного терроризма, проникновение на нашу территорию лиц, нахождение которых на территории РФ нежелательно и может навредить нашим интересам», – сказал Д.Вяткин, обосновывая необходимость отклонения законопроекта.

Он отметил, что 6 декабря прошлого года правительство направило в Госдуму обращение с просьбой отклонить данный законопроект в виду утраты актуальности.

Профильный комитет согласился с позицией правительства и поддерживает отклонение законопроекта, отметил он.

### КОММЕРСАНТ FM; АННА ПЕСТЕРЕВА; 2018.01.17; АВИАПЕРЕВОЗЧИКОВ РАЗДЕЛЯТ НА ТРИ

Поможет ли мера избежать нового кризиса в отрасли

Российские авиакомпании-должники попадут в группу риска. **Минтранс** предлагает разделить всех игроков на отечественном рынке авиаперевозок на три категории – с приемлемым, средним и высоким уровнем долга, пишет газета «Известия». Чрезмерно закредитованные организации возьмут на особый контроль: вплоть до ограничения количества полетов.

Разработкой программы занимается правительство. Это делается, чтобы избежать повторения ситуации с «ВИМ-Авиа», которая в конце сентября заявила закрытии всех чартерных программ. Причиной стали нехватка оборотных средств и долги перед контрагентами. Владимир Путин тогда поручил правительству разработать предложения по регулированию авиарынка.

Насколько эффективной будет озвученная мера и поможет ли она избежать нового кризиса в отрасли? Глава компании «Инфомост» Борис Рыбак отмечает, что у государства и ранее был доступ к финансовой отчетности компаний. Чтобы реально улучшить ситуацию необходимо поменять принцип работы самого регулятора, уверен эксперт: «С 2009-го, может быть, с 2010 года существует разработанная профессором Фризлендом система финансового мониторинга авиакомпаний, она в **Росавиаци**и существовала. Там было четыре группы риска: от благополучных до по-настоящему рискованных. Эта система, к сожалению, была признана неэффективной в ходе событий, связанных с «ВИМ-Авиа». Про «ВИМ-Авиа» все на рынке знали за два года, ничего неожиданного не произошло. Про «Трансаэро» знали все за два года и подавали сигналы – другое дело, что никто эти сигналы в расчет не принимал. Я бы сказал, что здесь больше вопросов к регулятору, чем к отрасли. Любой подход будет эффективным, если на его результаты будут внимательно смотреть».

Оценивать долги авиаперевозчиков будут по нескольким критериям. Как пишет газета «Известия», регулятор учтет отношение чистого долга к прибыли компании до вычета налогов, а также качество ликвидных активов. Дополнительные требования лишь зарегулируют отрасль, но не решат основных проблем, считает независимый авиаэксперт Алексей Захаров: «Дело в том, что все эти многочисленные проверки не имеют в результате ничего, кроме затруднения деятельности авиакомпаний. Компания стоит на ушах, все занимаются составлением многочисленных отчетов и письменных ответов на запросы проверяющей комиссии. Это всего-навсего попытка изобразить, что этим занимаются».

Специалисты **Росавиаци**и сейчас изучают предложение **Минтранса** разделять авиакомпаний на группы в зависимости от уровня их долга, – сообщили в агентстве. Появившиеся в итоге замечания и уточнения будут направлены в правительство.

<https://www.kommersant.ru/doc/3522263>

### ТАСС; 2018.01.17; АВИАКОМПАНИЯ «РУСЛАЙН» ПРИОСТАНОВИЛА ПОЛЕТЫ ИЗ КАЛИНИНГРАДА В БЕРЛИН, ПРАГУ И ПЕТЕРБУРГ

Авиакомпания «Руслайн» приостанавливает выполнение рейсов из Калининграда в Санкт-Петербург, Берлин и Прагу до весны текущего года. Об этом сообщила в среду пресс-служба аэропорта Храброво.

«До окончания зимнего сезона, до 24 марта 2018 года, авиакомпания «Руслайн» отменяет выполнение рейсов из Калининграда в Санкт-Петербург, Берлин и Прагу», – говорится в сообщении. Заключительные рейсы зимнего сезона в Санкт-Петербург и Прагу компания выполнила 9 января 2018 года.

