**22 ЯНВАРЯ 2018**

**Вернуться в оглавление**

|  |
| --- |
| **Публикации** |

***Деятельность Министра транспорта***

### ВЕДОМОСТИ; ОЛЬГА ЧУРАКОВА; 2018.01.22; ШТРАФЫ ЗА НАРУШЕНИЯ ПДД ПОЙДУТ ТОЛЬКО НА ДОРОГИ

**Минтранс** готов лишить губернаторов свободы выбора

В понедельник комиссия правительства России по законопроектной деятельности рассмотрит подготовленный **Министерством транспорта** законопроект о поправках в Бюджетный кодекс в части формирования бюджетных ассигнований дорожных фондов, следует из повестки заседания правительственной комиссии («Ведомости» ознакомились с этим документом).

Если поправки будут приняты, то штрафы, взимаемые с автомобилистов и пешеходов за нарушение правил дорожного движения, будут целевым образом направляться в дорожные фонды субъектов Российской Федерации. Как предлагают авторы законопроекта, новый порядок должен вступить в силу с 1 января 2019 г. Сейчас эти штрафы поступают в бюджет региона, а руководители субъектов Федерации всего лишь вправе самостоятельно принимать решение о зачислении штрафов в полном объеме в дорожные фонды. Но законопроект предлагает лишить губернаторов свободы выбора и сделать такое перечисление обязательным.

Предложение законодательно закрепить перечисление штрафов за нарушение правил дорожного движения в дорожные фонды регионов еще в марте 2016 г. поддержал президент Владимир Путин. Тогда же **министр транспорта** Максим **Соколов** предложил внести в Бюджетный кодекс поправки, согласно которым дорожные фонды должны пополняться и за счет «иных доходов», в том числе штрафов за нарушение правил дорожного движения. «Конечно же, было бы целесообразно рассмотреть вопрос об использовании средств от штрафов в целях увеличения расходов исключительно или приоритетно на ликвидацию очагов аварийности на региональных дорогах за счет строительства пешеходных переходов, пересечений автодорог, в том числе развязок и путепроводов над железнодорожными путями», – пояснил министр (цитата по «Интерфаксу»). **Соколов** также обещал, что в этом законопроекте регионам будет дана рекомендация направлять все акцизы и сбор от транспортного налога в дорожные фонды на мероприятия по обустройству магистралей и повышению безопасности движения. Наряду с этим в **Минтрансе** призывали исключить практику изъятия средств из региональных дорожных фондов на другие цели, не связанные с дорогами.

Основная проблема в том, что региональные власти кровно заинтересованы в увеличении сборов денег с автомобилистов, так как с их помощью закрываются дыры в местных бюджетах, объясняет руководитель движения «Синие ведерки» Петр Шкуматов. Это приводит к тому, что во многих регионах даже появился план по штрафам – например, в Москве в 2017 г. был спрогнозирован рост поступлений от штрафов на 28 млрд руб., рассказывает эксперт. «Сейчас эти деньги идут в общий котел и тратятся на что угодно, в том числе и на фестивали зимнего мороженого.

Если же они будут идти в дорожный фонд, то это уменьшит – хотя и не сведет к нулю – мотивацию местных властей к постоянному увеличению поборов», – считает Шкуматов.

<https://www.vedomosti.ru/economics/articles/2018/01/22/748471-shtrafi-dorogi>

На ту же тему:

<https://iz.ru/697750/tatiana-berseneva/shtrafnye-dengi-poidut-na-dorogi>

### ВОЛГА НЬЮС; МАКСИМ РОМАШОВ; 2018.01.22; МИХАИЛ БАБИЧ И МАКСИМ СОКОЛОВ ПРОВЕЛИ СОВЕЩАНИЕ ПО ОБЕСПЕЧЕНИЮ ТРАНСПОРТНОЙ БЕЗОПАСНОСТИ ВО ВРЕМЯ ЧМ-2018

В пятницу, 19 января, полномочный представитель президента РФ в Приволжском федеральном округе Михаил Бабич и **министр транспорта РФ** Максим **Соколов** провели в Самаре совещание по вопросу обеспечения транспортной безопасности в регионах Приволжского округа.

Михаил Бабич и Максим **Соколов** провели совещание по обеспечению транспортной безопасности во время ЧМ-2018

Михаил Бабич и Максим **Соколов** провели совещание по обеспечению транспортной безопасности во время ЧМ-2018 Фото: Дмитрий Бурлаков

В работе приняли участие врио губернатора Самарской области Дмитрий Азаров, главы регионов ПФО, представители силовых ведомств.

Открывая совещание, Михаил Бабич отметил, что в силу географического положения, экономической развитости и привлекательности регионов в округе сконцентрированы все виды перевозок с довольно внушительным пассажиропотоком и грузооборотом. На территории ПФО расположено 18 аэропортов, 68 железнодорожных вокзалов и 561 пассажирская станция, 25 речных вокзалов, более 150 пристаней и причалов.

Отдельно Михаил Бабич остановился на вопросах обеспечения транспортной безопасности в период подготовки и проведения чемпионата мира по футболу FIFA 2018. Он обратил внимание собравшихся на то, что, по оценкам экспертов, в города-организаторы международного спортивного мероприятия (Нижний Новгород, Самара, Саранск, Казань) ожидается прибытие свыше 2 млн зрителей и туристов, спортсменов, членов официальных делегаций международных спортивных команд и федераций, представителей средств массовой информации более чем из 30-ти стран мира.

В течение последних нескольких лет в сфере совершенствования мер обеспечения безопасности на транспорте проделана значительная организационная и профилактическая работа. В регионах сформирована и продолжает совершенствоваться соответствующая региональная нормативная правовая база.

В сфере обеспечения безопасности и антитеррористической защищенности на объектах транспортной инфраструктуры органами государственной власти субъектов РФ, находящихся в пределах ПФО, принято более 600 нормативно-правовых актов.

«Этот комплекс вопросов обсуждается на заседаниях региональных и муниципальных антитеррористических комиссий, минимум два раза в год мы заслушиваем этот вопрос на окружной коллегии по безопасности. Все решения, которые необходимо реализовать не только в рамках подготовки к чемпионату мира по футболу, идут по графику», – сказал полномочный представитель президента.

В ходе совещания были рассмотрено исполнение поручений правительства страны при обеспечении безопасности на линиях воздушного, железнодорожного, автомобильного, речного транспорта, в портах, вокзалах.

«Времени до начала чемпионата мира остается очень мало, контрольные сроки по многим подготовительным мероприятиям завершаются 1 апреля. Все это требует концентрации, материальных, технических, людских ресурсов. Причем решить эти задачи надо не в контексте чемпионата мира, чемпионат мира – это просто хороший повод», – сказал Михаил Бабич.

Максим **Соколов** обратил внимание, что целый ряд регионов ПФО принимает ЧМ-2018. Кроме того, еще пять субъектов округа принимают у себя команды-участницы чемпионата мира. «Сегодня транспортная инфраструктура в целом находится в высокой степени готовности. В том числе здесь в Самаре перед самым Новым годом был введен ряд объектов дорожной инфраструктуры. Аналогичная работа активно ведется работа и в других субъектах федерации», – сказал министр.

Максим **Соколов** добавил, что чемпионат мира – знаковое событие, к которому должны быть готовы все регионы. Вместе с тем, транспортная безопасность – вопрос ежедневной заботы глав регионов, руководителей транспортных компаний. «От этой работы зависит не только комфорт, но и безопасность всех тех, кто пользуется транспортом», – добавил Максим **Соколов**.

Дмитрий Азаров, в свою очередь, выразил слова благодарности Михаилу Бабичу и Максиму **Соколов**у за то внимание, которое оказывается Самарской области со стороны федерального центра. «Результаты принятых вами решений очевидны для большинства жителей региона. Это вопросы не только транспортной и дорожной инфраструктуры, но и большинство вопросов социально-экономического развития», – сказал глава региона.

Дмитрий Азаров добавил, что вопросам обеспечения безопасности в Самарской области традиционно уделяется повышенное внимание. «Эти вопросы носят не праздный характер, они по-прежнему сложны. Контрольные даты определены по каждому объекту, динамика есть и она положительная», – сказал руководитель области.

Дмитрий Азаров подчеркнул, что Самарская область является важным транспортным узлом. Он напомнил, что недавно проводилось отдельное совещание по участию региона в международных транспортных коридорах. Со стороны областного правительства подготовлены предложения по участию региона в важнейших евроазиатских инфраструктурных проектах.

<http://volga.news/article/461804.html>

На ту же тему:

<http://fedpress.ru/news/63/policy/1939855>

<https://izvmor.ru/novosti/obshchestvo/mikhail-babich-i-maksim-sokolov-obsudili-voprosy-transportnoy-bezopasnosti-v-regionakh-pfo/>

<http://samara.mk.ru/articles/2018/01/19/v-samare-obsudili-voprosy-obespecheniya-transportnoy-bezopasnosti-v-period-provedeniya-chm-2018.html>

### REGNUM; 2018.01.19; СЕВЕРНЫЙ ШИРОТНЫЙ ХОД: БУДУЩЕЕ ДОРОЖЕ ДЕНЕГ

Что принесет проект “Северный широтный ход” российской Арктике и стране в целом и с какой целью к строительству подключились китайские инвесторы?

Реализация проекта «Северный широтный ход» начнется в 2018 году. Об этом **министр транспорта** России Максим **Соколов** сообщил на встрече с членами Комитета по транспорту и строительству Государственной думы России 11 января. Проект, внесенный в правительство в конце 2017 года, был отмечен на высоком уровне. В ходе ежегодной пресс-конференции президента России, которая прошла 14 декабря 2017 года, Владимир Путин подчеркнул важность арктических проектов. Акцент был сделан как раз на «Северном широтном ходе» (СШХ).

От Сталина до Путина

Железнодорожная магистраль «Северный широтный ход» протяженностью 707 км будет построена в Ямало-Ненецком автономном округе (ЯНАО) и объединит западную и восточную части региона. Важной функцией новой магистрали также станет соединение станции Обская Северной железной дороги со станцией Коротчаево Свердловской железной дороги. Фактически СШХ свяжет Ямал – самую перспективную часть российской Арктики – с Уралом, Северо-Западом и центром страны.

На Ямале уже существует железнодорожная сеть, которая представляет собой два несвязанных участка Северной и Свердловской железных дорог. Из них непосредственно к СШХ относится участок Коротчаево – Новый Уренгой – Пангоды – Старый Надым.

Эта дорога строилась еще при Сталине – так называемая 501-ая стройка или «Трансполярная магистраль». Масштабный проект должен был протянуться от Баренцева моря до Чукотки, но строился только небольшими фрагментами, которые через некоторое время пришли в негодность.

Но в связи с освоением газовых месторождений приполярной части Западной Сибири в 1980-х железными дорогами в Арктике заинтересовались добывающие компании.

К 2003 году Россия вернулась к мысли о единой магистрали в ЯНАО. Вскоре встал ребром вопрос развития промышленности и транспорта Ямала и Уральского федерального округа. Тогда и был разработан проект под названием «Северный широтный ход». Сегодня СШХ включен в Транспортную стратегию Российской Федерации на период до 2030 года, и на него возлагают большие надежды.

«Северный широтный ход» сократит плечо доставки грузов в районы Западной Сибири, даст новый импульс развитию российской Арктики и Северного морского пути», – заявил Владимир Путин.

В ЯНАО хранится более 20% всего мировых запасов газа, добычу которых ведут крупные компании – «Газпром нефть», «Роснефть», «Лукойл» и «Новатэк». СШХ снимет транспортные ограничения региона, сократит расстояния доставки грузов, предоставит доступ к портам в европейской части России.

Наибольшую пользу СШХ принесет глубоководному порту Сабетта, который уже является основным для перевалки нефти и газа с проекта Ямал СПГ (Новатэк и Total) по Севморпути. По итогам 2017 года Сабетта стала абсолютным лидером России по росту грузооборота – объём перевалки за год вырос на 280,7% по отношению к 2016 году (с 2,85 млн тонн до 7,9 млн тонн).

Но для большего успеха главному ямальскому порту необходима реализация другого проекта – строительства железной дороги от Бованенково до Сабетты, которая увеличит грузовую базу порта еще на 25 млн тонн.

Правительство ЯНАО в 2015 году подписало соглашение о государственно-частном партнерстве по строительству новой железнодорожной линии Бованенково – Сабетта. Частным партнером стала российская компания «ВИС ТрансСтрой», которая обязалась создать проект и обеспечить строительство. Дорога призвана увеличить инвестиционную привлекательность «Северного широтного хода».

Ветку Бованенково – Сабетта будут использовать для своих промышленных перевозок только нефтегазовые компании, которые ведут деятельность на этой территории. Протяженность дороги составит 170 км. Бованенково – Сабетта идет практически параллельно «Северному широтному ходу», но за счет уже имеющейся между ними линии Обская – Бованенково – Карская дороги станут единой цепью. А значит, линию Бованенково – Сабетта можно считать заключительным звеном в проекте СШХ, который обеспечит для новой магистрали выход к Севморпути.

Именно соединение железнодорожного и морского маршрутов привлекло внимание китайских инвесторов. На прошлой неделе, 14 января, китайская компания China Railway Construction Corporation (CRCC) подписала соглашение о партнерстве с «ВИС». Как ранее сообщало ИА REGNUM, CRCC выработает конкретные предложения для оптимальной реализации проекта. Группа специалистов уже в ближайшее время прибудет в Россию для детального изучения документации и площадки будущей магистрали.

Несколько лет назад, когда разговор о реализации СШХ поднимался в очередной раз, в пользу иностранного присутствия в проекте звучали слова о возможности транзита товаров из Китая по Северному морскому пути.

«Северный широтный ход даёт возможность выхода на Севморпуть и формирования еще одного коридора Север-Юг. Если мы его дальше продолжим, то возможен транзит через Россию китайских грузов», – заявлял в 2015 году вице-президент РЖД Александр Мишарин. По его мнению, СШХ – потенциальное направление китайского мегапроекта «Нового Шелкового пути».

Однако по словам Андрея Карпова, председателя совета директоров ООО «ДОРН», о транзите товаров Китай в данном случае не думает, так как прямого транспортного доступа к СШХ у страны нет. Эксперт уверен, что китайская компания захочет принять участие не только как консультант при подготовке проектной документации, но и в строительстве линии Бованенково – Сабетта. А значит, Китай видит в этом проекте очередную возможность привлечения собственных компаний к работе за рубежом.

«Появление китайцев в подготовке проектов на Ямале – это показатель того, что у России не хватает финансовых возможностей на реализацию всех важных для освоения Арктики идей, – считает Андрей Карпов. – Конечно, в идеале нужно справляться своими силами, но поскольку «Северный широтный ход» является для государства значимым, то взаимодействие с иностранными коллегами неизбежно».

За чей счет маршрут?

«Северный широтный ход» будет реализован на сложных условиях концессии. РЖД и «Газпром» планируют реконструировать собственные отрезки СШХ, которые существуют с 1980-х годов (часть линии от Пангоды до Коротчаево в 188 км принадлежит РЖД, «Газпрому» – участок Надым – Пангоды длиной 104 км).

ЯНАО частично профинансирует строительство 2,5-километрового моста через Обь в районе Салехарда и Лабытнанги – сумма составит порядка 8 млрд рублей. Ранее эксперты оценивали строительство такого мостового перехода не менее чем в 60 млрд рублей. Где Ямал найдет оставшиеся средства, объявлено не было. Известно только, что власти округа получат федеральный грант в размере 10 млрд рублей, хотя еще в марте 2017 года объявленный размер гранта из бюджета государства был в три раза больше. Однако правительство Ямала заявило, что решением государства не расстроено, поскольку важность проекта для региона неоценима.

Общий объем средств, которые должны быть направлены в проект, пока оценен в 236 млрд рублей. Кто станет основным инвестором, который заново проложит большую часть пути Обская – Салехард – Надым (вложит в строительство 113,1 млрд рублей и получит дорогу в эксплуатацию на 35 лет), – пока неизвестно. СМИ пересказывают сведения из анонимных источников: в конкурсе на главную долю в проекте победила компания «Спецтрансстрой» – один из крупнейших подрядчиков РЖД. Она согласилась приобрести долю от 25% + 1 акция до 50% + 1 акция, уточняет собеседник издания «Ведомости». Юрий Рейльян, директор компании, пока официально не подтвердил информацию.

