**23 ЯНВАРЯ 2018**

**Вернуться в оглавление**

|  |
| --- |
| **Публикации** |

***Деятельность Министра транспорта***

### ТАСС; 2018.01.22; ЛЕНОБЛАСТЬ ПРИМЕНИТ СХЕМУ ГЧП ДЛЯ РАЗВИТИЯ АВТОВОКЗАЛА НА ГРАНИЦЕ С ПЕТЕРБУРГОМ К ЧМ-2018

Власти Ленинградской области применят схему государственно-частного партнерства для развития автовокзала в Девяткине, расположенного на границе с Санкт-Петербургом. Этот объект включен в транспортную схему, разработанную для обслуживания гостей чемпионата мира по футболу 2018 года.

«Для реконструкции автовокзала будет применена схема государственно-частного партнерства. После завершения реконструкции вокзал планируют сделать «сердцем» транспортно-пересадочного узла «Девяткино» (ТПУ «Девяткино»): в конце прошлого года Координационный совет по развитию транспортной системы Санкт-Петербурга и Ленинградской области под председательством **министра транспорта** России Максима **Соколов**а утвердил проект реализации первой очереди ТПУ», – рассказали в понедельник ТАСС в областном управлении по транспорту.

Как сообщили пресс-службе губернатора и правительства Ленинградской области, автовокзал «Северный» в Девяткино будет задействован в рамках проведения чемпионата мира по футболу летом 2018 года. В пресс-службе сказали, что «все здания, которые входят в состав автовокзала, пройдут экспертизу на предмет возможности безопасной эксплуатации для пассажиров и персонала».

В районе Девяткино расположена конечная станция первой (красной) ветки петербургского метрополитена, там же размещен единственный в Ленинградской области автобусный вокзал. Ежедневно автовокзалом «Северный» пользуются 3 тыс. пассажиров, для перевозки которых работает около 50 регулярных маршрутных рейсов.

Здание вокзала было построено несколько лет назад, но, как рассказали в пресс-службе правительства Ленинградской области, компания-оператор перевозок обанкротилась, к тому же у администрации Всеволожского района возникли вопросы по поводу правил аренды земельного участка. Она через суд требовала снести здание вокзала, но областное правительство приняло меры для решения имущественных вопросов, чтобы сохранить объект. Было принято решение перевести права бессрочного пользования земельным участком площадью почти 4 тыс. кв. м с районного на региональный уровень.

В пресс-службе областного правительства сообщили, что после оформления необходимой документации и прохождения процедуры государственной регистрации объектов недвижимости оператором автовокзала станет государственное казенное учреждение «Леноблтранс».

<http://tass.ru/transport/4892316>

### РИА НОВОСТИ; МАРГАРИТА КИСЛОВА; 2018.01.22; РОССИЙСКАЯ ДЕЛЕГАЦИЯ ОБСУЖДАЕТ В КАИРЕ ВОПРОСЫ ВОЗОБНОВЛЕНИЯ АВИАСООБЩЕНИЯ

Российская делегация в понедельник обсуждает в Каирском международном аэропорту технические вопросы возобновления регулярного авиасообщения между странами, сообщил РИА Новости источник в аэропорту.

По его словам, планируется также проведение финальной проверки безопасности второго терминала аэропорта, из которого будут осуществляться рейсы «Аэрофлота». Источник не исключил, что делегация проведет также встречу с представителями министерства гражданской авиации Египта.

«Делегация будет работать три дня, планируется обсудить технические вопросы. Принципиальные стороны возобновления авиасообщения уже были урегулированы, теперь остаются определенные технические детали авиаперевозок, которые надо согласовать между сторонами», – сказал собеседник агентства.

**Министр транспорта РФ** Максим **Соколов** и глава минавиации Египта Шериф Фатхи 15 декабря прошлого года в Москве подписали протокол о сотрудничестве в сфере обеспечения безопасности гражданской авиации, необходимый для открытия полетов между странами. Ожидается, что авиасообщение между Москвой и Каиром будет открыто уже в феврале, а возобновление чартерных рейсов стороны обсудят в апреле.

<https://ria.ru/world/20180122/1513087178.html>

***Новости отрасли***

### RNS; 2018.01.22; ШТРАФ ЗА ТРАНЗИТ ГРУЗОВ БЕЗ НАВИГАЦИОННЫХ ПЛОМБ МОЖЕТ СОСТАВИТЬ ДО 250 ТЫС. РУБЛЕЙ

Минэкономразвития России предлагает ввести штраф за отсутствие навигационных пломб на транзитном автомобильном и железнодорожном транспорте в размере от 100 тыс. до 250 тыс. рублей. Штраф для должностных лиц, индивидуальных предпринимателей и водителей составит от 100 тыс. до 150 тыс. рублей, а для юридических лиц – от 150 тыс. до 250 тыс. рублей. Соответствующий законопроект о внесении изменений в КоАП размещен на официальном портале правовой информации.

Законопроект внесен в целях обеспечения национальных интересов и повышения эффективности контроля за международными транзитными перевозками грузов через территории России, говорится в пояснительной записке к законопроекту.

Обязанности по установке и снятию навигационных пломб будут возложены на отправителей или получателей грузов или их представителей для автомобильного транспорта, и перевозчиков – для железнодорожного транспорта.

Система контроля за навигационными пломбами будет действовать на базе системы «Платон». В настоящее время навигационные пломбы используются для международных транзитных перевозок с территории Украины в Казахстан или Киргизию через Россию.

Соисполнителями проекта является **Минтранс** России и ФТС РФ. Изменения могут вступить в силу с 1 июля 2018 года.

<https://rns.online/transport/SHtraf-za-tranzit-gruzov-bez-navigatsionnih-plomb-mozhet-sostavit-do-150-tis-rublei-2018-01-22/>

### RNS; 2018.01.22; СТРОИТЕЛИ НАЧАЛИ УСТАНОВКУ АНТИСЕЙСМИЧЕСКИХ УСТРОЙСТВ ПОД ПРОЛЕТЫ КРЫМСКОГО МОСТА

Строители моста через Керченский пролив начали установку шок-трансмиттеров, которые дополнительно защищают мостовые конструкции от сейсмического воздействия, сообщает инфоцентр «Крымский мост». Установка ведется на автодорожной части моста.

Шок-трансмиттеры устанавливаются между опорами и пролетами моста – устройства обеспечивают жесткое соединение конструкций при кратковременных воздействиях, которые вызваны сейсмической активностью или иной динамической нагрузкой.

При строительстве моста применяются шок-трансмиттеры, которые воспринимают нагрузки в 850 кН и 1500 кН, а на автодорожной части моста планируется установить более 760 устройств.

«На железнодорожной части моста антисейсмическое закрепление пролетов иное, оно предусмотрено за счет выполнения неподвижных и линейно-подвижных опорных частей, так что при землетрясении сейсмические силы передаются на промежуточные опоры», – говорится в сообщении.

<https://rns.online/transport/Stroiteli-nachali-ustanovku-antiseismicheskih-ustroistv-pod-proleti-Krimskogo-mosta-2018-01-22/>

*Автомобильный и городской транспорт, дорожное хозяйство*

### КОММЕРСАНТ; ИВАН БУРАНОВ; 2018.01.23; СМЕРТНОСТЬ В ДТП ДЕЛЯТ НА НОЛЬ

Утверждена стратегия безопасности движения

Белый дом хочет снизить до нуля число погибших в дорожных авариях к 2030 году. Такая цель заложена в правительственной стратегии безопасности дорожного движения. Предполагается ряд глобальных реформ, в том числе в области подготовки водителей, процедуры техосмотра автомобилей, борьбы с пьянством за рулем. Радикально снизить смертность в ДТП за столь короткое время на фоне решений о сильном сокращении штата ГИБДД почти невозможно, говорят эксперты.

Правительством РФ утверждена стратегия безопасности дорожного движения до 2024 года. Ее цель – снизить показатель социального риска (число погибших в ДТП на 100 тыс. населения) в течение семи лет с нынешних 13,8 до 4. А к 2030 году в авариях вообще не должен погибать ни один человек: в стратегии закреплено «стремление к нулевой смертности». «Для этого есть возможности, включая современные способы организации движения, возможности искусственного интеллекта, нового транспорта»,– пояснил первый вице-премьер Игорь Шувалов.

Напомним, основным документом, определяющим стратегию в области безопасности движения, была до сих пор профильная ФЦП. Программа действует с 2013 до 2020 года с финансированием в размере 34,4 млрд руб. Ее цель – снизить ежегодное число жертв аварий в РФ с 27,9 тыс. до 19,9 тыс. По итогам 2017 года погибло более 19 тыс. человек.

В новой стратегии обозначены проблемы, которые нужно будет решать в ближайшие годы, среди которых – неудовлетворительная подготовка водителей, плохое техническое состояние автомобилей, пьяное вождение. Среди предлагаемых мер – «формирование положительного имиджа сотрудников ГИБДД», расширение применения камер на дорогах (а также упорядочивание их размещения на трассах), развитие механизмов «экономического стимулирования соблюдения ПДД», включая «вопросы налогообложения, имущественного страхования» (речь идет о возможном подорожании ОСАГО для злостных нарушителей), обеспечение «соразмерности наказания тяжести правонарушения». Власти также планируют заняться регулированием движения беспилотных машин – такое пожелание вчера высказал Дмитрий Медведев, представляя документ, но в стратегии об этом не говорится.

Стратегия будет выполняться в два этапа. Сперва будет завершена текущая ФЦП (ее остаточное финансирование составляет чуть более 4 млрд руб.) и создан план по реализации стратегии (он ожидается летом 2018 года). В 2021–2024 годах будут осуществляться «практические мероприятия в целях устойчивого повышения безопасности движения». Вопрос о принятии новой ФЦП по безопасности движения, по данным “Ъ”, еще не решен. Финансирование мероприятий в стратегии не заложено.

Президент Московской межрегиональной ассоциации автошкол Татьяна Шутылева, комментируя документ, отметила, что реформа подготовки водителей идет с 2014 года, аварийность по вине новичков снижается. «Безусловно, нельзя останавливаться на достигнутом,– говорит она.– Есть целый ряд нерешенных вопросов. Это и отсутствие постлицензионного контроля в подготовке водителей, и отсутствие реестра выдаваемых автошколами свидетельств. Для ряда категорий до сих пор нет экзаменационных билетов. Не выстроена система повышения квалификации водителей, осуществляющих перевозки пассажиров и грузов, нет единой базы выдаваемых медсправок». Первый зампред комитета Госдумы по госстроительству Вячеслав Лысаков считает, что достичь нулевой смертности в теории можно. «Но пока это голые декларации,–считает он.– Нужны социальная реклама в прайм-тайм на федеральных каналах, отсев претендентов на права с помощью психофизиологических тестов, тотальные проверки на наркотики при прохождении медкомиссий, принципиальное улучшение дорожной инфраструктуры. Вместо этого мы видим курс на ужесточение санкций и тотальное сокращение личного состава ГИБДД, без которого невозможно пресечение грубых нарушений». Речь идет о подписанном в конце 2017 года указе президента и последующем приказе МВД по сокращению численности сотрудников МВД, в рамках которого количество сотрудников ГИБДД уменьшится на 10 тыс. человек.