«Руслайн» начала выполнять международные рейсы из Калиниграда с конца октября прошлого года. На направлении Калининград – Санкт-Петербург «Руслайн» выполняла пять рейсов в неделю. Из Калининграда в Берлин самолеты летали по понедельникам, средам и пятницам, по маршруту Калининград – Прага – по вторникам и четвергам.

Международный аэропорт Храброво связан регулярными линиями с Москвой, Петербургом, Череповцом, Краснодаром, Минском, Гродно, Гомелем, Брестом, Ташкентом, Барселоной, Варшавой, Берлином и Прагой. В 2017 году пассажиропоток аэропорта достиг 1,78 млн пассажиров, что на 13,9% выше показателя 2016 года – 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.

<http://tass.ru/ekonomika/4880894>

### ТАСС; 2018.01.17; ЛИПЕЦКИЙ АЭРОПОРТ УВЕЛИЧИЛ ПЕРЕВОЗКУ ПАССАЖИРОВ НА 15,2%

Липецкий аэропорт в 2017 году обслужил 64,8 тыс. пассажиров, что на 15,2% больше показателей прошлого года. Об этом сообщили во вторник в пресс-службе аэропорта.

«Пассажиропоток Липецкого аэропорта составил 64,8 тыс. человек (на регулярных рейсах было обслужено 63,5 тыс. пассажиров) и возрос по сравнению с 2016 годом на 15,2%», – сообщили в воздушной гавани Липецка.

В 2016 году в Липецком аэропорту перевезли 57 тыс. человек, было совершено 1645 рейсов, причем больше всего полетов выполнено по маршруту Липецк – Москва – Липецк – перевезено 35 тыс. пассажиров.

В 2017 году увеличилась вместимость самолетов, которых принимал и отправлял аэропорт. «Было обеспечено выполнение 1585 рейсов, из них 1055 регулярных – в Москву, Санкт-Петербург, Сочи, Екатеринбург, Симферополь, Анапу, Кострому. Выполнение полетов на самолетах большей вместимостью явилось существенным фактором значительного роста и достижения улучшенных показателей пассажиропотока», – объяснили в аэропорту.

Кроме того, в аэропорту завершили очередной этап реконструкции и осенью 2017 года открыли новую рулежную дорожку и перрон с тремя стоянками для среднемагистральных, широкофюзеляжных воздушных судов типа Airbus 319 и Boieng 737. Благодаря этому аэропорт смог принимать самолеты «Сухой Суперджет-100», а компания S7 «Airlines» начала выполнять полеты из Липецка на Embraer-170.

Липецкий аэропорт создан в 1961 году, в 2008 году получил статус международного. В 2015 году в нем появился пункт пропуска через госграницу РФ и был выполнен первый международный рейс по маршруту Липецк – Милан (Италия) – Липецк. Продолжается реконструкция аэропорта, в ее окончание планируется вложить около 1,4 млрд рублей, построить командно-диспетчерский пункт и перрон для грузовых самолетов, до 2,8 км удлинить взлетно-посадочную полосу.

<http://tass.ru/transport/4879315>

### ТАСС; 2018.01.17; «АЭРОФЛОТ» 19 ЯНВАРЯ ОТМЕНЯЕТ 12 РЕЙСОВ В ИТАЛИЮ И ОБРАТНО ИЗ-ЗА ЗАБАСТОВКИ В АЭРОПОРТАХ

Авиакомпания «Аэрофлот» в пятницу, 19 января, отменяет 12 рейсов в Италию и обратно из-за национальной забастовки компаний, занимающихся наземным обслуживанием. Об этом сообщает пресс-служба авиакомпании.

В сообщении уточняется, что отменены рейсы в Рим, Милан и Венецию, а также обратные рейсы из этих городов.

Кроме того, перевозчик изменил время вылета еще нескольких рейсов 19 января. Так, рейсы SU2412/2413 в Милан и обратно по новому времени вылетают в 16:25 мск и 21:25 мск соответственно, рейсы SU2414/2415 – в 22:55 мск и 03:05 мск соответственно.

Рейсы SU2406/2407 в Рим и обратно будут отправляться в 16:15 и 21:25, рейсы SU2408/2409 – в 17:40 и 22:40. Время вылета рейсов московское.

<http://tass.ru/ekonomika/4880896>