Строительство СШХ, согласно сегодняшним оценкам, должно завершиться к 2022 году. Но у линии останутся перспективы продолжения, о которых еще в 2005 году упоминал Владимир Путин. Имеется в виду продолжение железнодорожного маршрута линией Коротчаево – Игарка – Дудинка. Эта часть соединит Ямал с севером Красноярского края, который также входит в Арктическую зону России. Порт Дудинка – крупнейший в Сибири, обеспечивает в первую очередь перевозки «Норильского никеля». Порт круглогодично связан с Мурманском и Архангельском, а в период летней навигации – с Красноярском и Диксоном. Таким образом, при самом позитивном раскладе новая железнодорожная сеть свяжет многие морские порты и выведет к ним предприятия, расположенные вдалеке от Севморпути.

Сроки окупаемости «Северного широтного хода» составят почти 30 лет. Но, как считает Андрей Карпов, окупаемость подобного транспортного проекта – не первый критерий оценки его важности с точки зрения государственных интересов:

«Инфраструктурные проекты, особенно в России – протяженной континентальной стране, – все долгоиграющие и в лучшем случае окупаются в длительной перспективе.

Понятно, что рассуждения об их окупаемости неизбежно, если мы привлекаем частный капитал. Но мы должны понимать, что для нашей страны куда более значима стратегическая важность. На данный момент СШХ нужен России гораздо больше, чем, например, проект «Белкомур». Поэтому его реализация состоится вне зависимости от подобных прогнозов».

<https://regnum.ru/news/2369986.html>

### NSN.FM; 2018.01.19; ЭКСПЕРТ НЕ УВИДЕЛ ЛОГИКИ В «ОТЛОЖЕННОМ ПЛАТЕЖЕ» ЗА ПАРКОВКУ

Аналитик Mobile Research group в эфире НСН рассказал о необходимости создания кредитный историй для осуществления проекта.

В России может появиться услуга парковки в кредит по принципу обещанного платежа. С такой инициативой выступил депутат Законодательного собрания Ленинградской области Владимир Петров. Соответствующий документ с предложением поступит на имя **министра транспорта** Максима **Соколов**а 22 января. По мнению народного избранника, такой подход снизит количество нарушений, связанных с неоплатой парковки, сообщает RT.

Аналитик Mobile Research group Эльдар Муртазин в эфире НСН не увидел логики в создании подобной системы в РФ.

«В России сегодня основная проблема – отсутствие кредитных историй для микроплатежей и тому подобных вещей. У нас нет единого реестра, который быстро подтвердит, что вы платёжеспособны. Если у человека нет денег на парковку, то у него в принципе нет денег. Если бы у нас был какой-то серьёзный кризис, тогда у людей вообще не было бы денег и писалось бы, что в кредит парковка стоит дороже, а при оплате здесь и сейчас – дешевле. Тогда эта система имела бы хоть какое-то право на существование. Но из-за отсутствия полномасштабного кризиса в этой системе нет абсолютно никакой логики», – отметил эксперт.

Эксперт: Современные авто уже следят за водителями

По словам Эльдара Муртазина, сравнивать оплату парковки с предоставлением мобильными операторами обещанного платежа нельзя.

«У компаний есть отчётность, в рамках этой отчётности каждый клиент, который не заблокирован, является работающим клиентом, это влияет на их отчётность. Для компаний крайне важно, чтобы он не уходил в минус. Понятно, что от связи никто не откажется. 97% заблокированных людей тут же её оплачивают связь. Это влияет напрямую на бизнес, поэтому они идут на обещанный платёж. Это никак не влияет на кредитоспособность людей, у них есть деньги», – заключил Муртазин.

Стоит отметить, что в проекте закона предлагается распространить обещанный платёж и на проезд по платным дорогам. Такое решение может быть принято, если эксперимент по оплате парковки в кредит будет признан успешным. Ранее стало известно, что за время существования платных парковок Москве удалось заработать свыше 15 миллиардов рублей.

<http://nsn.fm/economy/ekspert-ne-uvidel-logiki-v-otlozhennom-platezhe-za-parkovku.html>

На ту же тему:

<https://www.pnp.ru/economics/rossiyane-nachnut-parkovatsya-v-kredit.html>

<https://riafan.ru/1017346-v-rossii-mogut-razreshit-parkovku-v-dolg>

<https://www.zr.ru/content/news/910403-v-rossii-predlozhili-parkovats/>

<https://ria.ru/society/20180119/1512923939.html>

<https://www.m24.ru/news/obshchestvo/19012018/22523>

<https://tvzvezda.ru/news/vstrane_i_mire/content/201801190840-tyxf.htm>

***Деятельность руководителей Федеральных агентств***

*Федерального дорожного агентства*

### SM-NEWS.RU; 2018.01.20; РОСАВТОДОР: 72% ФЕДЕРАЛЬНЫХ ДОРОГ ЧЕЧНИ ОТВЕЧАЮТ НОРМАТИВАМ

Завершился рабочий визит руководителя дорожного агентства в республику

Итоги осмотра дорог в Чечне, глава **Росавтодор**а **Роман Старовойт** отметил их высокое качество как федеральных, так региональных направлений. Он высказал мнение, что такие преображения в дорожном хозяйстве помогут развитию туризма и экономики республики.

На сегодняшний день протяженности сети автодорог общего пользования в Чечне 3 156 км. Из них 135 км – участки федеральных трасс.

Хорошее качество дорог снизило аварийность в республике за 11 месяцев прошлого года на 48,5% по сравнению с тем же периодом 2016 года.

В 2017 году Чечня получила из госказны 2,5 млрд рублей. 1, 3 млрд руб дорожники потратили на ремонт и содержание автодорог, а также разработку документации.

В 2018 году работа будет продолжена. Республика рассчитывает на 430 млн. трансфертных рублей.

<https://sm-news.ru/news/regiony/rosavtodor-72-federalnykh-dorog-chechni-otvechayut-normativam/>

### SOVETSKAYA-ADYGEYA.RU; ВЛАДИМИР КИСЕЛЕВ; 2018.01.19; ЗЕЛЕНЫЙ СВЕТ. ФЕДЕРАЛЬНЫЕ ТРАССЫ В АДЫГЕЕ ОТКРОЮТ ДЛЯ БОЛЬШЕГРУЗОВ ВЕСНОЙ

**Минтранс** РФ и **Федеральное дорожное агентство** России с 2018 года отменили по всей стране, в том числе и в Адыгее, весенние ограничения на проезд большегрузных автомобилей по федеральным дорогам. В результате регионы имеют возможность выполнять перевозки грузов именно теми транспортными средствами, которые ранее по весу превышали установленные нормативы.

Ограничения вводились в связи со снижением несущей способности дорог, стремлением сохранить их во время весенней распутицы. Но сегодня, по данным Минтрнаса РФ, в нормативное состояние приведены более 80 процентов автодорог федерального значения в России, и необходимость в запретах отпала.

В Адыгее этот показатель еще выше. На встрече руководителя **Росавтодор**а Романа **Старовойт**а и главы Адыгеи Мурата Кумпилова в прошлом году было отмечено, что в регионе приведено в нормативное состояние 94 процента всей сети федеральных дорог, что почти на 13 процентов выше среднего показателя по России.

Как сообщил «СА» начальник дорожного отдела Министерства строительства, транспорта, жилищно-коммунального и дорожного хозяйства региона Даур Аргун, всего в Адыгее 207 км дорог федерального значения. Их обслуживает ФКУ Упрдор «Черноморье». Финансирование этих дорог последние годы было достаточно стабильным и полным.

– К федеральным дорогам относятся трассы Майкоп – Усть-Лабинск – Кореновск, Армавир – Майкоп – подъезд к столице Адыгеи со стороны автомагистрали М-217 «Кавказ», Майкоп – Гузерипль – подъезд к государственному биосферному заповеднику. Кроме того, в состав этих дорог входят участок дороги М-4 «Дон» от краснодарской ТЭЦ до Горячего Ключа, участок трассы Краснодар – Новороссийск, а также южный объезд Краснодара, – комментирует Даур Аргун.

По словам руководителя отдела, все участки федеральных дорог, проходящих по территории Адыгеи, соответствуют современным стандартам. Недавно приведен в нормативное состояние выезд на город Белореченск. Подобная работа проводится и на выезде в сторону Армавира.

Как правило, субъекты РФ вводят и свои ограничения на поездки автомобилей по региональным трассам в весенний период. И они имеют веские причины для этого. К примеру, в Ленинградской области ввиду заболоченности местности и подвижности почвы допустимая осевая нагрузка транспортного средства весной составляет до 3 тонн, а в Архангельской области – до 3,5 тонны.

По словам Даура Аргуна, в Адыгее в прошлом году весенние региональные ограничения не вводились – погодные условия не влияли отрицательно на состояние дорог. Зато летом для сохранения автомобильных дорог в жаркий период эти ограничения были предусмотрены. Решение федеральных органов власти по поводу отмены ограничений движения большегрузного транспорта весной не касается запрета на его движение в летнюю жару, он остается в силе.

– В прошлом году в течение всего летнего сезона – с 1 июня по 30 сентября, когда дневная температура воздуха, по данным Адыгейского центра по гидрометрологии, превышала 32 градуса, Минстрой региона вводил временные ограничения движения транспортных средств, осуществляющих перевозку тяжеловесных грузов, – комментирует Даур Аргун.

Кроме того, в прошлом году ограничения движения большегрузов весом свыше 30 тонн устанавливались на мосту в поселке Тульском, где были намечены ремонтные работы, и весом 30 тонн летом и 3,5 тонн осенью на участке дороги Каменномостский – Победа. Последние действуют до конца 2018 года.

Помимо этого с октября прошлого года и до конца 2018 года введены ограничения движения транспортных средств с грузами свыше 20 тонн на дороге Тахтамукай – Козет – Яблоновский.

– Основная задача ограничений движения транспортных средств, осуществляющих перевозку тяжеловесных грузов, – сохранить дороги в нормальном состоянии, снизить стоимость ремонтных работ. Эти меры служат также и обеспечению безопасности движения транспорта на дорогах, – отметил Даур Аргун.

<http://sovetskaya-adygeya.ru/index.php/vlast/ekonomika/13819-zelenyj-svet-federalnye-trassy-v-adygee-otkroyut-dlya-bolshegruzov-vesnoj>

***Новости отрасли***

### ТАСС; 2018.01.20; ТРАНЗИТНЫЕ ГРУЗЫ ПО РФ МОГУТ СНАБДИТЬ ЭЛЕКТРОННЫМИ НАВИГАЦИОННЫМИ ПЛОМБАМИ

Электронные навигационные пломбы могут внедрить при транзитных международных грузоперевозках автомобильным и железнодорожным транспортом по России – соответствующий проект федерального закона размещен на официальном портале правовой информации. Предполагается, что сервис заработает на инфраструктуре госсистемы «Платон».

Законопроект предусматривает введение механизма контроля за перевозками с использованием средств электронной идентификации. Как отмечается в пояснительной записке, для внедрения такой технологии будет создан сервис отслеживания транзитных международных перевозок с использованием действующей контрольной и программной инфраструктуры госсистемы «Платон» на базе технологии ГЛОНАСС.

Наложение и снятие навигационных пломб будет производиться при въезде и выезде с территории РФ в стационарных или передвижных контрольных пунктах. «Обязанности по наложению и снятию навигационных пломб возлагаются на отправителей или получателей грузов или их представителей, или перевозчиков (в случае транзитных перевозок железнодорожным транспортом)», – говорится в документе. Как отмечается в материалах, законопроект не создает новых расходных обязательств и может вступить в силу с 1 июля 2018 года.

Генеральный директор компании-оператора системы «Платон» ООО «РТ-Инвест Транспортные Системы» Антон Замков отметил, что это сервис для формирования цифровых транспортных международных коридоров через территорию России. «Действующая контрольная инфраструктура и IT-платформа системы «Платон» готова к выполнению государственной задачи по внедрению электронных пломб для транзитных международных перевозок. Мы как оператор крупнейшей транспортно-логистической платформы можем оказать техническую поддержку этому проекту», – сказал Замков и отметил, что разработан прототип электронной пломбы и протестировано программное обеспечение для нее.

Член экспертного совета при правительстве РФ Андрей Ионин считает, что внедрение «сквозного» сервиса электронной пломбы для грузовых перевозок позволит снизить время оформления и проверки грузов. «Наиболее затратная по времени и инвестициям часть внедрения сервиса «электронной пломбы» и самих цифровых транспортных коридоров Российской Федерации, связанная со строительством необходимой инфраструктуры, выполнена. Эта инфраструктура системы «Платон», которая успешно функционирует, причем на всей территории страны, и к которой уже подключено около 1 млн единиц грузового автотранспорта. Поскольку система «Платон» является государственной, это позволит на наивысшем уровне обеспечить ее физическую и кибербезопасность, а также необходимую для бизнеса юридическую значимость данных», – отметил Андрей Ионин, слова которого приводятся в сообщении оператора системы «Платон» «РТ-Инвест Транспортные системы».

<http://tass.ru/ekonomika/4888767>

На ту же тему:

<https://iz.ru/697967/2018-01-20/tranzitnye-gruzy-po-rf-snabdiat-navigatcionnymi-priborami>

*Автомобильный и городской транспорт, дорожное хозяйство*

### ТАСС; КАРИНА ХАМИЗОВА; 2018.01.19; ЗАМГЛАВЫ МИНТРАНСА: МЫ ДОЛЖНЫ СОЗДАТЬ КОМФОРТНЫЕ УСЛОВИЯ ДЛЯ ВОДИТЕЛЕЙ

Замглавы **Минтранса** РФ Евгений **Дитрих** в интервью ТАСС рассказал о последней редакции транспортной стратегии, о системе весогабаритного контроля и проектах государственно-частного партнерства (ГЧП).

– Евгений **Иванов**ич, каких результатов удалось достичь в первый год реализации портфеля приоритетных проектов и программ? Как уроки проектного управления повлияют на реализацию госпрограммы развития транспортной системы?

– Самое главное – мы научились структурировать проекты и понимать, чего от них хотим. Когда мы запускали проект «Безопасные и качественные дороги», то долго обсуждали: а что же, собственно, мы должны получить в результате? Пришли к выводу, что главный показатель, то, что заметно людям, – качество дорог, повышение нормативного состояния в городских агломерациях, где реализован проект. Второй показатель – число мест концентрации ДТП. Эти показатели были достигнуты, по итогам 2017 года даже перевыполнены. План предусматривал приведение в нормативное состояние 44% дорог, участвующих в проекте, а по факту привели в норму 52%; вместо устранения 27% точек концентрации ДТП ликвидировали 51%. В ходе недавней дискуссии на Гайдаровском форуме мы обсуждали, что дало такой эффект: изначально заниженные планы или эффективная работа по проекту. Считаю, что это именно управленческий успех. Нам удалось объединить усилия на федеральном, региональном и муниципальном уровнях проекта.

Принципы проектного управления – планирование, нацеленное на конечный результат, оценка ресурсов и их концентрация на конкретных задачах – закладываются в новую государственную программу «Развитие транспортной системы», которую мы приняли в конце прошлого года.

К марту мы переструктурируем программу, введем рейтинг проектов, вошедших в нее. В программе шесть направлений: «Железнодорожный транспорт», «Дорожное хозяйство», «Гражданская авиация и аэронавигационное обслуживание», «Морской и речной транспорт», «Надзор в сфере транспорта», «Комплексное развитие транспортных узлов» и «Обеспечение реализации государственной программы Российской Федерации «Развитие транспортной системы». Эти направления, по сути, представляют собой портфели проектов. Внутри каждого из них – набор отдельных проектов, связанных со строительством конкретной железнодорожной ветки или автомобильной дороги. Чтобы выбрать, какие нужно делать раньше, а какие можно отнести на более поздний срок, и вводится механизм ранжирования.

Почему это полезно? Для каждого из проектов в программе высчитывается рейтинг – условно с одной звездочкой, двумя, тремя и так далее. Когда решается вопрос финансирования, в условиях ограниченных ресурсов приходится принимать решения, какие проекты будут продолжаться, а какие можно немного отложить. Тогда рейтинг и нужен: отсекаем, к примеру, первые 15 «звездочек», на которые сейчас хватает денег, и запускаем, а остальные ждут своей очереди.

Сложность этой методологии в том, что очень трудно сравнивать, что важнее – новый аэропорт, который надо построить на Соловках, взлетно-посадочная полоса, которую надо реконструировать, или расширение Нижегородского узла, который сдерживает движение судов по рекам Центральной России. Рейтинг должен быть многоуровневым, учитывать разные эффекты от проекта и дать возможность оперативно управлять работой в рамках программы.

– Какие еще изменения ожидаются?

– Сегодняшняя программа действует до 2021 года, к лету будет готова продленная до 2025 года редакция. Там мы сможем показать новые проекты, многие из которых начнутся уже в 2018 и 2019 годах. Мы определили четыре основные цели государственной программы. Первая – снижение транспортных издержек в экономике, чтобы бизнесу было комфортнее работать при перевозке грузов и пассажиров. Сегодня издержки достаточно высоки, нам нужно, чтобы они, как в развитых странах, приближались к показателю 4–5%, а у нас часто бывает в 2,5–3 раза выше.