Глава общественного совета при **Минтрансе** РФ Михаил Блинкин скептически воспринял поставленные правительством цели. Только в Швеции, Великобритании, Нидерландах, Испании, Германии, Ирландии уровень социальных рисков «обеспечен в районе четырех» (четыре погибших в ДТП на 100 тыс. населения в год), говорит он, но для достижения этих результатов странам понадобилось около 20 лет. В 2013–2016 годах смертность в ДТП в России действительно снижалась быстро, говорит он, но сейчас темп замедляется. «Выход социальных рисков на уровень 4–5 единиц не наблюдался ни в одной стране мира, сохранившей в формальной или неформальной форме феодальные привилегии в дорожном движении,– говорит Михаил Блинкин.– Все эти привилегии, увы, в полном объеме сохраняются в России».

<https://www.kommersant.ru/doc/3527331>

На ту же тему:

<https://iz.ru/698701/2018-01-22/medvedev-utverdil-strategiiu-bezopasnosti-dorozhnogo-dvizheniia-do-2024-goda>

<https://rns.online/transport/Pravitelstvo-utverdilo-strategiyu-bezopasnosti-dorozhnogo-dvizheniya-do-2025-goda-2018-01-22/>

<https://www.gazeta.ru/auto/2018/01/22_a_11621528.shtml>

<https://rg.ru/2018/01/22/pochti-v-kazhdom-vtorom-dtp-registriruiutsia-nedostatki-ulichno-dorozhnoj-seti.html>

### ВЕДОМОСТИ; ОЛЬГА АДАМЧУК; 2018.01.23; КОНЦЕССИИ НА ЦКАД-4 ГРОЗИТ ОТМЕНА

Если инвесторы не найдутся через два месяца, проект остановят

Достроить четвертый участок Центральной кольцевой автодороги (ЦКАД) вокруг Москвы должны были к концу 2018 г. Позже президент Владимир Путин отодвинул срок на 2019 г., но даже к этому времени проект может оказаться незавершенным. «Мы, безусловно, будем обсуждать с концедентом возможность переноса сроков строительства этого объекта», – предупреждал летом 2017 г. заместитель гендиректора «Автобана» Денис Анисимов.

Пока договориться удалось лишь о продлении сроков финансового закрытия: у строителей ЦКАД-4 – «Автобана» и РФПИ – появится еще два месяца, до конца марта, чтобы найти деньги на строительство дороги, сообщили два человека, близкие к переговорам по проекту, об этом консорциум договорился с ГК «Автодор» в конце декабря. Сроки финансового закрытия сдвинуты, оно состоится до конца марта подтвердил через представителя Анисимов.

Инвесторы, заинтересованные в проекте, есть, отметил Анисимов, осталось договориться с концедентом об изменении сроков строительства и некоторых других условий. После переговоров и будет сформирован состав проектной компании, утверждает он.

Пока же переговоры с потенциальными инвесторами, желавшими войти в проект еще осенью 2017 г., приостановлены. Турецко-российская компания Renaissance Construction, которая претендовала на строительство, но столкнулась с обысками ФСБ, согласилась участвовать в проекте, лишь если сроки окончания строительства будут перенесены на конец 2020-го – 2021 г., рассказывают три участника переговоров. Построить дорогу, которую, по всем правилам, нужно строить три или даже четыре года, за два неполных года невозможно, уверен консультант инфраструктурных проектов. Не все готово и для самого строительства: на пути ЦКАД-4 находится еще не расселенный коттеджный поселок, рассказывает участник переговоров. Представитель Renaissance Construction отказался от комментариев.

Еще с одним инвестором, готовым вложиться в проект, – консорциумом из группы ВИС и итальянской компании Astaldi – переговоры также не ведутся. Войти в проект и предоставить все банковские гарантии консорциум был готов, лишь если получил бы контроль в проектной компании, который сейчас принадлежит «Автобану», но «Автобан» с таким условием не согласен, объясняет человек, близкий к переговорам. Если консорциум вкладывает и гарантирует большую часть собственных средств концессионера, справедливо, чтобы мы контролировали процесс управления рисками всего проекта, передал через представителя член совета директоров группы ВИС Сергей Ромашов. Представитель «Автобана» не смог прокомментировать этот вопрос в понедельник вечером.

Еще одна компания, с которой ведутся переговоры, – турецкая Makyol также не готова входить в проект, пока не будет решен вопрос сроков, говорит участник переговоров. Ее представитель в турецком офисе не ответил на запрос. Договориться же с ГК «Автодор» о переносе сроков строительства сложно, считает консультант инфраструктурных проектов, в том числе из-за того, что это не первый случай – сроки сдвигались и при строительстве М11 Москва – Питер, и ЦКАД, которая уже не будет достроена к чемпионату мира по футболу.

Если инвесторам в оставшиеся два месяца не удастся договориться с государством о новых сроках окончания строительства, концессия в конце концов может быть отменена, а концессионное соглашение – расторгнуто, считают консультанты. Из-за нарушений концессионером обязательств, к которым традиционно относят недостижение финансового закрытия, поясняет партнер бюро «Качкин и партнеры» Денис Качкин, но если финансовое закрытие не произойдет из-за того, что государство не подготовило земельные участки, уже концессионер вправе расторгнуть соглашение и потребовать компенсацию убытков.

Концедент может расторгнуть концессионное соглашение в судебном и во внесудебном порядке (если это предусмотрено его условиями), а также заменить концессионера по специальной процедуре, рассказывает старший юрист LECAP Роман Жирнов. Но даже если концедент не будет расторгать соглашение или взыскивать неустойки за просрочку, у концессионера из-за жестких сроков могут возникнуть сложности на этапах строительства и ввода в эксплуатацию объекта.

Случаи расторжения соглашений до начала их исполнения есть, например, строительство Орловского тоннеля сорвалось после смены губернатора Санкт-Петербурга, вспоминает Качкин. Тогда концедент должен был компенсировать понесенные концессионером затраты, но ушел в долгие суды, говорит исполнительный директор Национального центра ГЧП Максим Ткаченко.

Но расторгнуть концессионное соглашение до финансового закрытия проще, чем менять концессионера после – прецедентов в практике немного, предупреждает Качкин.

Представители **Минтранса**, РФПИ, ГК «Автодор» отказались от комментариев, представитель вице-премьера Аркадия **Дворкович**а не ответил на запрос.

<https://www.vedomosti.ru/economics/articles/2018/01/23/748620-kontsessii-tskad-4>

### РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; НАТАЛИЯ ШВАБАУЭР; 2018.01.22; КОСТЫЛИ ТЕБЕ – НЕ ПРОЕЗДНОЙ

В Югре инвалида высадили из рейсового автобуса на мороз

Ханты-Мансийск – хоть и столица автономного округа, но город небольшой, и новость о том, что Викторию Швецову, инвалида-колясочника, высадили из рейсового автобуса на мороз, взбудоражила всех.

– Я уже не рада, что забросила этот пост в соцсеть. Такого наслушалась о себе, что просто оторопела! Меня оскорбляют, приплетают мою профессию журналиста, типа все мы всегда врем. Еще обвинили в том, что я занимаюсь травлей кондуктора, который добросовестно выполнял свою работу, – в голосе Виктории – нескрываемая горечь.

Женщина признается, что сильно устала от внимания. От переживаний у нее подскочило давление, пришлось вызвать «скорую». В мирской славе, тем более такой, Швецова точно не нуждается. Уже 30 лет она является членом Союза журналистов, в Ханты-Мансийске известна многим как блогер. Будучи сама инвалидом-колясочником, старается облегчить боль другим, участвует в программе «Волонтеры серебряного возраста». Кроме того, состоит в обществе спасения животных «Ковчег».

Почему чиновники и силовики начали разбираться в проблеме инвалида только после громкого общественного резонанса?

В выходные жительница Ханты-Мансийска на свой страх и риск отправилась в дорогу на костылях, поскольку коляска в снегу буксует.

– Скользко, холодно (на тот момент на улице было – 27), но я всегда считала себя сильной. Ступеньки скользкие, костыли скользят, как на катке, но, слава Богу, влезла в автобус N 5, место уступили добрые люди. Приготовила удостоверение, где мое фото с печатью и четко указано, что я инвалид 1-й группы. А стало быть, проезд бесплатный. Социальный проездной я просто еще не получила, не успела. Да и не было проблем на других маршрутах, – вспоминает Швецова. – Подошла контролер, я поздоровалась и предъявила документ. Контролер повела себя не просто по-хамски, а бесчеловечно. Начала требовать либо оплату, либо социальный проездной. Пассажиры возмущались, предлагали заплатить за меня. Но не в деньгах же дело!

Глотая слезы, Виктория вышла из автобуса. Несколько шагов, и костыли «поехали». Если бы не водитель машины, которая случайно проезжала мимо, неизвестно, сколько бы Швецова пролежала на льду. Ей помогли встать и отвезли в больницу, но последствия падения оказались серьезны: возобновились боли в ноге и в позвоночнике.

– Я позвонила в диспетчерскую. Диспетчер была в шоке и пообещала все передать руководству АТП. А если бы на моем месте оказалась беззащитная старушка? Или люди на костылях – это существа второго сорта? – возмущается Виктория. – Я не жалею себя, не плачусь. Но не хочу, чтобы то же самое произошло с другими!

На ее пост в соцсетях среагировали журналисты, а уже по их публикациям межрайонная прокуратура и следственное управление СКР по ХМАО-Югре наконец-то начали проверку. Лучше поздно, чем никогда...

По мнению Сергея Зашихина, инвалида-колясочника, президента Федерации керлинга Свердловской области, нравственность выше инструкции:

– Я обычно передвигаюсь на своем автомобиле, но считаю, что чисто по-человечески, если вы видите у пассажира признаки инвалидности, надо дать ему доехать до пункта назначения, – рассуждает он.

«Главная наша беда, мы разучились помогать друг другу. В особенности беззащитному человеку. И что там мороз, когда у большинства из нас заморожено сострадание и милосердие»...