Вторая цель – это транспортная доступность услуг для населения, чтобы у каждого жителя России была возможность выехать в любую точку страны. Вполне возможно, что это будет комбинированная перевозка – понятно, что мы не построим аэродром в каждом удаленном селе, но должна быть возможность на автобусе доехать до городского центра, там пересесть на поезд или самолет и добраться таким образом до точки назначения.

Важнейшая цель – это безопасность на транспорте, как технологическая, так и транспортная безопасность, защита от незаконного вмешательства в работу транспорта. И наконец, цель, связанная с развитием экспорта транспортных услуг и транзитного потенциала. Мы должны давать возможность нашим грузам отправляться за рубеж. И издержки по этой процедуре, как для бизнеса, так и для людей, которые пересекают нашу границу, должны быть снижены. Для этого сегодня реализуется ряд проектов по оптимизации работы таможенников, пограничников в пунктах пропуска.

– Может быть, вы назовете несколько проектов, которым будет дан старт в этом году?

– Особенность транспортной стратегии в том, что мы планируем увязать между собой федеральные проекты по видам транспорта и транспортной инфраструктуре и проекты, которые делают регионы. Согласитесь, важно, чтобы они были реализованы синхронно, чтобы действия федерации не наносили ущерб региональному развитию. Этими соображениями мы и руководствуемся, например, при подготовке проекта автоматической системы весогабаритного контроля.

Не секрет, что сейчас при усилении контроля на федеральных дорогах часть трафика переключается на региональные. Поэтому мы проводим совместный с регионами анализ по местам расположения постов контроля. Многие регионы уже сегодня приступили к внедрению собственных систем весогабарита. И задача, которая включена в стратегию, заключается в том, чтобы увязать эти системы между собой, создать единое транспортное пространство.

Чтобы выстроить маршрутную сеть и привести ее к единым требованиям по техническим параметрам, мы начнем принимать региональные дороги в федеральную собственность

Еще одна важнейшая тема, которая включена уже в первую редакцию транспортной стратегии, – это создание цифровой платформы транспортного комплекса в рамках проекта «Цифровая экономика». Что это означает? Для пассажиров это возможность в точке отправления приобрести единый билет, который предоставит комфортную стыковку автобусного сообщения, поезда, самолета, паромной переправы. Такого рода система, работающая в Керчи в пилотном режиме, показала свою эффективность.

Кроме того, мы в транспортной стратегии сейчас ориентируемся на новую стратегию пространственного развития Российской Федерации, которая предполагает, что определяются точки роста региональных экономик, места размещения перспективных предприятий, объектов, привлекательных для инвестиций. Без обеспечения этих точек инфраструктурой, энергетикой, сетями связи развитие невозможно. Поэтому стратегией предусмотрено, что создание транспортной инфраструктуры, обеспечивающей эти точки роста, и будет одной из наших основных задач.

– Вы говорили, что к 2021 году на федеральных трассах будут установлены посты автоматического контроля. Какой объем финансовых средств требует такая мера?

– У нас была задача, зафиксированная в поручениях правительства, по размещению порядка 400 автоматических постов весогабаритного контроля на федеральных трассах.

**Росавтодор** с 1 октября запускает автоматическую систему весогабаритного контроля

Сейчас мы обсуждаем, как модно говорить, со стейкхолдерами (заинтересованная сторона – прим. ТАСС) принцип формирования этой системы.

Есть предложение оборудовать автоматическими весами точки, в которых грузовой трафик наиболее интенсивен и, следовательно, высокий процент потенциальных нарушений. Есть вариант ставить весы на каждом выезде с производственной базы, карьера, где идет загрузка транспортного средства. Эти весы сразу определят, есть ли перегруз, и подадут информацию в централизованную базу.

Важный момент здесь – финансирование, в первом случае установление весов в наиболее загруженных точках возьмет на себя владелец дороги. А весы на выездах с предприятий, в свою очередь, должен поставить их владелец. Это дополнительная нагрузка на бизнес. Возможно, в результате дискуссии мы придем к тому, что добровольная установка весов грузоотправителями позволит им иметь определенные преимущества. Если он взвесил транспортное средство на выходе с базы и передал информацию, то по дороге его взвешивать уже не потребуется. Если же на выезде с предприятия весы не установлены, то возможное превышение зафиксируют рамки, которые поставило государство. Тогда штраф будет выставлен и водителю, и грузоотправителю, как и установлено сейчас законом.

– Какова позиция **Минтранса** в этой дискуссии? Устанавливать весы на выезде с производств или в точках максимального трафика?

– Наша позиция – устанавливать весы в точках максимального трафика. Депутаты Госдумы говорят нам, что целесообразно также оборудовать выезды с предприятий и производств. Думаю, истина где-то посередине. Мы запросили мнение крупных игроков рынка, сетевых компаний, которые занимаются перевозкой грузов, как они смотрят на то, чтобы оборудовать свои склады, площадки весами. Ведь здесь важно, чтобы водителю не просто выдавали бумажку, которую подписал диспетчер, а чтобы это была прямая связь с нашим центром обработки данных. То есть это потребует определенных затрат.

– Когда будет готов проект системы весогабаритного контроля?

– К лету проект автоматической системы весогабаритного контроля будет готов. Мне хочется еще раз подчеркнуть, что очень важно его обсудить со всеми участниками процесса. Для меня очень важно мнение регионов. Если мы вводим федеральную систему, а регионы вынуждены с нами воевать за сохранность своей сети, то это нехорошо.

С другой стороны, мы должны создать комфортные условия для водителей. Справедливое требование – при проезде через рамку весогабаритного контроля видеть, есть нарушение или нет. Если водитель не знает, что у него перевес, он может проехать половину России, разбить гораздо больше дорог и заплатить большое количество штрафов.

Если мы вводим федеральную систему, а регионы вынуждены с нами воевать за сохранность своей сети, то это нехорошо

Мы подготовили приказ, который требует, чтобы автоматические весы, которые устанавливаются на всех без исключения дорогах, были оборудованы информационными табло. Кроме того, мы должны создать единые требования к весовым комплексам, чтобы водители и перевозчики были уверены, что все оборудование, которое используется, отвечает единому стандарту. Если сегодня погрешность при изменении весогабаритных параметров в ручном режиме составляет примерно 1,5%, то для автоматических весов мы эту погрешность устанавливаем в пределах 10%.

– Как отмена весенних ограничений движения грузовиков повлияет на качество дорог? И возможен ли возврат этих ограничений в долгосрочной перспективе?

– Нет, весенние ограничения на федеральных трассах возвращать мы не будем. Мы приняли такое решение исходя из того, что качество федеральных дорог повысилось достаточно. Сейчас 80% – в нормативном техническом состоянии, к ним нет никаких претензий по качеству.

Есть определенные опасения в связи с приемкой в федеральную собственность автомобильных дорог от регионов. В рамках транспортной стратегии мы обсуждаем маршрутные принципы формирования сети. Наверное, помните, когда прошлой весной мы общались с дальнобойщиками, звучали претензии, что на протяжении маршрута зачастую требования к осевым нагрузкам и скоростям меняются. Мы составили перечень 11 основных маршрутов по направлениям движения восток – запад, север – юг, коридор Европа – Западный Китай на территории Российской Федерации. Сегодня ряд участков этих маршрутов находятся в собственности субъектов РФ. И чтобы выстроить маршрутную сеть и привести ее к единым требованиям по техническим параметрам, в 2018 году мы начнем принимать региональные дороги в федеральную собственность.

На первом этапе мы планируем принять порядка 4 тысяч километров автомобильных дорог. Качество у них разное. И нужно будет их привести к уже привычным нам федеральным стандартам, возможно, на это время и потребуется вводить ограничения на отдельных участках.

Что касается региональных дорог, там, к сожалению, отменить весенние ограничения пока полностью не получится. Поэтому у регионов такое право по закону сохраняется. Мы будем стремиться к формированию единой информационной базы о вводе таких ограничений, чтобы водителям было удобнее ориентироваться при построении маршрутов.

– Когда ожидаете решения по продлению скидок или индексации тарифов «Платона»?

**Минтранс** предложит скидки по «Платону» для большегрузов пропорционально пробегу

– На сегодняшний день этот вопрос не обсуждается. Система работает, учтены и полностью реализованы все предложения и требования грузоперевозчиков, количество зарегистрированных пользователей постепенно растет, общее число – более миллиона. При этом уже действует скидочный коэффициент, который правительство определило к первоначально установленным тарифам: с 2015 года действует тариф – 1 рубль 90 копеек. Он достаточно комфортен для бизнеса, российский рынок грузоперевозок продемонстрировал рост по итогам прошлого года. По данным Росстата, объем перевозок грузов автомобильным транспортом в 2017 году вырос на 10,3%.

– Значит ли это, что **Минтранс** не будет предлагать менять тарифы в системе «Платон» до конца текущего года?

– Решений по изменению тарифа нет.

– Поговорим про проекты ГЧП. Как вы относитесь к предложению ввести ГЧП-фильтры, какие требования к проектам вы считаете наиболее важными?

– Хороший вопрос. Мы считаем важным, чтобы ГЧП-фильтры, которые сейчас обсуждают коллеги из Минэкономразвития, не стали ГЧП-барьерами.

Сейчас отдается предпочтение преимущественно тем проектам, которые могут быть реализованы только за государственный счет, где частные инвестиции не окупятся. В отношении таких проектов проводится отсев при формировании федеральных адресных инвестиционных программ.

Мы же считаем, что нужно поддерживать и проекты, которые реализуются за счет частных инвестиций. К примеру, многие регионы сегодня по объективным причинам не могут вводить для себя платность автомобильных дорог. Уровень доходов населения, социально-экономическая обстановка не предполагают доходную часть, но это не означает, что платные дороги не нужно строить. При достаточном уровне предоставляемой ГЧП-поддержки такие проекты можно реализовать на базе минимальных тарифов. К примеру, 10 рублей за проезд по автомобильному мосту, на мой взгляд, абсолютно подъемная сумма даже в небогатом регионе. И если эти средства будут направляться хотя бы на обслуживание и содержание этого же моста, то это абсолютно приемлемое решение. Но при этом инвестору, который вложится в строительство, нужно дать гарантии, что деньги к нему вернутся. А это возможно только в случае, когда государство сначала предоставляет недостающую часть, а потом возвращает инвестору.

Нельзя также забывать о косвенных эффектах при реализации того или иного проекта, о повышении мобильности граждан и как следствие – растущем уровне доходов и экономики региона в целом. Мы сейчас подробно обсуждаем с Минэкономразвития механизмы подсчета и учета этих эффектов при отборе проектов, и коллеги нас в этом поддерживают.

<http://tass.ru/opinions/interviews/4884688>

### ИЗВЕСТИЯ; АНЖЕЛИНА ГРИГОРЯН; 2018.01.22; ВСЕ ДОРОГИ ВЕДУТ К НОРМАТИВУ

В этом году в России не должно остаться не соответствующих стандартам федеральных трасс

Все федеральные трассы будут соответствовать нормативам уже к концу этого года, заявили «Известиям» в **Росавтодор**е. Пока показатель составляет 77,5%. При этом, чтобы поддерживать магистрали в хорошем состоянии, ежегодно придется ремонтировать 7–7,5 тыс. км. Но это без учета региональных и муниципальных дорог, ситуация с которыми намного хуже.

**Федеральное дорожное агентство** (**Росавтодор**) в 2018 году намерено довести 100% федеральных трасс до нормативного состояния, всего их в стране порядка 50 тыс. км.

– Затем для поддержания потребуется ежегодно ремонтировать примерно 15% дорог от общей протяженности федеральной сети. Это примерно 7–7,5 тыс. дорог, – пояснили «Известиям» в агентстве.

В прошлом году началась реализация приоритетного проекта «Безопасные и качественные дороги». Из паспорта проекта следует, что под нормативным состоянием трассы имеется в виду ее соответствие нормам техрегламента Таможенного союза «Безопасность автомобильных дорог». По нему на покрытии проезжей части не должно быть проломов, просадок, выбоин и других дефектов. Предусмотрены требования к дорожным знакам, разметке, светофорам – они должны быть хорошо видны водителям. Требования были приняты в 2011 году и вступили в силу в 2015-м.

Приоритетный проект предполагает, что к 2025 году до норматива будет доведено 85% дорог всех типов (не только федерального, но и регионального, а также местного значения). Однако в проекте пока участвуют 38 городских агломераций (с населением от 500 тыс. человек), 36 регионов – это 50 тыс. км трасс, всего же в России, по информации **Росавтодор**а, 1,5 млн км дорог.

По данным паспорта проекта, в 2016 году в агломерациях нормативам соответствовало 38% дорог, по итогам 2017-го – уже 52,5%.

Директор Центра транспортного моделирования Института экономики транспорта и транспортной политики ВШЭ Александр Кулаков пояснил, что к приоритетному проекту в любой момент могут присоединиться новые субъекты.

– Многие не хотят участвовать: проект требует значительного софинансирования на местах, – пояснил эксперт.

В конце прошлого года **Минтранс** заявлял, что субъект РФ предоставляет из консолидированного бюджета не меньше средств, чем дает федеральный центр. В 2018 году на проект выделено 31,2 млрд рублей, столько же должны добавить регионы. Среди участников проекта – Дагестан, Татарстан, Краснодарский край, Нижегородская, Волгоградская, Рязанская области и другие.

Руководитель «Движения автомобилистов России» Виктор Похмелкин полагает, что пока дорожникам гордиться нечем.

– Если федеральные трассы еще ремонтируются, то региональные и муниципальные в плачевном состоянии. По моему опыту, по-прежнему можно столкнуться с проблемами на дорогах в Тверской, Рязанской, Владимирской, Нижегородской областях. В Волгоградской вообще всё плохо – сплошные ямы и неровности. Там автомобилисты даже шутят, что в регионе не дороги, а направления. Меньше проблем в Псковской, Смоленской областях, в Татарстане, – отметил он.

В прошлом году Общероссийский народный фронт составил список городов с лучшими и худшими дорогами. В числе лучших – Тюмень (1-е место), Майкоп (2-е место) и Белгород (3-е место). Самые «убитые» дороги в Махачкале, далее идут Тверь и Орск.

По данным ГИБДД, в январе-ноябре 2017 года в России произошла 61 тыс. ДТП из-за плохого состояния дорог. Это 40% от всех аварий в стране.

Председатель коллегии адвокатов «Вашъ юридический поверенный» Константин Трапаидзе рассказал, что шанс выиграть иск к эксплуатирующей дорогу компании после ДТП – больше 70%.

– Больше всего шансов выиграть, если в аварии нет других участников, – допустим, если налетел на яму. Нужно вызвать ДПС и зафиксировать в протоколе, что дорожное покрытие было повреждено. Иск на возмещение ущерба нужно предъявлять компании – заказчику строительства дороги или эксплуатирующей компании. С помощью экспертов важно установить причинно-следственную связь ДТП с состоянием дороги, – рассказал Константин Трапаидзе.

Он отметил, что у компаний больше ресурсов для судебной борьбы, в том числе собственные квалифицированные юристы, однако суды чаще становятся на сторону граждан.

Как писали «Известия», большинство россиян считают, что в их регионе плохо ремонтируют дороги. Это показал опрос Счетной палаты. 54% респондентов сказали, что меньше чем через три года после ремонта трассы приходят в негодное состояние. Эксперты отмечают, что больше всего проблем возникает в сельских поселениях, где часть дорог – бесхозная, а к некоторым населенным пунктам даже нет подъезда.

<https://iz.ru/696559/anzhelina-grigorian/vse-dorogi-vedut-k-normativu>

### РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; ТАТЬЯНА ШАДРИНА; 2018.01.21; КТО УБИВАЕТ ДОРОГИ

**Минтранс** составил рейтинг самых загруженных трасс

**Минтранс** составил рейтинг самых загруженных автотрасс. Он будет учитываться при распределении денег, собранных с большегрузов в рамках системы «Платон», на ремонт и расширение дорог.

Первое место в рейтинге заняла М-5 «Урал» протяженностью без малого две тысячи километров, с которой начинается, если можно так сказать, Транссибирская автомагистраль.

На втором месте – М-7 «Волга», которая тянется почти тысячу километров из Москвы до Нижнего Новгорода и далее до Казани, Набережных Челнов и Уфы.

На третьем и четвертом местах – московские кольца А-107 (малое) и А-108 (большое), по которым транспорт переезжает с одной радиальной федеральной дороги на другую.

Далее расположились М-4 «Дон», М-10 «Россия», М-2 «Крым», М-1 «Беларусь», М-8 «Холмогоры». Замыкает десятку рейтинга трасса М-3 «Украина».

На некоторых из этих трасс есть участки, где не только владельцы фур, но и другие пользователи платят за проезд. Эти средства идут на дороги.

На их ремонт и строительство мостов системой «Платон» собрано более 40 миллиардов рублей, за счет части этих средств уже отремонтировано более 1700 километров дорог, а также продолжаются работы по строительству и реконструкции более 30 мостов, большая часть из которых была закрыта последние несколько лет из-за аварийного состояния, отмечают в **минтрансе**. С помощью голосования на «Карте убитых дорог» (проект Общероссийского народного фронта) сами грузоперевозчики определяют, на какие цели потратить собранные «Платоном» деньги.

Интенсивность движения на автодорогах учитывалась при разработке подпрограммы развития дорог России, которую правительство утвердило в конце 2017 года. Сейчас запланированы инвестиции в развитие более чем двух тысяч километров дорог, часть из них протяженностью 1,2 тысячи километров будут высокоскоростными и платными.

В 38 городских агломерациях с населением свыше 500 тысяч человек к 2025 году должны быть приведены в порядок (в нормативное состояние) 85 процентов дорог. Пока менее половины дорожной сети агломераций отвечает нормативам.

Между тем

Дороги теперь обозначаются по-новому

В России завершился переход на новые учетные номера автомобильных дорог. Теперь их присваивают так: букву «М» получает федеральная трасса, соединяющая Москву со столицами иностранных государств и административными центрами субъектов России, буква «Р» присваивается федеральным трассам и региональным дорогам, соединяющим административные центры.

В связи с этим, как поясняет **Росавтодор**, изменились обозначения трасс «Кола» и «Псков». Теперь вместо «М» нового в их наименовании стоит «Р» – Р-21 «Кола» и Р-23 (Санкт-Петербург – Пустошка – Невель – граница с Белоруссией).

Буква «А» будет присваиваться федеральным и региональным дорогам, которые являются подъездом к крупнейшим транспортным узлам и специальным объектам, либо подъездом от административного центра субъекта РФ, не имеющего дорожной связи с Москвой, к морским или речным портам, аэропортам и железнодорожным станциям, границам. А также – для автодорог, соединяющих федеральные трассы между собой.

<https://rg.ru/2018/01/21/mintrans-sostavil-rejting-samyh-zagruzhennyh-trass.html>

### ТАСС; 2018.01.19; СП «ЭРА-ГЛОНАСС» И «ПЛАТОН» РАЗРАБОТАЕТ ЦИФРОВУЮ ПЛАТФОРМУ ТРАНСПОРТНОГО КОМПЛЕКСА РФ

Операторы госсистем «ЭРА-ГЛОНАСС» и «Платон» – АО «ГЛОНАСС» и «РТ-Инвест транспортные системы» – создали совместное предприятие для разработки национальной цифровой платформы в транспортной сфере. Об этом говорится в сообщении компании «РТ-Инвест транспортные системы».

«На ее базе будут разработаны инновационные сервисы для автовладельцев, а также для компаний смежных отраслей (автопроизводителей, сервисных центров, охранных систем, лизинговых и страховых компаний)», – отметил генеральный директор «РТ-Инвест транспортные системы» Антон Замков, слова которого приводятся в сообщении.

Проект предполагает открытый и равный доступ к платформе для разработчиков и сервис-провайдеров. «Это обеспечит цифровизацию транспортного комплекса в целях повышения его конкурентоспособности», – добавил Замков.

В свою очередь генеральный директор АО «ГЛОНАСС» Андрей Жегеля добавил, что «на сегодня открыты безграничные возможности для создания всевозможных дополнительных цифровых сервисов вокруг автомобиля, которые позволят сократить издержки автовладельцев и перевозчиков и, что самое главное, создать условия для цифровизации целой отрасли российской экономики».

Член экспертного совета при правительстве РФ Андрей Ионин отметил, что такая платформа станет основой для цифровизации транспортной отрасли и обеспечит поддержку развития инновационного малого и среднего бизнеса за счет открытого и равного доступа к этой платформе для разработчиков и сервис-провайдеров.

«Готовая инфраструктура и предустановленное навигационно-связное оборудование обеспечат оказание цифровых услуг в кратчайшие сроки. Причем на всей территории страны и, что важно, без дополнительных затрат для бюджета и потребителей», – указал эксперт, слова которого приводятся в сообщении.

Ранее замглавы **Минтранса** РФ Евгений **Дитрих** говорил в интервью ТАСС, что в первую редакцию транспортной стратегии до 2025 года включено создание цифровой платформы транспортного комплекса в рамках проекта «Цифровая экономика».

<http://tass.ru/ekonomika/4886945>

### ДОРИНФО.RU; 2018.01.19; СВЫШЕ 100 КМ ДОРОГ ОТРЕМОНТИРУЮТ ПО БКД В КРАСНОЯРСКОЙ АГЛОМЕРАЦИИ

В этом году 111 км дорог будет отремонтировано в Красноярской агломерации в рамках федерального проекта «Безопасные и качественные дороги». Об этом в пятницу, 19 января, сообщает пресс-служба **Минтранса** Красноярского края.

Согласно плану, к нормативному состоянию приведут порядка 48 км федеральных трасс, свыше 12 км региональных трасс, а также 50 км городских дорог. Помимо этого, на территории агломерации появятся четыре надземных пешеходных перехода, из них два построят на федеральной дороге Р-257 «Енисей» и два – в городе Красноярск рядом со спорткомплексом «Арена. Север» и ледовым дворцом.

Кроме того, специалистам предстоит восстановить дорожное покрытие, смонтировать освещение и обустроить два перехода на одном участке трассы Р-255 «Сибирь» и двух участках дороги Р-257 «Енисей».

Из региональных объектов будет реконструирована трасса «Красноярск – Солонцы» и отремонтированы шесть участков дороги «Саяны». Работы должны завершиться в следующем году.

В Красноярске к нормативу приведут 53 дорожных объекта. Ранее городская администрация определилась с планом ремонта дорог по проекту «Безопасные и качественные дороги».

<http://dorinfo.ru/star_detail.php?ELEMENT_ID=61791>

### ТАСС; 2018.01.21; В СТРОИТЕЛЬСТВО НОВОГО УЧАСТКА ТРАССЫ М-7 ПЛАНИРУЕТСЯ ВЛОЖИТЬ ОКОЛО 23,5 МЛРД РУБЛЕЙ

Строительство нового участка автодороги М-7 «Волга» – четвертой очереди Южного обхода в Нижегородской области – планируется вести за счет средств из федерального бюджета. Согласно проекту стоимость составляет более 23,5 млрд руб., сообщила в воскресенье пресс-служба правительства Нижегородской области.

«Строительство IV очереди Южного обхода в Нижегородской области планируется в полном объеме вести за счет средств федерального бюджета. <…> Согласно проекту стоимость строительства и реконструкции объекта составляет более 23,5 млрд руб. в ценах II квартала 2017 года, строительная длина – 36,1 км. Планируемая продолжительность строительства – 60 месяцев», – говорится в сообщении.

Объездную трассу вокруг Нижнего Новгорода – третью очередь Южного обхода – запустили на год раньше срока, осенью 2016 года. Она позволила вывести за пределы города транзитный транспорт, идущий из Казани на Москву и обратно. Ранее сообщалось, что четвертая очередь Южного обхода позволит полностью вывести весь транзит из Нижнего Новгорода, Кстова, и большинства близлежащих населенных пунктов.

Строительство Южного обхода Нижнего Новгорода было начато в 1984 году. Первая и вторая очереди протяженностью 30 км строились 24 года. Работы по строительству третьей очереди протяженностью 14,6 км в 2010 – 2013 годах осуществлялись только за счет средств областного бюджета. В 2014 году возобновлено финансирование из федерального бюджета, изначально по контракту завершить работы на объекте планировалось в 2017 году, общая стоимость строительства третьей очереди Южного обхода – более 6,7 млрд руб.

<http://tass.ru/ekonomika/4890011>

### ИНТЕРФАКС; 2018.01.19; ИРКУТСКАЯ КОМПАНИЯ ПОСТРОИТ МОСТ В ЯКУТИИ ЗА 1,84 МЛРД РУБЛЕЙ

– Упрдор «Вилюй» (ФКУ «Управление автомобильной дороги общего пользования федерального значения «Вилюй» **Федерального дорожного агентства**) признало ООО «Проектно-изыскательная компания» («ПИК», Иркутск) победителем конкурса на строительство мостового перехода с подходами к нему через реку Тюкян на 702,6 км автодороги «Вилюй» в Якутии.

Как следует из материалов сайте госзакупок, компания предложила свои услуги за 1 млрд 838 млн 587 тыс. 423,96 рубля при начальной (максимальной) цене контракта в 1 млрд 895 млн 646 тыс. 380 рублей.

Также в конкурсе участвовало ОАО «Хотьковский мост» с предложением 1 млрд 848 млн 888 тыс. 813 рублей.

«Присвоить первый номер заявке и признать победителем конкурса ООО «ПИК», предложившее лучшие условия исполнения контракта, с суммарной балльной оценкой 100», – говорится в протоколе закупочной комиссии.

Как сообщалось, в декабре 2017 года Упрдор «Вилюй» повторно объявил конкурс на строительство мостового перехода через р.Тюкян на 702,6 км автодороги «Вилюй» в Якутии, отмененный ранее по предписанию Федеральной антимонопольной службы (ФАС). Упрдор учел указания ФАС, исключив спорные пункты из конкурсной документации.

Подрядчику предстоит построить мост через р.Тюкян (левый приток р.Вилюй) длиной 267,35 метра с подходами к нему и привести соответствующий участок трассы «Вилюй» в нормативное состояние, удовлетворяющее требованиям III технической категории.

Проектная документация по объекту закупки разработана ОАО «Дорожный проектно-изыскательский и научно-исследовательский институт «Гипродорнии» (Хабаровск), одобрена Главгосэкспертизой и утверждена **Росавтодор**ом.

Согласно данным аналитической системы «СПАРК-Интерфакс», ООО «ПИК» зарегистрировано 10 июля 2013 года в Иркутске. Занимается строительством мостов и тоннелей. Владельцем и гендиректором компании является Ирина Трибунская.

В прошлом году «ПИК» получил подряд на 27,2 млн рублей от Упрдора «Вилюй» на капремонт моста через реку Бойдамон на 1204+611 км автомобильной дороги «Вилюй», строящейся от автодороги М-53 «Байкал» через Братск, Усть-Кут, Мирный до Якутска.

### MOTORPAGE.RU; 2018.01.19; ДЕПУТАТЫ ОГРАНИЧАТ ЧИСЛО КАМЕР НА ТРАССАХ

Депутаты ограничат число камер на трассах

Комитет по транспорту Госдумы рекомендовал принять в первом чтении законопроект, позволяющий собственникам дорог арендовать комплексы фотовидеофиксации нарушений ПДД у частных компаний.

Фактически это происходит уже сегодня. Например, сейчас Москва арендует 500 комплексов «Автоураган» у частной компании, которая обеспечивает их установку, обслуживание и передачу данных в ЦОДД. В Московской области действует частно-государственное партнерство: регион платит коммерсантам с каждого выписанного постановления 233 рубля. Однако де-юре до сих пор такое «слияние бизнеса и государства» не закреплено.

Законопроект предусматривает, что конкурсы будут объявлять собственники дорог, а это **Росавтодор**, «Автодор» (платные дороги) и муниципальные власти, пишет «КоммерсантЪ». А это означает, что меняется схема работы в этой области. Сегодня конкурсы объявляют Центры организации дорожного движения и подобные им структуры. Также эксперты говорят о том, что это позволит увеличить число комплексов на федеральных трассах. Местные власти не могут установить там камеры за бюджетные средства, так как это будет расцениваться как нецелевое расходование средств.

**Минтранс**, который подготовил законопроект, не прописал в нем максимально возможное количество камер, которые могут быть установлены на дороге. Поэтому депутаты обещают подготовить в него соответствующие поправки.

<http://www.motorpage.ru/magazine/news/deputati_ogranichat_chislo_kamer_na_trassah.html>

### KOMMERSANT.RU; АРТЕМ ГИРШ; 2018.01.19; СВЕРДЛОВСКАЯ ГИБДД ЗАЯВИЛА О НЕСООТВЕТСТВИИ МЕЖДУГОРОДНИХ АВТОБУСОВ ТРЕБОВАНИЯМ БЕЗОПАСНОСТИ

Госавтоинспекция Свердловской области признала междугородние автобусы в регионе не соответствующими требованиям безопасности. Об этом сообщили в пресс-службе ведомства. В ходе рейда сотрудники инспекции выяснили, что в салонах большинства автобусов находились просроченные огнетушители, на автобусах установлена летняя резина, загромождены эвакуационные выходы. Ни в одном из проверенных автобусов не оказалось специальных средств-молоточков для разбивания стекол. «Составлено более 10 административных материалов за нарушения требований по перевозке пассажиров.

Руководителям будут выданы представления»,– добавили в пресс-службе. Также информация будет направлена в органы **Ространснадзор**а для привлечения к ответственности руководителей автопредприятий за нарушение лицензионных требований. В ГИБДД пообещали проводить такие мероприятия ежедневно на территории всего региона.

<https://www.kommersant.ru/doc/3526213>

*Железнодорожный транспорт*

### КОММЕРСАНТ; АЛЕКСЕЙ СОРОКИН; 2018.01.19; ФГК НА 37% УВЕЛИЧИЛА ПЕРЕВОЗКИ ГРУЗОВ В 2017 ГОДУ

АО «Федеральная грузовая компания» (ФГК, дочернее общество ОАО «РЖД») по итогам 2017 года на 37% увеличила перевозки грузов на полигоне Горьковской железной дороги (ГЖД, филиал РЖД). Об этом сообщает пресс-служба компании. Общий объем грузов составил 3,5 млн т. Наибольший рост отмечается в сегменте перевозок в цистернах – рост в 2,1 раза до 280 тыс. т., и полувагонах – до 2,7 млн т (рост на 39%). «Мы отмечаем увеличение объема перевозок основной номенклатуры грузов по ключевым клиентам АО «ФГК» на полигоне Горьковской железной дороги. Заводы металлургического сектора нарастили перевозки черных металлов в полувагонах Компании: ПАО «Ижсталь» – на 87%, что обусловлено заключением сервисного контракта АО «ФГК» с ООО «Мечел-Транс», погрузка АО «Выксунский металлургический завод» увеличилась на 31% в связи с ростом производства. Предприятия нефтеперерабатывающей и химической отраслей также нарастили свои объемы. В частности, ООО «ЛУКОЙЛ-Нижегороднефтеоргсинтез» из-за перераспределения объемов среди собственников подвижного состава увеличило перевозки нефтепродуктов в цистернах АО «ФГК» на 26%, перевозки химикатов производства ПАО «Казаньоргсинтез» выросли на 54% согласно выигранному тендеру, по условиям которого основная погрузка продукции предприятия осуществляется в крытые вагоны Компании», – отметил начальник нижегородского агентства транспортного обслуживания АО «ФГК» Рафаил Сафин. В 2017 году на полигоне ГЖД также увеличился объем перевозок промсырья – в 3 раза (до 285 тыс. т), метизов – в 2,4 раза (до 27,5 тыс. т), химикатов и соды – в 2 раза (до 73,4 тыс. т), лома черных металлов – на 12,8% (до 209 тыс. т).

<https://www.kommersant.ru/doc/3523384>

### RNS.ONLINE; 2018.01.19; РЖД УВЕЛИЧИЛИ ПЕРЕВОЗКИ ПАССАЖИРОВ В СТРАНЫ ДАЛЬНЕГО ЗАРУБЕЖЬЯ НА 10%

«Федеральная пассажирская компания» (ФПК, «дочка» РЖД) перевезла в международном сообщении со странами дальнего зарубежья в 2017 году более 706,2 тыс. человек, что на 9,7% выше аналогичного показателя 2016 года, сообщила пресс-служба РЖД.

Наибольший рост наблюдается в сообщении с Китаем (+23,7%), Финляндией (+21%) и Германией (+18,5%).

Также по итогам 2017 года зафиксирован рост перевозок пассажиров и в сообщении с рядом стран СНГ и Балтии. В частности, на 6,8% увеличилось количество пассажиров, перевезенных между Россией и Латвией, на 3,2% – в сообщении Россия – Эстония. Кроме того, увеличилось количество перевезенных пассажиров в сообщении с Таджикистаном (+66,3%), Узбекистаном (+14,1%), Казахстаном (+7,4%), Азербайджаном (+3,9%), Киргизией (+1%).