Наталья Стребкова, уполномоченный по правам человека в ХМАО-Югре, убеждена, что зимой на Севере высаживать из общественного транспорта не надо никого, будь это инвалид, ребенок или взрослый здоровый человек, который просто стал заложником ситуации, не имеет денег на билет. «Должна быть другая мера воздействия: сфотографируйте, составьте акт по возвращении в АТП».

По ее словам, именно об этом шел разговор с главой Ханты-Мансийска на оперативном совещании, и он согласился с этаким подходом. «Такая установка уже дана всем ответственным за пассажирские перевозки в АТП. Представители предприятия и соцзащиты выехали к Виктории, чтобы разобраться во всем детально и объективно», – добавила омбудсмен.

История Швецовой – не уникальная. Подобные случаи происходят регулярно. И нередко с летальным иcходом. Но что характерно – во всех случаях чиновники и силовики начинают разбираться в проблеме только после громкого общественного резонанса. Может, имеет смысл проводить «контрольные закупки» на транспорте? А если между совестью и бумагой работники автопредприятий выбирают последнее – вписать им туда черным по белому требование быть внимательными и человечными?

Наталья Стребкова считает, что дело не только в этом.

– Общественные рейды на транспорте периодически проводятся. В частности, моими общественными помощниками, которые сами являются инвалидами, – поясняет она. – К примеру, после последних обильных снегопадов мои помощники на колясках пытались сесть в низкопольные автобусы. Многие водители выходили на улицу, чтобы помочь колясочнику, но были и такие случаи, когда автобусы останавливались далеко от бордюра или вообще не доезжали до остановки, поскольку их место заняли частные машины. Да, уровень правовой культуры и правосознания граждан, к сожалению, еще невысок. Но главная наша беда, мы разучились помогать друг другу. В особенности беззащитному человеку. И что там мороз, когда у большинства из нас заморожено сострадание и милосердие...

<https://rg.ru/2018/01/22/reg-urfo/v-iugre-invalida-koliasochnika-vysadili-iz-rejsovogo-avtobusa-na-moroz.html>

### RNS; 2018.01.22; ШТРАФЫ ЗА НАРУШЕНИЯ ПДД МОГУТ ПОЙТИ В РЕГИОНАЛЬНЫЕ ДОРОЖНЫЕ ФОНДЫ

Комиссия Правительства РФ по законопроектной деятельности 22 января одобрила законопроект об изменении порядка формирования региональных дорожных фондов, говорится в сообщении на сайте Правительства России.

Законопроектом предлагается установить, что штрафы за нарушение законодательства о безопасности дорожного движения будут направляться в региональные дорожные фонды.

«Цель законопроекта – определение дополнительных источников доходов дорожных фондов субъектов федерации для решения задач по увеличению объёмов строительства и реконструкции автомобильных дорог регионального и местного значения и расходов на их содержание», – говорится в сообщении.

Проект изменений в федеральный закон подготовлен **Минтрансом** России по итогам заседаний президиума Госсовета 8 октября 2014 года и 14 марта 2016 года. Изменения могут вступить в силу с 2019 года.

Доходы консолидированных бюджетов субъектов от уплаты штрафов за ПДД в 2016 года составили до 60 млрд рублей, говорится в материалах комиссии.

Законопроект будет рассмотрен на заседании правительства РФ. В настоящее время штрафы за нарушение ПДД поступают в бюджеты регионов. Руководители субъектов могут принимать решения о зачислении средств в региональные дорожные фонды.

<https://rns.online/transport/SHtrafi-za-narusheniya-PDD-mogut-poiti-v-regionalnie-dorozhnie-fondi-2018-01-22/>

На ту же тему:

<https://sm-news.ru/news/finansy/komissiya-kabmina-odobrila-proekt-ob-ispolzovanii-shtrafov-za-narushenie-pdd/>

<http://realty.interfax.ru/ru/news/articles/89963>

### RG.RU; АННА РОМАНОВА; 2018.01.22; ФУРА ТОРМОЗИТ

Перевозчики отказались перегружать автотранспорт

Грузоперевозчики, долгое время «зажатые» между требованиями отправителей грузов, принуждающих загружать в фуры больше нормы, и штрафами за перевес, доходящими до 500 тысяч рублей, объявили в Петербурге и Ленинградской области что-то вроде итальянской забастовки. Вопреки давлению грузоотправителей они решили грузить столько, сколько нужно по закону. Это значит, что фуры будут ездить полупустыми.

Участники рынка не раз заявляли – в рамках закона о весовом контроле работать невыгодно. К перегрузу склоняют грузоотправители, а также нечистые на руку контролеры.

Руководитель направления строительного консалтинга Rusland SP Николай Большаков рассказал «РГ», что в конце 2017 года в Петербурге ГИБДД совместно с московским ФСБ устроила массовую проверку грузового транспорта на соответствие разрешенной нагрузке. «В течение нескольких дней было временно арестовано 300 машин, многие из которых перевозили инертные материалы (песок, щебень). Это фактически парализовало производство бетона в Петербурге, – рассказал он. – В результате дефицита материалов цены на песок и щебень выросли на 20-40 процентов».

По словам главы профессиональной ассоциации грузоперевозчиков «Грузавтотранс» Владимира Матягина, перевес поощряет и коррупционная система на дорогах, получившая название «абонементов».

«Это не только не секрет, но и никого уже не удивляет, – рассказал Владимир Матягин «РГ», – у меня есть множество свидетельств участников рынка. Средний «абонемент» за безлимитный проезд без весового контроля действует в пределах одного региона и в зависимости от большегруза обходится от 15 до 30 тысяч рублей в месяц. Мы фиксировали такие случаи в Петербурге, поступают сигналы и с других региональных трасс. Бюджет теряет при этом до 100 миллиардов рублей в год».

По словам лидера российского автодвижения «12 тонн» Сергея Сапронова, грузоотправитель часто принуждает брать больше груза, чем положено, мотивируя это тем, что в случае отказа он все равно легко найдет на рейс другого водителя. Он также подтвердил «РГ», что система «абонементов» существует.

По Петербургу и Ленинградской области ущерб бюджету от уплаты таких «абонементов» составляет шесть миллиардов рублей. По словам Матягина, бороться с этой системой жалобами и заявлениями не получалось – слишком сильно сопротивление. Остается только ни под каким видом не давать себя перегружать. «Да, возить по нормативам невыгодно, цена рейса не покроет даже затраты на солярку, налоги и техническое содержание транспорта, – рассказал он «РГ». – По рынку стройматериалов расценки на перевозку таковы: за сто километров водитель большегруза получает 9000 рублей. Поскольку сегодня фуры перевозят меньше, по итогам водитель получает меньше – 8000. Хоть владельцы карьеров и провоцируют перегруз, но привлечь их к ответственности за это трудно – они часто предоставляют поддельные документы, заводят множество фирм-однодневок, так что концов не найти».

Однако подвижки есть – в Калининградской области при выдаче лицензии на недропользование прописана обязанность установить весы при отправке груза из добывающего карьера и соблюдать установленную нагрузку на ось и по общей массе. В противном случае – отзыв лицензии. По данным профессионального сообщества, 95 процентов полуприцепов и самосвалов в Петербурге и области уже возят по нормативам, среди одиночных фур эта доля равна 30-40 процентам. Некоторые карьеры тоже согласны не перегружать, основное сопротивление исходит от крупных игроков рынка.

Однако, как рассказал «РГ» на условиях анонимности директор компании, добывающей гранитный щебень на карьерах в Ленинградской области, недропользователи просто не могут принудить перевозчиков брать груза свыше нормы. «Все обвинения надуманны, и за ними стоит более серьезная борьба за перевозки на рынке стройматериалов между двумя видами транспорта – автомобильным и железнодорожным, – пояснил он. – За последние годы железная дорога и владельцы вагонов увеличили затраты на перевозки с 400 до 1500 рублей за вагоно-сутки, и все больше грузоотправителей предпочли пользоваться автодорогами. Если в крупных карьероуправлениях региона доля перевозок по автодорогам достигала 20-60 процентов, то со временем в некоторых компаниях она стала доходить до 100 процентов. На крупных дистанциях железной дорогой возить невыгодно из-за перегрузок, площадок, где груз надо перекладывать и везти дальше, но здесь пока клиентура остается. Про короткие же отрезки можно сказать, что здесь железная дорога потеряла почти все. Всю эту историю с грузовыми тарифами выгодно раздувать, чтобы потеснить конкурентный вид перевозок».

Как рассказал «РГ» врио начальника УГИБДД ГУ МВД по Санкт-Петербургу и Ленинградской области Максим Орлов, в ведомство поступают обращения от граждан об отправке СМС с предупреждениями о местах, где расположены стационарные и передвижные пункты весового контроля. «УГИБДД полагает, что механизм этой системы прост и может не содержать признаков коррупции, – пояснил он «РГ», – например, сотрудники какой-нибудь организации могут специально собирать информацию о пунктах весового контроля и передавать ее в диспетчерский пункт, откуда уже идет СМС-рассылка». Перспективной мерой, исключающей коррупционные риски и негативное влияние человеческого фактора, могут стать технологии, связанные с автофиксацией параметров проезжающих большегрузов и дистанционной передачей информации, то есть без участия сотрудников ДПС.

Комментарий

Андрей Недвижай, начальник отдела международных автоперевозок Северо-Западного межрегионального управления автодорожного надзора **Ространснадзор**а:

– С октября 2017 года наше управление совместно с УГИБДД на территории Санкт-Петербурга и Ленинградской области проводит контрольно-надзорные мероприятия по пресечению нарушений при перевозке внутрироссийскими перевозчиками тяжеловесных грузов. Это вызвано тем, что в последнее время грузоперевозчики стали чаще нарушать требования законодательства в части превышения установленных весогабаритных параметров.

<https://rg.ru/2018/01/22/reg-szfo/piterskie-perevozchiki-otkazalis-peregruzhat-svoj-avtotransport.html>

### ТАСС; 2018.01.22; ТРЕТИЙ МОСТ В УЛАН-УДЭ ПОСТРОЯТ НА 5,5 МЛРД РУБЛЕЙ ИЗ ФЕДЕРАЛЬНОГО БЮДЖЕТА

Третий мост через реку Уда в столице Бурятии построят на 5,5 млрд рублей из федерального бюджета, сообщил в понедельник журналистам министр по развитию транспорта, энергетики и дорожного хозяйства республики Сергей Козлов.

Вопрос о строительстве моста подняла одна из журналисток на большой пресс-конференции президента 14 декабря 2017 года. Позже стало известно, что вопрос возведения объекта поручил проработать правительству РФ президент Владимир Путин – соответствующий пункт содержится в перечне поручений, опубликованных на сайте Кремля.