Международные пассажирские перевозки, согласно графику движения поездов на 2017/2018 год, осуществляются в прямом и транзитном сообщениях в 11 стран Европы и Азии (Германию, Францию, Финляндию, Италию, Польшу, Чехию, Китай и другие), а также в 11 стран СНГ и Балтии (Беларусь, Украина, Молдова, Казахстан, Киргизия, Таджикистан, Узбекистан, Азербайджан, Латвия, Литва, Эстония).

<https://rns.online/transport/RZHD-uvelichili-perevozki-passazhirov-v-strani-dalnego-zarubezhya-na-10-2018-01-19/>

На ту же тему:

<http://www.gudok.ru/news/?ID=1399690>

<http://www.mskagency.ru/materials/2744722>

### ИНТЕРФАКС; 2018.01.19; РФ ПЕРЕДАСТ РЖД ИМУЩЕСТВО В ПРИВОЛЖЬЕ, ОРЕНБУРЖЬЕ И АЛТАЙСКОМ КРАЕ

Правительство РФ утвердило перечень находящегося в федеральной собственности имущества в ряде регионов страны для внесения в качестве вклада в уставный капитал ОАО «РЖД», говорится в опубликованном постановлении правительства.

Согласно постановлению, здания, сооружения, движимое и прочее имущество будет внесено в уставный капитал РЖД в порядке оплаты «размещаемых этим акционерным обществом дополнительных акций», а до внесения в уставный капитал предоставляется в безвозмездное пользование компании. Передача имущества должна быть осуществлена в 12-месячный срок.

В частности, в Астраханской области РЖД будет передан ряд объектов в Красноярском районе: железнодорожный путь, эстакадный мост и ЛЭП, движимое имущество, воздушная линия связи, два вокзала.

В Саратовской области передаче в собственность РЖД подлежит главный путь (верхнее строение пути и земляное полотно) от ст. Озинки до границы РФ с Казахстаном, 8 железнодорожных мостов, движимое имущество, защитные лесонасаждения, энергообъекты, ЛЭП, воздушная и кабельная линии связи, служебное здание.

В Оренбуржье будут переданы объекты в Соль-Илецком районе – железнодорожные пути, пять мостов, ЛЭП, движимое имущество.

В Алтайском крае, в Кулундинском районе, планируется передать РЖД ЛЭП, подземный необслуживаемый усилительный пункт, двухкабельную магистраль участка Павлодар-Кулунда, энергообъекты, железнодорожный путь Кургамыс– Кулунда, движимое имущество.

В перечень федерального имущества, планируемого к приватизации в 2017-2019 годах, внесены соответствующие изменения о передаче указанных объектов в собственность РЖД.

### ТАСС; 2018.01.19; ГРУЗООБОРОТ ВАГОНОВ «НОВОТРАНСА» В 2017 ГОДУ УВЕЛИЧИЛСЯ НА 13%

Грузооборот вагонов группы компаний «Новотранс» в 2017 году увеличился на 13% по сравнению с показателем прошлого года и составил 146,2 млрд т-км, говорится в сообщении оператора.

«Новотранс» подвел итоги первого этапа торгов по продаже вагоноотправок на Украину

Перевозку грузов в направлении Украины «Новотранс» будет осуществлять по итогам торгов

Грузооборот вагонов «Новотранса» в I полугодии 2017 г. увеличился на 25%

Погрузка за отчетный период составила свыше 506 тыс. полувагонов. В частности, погрузка угля увеличилась на 19% по сравнению с результатом 2016 года.

В адрес морских портов Дальнего Востока было доставлено 4,49 млн тонн или 13,92% от общего объема угольных перевозок компании, в порты Балтики перевезено 15,6 млн тонн (48,38%) и Азово-Черноморского бассейна – 4,84 млн тонн (15,01%).

Погрузка нерудных материалов в отчетном периоде составила 2,5 млн тонн.

«В целом 2017 год для группы компаний был успешным. Мы не только вошли в число лидеров операторского и вагоноремонтного сегментов транспортного рынка, но также проводили работу в рамках СОЖТ и РСПП, активно взаимодействовали с бизнес-сообществом», – отметил президент группы компаний Константин Гончаров.

ООО «ГК «Новотранс» основано в 2004 году, является одним из крупнейших операторов железнодорожного подвижного состава в России и СНГ. Общий парк полувагонов составляет свыше 28 тыс. Средний возраст вагонов – менее 8 лет.

<http://tass.ru/transport/4886055>

На ту же тему:

<http://www.advis.ru/php/view_news.php?id=A6941E08-0082-5745-8DC3-F76BA06B8287>

### ИНТЕРФАКС; 2018.01.19; ГПБ И СБЕРБАНК РАССМАТРИВАЮТ ВОЗМОЖНОСТЬ ФИНАНСИРОВАНИЯ ВСМ ЧЕЛЯБИНСК-ЕКАТЕРИНБУРГ – ИСТОЧНИК

Газпромбанк (MOEX: GZPR) (ГПБ) и Сбербанк (MOEX: SBER) рассматривают возможность финансирования проекта высокоскоростной магистрали (ВСМ) Челябинск-Екатеринбург в рамках концессионного соглашения, сообщил «Интерфаксу» источник, знакомый с документацией по проекту.

Если коллегиальные органы ГПБ одобрят условия финансирования, то банк предоставит не менее 5% объема заявленных в проекте ВСМ инвестиций хозяйственному партнерству (ХП) «Уральская скоростная магистраль».

Сбербанк также выразил намерение рассмотреть возможность предоставления денежных средств, но гарантий не дает.

По словам источника, реализация проекта создаст третью по величине городскую агломерацию в России после Московской и Петербургской. Кроме того, Уральская ВСМ позволит обеспечить инфраструктуру саммитов ШОС и БРИКС в 2020 году в Челябинске и потребности Всемирной выставки ЭКСПО-2025, на проведение которой претендует Екатеринбург.

Предполагается два источника финансирования проекта: средства хозпартнерства (50%) и финансирование из бюджета РФ (50%).

Доходы консолидированного бюджета РФ от реализации проекта УВСМ прогнозируются в размере 726 млрд рублей.

Тем временем, по данным источника «Интерфакса», зампредседателя правительства РФ Аркадий **Дворкович** попросил ведомства и региональные власти представить согласованную позицию о заключении концессионного соглашения проекта ХП «Уральская скоростная магистраль».

Соответствующее письмо от имени А. **Дворкович**а направлено в адрес **Минтранса**, Минэкономразвития, Минфина, ФАС, ОАО «РЖД», а также правительствам Свердловской и Челябинской областей. Срок предоставления согласованной позиции ведомств и властей совместно с ХП – до 19 января.

Из материалов госпортала regulation.gov.ru следует, что стоимость проекта ВСМ Челябинск-Екатеринбург составляет 365,9 млрд рублей.

Ранее сообщалось со ссылкой на пресс-службу главы Челябинской области, что срок реализации концессионного соглашения на финансирование, создание и эксплуатацию ВСМ Челябинск-Екатеринбург, которое рассчитывает заключить с государством ХП, составляет 32 года. Периметр концессии включает создание новой двухпутной высокоскоростной железнодорожной магистрали протяженностью около 209 км и сопутствующей инфраструктуры.

В частности, планируется создание четырех промежуточных станций и вокзальных комплексов: «Аэропорт Баландино», «Снежинск», «Сысерть» и «Аэропорт Кольцово» (MOEX: AKLC). Также будет построено депо для высокоскоростного подвижного состава и здание управления Уральской высокоскоростной магистрали.

Общее расстояние между конечными станциями составит около 218 км.

Высокоскоростные поезда смогут разгоняться до 300 км/ч и преодолевать расстояние между центрами Челябинска и Екатеринбурга всего за 1 час 10 минут, включая остановки в аэропортах Баландино и Кольцово.

Также инфраструктура УВСМ позволит организовать транзитное движение скоростных транзитных поездов Нижний Тагил – Челябинск, Челябинск-Тюмень, а в перспективе реализации ВСМ «Евразия» – запустить ночные высокоскоростные поезда Москва-Челябинск и Екатеринбург-Астана.

Завершить строительство и ввести магистраль в эксплуатацию планируется в 2024 году.

Как сообщалось ранее, инициаторы проекта строительства ВСМ Екатеринбург – Челябинск рассчитывают получить половину средств на нее в качестве капитального гранта из бюджета. «Уральская скоростная магистраль», хозяйственное партнерство, в котором участвуют группа «ЧТПЗ» (MOEX: CHEP), «РВМ Капитал» и другие инвесторы, вместе с властями Челябинской и Свердловской областей подали в правительство заявку – частную концессионную инициативу. ВСМ Екатеринбург-Челябинск оценена в заявке в 360 млрд рублей. Половину инвесторы заплатят сами и возьмут в кредит», – отмечало одно из федеральных изданий. По его данным, правительство обсуждает разные варианты, в том числе, капитальный грант. В ЧТПЗ и «РВМ Капитале» (РВМК) размер инвестиций не комментируют, правительство прорабатывает предложение, затем оно будет направлено федеральным органам власти. **Минтранс** официально не получал проект концессионного предложения.

Основными владельцами ХП «Уральская скоростная магистраль» стали министерство имущества Челябинской области, ОАО «Корпорация развития Среднего Урала» (Свердловская область) и ООО «РВМ Высокоскоростные магистрали» (100%-ная «дочка» ЗАО «Инвестиционная группа «РВМ Капитал»). Список участников партнерства не окончательный.

Ранее сообщалось, что ВСМ Челябинск-Екатеринбург в декабре 2017 года была включена в транспортную стратегию РФ до 2030 года.

### РЖД-ПАРТНЕР; ШАНТ ДАНИЕЛЯН; 2018.01.19; ЗАКОНОПРОЕКТ, ПОЗВОЛЯЮЩИЙ РЖД РАСПОРЯЖАТЬСЯ ЧАСТЬЮ НЕДВИЖИМОГО ИМУЩЕСТВА, ПРИЗВАН ПРИВЛЕЧЬ ЧАСТНЫХ ИНВЕСТОРОВ В ИНФРАСТРУКТУРНЫЕ ПРОЕКТЫ

Законопроект **Минтранса**, который позволит ОАО «РЖД» распоряжаться частью собственного недвижимого имущества, призван заинтересовать частных инвесторов в финансировании проектов по строительству и реконструкции объектов ж/д инфраструктуры общего пользования.

Законопроект, позволяющий РЖД распоряжаться частью недвижимого имущества, призван привлечь частных инвесторов в инфраструктурные проекты

Поправки, предлагаемые министерством,о внесении изменений в Федеральный закон «Об особенностях управления и распоряжения имуществом железнодорожного транспорта» предполагают снятие ограничений на оборот ряда объектов недвижимого имущества ОАО «РЖД», приобретенного с даты вступления в силу законопроекта.

Однако контроль со стороны государства за распоряжением указанным имуществом будет сохранен – согласно положениям законопроекта, продажа, сдача или сдача в аренду имущества будет осуществляться только с согласия правительства Российской Федерации.

«Снятие указанных ограничений не приведет к нарушению безопасного и централизованного процесса управления железнодорожным транспортом – в целях недопущения рисков потери контроля по объектам, имеющим оборонное и мобилизационное значение, и/или предназначенных для выполнения аварийно-спасательных работ», – отмечается в пояснительной записке **Минтранса**.

При этом принятие законопроекта может снизить эффективность работы железнодорожного транспорта, отмечают разработчики проекта.

<http://www.rzd-partner.ru/zhd-transport/news/zakonoproekt-pozvolyayushchiy-rzhd-rasporyazhatsya-chastyu-nedvizhimogo-imushchestva-prizvan-privlech/>

### PROGORODNN; ВАЛЕНТИНА КАКОВКИНА; 2018.01.21; СТАЛО ИЗВЕСТНО, КОГДА БУДЕТ ОТКРЫТ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЙ ВОКЗАЛ В НИЖНЕМ НОВГОРОДЕ

Он будет соответствовать всем международным стандартам

Железнодорожный вокзал в Нижнем Новгороде откроется в мае этого года. Об этом сообщает пресс-служба ОАО «РЖД».

Основные строительные работы Московского ж/д вокзала завершатся уже в марте, а в мае 2018 года ожидается открытие. Согласно информации вокзалы 11 городов – участников ЧМ-2018 будут готовы уже в первом квартале года, всего же в программе подготовки пассажирской инфраструктуры чемпионата принимают участие 31 железнодорожный вокзальный комплекс в разных городах страны.

Как отмечает начальник дирекции железнодорожных вокзалов ОАО «РЖД» Виталий Вотолевский, Нижегородский вокзал строиться практически с нуля, каждый этап строительства требует согласования с органами культурного наследия.

Кроме этого, особое внимание при возведении нового вокзала отводиться маломобильной категории пассажиров, будут установлены новые информационные табло и навигационные указатели, а голосовые объявления дикторов будут звучать на двух языках – русском и английском. Также к чемпионату будет доступно мобильное приложение “РЖД Пассажирам”, что существенно облегчит навигацию.

<https://progorodnn.ru/news/72948>

*Морской транспорт*

### ТАСС; 2018.01.19; ПАО «НМТП» ВОЗГЛАВИЛ РЕЙТИНГ ГРУЗОВЫХ ТЕРМИНАЛОВ РОССИИ В 2017 ГОДУ

По итогам года 10 крупнейших стивидорных компаний перевалили 359,74 млн тонн грузов

Грузооборот морских портов РФ по итогам 2017 года увеличился на 9% по сравнению с показателем 2016 года, до 786,97 млн тонн.

На основании данных Ассоциации морских торговых портов ТАСС составил рейтинг стивидорных компаний России. Лидирующую строчку рейтинга, как и в 2016 году, занимает ПАО «НМТП» (порт Новороссийск) c показателем перевалки – 77,61 млн тонн, рост на 4,7%. Доля перевалки грузов компанией составляет 10% совокупного грузооборота морских портов РФ.

На втором месте находится ООО «Приморский торговый порт» (порт Приморск) с оборотом 57,61 млн тонн (-10,6%). Третью позицию рейтинга занимает АО «КТК-Р» (порт Новороссийск) – 55,11 млн тонн (+24,4%).

ОАО «Ростерминалуголь» (порт Усть-Луга) по итогам года поднялось с 9 на 6 позицию, перевалив 25,03 млн тонн (+38,6%), ООО «Невская трубопроводная компания» (порт Усть-Луга) – с 5 на 4 – 32,74 млн тонн (+8,6%).

ООО «Транснефть – Порт Козьмино» (порт Восточный) опустилось с 4 на 5 позицию, перевалив 31,71 млн тонн (-0,4%), АО «Восточный порт» (порт Восточный) – с 6 на 7 – 23,22 млн тонн (-1,5%), АО «Усть-Луга Ойл» (порт Усть-Луга) – с 7 на 8 – 19,93 млн тонн (-5,8%), АО «Дальтрансуголь» (порт Ванино) – с 8 на 9 – 19,39 млн тонн (-1%).

По итогам 2017 года наибольший рост перевалки грузов отмечен в следующих компаниях: АО «Балт Нафта» (порт Калининград) – в 3,8 раза, до 599,2 тыс. тонн, ОАО «Анадырьморпорт» ППК Беринговский (порт Беринговский) – в 4 раза, до 213,7 тыс. тонн, ЗАО «Балтийская нефтеперевалочная компания» (порт Калининград) – в 2,8 раза, до 339,5 тыс. тонн, СФ ООО «АВАЛ» «СТИВИДОРНАЯ КОМПАНИЯ «АВЛИТА» (порт Севастополь) – в 2,5 раза, до 583,7 тыс. тонн.

Наибольшее снижение грузооборота показали стивидорные компании: ООО «Русмарин форвардинг» (Большой порт С-Петербург) – на 96,7%, до 13,1 тыс. тонн, ЗАО «Простор ДВ» – на 84,7%, до 12,2 тыс. тонн, ООО СК «Стрелецкое» (порт Астрахань) – на 71,6%, до 42,1 тыс. тонн, ООО «КГС-МОЛ» (порт Темрюк) – на 67,6%, до 126,5 тыс. тонн.

По итогам 2017 года 10 крупнейшими стивидорными компаниями РФ перевалено 359,74 млн тонн грузов, что составляет 46% всего грузооборота морских портов России и превышает показатель 2016 года на 4,7%

<http://tass.ru/transport/4886879>

### ТАСС; 2018.01.19; НОВОРОССИЙСК ВОЗГЛАВИЛ РЕЙТИНГ ПОРТОВ ПО ПЕРЕВАЛКЕ НАЛИВНЫХ ГРУЗОВ В 2017 ГОДУ

Морскими портами РФ по итогам 2017 года перевалено 414,03 млн тонн наливных грузов, что на 7,2% превышает показатель 2016 года. Всего за год портами перевалено 786,97 млн тонн грузов (+9%).

На основании данных Ассоциации морских торговых портов РФ ТАСС составил рейтинг морских портов и стивидорных компаний России по объемам перевалки наливных грузов.

Лидирующую позицию среди портов РФ по итогам 2017 года, как и в 2016, занимает порт Новороссийск с оборотом 103,24 млн тонн (+11,2%). Среди стивидорных компаний первое место заняла ООО «Приморский торговый порт» (порт Приморск) – 57,61 млн тонн (-10,6%).

Порт Усть-Луга за год поднялся с 3 на 2 позицию с оборотом 63,88 млн тонн (+2,2%), сместив порт Приморск на 3 место.

Порт Мурманск в 2017 году нарастил перевалку наливных грузов в 2,6 раза, с 11,41 до 29,13 млн тонн, что позволило порту подняться с 8 позиции по итогам 2016 года на 5. Порт Тамань поднялся с 11 позиции на 9, перевалив 11,45 млн тонн (+6,9%). Порт Туапсе опустился с 6 на 7 позицию, Пригородное – с 5 на 6, Кавказ – с 7 на 8, Де-Кастри – с 9 на 10. Порт Высоцк, занимавший в 2016 году 10 позицию, вышел из топ-10.

Стивидорная компания ЗАО «КТК-Р» (порт Новороссийск) в 2017 году поднялась с 3 на 2 позицию рейтинга с оборотом 55,11 млн тонн (+24,4%), сместив ПАО «НМТП» (порт Новороссийск) на 3 позицию – 48,13 млн тонн (-0,8%). ООО «Невская трубопроводная компания» (порт Усть-Луга) поменялась местами с ООО «Транснефть – Порт Козьмино» (порт Восточный) и поднялась на 4 позицию, перевалив 32,74 млн тонн (+8,6%).

ООО «РПК Норд» (порт Мурманск) нарастила перевалку наливных грузов на 97,5%, до 17,31 млн тонн, за счет чего вошла в топ-10 и заняла 8 позицию. ООО « РН-Морской терминал Туапсе» (порт Туапсе) поднялось с 12 позиции на 10 с оборотом 10,54 млн тонн (+14,3%).

EXXON NEFTEGAS LTD (порт Де-Кастри) опустилось с 8 позиции на 9. АО «РПК-Высоцк «Лукойл»-II» (порт Высоцк) и ООО «СВЛ МАРИН ТРАНЗИТ СЕРВИСИЗ» (порт Кавказ), занимавшие в 2016 году 9 и 10 позиции, вышли из топ-10.

Наибольший рост перевалки наливных грузов по итогам года показали порты: Астрахань – в 2,7 раза, до 91,4 тыс. тонн, Керчь – в 2,7 раза, до 129,2 тыс. тонн, Мурманск – в 2,6 раза, до 29,13 млн тонн, а также стивидорные компании, такие как: АО «Балт Нафта» (порт Калининград) – в 3,8 раза, до 599,2 тыс. тонн, ЗАО «Балтийская нефтеперевалочная компания» (порт Калининград) – в 2,8 раза, до 339,5 тыс.тонн, ООО «Газпромнефть-Ямал» (порт Сабетта) – в 2,3 раза, до 6,5 млн тонн.

Наибольшее снижение перевалки наливных грузов отмечено в портах: Махачкала – на 64,3%, до 1,01 млн тонн, Выборг – на 44,1%, до 20,7 тыс. тонн, Невельск – на 34,1%, до 9,5 тыс. тонн, а также в стивидорных компаниях: АО «ММТП» (порт Махачкала) – на 64,3%, до 1,01 млн тонн, ООО «Ейск-Порт-Виста» (порт Ейск) – на 54,3%, до 46,1 тыс. тонн, ЗАО «Интерферрум-Металл» (Большой порт С-Петербург) – на 40,1%, до 440,5 тыс. тонн.

По итогам 2017 года первой десяткой портов перевалено 355,48 млн тонн наливных грузов (+7,3%), что составляет 85,9% совокупного объема. Первой десяткой стивидорных компаний перевалено 301,09 млн тонн (+5,2%), что составляет 72,7% общей перевалки наливных грузов.

*Внутренний водный транспорт*

### КОММЕРСАНТ; ВЛАДИСЛАВ ТРИФОНОВ; 2018.01.22; СУБПОДРЯДЧИК КАК В ВОДУ КАНУЛ

Фигурант дела о хищении при реконструкции канала имени Москвы скрылся во время процесса

В Замоскворецком суде Москвы неожиданно завершился процесс по делу о хищении 459 млн руб., выделенных на проектирование реконструкции канала имени Москвы. Как стало известно “Ъ”, один из трех подсудимых, генеральный директор санкт-петербургского научно-производственного предприятия (НПП) «Фортэкс» Дмитрий Аршанский, незадолго до оглашения судебного решения скрылся. В результате он был объявлен в розыск, а виновными суд признал директора проектно-изыскательного института «Облстройпроект» Владимира Старцева, который получил пять лет колонии, и начальника сметного отдела канала Анжелику Горобец, которая была приговорена к трем с половиной годам колонии общего режима.

Замоскворецкий райсуд рассматривал дело о хищении средств, выделенных на проектирование реконструкции канала, восемь месяцев. Судебное разбирательство уже подходило к концу, когда один из подсудимых, гендиректор НПП «Фортэкс» Дмитрий Аршанский, внезапно перестал являться на заседания. Вскоре стало ясно, что глава петербургской инжиниринговой компании, находившийся под подпиской, скрылся. В результате материалы в отношении господина Аршанского были выделены в отдельное производство, а сам он объявлен в розыск и заочно арестован.

Приговор же услышали двое других подсудимых: директор вологодского проектно-изыскательного института «Облстройпроект» Владимир Старцев был признан виновным в особо крупном мошенничестве (ч. 4 ст. 159 УК РФ) и приговорен к пяти годам колонии, начальнику сметного отдела канала имени Москвы Анжелике Горобец по той же статье суд назначил наказание в виде трех с половиной лет колонии. Суд посчитал доказанным, что фигуранты в составе группы лиц совершили хищение 459 млн из 691 млн руб., выделенных на изготовление проектной документации в рамках реконструкции канала. Деньги, перечисляемые на счет «Облстройпроекта», как следует из приговора, уходили на счета организаций, «обладающих признаками фиктивности», а затем обналичивались.

Как ранее рассказывал “Ъ”, расследование обстоятельств хищения бюджетных средств началось в августе 2014 года. Дело возбудило Московское межрегиональное управление СКР на транспорте. Следователей заинтересовал контракт, заключенный 12 августа 2011 года между Федеральным агентством морского и речного транспорта, ФГУП «Канал имени Москвы» и институтом «Облстройпроект». Федеральное агентство выступало заказчиком проектных работ, канал – застройщиком, а вологодское ООО – генеральным проектировщиком. «Облстройпроект» после заключения договора пригласил в качестве субподрядчика петербургское НПО «Фортэкс», выполнившее основную часть работ. Именно руководители этих организаций, по версии следствия, и разработали схему увода денег.

Осенью 2014 года обвинение в мошенничестве было предъявлено Дмитрию Аршанскому, позже аналогичные постановления были вынесены следствием в отношении Владимира Старцева и Анжелики Горобец, которая, как говорится в деле, помогала своим подельникам утвердить отчетную документацию.

Никто из подсудимых вины не признавал. По версии защиты, уголовное дело стало следствием конкурентной борьбы, а инициатором расследования стала компания, проигравшая конкурс на разработку проектной документации. Адвокаты представляли расчеты, сделанные институтом «Гидропроект», согласно которым работы, фактически выполненные по контракту, стоили не менее 760 млн руб. Защита не согласилась с приговором и уже обжаловала его.

Стоит отметить, что расследование этого дела сопровождалось скандалами. В частности, был арестован и уже осужден адвокат Александр Ицхакович, который предложил родственникам Дмитрия Аршанского за $2,2 млн добиться прекращения этого дела. Его сотрудники ФСБ задержали при получении первого транша. А после проведения нескольких митингов и акций в соцсетях в поддержку главы НПП, а также голодовки, объявленной его женой, дело взял под личный контроль глава Следственного комитета РФ Александр Бастрыкин. В итоге материалы расследования были переданы в Главное следственное управление ведомства, где оно и было завершено.

<https://www.kommersant.ru/doc/3526905>

*Воздушный транспорт*

### КОММЕРСАНТ; ЕЛИЗАВЕТА КУЗНЕЦОВА; 2018.01.22; ДОМОДЕДОВО РИСУЕТ НОВЫЕ ПОЛОСЫ

Аэропорты Москвы готовятся к концессиям с государством

Второй в России аэропорт Домодедово хочет построить еще шесть взлетно-посадочных полос (ВПП), из которых две – в ближайшие 20 лет. Как выяснил “Ъ”, такие планы содержатся в проекте соглашения аэропорта с государством. Параллельно Домодедово пытается ослабить позиции ключевого конкурента, Шереметьево, требуя взимать с него повышенные платежи по итогам уже сделанных государством вложений. Шереметьево действительно в последние годы получило от государства вдвое больше средств, чем Домодедово. Но авиаторы опасаются, что в итоге все выплаты (на развитие аэропортов Москвы до 2037 года нужно 190 млрд руб.) просто лягут на плечи пассажиров.

К середине марта правительство должно выпустить постановление об условиях подписания между аэропортами Москвы и государством концессионных соглашений по развитию инфраструктуры, рассказали “Ъ” источники на авиарынке. Положения документа обсуждались чиновниками **Минтранса** и руководством аэропортов в конце 2017 года. В **Минтрансе** отказались от комментариев. В **Росавиаци**и на запрос не ответили.

Соглашения заменят договоры аренды аэродромного имущества и обеспечат инвестиции в строительство новой инфраструктуры на фоне дефицита бюджетных средств. Исходно решить проблему планировалось с участием Фонда национального благосостояния – эту идею предложил первый вице-премьер Игорь Шувалов три года назад. Но деньги так и не были выделены.

По данным “Ъ”, строительство и реконструкция объектов концессии в МАУ до 2037 года оцениваются примерно в 190 млрд руб., и больше всего средств нужно именно Домодедово. Сейчас там работают две параллельные независимые ВПП и строится еще одна. После ее ввода в первом полугодии 2018 года старая ВПП-2 станет рулевой дорожкой. В рамках концессии на 55 лет аэропорт предлагает расширить аэродром до восьми ВПП: две должны появиться до 2037 года, еще четыре – к 2055 году.

Домодедово готово финансировать строительство, но просит предусмотреть обязательства государства по развитию железных и автомобильных дорог, системы управления воздушным движением, а также «устранить диспаритет бюджетного финансирования», поскольку аэропорты МАУ «подходят к заключению концессионных соглашений в неравных условиях». В 2001–2016 годах и с учетом планов до 2020 года бюджетное финансирование их инфраструктуры составляет 120 млрд руб. для Шереметьево, 48 млрд руб. для Внуково и 53 млрд руб. для Домодедово. Поэтому, считают в последнем, в рамках концессий нужно дифференцировать плату: чем больше уже получено средств, тем выше сумма. По данным “Ъ”, ту же позицию излагал в 2017 году глава ФАС Игорь Артемьев в письме Игорю Шувалову, отмечая, что средства от повышенной платы могут пойти на региональные аэропорты с пассажиропотоком до 500 тыс. человек в год.

В ФАС на запрос “Ъ” не ответили. В Домодедово подтвердили, что при заключении соглашения ВПП-3 и ВПП-4 «не требуют затрат бюджета на подготовку территории: вопрос решит оператор, как и подходы к финансированию строительства».

В качестве источника возмещения расходов на концессии все аэропорты МАУ на совещаниях говорят о сборах за взлетно-посадочные операции (ВПО). Однако, уточняют в Домодедово, и здесь нужно устранить дисбаланс: доходы от сбора за ВПО включаются в налогооблагаемую базу при расчете налога на прибыль, то есть объем вложений в инфраструктуру вырастет на сумму налога. В Шереметьево и Внуково на запросы “Ъ” не ответили. Но возможное увеличение сбора не устраивает авиакомпании. В «Уральских авиалиниях» “Ъ” сообщили, что вкупе с ростом прочих тарифов это, «безусловно, отразится на конечной стоимости билета». В S7 добавили, что авиакомпании «непонятны основания для повышения сборов с учетом существенного роста доходов аэропортов МАУ на фоне увеличения пассажиропотока в 2017 году». Президент «UTair – пассажирских авиалиний» Павел Пермяков считает, что «эффективно сдержать рост цен в отрасли можно за счет низких ставок фондирования и долгосрочных займов аэропортам».

Впрочем, авиаторы могут несколько преувеличивать масштаб проблемы. Даже при отсутствии роста пассажиропотока в МАУ (88 млн человек в 2017 году) вложения в размере 190 млрд руб. в течение 20 лет по минимальным рыночным ставкам и с инвестиционным циклом пять лет означают сбор около 125 руб. с пассажира. В то же время главный эксперт Института экономики транспорта и транспортной политики НИУ ВШЭ Федор Борисов сомневается в адекватности планов Домодедово: эффективно эксплуатировать и загружать такие дополнительные мощности возможно, если речь идет о крупном международном хабе с сильной базовой авиакомпанией. Но пока таких перспектив не видно ни для одного аэропорта России.

<https://www.kommersant.ru/doc/3526895>

### ИЗВЕСТИЯ; ЕВГЕНИЙ ДЕВЯТЬЯРОВ; БОГДАН СТЕПОВОЙ; 2018.01.22; ОРУЖИЕ ЗАШЬЮТ В ХОЛЩОВЫЕ МЕШКИ

Металлические ящики станут не обязательными для его перевозки

В этом году в России планируют отменить требование о перевозке оружия на гражданских самолетах только в металлических ящиках. Сегодня эта процедура регулируется ведомственными инструкциями двадцатилетней давности. Нынешний порядок транспортировки приводит к существенному сокращению полезного пространства в багажных отсеках небольших самолетов. Ящики предлагается заменить холщовыми пломбируемыми мешками. Проект новых федеральных авиационных правил сейчас обсуждается **Минтрансом**, авиакомпаниями и силовыми ведомствами.

Как рассказали «Известиям» в **Минтрансе** России, ведомство подготовило проект приказа об утверждении новых федеральных авиационных правил «О порядке перевозки воздушными судами гражданской авиации багажа, содержащего оружие, патроны к нему, специальные средства». Планируемый срок вступления приказа в силу – март 2018 года.

– Проходит процедура публичного обсуждения данной инициативы. После ее завершения текст проекта будет размещен в открытом доступе, – отметили в пресс-службе **Минтранса**.

Сейчас перевозка оружия регулируется инструкцией Федеральной службы воздушного транспорта и МВД России от 30 ноября 1999 года и указанием Федеральной авиационной службы о применении металлических запираемых ящиков от 24 апреля 1997 года. Такие ящики должны быть определенного размера, их следует перевозить в изолированных багажных отсеках воздушных судов. На самолетах, не имеющих таких отсеков, ответственность за сохранность и перевозку оружия возлагается на экипаж.

Изменить существующие правила транспортировки оружия просили российские авиакомпании. К примеру, S7 для развития региональных перевозок получила весной прошлого года 70-местный Embraer-170 – самый маленький представитель этого семейства, ранее не эксплуатировавшийся в нашей стране. Выяснилось, что установка в нем металлических ящиков значительно ограничивает возможности по загрузке багажа пассажиров.

Представители S7 обратились в **Минтранс** с предложением изменить размеры металлических ящиков с учетом особенностей багажных отсеков различных воздушных судов. Для самолетов средней и малой пассажировместимости предложено предусмотреть возможность перевозить оружие в холщовых пломбируемых мешках. В распоряжении «Известий» есть копия соответствующего письма гендиректора S7 Владимира Объедкова от 17 марта 2017 года.

Представитель **Минтранса** подтвердил, что новый порядок перевозки оружия должен привести к отмене его обязательной транспортировки в металлических ящиках.

В аэропорту Домодедово сообщили, что в международной практике такое требование отсутствует.

В авиакомпании «Нордавиа» поддержали предполагаемые изменения. По словам представителя перевозчика, сейчас процедура оформления перевозки оружия усложнена.

Как рассказала «Известиям» главный тренер сборной команды России по пулевой стрельбе Татьяна Голдобина, в аэропорту стрелки сдают оружие в специальных кейсах с замками. Служба безопасности проводит соответствующие проверки. В большинстве типов воздушных судов багажные отсеки конструктивно отделены от пассажирских салонов.