«Проведено уже два совещания во исполнение поручения президента РФ – в **Росавтодор**е и **Минтрансе**. Мы [правительство Бурятии] представили проектное и планировочное решения этого объекта, они одобрены. Объем финансирования предварительно составляет 5,5 млрд рублей, проект планируется реализовать в течение трех лет», – сообщил Козлов.

Он добавил, что в 2018 году планируется начать разработку проектно-сметной документации (ПСД) для данного объекта. «В феврале мы выйдем в Народный Хурал (парламент) Бурятии с предложением о включении начала финансирования разработки ПСД с завершением в 2019 году», – сказал министр, уточнив, что для населения мост будет бесплатным.

Третий мост через Уду должен связать Октябрьский и Железнодорожный районы Улан-Удэ, это позволит разгрузить большие транспортные потоки, идущие через центр города, и таким образом решить проблему пробок.

<http://tass.ru/sibir-news/4892421>

### РБК; 2018.01.22; СТРОИТЕЛЬСТВО ЧЕТВЁРТОЙ ОЧЕРЕДИ ЮЖНОГО ОБХОДА ОЦЕНИЛИ В 23,5 МЛРД РУБ.

Получить заключение Главгосэкспертизы по проекту планируется в марте 2018 года. Планируется, что строительство участка дороги протяжённостью 36,1 км займёт пять лет

Документация по проекту строительства четвёртой очереди Южного обхода в Нижегородской области направлена на государственную экспертизу, сообщает пресс-служба правительства региона со ссылкой на **министерство транспорта** и автомобильных дорог.

Согласно информации, получить заключение Главгосэкспертизы планируется в марте 2018 года. Подготовкой документации занималось ООО «Гео-Проект». В соответствии с ней, стоимость четвёртой очереди Южного обхода оценивается более чем в 23,5 млрд руб. в ценах II квартала 2017 года. Планируется, что строительство участка дороги протяжённостью 36,1 км займёт пять лет. Финансирование работ будет полностью осуществляться за счёт федерального бюджета.

В областном **минтрансе** отметили, что для начала строительства объекта необходимо получить положительные заключения государственной экспертизы, а также издание распоряжения **Федерального дорожного агентства** об утверждении проектной документации и включении объекта в адресную инвестиционную программу. Также в ведомстве добавили, что по итогам проведения госэкспертизы параметры проекта будут откорректированы.

Напомним, движение транспорта по третьей очереди Южного обхода было запущено в сентябре 2016 года. Стоимость строительства участка автотрассы протяжённостью 14,69 км составила 8 млрд руб., которые были выделены из федерального и областного бюджета на условиях равного софинансирования. Строительство четвёртой очереди Южного обхода позволит полностью вывезти транзитный транспорт за пределы Нижнего Новгорода. Ранее врио губернатора Глеб Никитин отмечал, что появление в регионе новых объектов дорожной инфраструктуры будет сопряжено с повышением требований, предъявляемых к квалификации строителей.

<https://nn.rbc.ru/nn/22/01/2018/5a65c9da9a794771bdc3db21>

### ТАСС; 2018.01.22; ИНВЕСТОР ВЛОЖИТ 44 МЛРД РУБЛЕЙ В ПЛАТНУЮ ТРАССУ НА СЕВЕРЕ ПОДМОСКОВЬЯ

ООО «Четвертая концессионная компания» вложит 44,3 млрд рублей в строительство платной трассы «Виноградово – Болтино – Тарасовка», которая соединит Дмитровское и Ярославское шоссе. Соответствующий договор концессии подписали власти Московской области и компания, сообщили в понедельник в пресс-службе Министерства инвестиций и инноваций Подмосковья.

«Общая стоимость проекта – 52 млрд рублей. [Из них] 7,7 млрд рублей – капитальный грант [правительства области]. Инвестор – ООО «Четвертая концессионная компания» – [вложит] все остальное», – сообщили в пресс-службе министерства. Это самое крупное концессионное соглашение по платной дороге в Московской области, срок его действия – 15 лет, отметили в ведомстве.

Строительство магистрали предполагается завершить к 2021 году, добавили в Мининвесте области. Трасса будет проходить на удалении 4-8 км от МКАД и станет платной альтернативой уже существующим дорогам.

Новая дорога разгрузит Осташковское шоссе и МКАД и улучшит трафик в Мытищах, процитировали в пресс-службе заместителя председателя правительства – министра инвестиций и инноваций Московской области Дениса Буцаева. Ее протяженность составит 16 км, скоростной режим будет 110 км/час.

«На текущий момент время в пробке на Осташковском шоссе составляет от 30 минут до 2,5 часов. Отсутствие развития транспортной сети приведет к транспортному коллапсу на рассматриваемой территории, тем более что по данным ГУП МО «НИиПИ градостроительства» к 2025 году население в данных поселениях увеличится более чем на 25% с 45 тыс. жителей до 57 тыс.», – пояснил он.

Стоимость проезда по новой трассе, как уточнили в Минивесте Подмосковья, составит 10 руб. за километр. Ежесуточно по этой дороге будут проезжать не менее 24,6 тыс. автомобилей в сутки, следует из сообщения ведомства.

<http://tass.ru/ekonomika/4892593>

На ту же тему:

<https://rns.online/transport/Novaya-platnaya-avtotrassa-otkroetsya-na-severe-Moskovskoi-oblasti-parallelno-MKaD-v-2021-godu-2018-01-22/>

### KOMMERSANT.RU; 2018.01.22; ФЕДЕРАЛЬНЫЕ АВТОДОРОГИ УДМУРТИИ ПЕРЕШЛИ В УПРАВЛЕНИЕ УПРДОР «ПРИКАМЬЕ»

С 20 января участки федеральных автомобильных дорог Удмуртии перешли в оперативное управление ФКУ Упрдор «Прикамье», город Пермь. Об этом сообщает ФКУ «Волго-Вятскуправтодор» со ссылкой на приказ **Федерального дорожного агентства** **Росавтодор**. Речь идет о содержании, эксплуатации, реконструкции и модернизации трассы М-7 «Волга»: подъездах к Ижевску и Перми, дороге в обход Ижевска. Ранее федеральные автодороги Удмуртии были под управлением «Волго-Вятскуправтодора».

[https://www.kommersant.ru/doc/3527055?query=**росавтодор**](https://www.kommersant.ru/doc/3527055?query=росавтодор)

*Железнодорожный транспорт*

### КОММЕРСАНТ; АНАСТАСИЯ ВЕДЕНЕЕВА; НАТАЛЬЯ СКОРЛЫГИНА; 2018.01.23; ИНОСТРАНЦЕВ ОГРАНИЧАТ В «ТРАНСКОНТЕЙНЕРЕ»

Их доля в консорциумах, идущих на конкурс, не превысит 50% минус одна акция

Правительство предлагает не позволять иностранцам приобрести даже блок-пакет в «Трансконтейнере»: рекомендовано ограничить долю их участия в консорциумах, претендующих на 50% плюс две акции оператора, 50% минус одной акцией. Собеседники “Ъ”, знакомые с обсуждением этого вопроса в правительстве, недоумевают, отмечая, что ранее позиция была другой: никак не ограничивать иностранных инвесторов в рамках этого конкурса. Но эксперты не исключают, что между иностранной и российской компанией может быть заключено акционерное соглашение, которое компенсирует это поражение в правах.

Участие иностранных компаний в приобретении 50% плюс двух акций «Трансконтейнера», сейчас принадлежащих ОАО РЖД, могут ограничить. Как следует из протокола совещания в Минэкономики от 15 января (копия есть у “Ъ”), участие иностранных компаний в СП или консорциумах, идущих на конкурс (намечен на апрель), «целесообразно» ограничить 50% минус одной акцией.

Из многочисленных претендентов на актив эта мера в первую очередь может коснуться UCL Holding Владимира Лисина, которая планировала идти на конкурс с международным линейным оператором Mediterranean Shipping Company (см. “Ъ” от 7 ноября), а также партнерства французской CMA CGM с российским ООО «Логопер», подконтрольным Александру Кахидзе (см. “Ъ” от 25 декабря). Кроме того, с иностранным партнером мог прийти РФПИ. Другие участники совещания, также считающиеся основными претендентами на актив – группа «Сумма» Зиявудина Магомедова (владеет 25,07% «Трансконтейнера»), ГК «Дело» Сергея Шишкарева и Global Ports,– официально не заявляли о партнерстве с иностранцами. В Минэкономики на запрос “Ъ” не ответили. В **Минтрансе** “Ъ” сообщили, что в министерстве ничего не известно о предложении Минэкономики ограничить участие иностранного инвестора в приватизации «Трансконтейнера».

В UCL и РФПИ воздержались от комментариев. Гендиректор «Логопера» Юрий Лопусов сообщил “Ъ”, что после совещания компания не получала никакой официальной информации по ограничению иностранной доли. «Мы не видим необходимым и не считаем нужным ограничивать компетентного потенциального зарубежного претендента такими условиями»,– подчеркнул топ-менеджер. Синергия от взаимодействия с международными морскими контейнерными линиями, такими как CMA CGM, MSC или Maersk, принесла бы гораздо больше плюсов для приватизированного оператора, заключает господин Лопусов.

Источник, знакомый с ситуацией, не понимает, чем объясняется позиция Минэкономики ограничить участие иностранцев в консорциумах. По сути, это противоречит поручению первого вице-премьера Игоря Шувалова о продаже пакета «Трансконтейнера» на открытых торгах синдикату, консорциуму, обладающему компетенциями и заинтересованному в развитии контейнерных перевозок между Европой и Азией, подчеркивает собеседник “Ъ”. Другой источник, знакомый с ходом обсуждения этого вопроса в правительстве, рассказывает, что господин Шувалов на совещании вновь подтвердил свою позицию: продажа компании глобальному игроку «без ограничений».

Константин Юминов из Райффайзенбанка отмечает, что ограничение иностранного участия «не сюрприз – такой порог действует для большинства иностранных инвестиций в РФ». Вероятно, зарубежные компании готовы пойти на отсутствие контроля, понимая, что это возможность купить ключевого игрока на рынке с готовой инфраструктурой и большой долей, считает эксперт. Господин Юминов не исключает, что в случае победы между соинвесторами может быть заключено акционерное соглашение, которое расширит влияние иностранца в управлении оператором.