– Сотрудники службы безопасности открывают каждый кейс, проверяют само оружие и разрешение на его вывоз, – пояснила Татьяна Голдобина. – После чего закрывают кейс и опечатывают его. Далее представители службы самостоятельно отвозят оружие к борту самолета и в присутствии пилота грузят его.

По словам криминолога, руководителя Центра правовой и психологической помощи в экстремальных ситуациях Михаила Виноградова, и пассажирам, и службе безопасности аэродромов спокойнее, когда оружие лежит в металлическом ящике.

– При погрузке или выгрузке самолета всегда есть опасность, что грузчики могут оказаться один на один с мешком, где лежит оружие, – отметил Михаил Виноградов. – Среди грузчиков попадаются люди с криминальными наклонностями, в этом сомневаться не приходится. О кражах, в том числе и крупногабаритного груза, СМИ сообщают постоянно. Разрезать мешок, особенно если он холщовый, – дело нескольких секунд. В итоге оружие может неожиданно оказаться в руках неизвестного человека, находящегося посреди аэропорта.

Источник «Известий» в Минобороны отметил, что отказ от перевозки оружия в металлических ящиках вызывает опасения у военных специалистов.

В пресс-службе Росгвардии (в настоящее время это ведомство контролирует оборот оружия) «Известиям» пояснили, что комментируют законодательные инициативы только после их вступления в силу.

<https://iz.ru/685907/evgenii-deviatiarov-bogdan-stepovoi/oruzhie-zashiut-v-kholshchovye-meshki>

### ВЕДОМОСТИ; АЛЕКСАНДР ВОРОБЬЕВ; 2018.01.21; РОСАВИАЦИЯ ПРОИГРАЛА «ТРАНСАЭРО»

Регулятор оказался должен обанкротившейся авиакомпании почти 700 млн рублей

Арбитражный суд Санкт-Петербурга обязал **Росавиаци**ю выплатить авиакомпании «Трансаэро» 664 млн руб. субсидий за перевозки пассажиров на Дальний Восток в 2015 г., решение вынесено 29 декабря прошлого года. Месяцем ранее суд присудил авиакомпании 25 млн руб. субсидий за перевозки в Калининград, это решение **Росавиаци**я успела обжаловать, апелляционная инстанция начнет рассмотрение 30 января.

«Трансаэро», некогда второй перевозчик в России, прекратила полеты в октябре 2015 г., два месяца спустя в компании было введено внешнее наблюдение, в сентябре 2017 г. – конкурсное производство.

В 2015 г. **Росавиаци**я отказалась выплатить «Трансаэро» субсидии под тем предлогом, что у компании были долги по налогам и другим платежам в бюджет. «Трансаэро» оспорила отказ в суде, но проиграла во всех трех инстанциях. Летом 2017 г. Верховный суд отменил эти решения. По правилам предоставления субсидий и условиям договора «Трансаэро» и не должна была подтверждать отсутствие долга перед бюджетом, объяснила вердикт коллегия Верховного суда.

При новом рассмотрении исков в арбитраже Санкт-Петербурга **Росавиаци**я проиграла. Прежде «Трансаэро» взыскивала за перевозки на Дальний Восток 595 млн руб., но к повторному рассмотрению представила уточненные расчеты и сумела отсудить на 69 млн руб. больше.

«Учитывая определение Верховного суда и его формулировки, решения в пользу авиакомпании были предрешены. Ответчик может обжаловать эти решения, но при каждом новом рассмотрении в последующей инстанции шансов на успех будет все меньше», – рассуждает управляющий партнер коллегии адвокатов «Ковалев, Тугуши и партнеры» Сергей Ковалев. «Решения Верховного суда оказывают серьезное влияние на суды всей системы, и, чтобы решение в апелляционной инстанции было в пользу **Росавиаци**и, ей нужны новые и крайне убедительные доводы», – согласен исполнительный директор Heads Consulting Никита Куликов.

Представитель **Росавиаци**и на запрос не ответил. Невыплаченные «Трансаэро» субсидии были потрачены в 2016 г. на субсидирование перелетов. Иски «Трансаэро» составляют почти 10% всей программы субсидирования перелетов в 2018 г. – на нее **Росавиаци**я планирует направить 7,2 млрд руб.

Деньги и долги

Если апелляция оставит решение первой инстанции в силе, «Трансаэро» сможет получить исполнительный лист. «При взыскании денег с органов власти возможны разные ситуации: иногда приставы без проблем списывают денежные средства со счетов, иногда на счетах может не оказаться достаточной суммы, иногда процесс взыскания тормозят казначейства из-за того, что эти деньги надо сначала заложить в бюджет», – говорит Ковалев. Но **Росавиаци**я – это федеральное ведомство с признаками юридического лица, поэтому она должна будет вначале исполнить решение суда, а потом искать источники для покрытия непредвиденных затрат, например запрашивать дополнительное бюджетное финансирование, продолжает эксперт.

«Трансаэро» должна кредиторам 250–260 млрд руб., при введении конкурсного производства у нее было активов всего на несколько миллиардов рублей. Если средства по искам будут взысканы, то пойдут в конкурсную массу, из которой в первую очередь погашаются текущие расходы – на процедуры наблюдения и конкурсного производства, оставшееся идет на обязательства по зарплатам, после этого – на обязательства перед остальными кредиторами, в том числе перед органами власти в лице налоговой, перечисляет Ковалев.

При наблюдении текущие расходы «Трансаэро» составляли примерно 10–15 млн руб. в месяц – в основном на зарплаты оставшимся сотрудникам (бухгалтерам и специалистам, проводившим инвентаризацию и реализацию имущества), при конкурсном производстве текущие расходы снизились примерно втрое, говорит бывший сотрудник «Трансаэро», близкий к руководству компании.

Менеджмент «Трансаэро» до введения конкурсного производства полностью погасил долги по зарплатам и отпускам на сумму более 4 млрд руб., но оставались долги по выходным пособиям, рассказывал прошлым летом представитель «Трансаэро». С конкурсным управляющим «Трансаэро» Михаилом Котовым связаться не удалось.

<https://www.vedomosti.ru/business/articles/2018/01/21/748457-rosaviatsiya-transaero>

### КОММЕРСАНТ.RU; АНАСТАСИЯ ВЕДЕНЕЕВА;2018.01.19; КРЫМ УСТУПИЛ АНТАЛЬЕ

Аэропорт Симферополя начал терять пассажиров

В 2017 году аэропорт Симферополя снизил пассажирские перевозки на 1,4%, до 5,1 млн человек. Также за год сократился турпоток в регион до 5,4 млн человек. В аэропорту уже признали, что спрос на крымском направлении снизился в том числе из-за открытия чартерных полетов в Турцию.

Пассажиропоток аэропорта Симферополь в 2017 году упал на 1,4%, до 5,1 млн человек, сообщили в компании. В конце года гендиректор аэропорта Евгений Плаксин прогнозировал сокращение пассажиропотока по итогам года на уровне 1–1,5%. Тогда он отмечал, что падение обусловлено несколькими факторами – «открытием турецкого направления, неустойчивой погодой в мае и июне на курортах Крыма, а также прекращением работы авиакомпании «ВИМ-Авиа». По данным аэропорта, в 2017 году лидером перевозок в Симферополь стала авиакомпания «Россия» (входит в группу «Аэрофлот»), которая перевезла почти 1,1 млн пассажиров.

По данным турецкого портала Haber Turk, в 2017 году курорт Анталья посетили рекордные 3,8 млн российских туристов, превысив докризисный показатель 3,4 млн человек в 2014 году.

Напомним, что авиасообщение с Турцией было прекращено в конце 2015 года после того, как турки сбили российский военный самолет, и возобновлено только в середине 2016 года.

Впрочем, в прошедшие новогодние праздники пассажиропоток аэропорта Симферополь вырос на 12%, превысив 100 тыс. человек. Всего в этот период авиакомпании выполнили 347 рейсов. Дополнительно в новогодние праздники были открыты рейсы в Пермь, Казань, Нижневартовск, Уфу и Сургут.

Снижение пассажиропотока в Крым отразилось и на туристической статистике. На прошлой неделе министерство курортов и туризма Крыма сообщило, что в 2017 году в регионе отдохнули 5,4 млн туристов, что на 3,2% ниже, чем в 2016 году. Глава министерства Вадим Волченко тогда отмечал усилившуюся конкуренцию и, «к сожалению, достаточно высокую стоимость авиаперелетов в Крым», несмотря на то, что до 2019 года на полеты в Крым действует «нулевая» ставка НДС.

Летом 2018 года в аэропорту Симферополя начнет работать новый терминал. Правительство также планирует развивать севастопольский аэропорт Бельбек, использующийся сейчас исключительно в военных целях (см. “Ъ” от 18 января).

<https://www.kommersant.ru/doc/3526302>

### ТАСС; 2018.01.19; АЭРОПОРТ КАЗАНИ В 2017 ГОДУ ДОСТИГ РЕКОРДНОГО В ИСТОРИИ ТАТАРСТАНА ПАССАЖИРОПОТОКА

За год аэропорт обслужил более двух с половиной миллионов пассажиров

Пассажиропоток аэропорта Казани по итогам 2017 года составил 2,6 млн человек, увеличившись на 37% по сравнению с уровнем 2016 года. Об этом в пятницу сообщила пресс-служба аэропорта.

«В 2017 году международный аэропорт Казань обслужил 2 млн 623 тыс. 423 пассажира, что на 37,1% больше 2016 года (в 2016 году было перевезено 1 млн 912 тыс. пассажиров). (…) Впервые в истории Республики Татарстан достигнут столь высокий показатель по объемам авиаперевозок в течение одного года», – сказано в сообщении.

В пресс-службе отмечают, что пассажиропоток на международных направлениях вырос в два раза в прошлом году. Среди международных направлений наибольшее число пассажиров было обслужено на направлении Анталья – 377,5 тыс. человек. Пассажиропоток на маршруте Казань – Дубай вырос в три раза. К числу других наиболее популярных международных направлений относятся рейсы во Франкфурт-на-Майне (рост на 85,2% к уровню 2016 г.), Прагу (+74,2%), Бангкок (+45%), Хельсинки (+31,3%), Пхукет (+25%) и другие.

Наибольшее число пассажиров среди внутренних рейсов было перевезено на маршруте Москва-Казань-Москва – 1,3 млн человек, что на 27,6% больше, чем в 2016 году. Кроме того, рост отмечен на таких направлениях, как Санкт-Петербург (+43,2%), Геленджик (+87%), Уфа (+121,5%), Нижневартовск (+25,4%) и Минеральные Воды (+8,1%).

В 2017 году в аэропорту Казани были открыты новые направления – в Ноябрьск, Салехард, Нарьян-Мар, Новый Уренгой, Калининград, Рига и Пардубице (Чехия), возобновлено авиасообщение с турецким курортом Бодрум. Также был выполнен однократный рейс из Пекина для туристов из Китая. В 2018 году планируется запуск рейсов в Минск, Тбилиси, Батуми, Ереван и по другим направлениям. В 2017 году маршрутная сеть аэропорта Казани насчитывала 72 направления, из них 37 – международные.

<http://tass.ru/transport/4885686>

### ТАСС; ЕЛЕНА ВЕРЕЩАКА; 2018.01.19; ПАССАЖИРОПОТОК В ГЛАВНОМ АЭРОПОРТУ КАМЧАТКИ ЗА ГОД ВЫРОС НА 7%

Рост обусловлен интересом камчатцев к чартерным программам

Международный аэропорт Петропавловск-Камчатский за 2017 год обслужил 658,7 тыс. пассажиров. Об этом 19 января сообщила пресс-служба правительства Камчатского края.

«В 2017 году Международный аэропорт Петропавловск-Камчатский обслужил 658 718 пассажиров, что почти на 7% больше, чем годом ранее. По внутренним рейсам (связывают Камчатку с другими регионами России – прим. ТАСС) рост составил 6,4 %, по международным – 69%. Рост в более чем 1,5 раза на международных рейсах обусловлен активным интересом камчатцев к чартерным программам», – сообщила пресс-служба.

При этом из общего числа обслуженных пассажиров более 54 тыс. человек перевезено авиапредприятиями Камчатки внутри региона, а 15 634 пассажира – на международных рейсах. Отмечается, что в 2018 году рост пассажиропотока ожидается за счет как внутренних перевозок, так и за счет увеличения количества чартерных рейсов.

Как сообщили ТАСС в аэропорту, в настоящее время ведутся подготовительные работы по реконструкции территории аэровокзального комплекса компанией «Аэропорты регионов» (группа компаний «Ренова»). Ранее в интервью агентству губернатор Камчатки Владимир Илюхин заявлял, что запуск нового пассажирского терминала состоится в 2021 году, общий объем частных инвестиций в проект превысит 7,8 млрд рублей. После ввода в строй нового аэровокзального комплекса пассажиропоток должен увеличиться до 1 млн человек в год.

В настоящее время за пределы Камчатского края по различным направлениям регулярные рейсы выполняют семь авиакомпаний. Еще несколько перевозчиков осуществляют международные чартерные перевозки во Вьетнам, Тайланд и Японию. По местным авиалиниям Петропавловск-Камчатский связан со всеми районами региона.

<http://tass.ru/transport/4885620>

### ИНТЕРФАКС; 2018.01.19; В РСТ ЗАЯВИЛИ О ДЕФИЦИТЕ РАЗМЕЩЕНИЯ В НЕСКОЛЬКИХ ГОРОДАХ ЧМ-2018

В Екатеринбурге, Саранске, Волгограде и Самаре недостаточно средств размещения для гостей чемпионата мира по футболу 2018, сообщила порталу «Интерфакс-Туризм» в пятницу пресс-секретарь Российского союза туриндустрии (РСТ) Ирина Тюрина со ссылкой на данные туркомпаний.

«В этих городах дефицит размещения. Возможно, ситуация выправится, когда в конце января FIFA снимет часть своих квот», – отметила она.

В то же время туроператоры отмечают, что сложностей с отелями нет в Москве, Сочи, Калининграде, Казани и Петербурге. «В Сочи, где 15 июня пройдет матч Испания – Португалия, пользующийся огромным интересом болельщиков, мест в гостиницах точно хватит. После зимней Олимпиады 2014 года отелей тут достаточно», – подчеркнул генеральный директор компании «Свой ТС» Сергей Войтович.

При этом, по мнению С.Войтовича, ситуация с гостиничными ценами в России на период ЧМ-2018 не особо отличается от других стран, где проходили подобные турниры. «Да, цены, безусловно, высоковаты и для большинства российских туристов «несъедобны», но для такого специфического гостя, как любитель футбола, вполне приемлемые», – сказал он.

Помимо нехватки отелей в городах проведения ЧМ-2018, эксперты отметили проблему авиаперевозки. «Рейсов недостаточно, к тому же нет прямого авиасообщения между городами, где будут проходить игры. Сейчас большинство перелетов из одного города в другой включает пересадку в Москве или Санкт-Петербурге, что как минимум неудобно для гостей из Колумбии, Бразилии и Аргентины, которые приедут на две недели или даже месяц, чтобы сходить на футбол и посмотреть нашу страну. Из Латинской Америки ожидается огромное количество гостей, сделано много бронирований», – сказала И.Тюрина.

По ее словам, вопрос организации прямых рейсов сейчас обсуждается, но определенных решений пока нет.

### ТАСС; 2018.01.19; «АЛМАЗ-АНТЕЙ» ПОДГОТОВИЛ СИСТЕМЫ УПРАВЛЕНИЯ В ВОСЬМИ АЭРОПОРТАХ ГОРОДОВ, ПРИНИМАЮЩИХ ЧМ

В первом квартале 2018 года концерн также завершит подготовку аэропортов Калининграда, Нижнего Новгорода, Саранска

Концерн «Алмаз-Антей» подготовил автоматизированные системы управления воздушным движением (АС УВД) в восьми из 11 аэропортов в городах, которые примут матчи чемпионата мира по футболу 2018 года (ЧМ-2018). Об этом сообщил ТАСС заместитель генерального директора концерна по продукции для аэронавигационной системы и продукции двойного назначения Дмитрий Савицкий.

Матчи чемпионата пройдут в 11 городах России (Москва, Санкт-Петербург, Калининград, Нижний Новгород, Казань, Самара, Саранск, Волгоград, Ростов-на-Дону, Екатеринбург). «Алмаз-Антей» выполняет работы по оснащению аэропортов в этих городах оборудованием АС УВД и комплексами радиотехнического обеспечения полетов.

«На сегодняшний день готовы к обеспечению регулярных рейсов воздушных судов аэропорты Москвы, Санкт-Петербурга, Казани, Самары, Волгограда, Ростова-на-Дону, Сочи, Екатеринбурга. Подготовка аэропортов Калининграда, Нижнего Новгорода, Саранска будет завершена в первом квартале 2018 года», – сказал Савицкий.