Также, согласно протоколу, ОАО РЖД должно обсудить варианты создания альтернативного контейнерного перевозчика с потенциальным покупателем «Трансконтейнера» уже в первом квартале 2018 года. В монополии отказались комментировать совещание, уточнив, что вопрос о создании альтернативного перевозчика планово прорабатывается с прошлого года. Ранее именно монополия настаивала на праве создания такой структуры в случае продажи «Трансконтейнера», идею поддерживали ФАС и правительство. Вопрос создания альтернативного контейнерного оператора «достаточно спорный», уверен Константин Юминов: государство и ОАО РЖД хотят извлечь максимальную стоимость из продажи пакета, при этом покупатель должен иметь гарантии, что вся клиентская база не перейдет к новому оператору ОАО РЖД. Логичнее было бы направить деньги от продажи оператора на расшивку БАМа и Транссиба, которые увеличили бы пропускную способность железнодорожной инфраструктуры, считает аналитик. По его словам, создание оператора без инфраструктуры может стоить от 10 млрд руб., а при строительстве терминалов сумма увеличивается кратно, как и сроки реализации проекта.

<https://www.kommersant.ru/doc/3527418>

### ТАСС; 2018.01.22; ВЛАСТИ ПЕТЕРБУРГА СООБЩИЛИ О ПОЛНОЙ СТАБИЛИЗАЦИИ СИТУАЦИИ С ПОСТАВКАМИ ЗЕРНА В ГОРОД

Ситуация с поставками зерна в Санкт-Петербург, обострившаяся в конце октября прошлого года из-за нехватки железнодорожных вагонов и грозившая дефицитом хлеба, полностью стабилизировалась и снята с ежедневного контроля городских властей. Об этом в понедельник ТАСС сообщил председатель комитета по промышленной политике и инновациям города Максим Мейксин.

«Ситуация стабилизировалась и стала даже лучше, чем была в обычное время [до проблемы]. Петербургу стали уделять больше внимания и ввели в приоритетные поставки», – сказал Мейксин. По его словам, вопрос снят с ежедневного мониторинга властей в конце прошлой недели и поставлен на еженедельный контроль.

По данным властей, дефицита зерна и муки в городе нет, предприятия работают.

В конце октября губернатор Петербурга Георгий Полтавченко написал вице-премьеру РФ Аркадию **Дворкович**у о трудностях мукомольных предприятий города, вызванных ростом ставок на перевозку и нехваткой вагонов на поставку зерна в город. Ранее к главе города с данной проблемой обратились три крупнейших мукомольных предприятия. В петербургском правительстве меру назвали упредительной, заверив в отсутствии дефицита зерна и хлеба в городе. Одновременно с этим было направлено письмо в ФАС с просьбой провести проверку сложившейся ситуации на рынке.

Власти Петербурга ежедневно проводили мониторинг ситуации по наличию вагонов и остаткам зерна, а каждые четыре дня встречались с представителями железной дороги для обсуждения проблемных вопросов.

<http://tass.ru/ekonomika/4893693>

### Ъ-ПРИКАМЬЕ; 2018.01.22; СЕВЕРНЫЙ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЙ ОБХОД ПЕРМИ ПЛАНИРУЮТ ПОСТРОИТЬ ДО 2024 ГОДА

Северный железнодорожный обход Перми со строительством нового моста через реку Каму в районе направления Пальники – Дивья может быть построен до 2024 года. Планируемая протяженность обхода составит порядка 30 км. Финансирование проектно-изыскательских работ включено в инвестиционные планы ОАО «РЖД», сообщает пресс-служба Минстроя Пермского края. Строительство обхода позволит обеспечить вывоз грузов Березниковско-Соликамского промышленного района в обход плотины Камской ГЭС, не увязывая его объемы и условия прохождения поездов с состоянием гидротехнических сооружений.

Напомним, ранее сообщалось, что по предварительным расчетам, стоимость объекта составит 15,7 млрд руб.

Вопросы развития железнодорожной инфраструктуры на территории региона в минувшую пятницу обсудили в Березниках в рамках очередного заседания рабочей группы. Представители правительства края, РЖД и промышленных предприятий, обсудили ход модернизации участка Пермь – Соликамск, а также реализацию мероприятий по оптимизации деятельности погрузочных работ на станциях Березниковско-Соликамского узла. В настоящее время в Пермском крае совместно с РЖД прорабатывается ряд крупных инвестиционных проектов.

Как сообщает пресс-служба Минстроя, по прогнозам, к 2025 году погрузка предприятий Березниковско-Соликамского узла увеличится на 43,7% и составит 37,8 млн тонн. Это связано с вводом в эксплуатацию предприятий на севере Пермского края: Усольского калийного комбината и Талицкого горно-обогатительного комбината. Кроме того, ведется строительство новых рудников на территории Верхнекамского месторождения калийно-магниевых солей.

В связи с ростом объемов перевозок предстоит серьезно обновить железнодорожную инфраструктуру, в частности, путевое хозяйство станций, устройства тягового электроснабжения, сократить протяженность однопутных перегонов.

В настоящее время ОАО «РЖД» начало реализацию комплексного инвестиционного проекта «Развитие направления Пермь – Соликамск», который позволит увеличить пропускную способность участка и повысить скорость доставки грузов предприятий Березниковско-Соликамского узла (БСУ). Погрузка предприятий БСУ составляет 60% от объема погрузки Пермского региона СвЖД. До 2021 года будет проведена реконструкция 12 станций. Таким образом, после модернизации БСУ будут сняты «барьерные» ограничения участка Соликамск – Пермь и обеспечен вывоз всего перспективного грузопотока.

<https://www.kommersant.ru/doc/3527120>

### RNS; 2018.01.22; ФПК НАЗНАЧИЛА БОЛЕЕ 170 ДОПОЛНИТЕЛЬНЫХ РЕЙСОВ ПОЕЗДОВ В ПРАЗДНИЧНЫЕ ДНИ ФЕВРАЛЯ И МАРТА

«Федеральная пассажирская компания» (ФПК, дочерняя компания РЖД) назначила более 170 дополнительных рейсов поездов дальнего следования для обеспечения повышенного спроса на пассажирские перевозки в период празднования Дня защитника Отечества и Международного женского дня, сообщили в РЖД.

На период февральских праздничных дней дополнительно назначено 55 рейсов поездов, на период мартовских праздничных дней – 81 рейс поездов по наиболее востребованным направлениям. В том числе – из Москвы в Санкт-Петербург, Казань, Киров, Ярославль, Воронеж, Саранск, Чебоксары, Ижевск, Тамбов, Саратов, Ульяновск, Уфу, Пензу и другие города.

Из Санкт-Петербурга дополнительные поезда будут отправляться в Курск, Нижний Новгород, Казань, Киров, Орел, Брянск, Ярославль и другие города. Предусмотрены также рейсы по внутрирегиональным маршрутам: Волгоград – Астрахань, Ростов-на-Дону – Адлер, Ростов-на-Дону – Кисловодск, Владикавказ – Адлер – Минеральные Воды.

В случае высокого спроса на билеты будет приниматься решение об увеличении количества дополнительных поездов либо включении дополнительных вагонов в уже назначенные составы, отметили в РЖД.

<https://rns.online/transport/FPK-naznachila-bolee-170-dopolnitelnih-reisov-poezdov-v-prazdnichnie-dni-fevralya-i-marta-2018-01-22/>

### ИНТЕРФАКС; 2018.01.22; РЖД СНЯЛИ ОГРАНИЧЕНИЕ НА ОТПРАВКУ НЕФТЕПРОДУКТОВ НА ТЕРМИНАЛ РОСНЕФТИ В ТУАПСЕ

ОАО «РЖД» сняло ограничение на отправку нефтепродуктов на терминал «Роснефти» (MOEX: ROSN) в Туапсе.

Согласно телеграмме монополии, ограничение снято в связи с подходом танкерного флота и наличием свободных емкостей. РЖД рекомендует производить отгрузку строго в пределах технического плана.

Ограничение на погрузку светлых нефтепродуктов назначением на станции Северо-Кавказской железной дороги «Туапсе-Сортировочная» (код 533403) и «Туапсе-Сорт.-экспорт» (код 533102) в адрес ООО «РН-Туапсенефтепродукт» (код 1209) было введено 10 января 2018 года.

Вместе с тем, в телеграмме отмечается, что ограничение на погрузку мазута нефтяного и каменноугольного сохраняется.

### ИНТЕРФАКС; 2018.01.22; ОБЪЕМ ПОГРУЗКИ В ВЕРХНЕКАМЬЕ В 2017Г ВЫРОС НА 10%, В Т.Ч. УДОБРЕНИЙ НА 13% – СВЖД

Объем погрузки в границах Березниковско-Соликамского узла (БСУ) Пермского региона Свердловской железной дороги (СвЖД, филиал АО «РЖД») по итогам прошлого года увеличился на 10,1% в сравнении с 2016 годом, достигнув исторического максимума – 26,3 млн тонн, сообщает СвЖД.

В частности, за прошлый год железнодорожным транспортом перевезено свыше 14 млн тонн удобрений (рост на 12,8%). Основными грузоотправителями этой продукции в регионе являются «Уралкалий» (MOEX: URKA) и ОХК «УралХим». Погрузка предприятий БСУ составляет 60% от объема погрузки Пермского региона СвЖД.

Для обеспечения перевозок повышенного объема груза составность поездов для перевозки промсырья повышена с 47 до 52 вагонов, разработаны специализированные расписания, также активно ведется ремонт и обновление железнодорожного полотна, отмечает СвЖД.

По прогнозам, к 2025 году погрузка предприятий БСУ увеличится на 43,7% в сравнении с 2017 годом и достигнет 37,8 млн тонн в год. Планируемый рост грузопотока связан, в том числе, с вводом в эксплуатацию «Усольского калийного комбината» «ЕвроХима» и Талицкого ГОК «Акрона» (MOEX: AKRN) (по данным СвЖД, начало отгрузок запланировано на 2025 год).

В связи с этим с 2017 года в Прикамье начата реализация комплексного проекта развития направления Пермь – Соликамск, рассчитанного до 2025 года, с инвестициями 13,7 млрд рублей. До 2021 года планируется провести реконструкцию 12 станций с удлинением приемоотправочных путей, построить тяговые подстанции Няр и Ярино. До 2025 года на участках Левшино – Ярино и Углеуральская – Няр компания намерена уложить вторые главные пути протяженностью 16,9 км, построить три разъезда, провести реконструкцию станций Яйва, Дивья, Чашкино и Углеуральская.

«Таким образом, после модернизации БСУ будут сняты «барьерные» ограничения участка Соликамск – Пермь и обеспечен вывоз всего перспективного грузопотока», – отмечается в сообщении.

### ИНТЕРФАКС-СИБИРЬ; 2018.01.23; СКОРОСТЬ ГРУЗОВЫХ ПОЕЗДОВ НА ЗАБАЙКАЛЬСКОМ УЧАСТКЕ ТРАНССИБА ОГРАНИЧЕНА ИЗ-ЗА МОРОЗОВ

Грузовые поезда двигаются по Забайкальской железной дороге (ЗабЖД) с пониженной скоростью из-за установившихся в регионе морозов, говорится в пресс-релизе ЗабЖД.

«Для снижения динамического воздействия на рельсы и тягово-сцепные устройства подвижного состава при снижении температуры до минус 30 градусов вводятся ограничения скоростного режима для грузовых составов от 60 до 40 км/ч», – отмечается в сообщении.

По данным сайта «Яндекс Погода», температура воздуха в Чите во вторник утром опускалась до минус 38 градусов, в Шимановске – до минус 39 градусов, в Борзе – до минус 42 градусов.

ЗабЖД сообщает, что на всех участках магистрали усилено наблюдение за состоянием инфраструктуры. С повышенной бдительностью регулярно осуществляется натурный осмотр пути. Специалисты также осуществляют постоянный мониторинг состояния мостов и тоннелей, энергооборудования и устройств автоматики.

«Предусмотрено дополнительное снабжение вагонов пассажирских поездов углем по маршруту следования», – говорится в пресс-релизе.

*Морской транспорт*

### ИНТЕРФАКС; 2018.01.22; ТАГАНРОГСКИЙ МОРПОРТ ПЛАНИРУЕТ В 2018Г УДВОИТЬ ИНВЕСТИЦИИ В РАЗВИТИЕ ИНФРАСТРУКТУРЫ

ОАО «Таганрогский морской торговый порт» (MOEX: TGMP) (ТМТП, Ростовская область) планирует в 2018 году направить на развитие инфраструктуры 251 млн рублей, сообщила пресс-служба компании.

«Интерфаксу» в пресс-службе ТМТП уточнили, что в прошлом году на эти цели было направлено 125 млн рублей. Таким образом, в этом году данный показатель может вырасти в 2 раза.

Основная часть средств будет направлена на приобретение двух портальных полноповоротных электрических рельсовых кранов «Аист» RPS-640 грузоподъемностью до 32 тонн. В комплектацию кранов входят грейферы объемом 10 кубометров. Эксплуатация кранов позволит увеличить производительность и эффективность использования причалов N2 и N3 при обработке навалочных грузов.

Для обеспечения работы портальных кранов «Альбатрос» компания закупит два специализированных двухчелюстных грейфера объемом 5,8 кубометра, предназначенных для перевалки зерна и угля, а также грейфер для перевалки зерна объемом 5 кубометров.

Для выполнения технического обслуживания и ремонта портальных кранов, гусеничных погрузчиков и погрузчика Kalmar порт выделит средства на приобретение ножничного электрического подъемника.

В рамках технического перевооружения компания планирует обновить парк перегрузочной техники и приобрести фронтальный погрузчик Hyundai HL760-9S с объемом ковша 4 кубометра, предназначенный для перегрузки угля.

В целях увеличения полезной емкости складских площадей, приема и накопления навалочных грузов порт закупит железобетонные оградительные массивы.

Кроме того, инвестиционная программа ТМТП включает реализацию комплекса мер по усилению промышленной и пожарной безопасности.

ОАО «Таганрогский морской торговый порт» – основная стивидорная компания, работающая на территории порта Таганрога. АО входит в UCL Port – стивидорный дивизион международной транспортной группы UCL Holding.

### ИНТЕРФАКС; 2018.01.22; ПОРТ САНКТ-ПЕТЕРБУРГ В 2017Г УВЕЛИЧИЛ ПЕРЕВАЛКУ ГРУЗОВ НА 10%

Перевалка грузов в порту Санкт-Петербург в 2017 году увеличилась на 10% по сравнению с 2016 годом – до 53,649 млн тонн, говорится в материалах ФГБУ «Администрация морских портов Балтийского моря».

Перевалка наливных грузов выросла в минувшем году на 13% – до 7,399 млн тонн, навалочных – на 16%, до 8,834 млн тонн, лесных грузов – уменьшилась на 11%, до 190,8 тыс. тонн.

Перевалка грузов на паромах сократилась на 79% – до 79,6 тыс. тонн.

Объем обработанных в порту генеральных грузов увеличился на 4% – до 12,578 млн тонн, контейнерных – на 11%, до 23,014 млн тонн, накатных (ро-ро) – в 1,75 раза, до 1,248 млн тонн, насыпных – на 34%, до 305,2 тыс. тонн.

Площадь акватории Большого порта Санкт-Петербург составляет около 630 кв. км. В порту расположено свыше 200 причалов, протяженность причальной линии – около 31 км. На территории порта работают 25 стивидорных компаний

### ИНТЕРФАКС; 2018.01.22; ПОРТ «УСТЬ-ЛУГА» В 2017 ГОДУ НАРАСТИЛ ПЕРЕВАЛКУ НАЛИВНЫХ ГРУЗОВ НА 2%

Порт «Усть-Луга» (Ленинградская область) в 2017 году увеличил перевалку наливных грузов на 2% по сравнению 2016 годом – до 63,879 млн тонн, говорится в материалах ФГБУ «Администрация морских портов Балтийского моря».

Перевалка нефтепродуктов снизилась на 5% – до 28,958 млн тонн, нефти – выросла на 9%, до 32,744 млн тонн.

Обработка навалочных грузов возросла на 30% – до 36,121 млн тонн, генеральных – на 10%, до 835,2 тыс. тонн.

Паромных грузов обработано 1,494 млн тонн (рост 13%), грузов в контейнерах – 641,2 тыс. тонн (снижение на 16%), лесных грузов – 303,9 тыс. тонн (снижение на 2%).

Всего за год в порту было перевалено 103,294 млн тонн грузов, что на 11% больше относительно 2016 года.

Порт «Усть-Луга» находится в Лужской губе Финского залива. С 2012 года порт стал конечной точкой второй очереди Балтийской трубопроводной системы (БТС-2).

### ИНТЕРФАКС; 2018.01.22; ПОРТ ПРИМОРСК В 2017 Г. СНИЗИЛ ПЕРЕВАЛКУ НА 11%, ВЫСОЦК – УВЕЛИЧИЛ НА 3%

Порт Приморск (Ленинградская область) в 2017 году сократил перевалку грузов на 11% по сравнению с показателем 2016 года – до 57,607 млн тонн, говорится в материалах ФГБУ «Администрация морских портов Балтийского моря».

Перевалка нефти снизилась на 11% – до 44,041 млн тонн, перевалка нефтепродуктов (дизтоплива) составила 13,566 млн тонн (снижение на 1%).

Другой порт в зоне ответственности ФГБУ – Высоцк – увеличил перевалку грузов на 3% – до 17,551 млн тонн. Перевалка нефтепродуктов уменьшилась на 5% – до 10,422 млн тонн, угля – увеличилась на 16%, до 7,129 млн тонн.

Объем перевалки в порту Выборг составил 1,549 млн тонн (рост на 12%).

Приморск – крупнейший на северо-западе РФ порт по перевалке нефти и нефтепродуктов. На его территории работают ООО «Спецморнефтепорт Приморск», ООО «Приморский торговый порт», а также ООО «Балттранссервис».

В порту Высоцк работают угольный стивидор «Порт Высоцкий» и нефтеналивной терминал компании «ЛУКОЙЛ» (MOEX: LKOH) – ООО «РПК ЛУКОЙЛ-II».

В порту Выборг работают стивидорные компании ООО «Порт Логистик» и ООО «Национальный винный терминал». В порту переваливаются навалочные грузы – руда, уголь, кокс, минеральные удобрения, а также генеральные, лесные, наливные, насыпные грузы и виноматериалы.

### ИНТЕРФАКС; 2018.01.22; ПОРТ КАЛИНИНГРАД В 2017Г УВЕЛИЧИЛ ПЕРЕВАЛКУ НА 18%

Порт Калининград в 2017 году обработал 13,844 млн тонн грузов, что на 18% превысило показатель 2016 года.

Согласно материалам ФГБУ «Администрация морских портов Балтийского моря», прошлом году в порту значительно возросла перевалка навалочных грузов – в 2,1 раза, до 3,045 млн тонн.

Перевалка наливных грузов увеличилась на 28%, до 3,108 млн тонн, насыпных – снизилась на 9%, до 3,773 млн тонн, в том числе зерна – на 4%, до 993,6 тыс. тонн.

Объем перевалки лесных грузов составил 36,9 тыс. тонн (снижение на 27%), грузов в контейнерах – 1,101 млн тонн (рост на 16%), паромных грузов – 1,483 млн тонн (рост на 19%), генеральных – 1,299 млн тонн (снижение на 8%).

На территории Калининградского порта работают 15 стивидорных компаний, среди которых ООО «ЛУКОЙЛ КНТ», ЗАО «Содружество-Соя», ФГУП «Калининградский морской рыбный порт», ЗАО «Терминал ГМБ», ЗАО «Цепрусс», ЗАО «Новобалт терминал», ЗАО «Балтийская нефтеперевалочная компания», ООО «Балтийская cтивидорная компания», ЗАО «Балтнафта», ОАО «Портовый элеватор», ООО «ЛУКОЙЛ-Калининградморнефть», ОАО «Калининградский морской торговый порт».

### ТАСС; 2018.01.22; БОЛЬШОЙ ПОРТ САНКТ-ПЕТЕРБУРГ ВОЗГЛАВИЛ РЕЙТИНГ ПО ПЕРЕВАЛКЕ СУХИХ ГРУЗОВ В 2017 ГОДУ

Морские порты РФ по итогам 2017 года перевалили 372,94 млн тонн сухих грузов, что на 11,1% превышает показатель 2016 года. Совокупный грузооборот портов составил 722,01 млн тонн грузов (+9%).

На основании данных Ассоциации морских торговых портов ТАСС составил рейтинг портов и стивидорных компаний России по перевалке сухих грузов.

По итогам 2017 года лидирующую позицию среди портов занимает Большой порт Санкт-Петербург с показателем 46,25 млн тонн (+9,9%). Среди стивидорных компаний первое место заняла ПАО «НМТП» с оборотом 29,47 млн тонн (+15,2%).

Порт Усть-Луга, нарастив перевалку сухих грузов на 27,7%, до 39,42 млн тонн, поднялся с 4 позиции рейтинга по итогам 2016 года на 3, опередив порт Восточный с оборотом 36,78 млн тонн (+2,7%). Порт Кавказ поднялся с 7 на 6 позицию, перевалив 22,62 млн тонн (+9,8%). Порт Ростов-на-Дону по итогам 2017 года вошел в топ-10, нарастив перевалку сухих грузов на 20,5%, до 11,05 млн тонн, что позволило порту подняться с 12 позиции на 10. Порт Керчь, занимавший в 2016 году 10 позицию, вышел из топ-10.