Он отметил, что все работы концерном выполняются в тесной кооперации с другими предприятиями российской промышленности.

По словам заместителя главы компании, одним из «сложных» объектов стал аэропорт в Саранске, так как в начале 2017 года погодные условия долго не позволяли выполнить строительно-монтажные работы по устройству фундаментов под установку радиолокационного оборудования, осуществить прокладку линий связи и т. д.

«В настоящее время в аэропорту успешно выполнен в сложных метеорологических условиях первый технический рейс воздушного судна, что свидетельствует о высоком качестве развернутого оборудованная РТОП», – добавил он.

<http://tass.ru/ekonomika/4885946>

### ИНТЕРФАКС; 2018.01.21; ОПАСНОЕ СБЛИЖЕНИЕ ПАССАЖИРСКИХ САМОЛЕТОВ ПРОИЗОШЛО В НЕБЕ БЛИЗ МОСКВЫ

«Суперджет», летевший из Таллинна в Москву, на посадке опасно сблизился с пассажирским «Боингом», но пилотам удалось развести самолеты, сообщил «Интерфаксу» источник в авиадиспетчерских службах в воскресенье.

По его данным, инцидент произошел накануне вечером, когда оба пассажирских лайнера находились над сопредельными с Москвой регионами.

«Самолет «Суперджет», выполнявший рейс из Таллинна, готовился к посадке в Шереметьево, и на высоте порядка 4300 метров экипаж доложил о срабатывании системы опасного сближения с другим воздушным судном – «Боингом», направлявшимся из Мурманска во «Внуково», – сказал источник.

По его информации, в момент срабатывания сигнализации расстояние между самолетами составляло порядка 600 метров.

«Однако пилотам обоих воздушных судов под команды диспетчеров удалось благополучно развести в воздухе самолеты и приземлиться в «Шереметьево» и «Внуково». Посадки произошли благополучно, никто не пострадал», – сказал собеседник агентства.

«Интерфакс» не располагает официальным подтверждением этой информации.

### ТАСС; 2018.01.19; АЭРОПОРТ ШЕРЕМЕТЬЕВО В 2017 ГОДУ ОБРАБОТАЛ СВЫШЕ 325 ТЫСЯЧ ТОНН ГРУЗОВ

Объем обработанной почты увеличился на 43,8%

Московский аэропорт Шереметьево по итогам 2017 года обработал свыше 290 тыс. тонн грузов, что на 27,3% больше по сравнению с 2016 годом. Объем обработанной почты увеличился на 43,8% и составил 35 тыс. тонн, сообщает пресс-служба аэропорта. Доля Шереметьево среди аэропортов Московского авиаузла составила свыше 60%.

Крупнейший оператор аэропорта «Москва Карго» увеличил объем обработанных грузов МВЛ в годовом сопоставлении на 55,7%, их доля в общем обороте компании составила порядка 64,6%. При этом объем трансферных грузов МВЛ вырос на 68,6%, объем импорта МВЛ – на 42%.

Основными внешними направлениями, на которые пришлось свыше 50% всего грузопотока, являются Китай, Германия, Нидерланды, Италия, Франция и США. Наибольший рост объема грузоперевозок по экспорту и транзиту в 2017 году был зафиксирован на направлениях: Чжэнчжоу (CGO), Нью-Йорк (JFK), Лондон (LHR) и Чэнду (CTU). По импорту и транзиту по итогам 2017 г. главными направлениями стали: Дели (DEL), Ханой (HAN), Осло (OSL) и Брюссель (BRU).

Аэропорт Шереметьево за 9 месяцев 2017 года обработал свыше 200 тыс. тонн грузов

Объем грузов на международных линиях аэропорта Курган составит к 2030 г. 630 тыс. тонн

На внутренних направлениях основной грузопоток традиционно приходится на Дальний Восток (Владивосток, Хабаровск, Южно-Сахалинск и Петропавловск-Камчатский).

Как отмечает пресс-служба аэропорта, значительный рост грузооборота в Шереметьево обусловлен общемировой тенденцией увеличения объема грузоперевозок. Главными факторами роста являются: экономический рост в Европе и мире, повышение потребительской активности и увеличение объемов интернет-торговли. По данным ИАТА, мировой объем грузов, перевезенных воздушным транспортом, за 11 месяцев 2017 г. увеличился на 9,7%, показав наивысший рост с 2010 года, и почти в три раза превзошел средние темпы роста отрасли за последние 10 лет (3,3%).

Председатель Совета Директоров АО «МАШ» Александр Пономаренко подчеркнул: «Значительный рост грузооборота в аэропорту Шереметьево и растущие потребности грузовых авиакомпаний, обусловленные общемировой тенденцией увеличения объема грузоперевозок, определяют цели стратегического развития Международного аэропорта Шереметьево: стать глобальным грузовым хабом Европы. Эту амбициозную задачу мы решаем вместе с нашими ключевыми партнерами: базовым перевозчиком ПАО «Аэрофлот», грузовой компанией «Волга-Днепр» и другими грузовыми операторами. К 2024 году мы рассчитываем ежегодно обрабатывать более 700 тыс. тонн грузов. Для этого уже в 2018 г. мы приступаем к проектированию и строительству второй очереди нового грузового терминала, рассчитанного на обработку дополнительно 380 тыс. тонн грузов в год».

Первая очередь грузового комплекса была введена в коммерческую эксплуатацию в конце 2017 года. Его площадь составляет 42,3 тыс. кв. м, мощность – 380 тыс. тонн грузов в год. Комплекс располагает 13 конвейерными линиями с выходом на аэродром, 29 пунктами приема/выдачи грузов, два из которых предназначены для обработки крупногабаритных грузов (в том числе и автомобилей), и два – для приема экспресс-отправлений.

Международный аэропорт Шереметьево – крупнейший российский аэропорт по объемам пассажирских и грузовых перевозок, взлетно– посадочных операций и площади аэровокзального комплекса. Маршрутная сеть Шереметьево составляет более 200 направлений. Пассажиропоток аэропорта по итогам 2016 г. составил 33,65 млн пассажиров (+7,6% к 2015 г.), объем перевозок грузов – 231,25 тыс. т (+29,8%), почты – 11,67 тыс. т (+14,6%).

<http://tass.ru/transport/4886780>

### ИНТЕРФАКС; 2018.01.19; ПАССАЖИРОПОТОК АЭРОПОРТА «СИМФЕРОПОЛЬ» В 2017 ГОДУ СНИЗИЛСЯ НА 1,4%

Пассажиропоток аэропорта «Симферополь» в 2017 году составил около 5,13 млн человек, сообщила пресс-служба авиапредприятия.

Как сообщалось ранее, пассажиропоток в крымском аэропорту в 2016 году составил 5,2 млн человек. Таким образом, в 2017 году он снизился на 1,4%.

Гендиректор предприятия Евгений Плаксин говорил журналистам в конце 2017 года, что сокращение пассажиропотока произошло, главным образом, из-за открытия Турции для российских туристов, однако при этом оно оказалось не столь значительным, как ожидал аэропорт.

По данным пресс-службы авиаузла, за 2017 год на прилет обслужено 2,566 млн пассажиров, на вылет – 2,562 млн. Лидером перевозок стала авиакомпания «Россия», которая перевезла 1,086 млн пассажиров.

Объем обработанных грузов и почты составил 6,98 тыс. тонн, количество взлетно-посадочных операций – 18,154 тыс.

Симферопольский аэропорт построен в 1940-х годах, сейчас обслуживает рейсы только внутри России. Официальные международные полеты туда не осуществляются с 2014 года, это связано с санкциями, введенными после вхождения Крыма в состав РФ.

С ноября 2016 года строится новый терминал аэровокзального комплекса площадью 78 тыс. кв. м, его планируется ввести в эксплуатацию к лету 2018 года.

### ИНТЕРФАКС; 2018.01.19; АЭРОПОРТ МИНВОД В 2017Г УВЕЛИЧИЛ ПАССАЖИРОПОТОК НА 27%

ОАО «Международный аэропорт «Минеральные Воды» (Ставропольский край) в 2017 году обслужило 2 млн 180,178 тыс. пассажиров, что на 27% больше, чем в 2016 году, сообщили «Интерфаксу» в пресс-службе компании.

Пассажиропоток на внутренних воздушных линиях составил 1 млн 800,958 тыс. человек (рост на 16%), на международных линиях – 379,22 тыс. человек (рост на 28%).

В 2017 году были открыты новые рейсы по следующим направлениям: Анталья, Астана, Пермь, Тбилиси, Тель-Авив.

«В августе 2017 года впервые за свою историю аэропорт встретил самолет A330 и 19 августа обслужил два Boeing-777-200 одновременно. Также в августе был установлен рекорд по количеству обслуженных пассажиров за сутки – 9 тыс. 900 человек. На прилет было обслужено 4 тыс. 390 пассажиров, на вылет – 5 тыс. 510 пассажиров», – добавил представитель аэропорта.

По состоянию на конец ноября пассажиропоток достиг 2 млн человек, что стало рекордным показателем за 29 лет работы аэропорта.

Ранее сообщалось, что в марте 2017 года ФАС России было согласовано ходатайство ООО «Старт аэро» на приобретение 48,99998% акций ОАО «Управляющая компания Аэропорт Минеральные Воды». С учетом уже имеющихся у «Старт аэро» акций этой управляющей компании общая доля в ней составила 100%.

По данным аналитической системы «СПАРК-Интерфакс», 100% «Старт аэро» владеет предприниматель, совладелец аэропортового холдинга «Новапорт» Роман Троценко. В 2016 году холдинг «Новапорт» вошел в акционерный капитал аэропортов в Калининграде («Храброво») и Минеральных Водах.

### GOSNEWS.RU; 2018.01.19; ДОЛГ НОРДАВИА ЗА ТЕХОБСЛУЖИВАНИЕ ПРИБЛИЖАЕТСЯ К МИЛЛИАРДУ РУБЛЕЙ

29 декабря 2017 года компания ООО «Норд-текник», специализирующаяся на техническом обслуживании авиапарка, обратилась в Арбитражный суд Архангельской области с иском о взыскании денежных средств по договору оказания услуг к АО “Нордавиа”.

Сумма иска составляет порядка 150 млн. рублей. 10 января 2017 года Арбитражным судом Архангельска иск был принят к производству и уже 1 февраля дело будет рассмотрено на предварительном заседании.

Отметим, что в августе 2017 года Нордавиа уже выступала ответчиком в схожем процессе, тогда ООО “Норд-Текник” предъявил авиакомпании иск в размере около 60 млн. рублей.

Летом 2017 года ООО “Норд-текник” в своем официальном сообщении также заявляло о том, что долг, предъявленный к компании в судах различных инстанций, составляет более полумиллиарда рублей (не считая совокупный долг в размере 10 млрд. рублей)».

Ранее стало известно о том, что Аналитический центр при правительстве РФ и **Минтранс** России подготовил проект новой методики оценки финансового состояния авиакомпаний, основным критерием оценки будет выступать долговая нагрузка компаний.

Исходя из новых критериев, указанных в проекте, Нордавиа вполне может возглавить список авиакомпаний-должников, так как совокупный долг компании превышает 10 млрд. рублей. Также у компаний с высоким уровнем долга будет поэтапно ограничиваться действие сертификата эксплуатанта.

<https://www.gosnews.ru/news/korporatsii/dolg_nordavia_za_tekhobsluzhivanie_priblizhaetsya_k_milliardu_rubley>

### ИНТЕРФАКС; 2018.01.22; АЭРОПОРТ ЮЖНО-САХАЛИНСКА В 2017Г УВЕЛИЧИЛ ПАССАЖИРОПОТОК НА 4,8%

Пассажиропоток международного аэропорта "Южно-Сахалинск" в 2017 году составил 985,2 тыс. пассажиров, что на 4,8% больше, чем в 2016 году, сообщает пресс-служба аэропорта.

"На внутренних рейсах в 2017 году через аэропорт "Южно-Сахалинск" перевезено 870,9 тыс. пассажиров, что на 3,5% больше, чем в 2016 году, на международных линиях - 114,3 тыс. пассажиров (рост на 16,1%)", - говорится в сообщении.

Рост пассажиропотока аэропорт объясняет развитием маршрутной сети авиакомпании "Аврора", а также субсидированием дальневосточных перевозок. "Авиакомпания "Аврора" активно развивает свою маршрутную сеть. Кроме того, дальневосточные перевозки для сахалинцев субсидируются правительством Сахалинской области, что вызывает интерес у жителей региона", - приводит пресс-служба слова замгендиректора АО "Аэропорт Южно-Сахалинск" Натальи Селютиной.

Отмечается также, что в декабре 2017 года в сравнении с декабрем 2016 года пассажиропоток вырос на 4,8% и составил более 77,3 тыс. человек, что объясняется "наплывом" туристов, приехавших провести новогодние каникулы на горнолыжном курорте "Горный воздух" в Южно-Сахалинске.

По информации пресс-службы, лидером среди внутренних направлений остается Москва, перевозки в столицу осуществляют авиакомпании "Аэрофлот" (MOEX: AFLT) и "Россия". Среди международных направлений популярными у сахалинцев остаются Сеул, Токио и Саппоро. Не менее востребованы перелеты по курортным направлениям Камрань (Вьетнам) и Пхукет (Таиланд), выполняемые чартерными рейсами авиакомпании "Икар".

В 2017 году в аэропорт пришел еще один перевозчик: авиакомпания "Азур Эйр" начала выполнять перевозки по маршруту Южно-Сахалинск - Бангкок.

Всего за 2017 год в аэропорту Южно-Сахалинска было выполнено чуть более 6 тыс. самолетовылетов, что превысило показатель за 2016 год на 11%, из них 890 на международных воздушных линиях (рост на 6,7%).

Аэропорт "Южно-Сахалинск" имеет статус международного с 1990 года, допущен к приему/выпуску более 30 типов воздушных судов, является базовым для авиакомпании "Аврора". С аэропортом сотрудничают 9 авиакомпаний, которые осуществляют рейсы в 10 городов России и 7 городов стран Азиатско-Тихоокеанского региона (включая чартерные туристические рейсы).

### БАБР; ВАСИЛИЙ ЧАЙКИН; 2018.01.19; ИНСАЙД ДИРЕКТОРА КОМПАНИЙ «КРАСАВИА» И «АЭРОПОРТЫ КРАСНОЯРЬЯ» АРЕСТОВАНЫ

С самого начала мы говорили о том, что аресты глав двух красноярских аэропортов имеют далеко идущие последствия.

Курс на интеграцию аэропортового хозяйства был взят лет 5 назад. Оператором должно было стать федеральное «Аэропорты Красноярска». Ему должны были отойти порты государственной «КрасАвиа»: выстраивание сети Байкит – Хатанга – Тура – Туруханск – Северо-Енисейск.

Потом присоединять аэропорты «КрасАвиа» решили к государственному предприятию «Черемшанка»: Выстраивание сети Красноярск – Богучаны – Енисейск – Игарка – Байкит – Тура – Хатанга.

Сейчас директора компаний «КрасАвиа» и «Аэропорты Красноярья» арестованы. Им предъявлены обвинения во взятках по линии госзакупок. Оперативную разработку вело ФСБ. Одновременно прокуратура предъявляет вопросы по финансовой дисциплине к «КрасАвиа» (дело о взносах в фонды). Для компании с большими долгами – вопрос болезненный.

Вопросы возникли и к государственному предприятию «Черемшанка»: неэффективность использования бюджетных средств, управления имуществом, и снова ОЧЕНЬ интересные моменты на госзакупках.

А – упала, Б – пропала, кто остался на трубе?

Сейчас структуры энергетиков контролируют 51% акций аэропорта «Емельяново». Они уже обратились в **минтранс** с предложением установить в Емельяново особую экономзону. Обсуждается вопрос инвестиций строительства ж/д-ветки ветки до Красноярска со стороны «РУСАЛа» за счет оставшихся 49% акций аэропорта. Компания активно зондирует тему строительства хаба. Как известно, в Красноярске энергетики замыкают свои предприятия в «Алюминиевую долину».

И вот краевая администрация начинает раскачивать тему «сухого порта» в Красноярске – терминалы и склады морских портов. Одновременно признается, что за госсчет сеть аэропортов не модернизируешь – нужен инвестор.

Главный интерес энергетиков, запускающих в Красноярске «Алюминиевую долину, – минимизация вложений в экспресс. Строительство хаба, модернизация «Емельяново» упирается в площади и земельные участки «Черемшанки».

А для Усса все это еще один тест. На равноудаленность.

<http://babr24.com/kras/?IDE=169753>