Стивидорная компания ОАО «Ростерминалуголь» (порт Усть-Луга) по итогам года поднялась на 2 позицию с 4, увеличив перевалку сухих грузов на 38,6%, до 25,03 млн тонн. ЗАО «Контейнерный терминал Санкт-Петербург» в 2016 году находилось на 9 позиции рейтинга. В отчетном периоде, нарастив перевалку сухих грузов на 26,3%, до 8,99 млн тонн, компания поднялась на 7 позицию. АО «Балтийский Балкерный терминал» (порт Санкт-Петербург) поднялось с 13 позиции на 8 с оборотом 7,93 млн тонн (+20,7%). ООО «Морская дирекция» (порт Кавказ) – с 12 на 9 – 7,26 млн тонн (+4%).

ОАО «Восточный порт» (порт Восточный) опустилось со 2 позиции на 3, перевалив 23,22 млн тонн (-1,5%), ЗАО «Дальтрансуголь» (порт Ванино) – с 3 на 4 – 19,39 млн тонн (-1%), ОАО «Ванинский МТП» (порт Ванино) – с 7 на 10 – 7,19 млн тонн (-10,6%). ОАО «Морской порт Санкт-Петербург» и АО «Торговый порт Посьет», занимавшие в 2016 году 8 и 10 позиции соответственно, в 2017 году вышли из топ-10.

Наибольший рост перевалки сухих грузов по итогам года показали порты: Беринговский – в 4 раза, до 213,7 тыс. тонн, Кандалакша – в 2 раза, до 1,63 млн тонн, Зарубино – на 72%, до 189,1 тыс. тонн, а также стивидорные компании: ООО «Экспедитор» (порт Азов) – в 9,5 раза, до 320,8 тыс. тонн, ПАО «Находкинский СРЗ» (порт Находка) – в 4,2 раза, до 117,8 тыс. тонн, ОАО «Анадырьморпорт» ППК Беринговский (порт Беринговский) – в 4 раза, до 213,7 тыс.тонн.

Наибольшее снижение перевалки отмечено в портах: Диксон – на 66,2%, до 7,9 тыс. тонн, Охотск – на 59,3%, до 59,8 тыс. тонн, Феодосия – на 40,8%, до 82,2 тыс. тонн, а также в стивидорных компаниях, таких как: ООО «КГС-МОЛ» (порт Темрюк) – на 73,7%, до 96,2 тыс. тонн, ООО СК «Стрелецкое» (порт Астрахань) – на 72,9%, до 40,2 тыс. тонн, ЗАО «Простор ДВ» (порт Советская Гавань) – на 84,7%, до 12,2 тыс. тонн.

По итогам 2017 года первой десяткой портов перевалено 282,51 млн тонн сухих грузов (+10,8%), что составляет 75,8% совокупного объема. Первой десяткой стивидорных компаний перевалено 154,11 млн тонн (+9,6%), что составляет 41% общей перевалки сухих грузов.

<http://tass.ru/transport/4892542>

### ТАСС; 2018.01.22; ТАСС СОСТАВИЛ РЕЙТИНГ СТИВИДОРНЫХ АКТИВОВ ХОЛДИНГОВ РОССИИ ПО ГРУЗООБОРОТУ В 2017 ГОДУ

Грузооборот морских терминалов холдинга ОАО «АК «Транснефть», на долю которого приходится до 17,3% совокупного грузооборота портов РФ, по итогам 2017 года составил 136,09 млн тонн (+0,7% к 2016 году).

В частности, по данным Ассоциации морских торговых портов РФ, на основе которых ТАСС подготовил рейтинг, грузооборот ООО «Транснефть – Порт Козьмино», входящего в холдинг, составил 31,71 млн тонн (-0,4%), ООО «Невская трубопроводная компания» – 32,74 млн тонн (+8,6%).

Группа Сумма занимает второе место по грузообороту среди холдингов – 10,1% грузооборота РФ или 79,12 млн тонн (+0,5%).

Грузооборот Группы НМТП разделен равными долями – в данном случае 71,63 млн тонн – между Транснефтью и Группой Сумма. При этом на долю Группы НМТП приходится 52,6% совокупного грузооборота Транснефти и 90,5% грузооборота Группы Сумма.

Третье место по итогам года занимает оборот стивидоров холдинга Кузбассразрезуголь (КРУ), который увеличился на 15,9%, до 48,25 млн тонн. Доля холдинга в структуре грузооборота портов РФ выросла на 0,4 пр.п., до 6,1%. АО «Восточный порт» перевалило 23,22 млн тонн угля (-1,5%), ОАО «Ростерминалуголь» – 25,03 млн тонн (+38,6%).

Совокупный грузооборот стивидоров холдинга СУЭК за отчетный период составил 40,58 млн тонн (+0,6%). Доля холдинга составляет 5,2% грузооборота РФ. Перевалка грузов ЗАО «Дальтрансуголь» за отчетный период достигла 19,39 млн тонн (-1%), ПАО «Мурманский МТП» – 15,6 млн тонн (+3,7%).

Рост грузооборота терминалов UCL Port составил 5,6%, до 35,95 млн тонн, Global Ports – 8,1%, до 19,17 млн тонн, Delo Ports – 27% до 7,69 млн тонн, Гленкор – 31,8%, до 4,62 млн тонн, Трансбункер – 2,7%, до 2,65 млн тонн, Роснефть – 2,6%, до 17,17 млн тонн, ГУП РК «КМП» – 3,3%, до 5,5 млн тонн.

Грузооборот стивидоров холдинга Мечел сократился на 8,1%, до 8,67 млн тонн. По итогам 2017 года снижение грузооборота отмечено также у стивидоров холдинга Лукойл – на 4,8%, до 11,7 млн тонн, **Росморпорт** – на 23,4%, до 4,66 млн тонн, Норникель – на 2,9%, до 3,42 млн тонн, ННК – на 14,2%, до 2,33 млн тонн.

Доля UCL Port составляет 4,6% (-0,1 пр.п.), Global Ports – 2,4%, Роснефти – 2,2% (-0,1 пр.п.) совокупного грузооборота РФ. Детальная информация представлена в таблице.

<http://tass.ru/transport/4892697>

*Внутренний водный транспорт*

### ИНТЕРФАКС; 2018.01.22; ГРУЗОПЕРЕВОЗКИ ВОДНЫМ ТРАНСПОРТОМ В РФ В НАВИГАЦИЮ 2017Г ВЫРОСЛИ НА 0,5%, ДО 118,6 МЛН Т

Объем перевозки грузов на внутренних водных путях РФ в навигацию 2017 года увеличился на 0,5%, до 118,6 млн тонн, сообщило **Федеральное агентство морского и речного транспорта** (**Росморречфлот**).

Грузооборот по внутренним водным путям вырос на 0,2% по сравнению с 2016 годом и составил 67,3 млрд тонно-километров (т/км), говорится в сообщении.

Предприятия водного транспорта в навигацию 2017 года снизили перевозку пассажиров на 6%, с 13,5 млн человек в 2016 году, до 12,7 млн пассажиров в 2017 году. Пассажирооборот достиг 562,4 млн пассажиро-километров, рост по сравнению с 2016 годом составил 2,2%.

По итогам работы за 2017 год наблюдается небольшое снижение объемов погрузочно-разгрузочных работ. Объем перевалки грузов в речных портах за 2017 год снизился до 138,2 млн. тонн (-0,4%).

По данным агентства, сокращение перевалки грузов произошло за счет снижения перевалки сухогрузов (-0,8%), в т.ч. снизился объем перевалки нерудных стройматериалов (-2,4%). При этом в структуре грузооборота речных портов доля строительных материалов составляет 76,8%, наливных грузов – 5,3%.

Основным препятствием для наращивания объемов перевозок грузов по внутренним водным путям являются транспортные ограничения в районе Городца (Нижегородская обл.) и уменьшение потребности в строительных грузах, отмечает **Росморречфлот**. Кроме того, неблагоприятным финансовым фактором для отрасли остается применение ж/д скидок к перевозкам нефтепродуктов по направлениям, параллельным водным в летний период, что ставит судоходные компании в неравные конкурентные условия.

*Воздушный транспорт*

### КОММЕРСАНТ; ЕЛИЗАВЕТА КУЗНЕЦОВА; АНАСТАСИЯ ВЕДЕНЕЕВА; 20158.01.23; «РЕНОВА» ЗАХОДИТ НА ПОСАДКУ В СУРГУТЕ

«Аэропорты регионов» купили долю в аэропорту города

Как стало известно “Ъ”, холдинг «Аэропорты регионов» группы «Ренова» получил 20% акций аэропорта Сургута. До сих пор основным претендентом на аэропорт с пассажиропотоком 1,7 млн человек в год считался «Новапорт» Романа Троценко, и в холдинге до сих пор не отказываются от этой идеи. Но в «Аэропортах регионов» уже планируют далеко вперед, собираясь построить в Сургуте новый терминал и развивать другие аэропорты региона.

О том, что «Аэропорты регионов» (входит в группу «Ренова» Виктора Вексельберга) приобрели 20% аэропорта Сургута, “Ъ” рассказал гендиректор холдинга Евгений Чудновский. Доля выкуплена у частных лиц, сделка закрыта в конце 2017 года, ее сумма не раскрывается. Господин Чудновский добавил, что «у властей региона есть реальный запрос на улучшение качества перевозок и изменения авиационной инфраструктуры округа». Поэтому «Аэропорты регионов» рассматривают возможность строительства нового терминального комплекса в аэропорту Сургута и заинтересованы участвовать «в комплексном развитии аэропортовой составляющей ХМАО». На территории округа сейчас работают девять аэропортов, две посадочные площадки и более 80 вертолетных площадок. Три международных аэропорта в Сургуте, Нижневартовске и Ханты-Мансийске обеспечивают более 80% всех пассажирских и грузовых авиаперевозок.

Аэропорт Сургута – крупнейший в ХМАО, по итогам 2017 года его пассажиропоток вырос на 15,7%, до 1,7 млн человек. Около 20 авиакомпаний выполняют из аэропорта рейсы по более чем 100 направлениям. Крупнейший перевозчик Utair, на которого приходится 50,3% пассажиропотока 2017 года. Выручка аэропорта в 2017 году – 3,3 млрд руб., чистая прибыль – 48,5 млн руб.

Однако структура собственности аэропорта Сургута остается запутанной, и расклад сил в его капитале до конца непонятен. На конец 2017 года владельцами ОАО «Аэропорт Сургут», по данным «СПАРК-Интерфакса», были тюменское ООО «Солар» и ООО «Валенто» из Московской области (по 24%, бенефициары – кипрские офшоры), еще 15% у неназванного гражданина РФ, 8% у Utair, по 5% у «Когалымавиа» и ООО «Газпром Трансгаз Сургут».

Еще 19% акций раньше принадлежало ДИЗО администрации Сургута, который ликвидирован в феврале 2016 года. Кому передан пакет, не раскрывалось, сам «Аэропорт Сургут» последний раз публиковал отчетность за 2015 год. При этом, как следует из данных kartoteka.ru, «Валенто» также владеет 25% акций тюменского аэропорта Рощино, который официально полностью контролирует «Новапорт» Романа Троценко, и с декабря 2017 года находится в процессе ликвидации (долго ее учредителем была кипрская Adalenta Holding, с января 2017 года – Виталий Шпортенко).

Именно «Новапорт» до сих пор считался самым вероятным потенциальным инвестором аэропорта Сургута. В середине 2017 года власти ХМАО говорили, что ведут переговоры о передаче части акций именно «Новапорту». Впрочем, чиновники обещали провести «всестороннюю экспертизу», поскольку «важно, чтобы новый игрок не начал формировать несправедливую тарифную политику воздушных перевозок в округе». Сейчас в «Новапорте» лишь говорят, что «по Сургуту нет решения».

Источник “Ъ”, знакомый с ситуацией, отмечает, что авиаперевозки в регионе постоянно поддерживаются за счет федеральных и региональных субсидий: «Понятно, что в глазах инвестора это солидная поддержка развития аэропортового проекта». По данным уральского информагентства Znak, ежегодно на полеты в регионе региональные власти выделяют Utair из бюджета от 500 млн руб. На прошлой неделе губернатор ХМАО Наталья Комарова сообщила, что Utair представит в марте 2018 года план развития авиаперевозок в округе, который она же прошлой осенью поручила подготовить.

В **Росавиаци**и “Ъ” сообщили, что полеты в Сургут выполняются в рамках постановления о развитии региональной маршрутной сети. В 2017 год по субсидиям в Сургут летали «ЮВТ Аэро», Nordstar и S7, выполняя рейсы из Казани, Бугульмы, Красноярска, Новосибирска, Норильска и Перми. По итогам 2017 года размер федеральных субсидий составил 357,3 млн руб. В начале 2018 года полеты в Сургут субсидируются из Казани, Красноярска и Перми, рейсы выполняют «ЮВТ Аэро», Nordstar и «Руслайн». Но сейчас финансирование составляет менее 122 млн руб., уточнили в ведомстве.

Исполнительный директор «Авиапорта» Олег Пантелеев поясняет, что аэропорт Сургута – «важный транспортный узел нефтедобывающего региона с хорошей перспективой роста пассажиропотока». В нынешнем виде, добавляет эксперт, инфраструктура явно устарела и недостаточна, особенно для обслуживания международных рейсов. В то же время, отмечает господин Пантелеев, пакет в 20% – это, по сути, заявление о намерениях, только контрольный пакет позволит полноценно влиять на развитие аэропорта.

<https://www.kommersant.ru/doc/3527367>

### RNS; 2018.01.22; МИНТРАНС НАПРАВИЛ НА ПОВТОРНОЕ СОГЛАСОВАНИЕ В МВД ПРИКАЗ ОБ ЭЛЕКТРОННЫХ ПОСАДОЧНЫХ БИЛЕТАХ

**Минтранс** России отправил на повторное согласование в МВД проект приказа, позволяющего авиакомпаниям ввести прохождение предполетного досмотра по электронным посадочным билетам, отменив их бумажные версии, сообщили RNS в **Минтрансе**.

«Документ доработан согласно замечаниям МВД России и направлен на повторное согласование», – сказали в пресс-службе министерства.

О том, что проект приказа уже согласован в МВД в **Минтрансе** говорили RNS в конце июля. Но позже стало известно, что этот документ не согласовал Минюст. В ведомстве сочли, что документ не доработан, сообщало РБК со ссылкой на сообщение Минюста.

В **Минтрансе** говорили RNS, что «это замечания силового ведомства, и, по мнению министерства, вопросы абсолютно не взаимосвязаны».

В середине мая в аэропортах Московского авиаузла (Шереметьево, Домодедово и Внуково) рассказали RNS, что уже готовы внедрить оборудование, позволяющее пассажирам проходить предполетный досмотр по электронному билету с помощью смартфона.

Соответствующие поправки в приказ **Минтранса**, упрощающие авиапассажирам процесс прохода в самолет, разрешив использовать электронный посадочный талон без обязательной распечатки бумажной копии, должны были вступить в силу еще в августе прошлого года.

Приказ регламентировал, что посадочный талон может быть оформлен авиаперевозчиком в виде штрих-кода, направляемого на электронный носитель (смартфон, планшет, иные устройства), указываемый пассажиром при бронировании перевозки. При прохождении досмотра службой авиационной безопасности проверка посадочных талонов может быть проведена путем их сканирования с экрана электронного носителя, предъявляемого пассажиром, сообщали в **Минтрансе**.

[https://rns.online/transport/Mintrans-napravil-na-povtornoe-soglasovanie-v-MVD-prikaz-ob-elektronnih-posadochnih-biletah–2018-01-22/](https://rns.online/transport/Mintrans-napravil-na-povtornoe-soglasovanie-v-MVD-prikaz-ob-elektronnih-posadochnih-biletah--2018-01-22/)

### FONTANKA.RU; 2018.01.22; МИНТРАНС ОТРИЦАЕТ НЕОБХОДИМОСТЬ БУМАЖНОГО БИЛЕТА ДЛЯ ПРОХОЖДЕНИЯ КОНТРОЛЯ В ПОСАДОЧНУЮ ЗОНУ АЭРОПОРТА

**Министерство транспорта** РФ ответило на запрос депутата петербургского ЗакСа Бориса Вишневского о необходимости иметь бумажный билет для прохода в посадочную зону аэропорта. Депутат обратился в министерство, узнав о намерении ввести эту норму в аэропорту Пулково.

«В декабре я обратился в **Минтранс** в связи с появлением информации о том, что аэропорт «Пулково» собирается вернуть старый порядок оформления бумажных авиабилетов. И что на паспортном контроле надо будет предъявлять не только посадочный талон и паспорт, но и бумажный билет. На мой взгляд, это совершенно избыточно – при наличии посадочного талона. Получил ответ **Минтранса**. Там ясно написано: распечатанный билет не нужен», – сообщил на странице в Facebook депутат.

Как говорится в ответе **Минтранса**, для прохождения контроля достаточно иметь посадочный талон и паспорт, необходимость показывать бумажный билет законодательство не предусматривает.

Ранее сообщалось, что новое правило вводится по требованию прокуратуры. Ведомство провело проверку воздушной гавани и потребовало, чтобы у каждого пассажира были не только посадочный талон и паспорт, но и распечатанный билет. В Пулково такую практику считают устаревшей и опасаются, что проверка бумажных билетов займет дополнительное время и может привести к очередям.

Позже компания «Воздушные ворота Северной столицы», управляющая аэропортом Пулково, заявила, что введение новых правил прохода в зону контроля и предполетного досмотра отложено до августа 2018 года.

<https://www.fontanka.ru/2018/01/22/097/>

На ту же тему:

<http://www.rosbalt.ru/piter/2018/01/22/1676276.html>

<https://regnum.ru/news/2370679.html>

### RNS; 2018.01.22; АК «РОССИЯ» ОБЪЯСНИЛ ЗАДЕРЖКУ РЕЙСА ИЗ МЕКСИКИ ПРОБЛЕМАМИ С ПЛАТЕЖАМИ ХЭНДЛИНГОВОЙ КОМПАНИИ

Авиакомпания «Россия» провела внутреннее расследование в связи с задержкой рейса с российскими туристами из Мексики и пришла к выводу, что задержка вылета из Канкуна в Москву могла быть связана с недоплатой хэндлинговой компании MixJet, которая обслуживала рейс в Мексике, в адрес местного аэропорта, говорится в сообщении авиаперевозчика.

«В международной авиационной практике при выполнении нерегулярных рейсов с небольшой частотностью авиакомпании привлекают сторонние хендлинговые или обслуживающие организации. Обслуживание рейсов авиакомпании в Канкуне, включая оплату всех необходимых такс и сборов, организовывают и осуществляют международная хэндлинговая компания MixJet и ее мексиканские партнеры. По итогам проведенного сотрудниками авиакомпании внутреннего расследования предполагается факт недоплаты хэндлера MixJet в адрес местного аэропорта», – объяснили в авиакомпании.

По данным авиакомпании, «необходимые для обслуживания российских туристов платежи были осуществлены ими только 17 января, а тоже время сама «Россия» не имеет какой-либо задолженности перед хэндлером, все выставленные авиакомпании счета были оплачены и оплачиваются своевременно и в полном объеме».

В авиакомпании помимо средств, затраченных на предоставление размещения пассажиров рейса в мексиканских отелях, и затрат, понесенных на предоставление напитков и питания в аэропорту Канкуна, приняли решение выплатить всем пассажирам дополнительную компенсацию в размере 10 тысяч рублей независимо от класса обслуживания, за исключением депортированных граждан Армении.

18 января самолет авиакомпании «Россия» из Мексики с 493 российскими туристами на борту, которые с 16 января не могли вылететь в Москву, приземлился во Внуково, сказал RNS представитель авиакомпании. На борту также находились четверо граждан Армении, которые депортированы по решению Мексиканских Соединенных Штатов.

[https://rns.online/transport/aK-Rossiya-obyasnil-zaderzhku-reisa-iz-Meksiki-problemami-s-platezhami-hendlingovoi-kompanii–2018-01-22/](https://rns.online/transport/aK-Rossiya-obyasnil-zaderzhku-reisa-iz-Meksiki-problemami-s-platezhami-hendlingovoi-kompanii--2018-01-22/)

### ТАСС; 2018.01.22; ФАС НЕ НАШЛА НАРУШЕНИЙ АНТИМОНОПОЛЬНОГО ЗАКОНОДАТЕЛЬСТВА НА РЫНКЕ АВИАТОПЛИВА

Федеральная антимонопольная служба (ФАС) России не нашла нарушений антимонопольного законодательства в ценообразовании на авиакерсин, говорится в ответе пресс-службы ведомства на запрос ТАСС. Ранее ФАС попросила нефтяные компании обосновать цены на авиакеросин из-за жалобы авиакомпании S7 на завышенные цены на топливо в аэропортах.

«В конце 2017 года ФАС был направлен запрос в нефтяные компании об обоснованности цен на авиакеросин. Представленная информация проанализирована, а также учтена при рассмотрении жалобы авиакомпании «Сибирь» (бренд S7 – прим. ТАСС). Нарушений антимонопольного законодательства не выявлено», – отметили в ФАС.

По данным Санкт-Петербургской международной товарно-сырьевой биржи (СПбМТСБ), национальный биржевой индекс цен на авиационный керосин за период с 6 декабря 2017 года по 18 января 2018 года снизился на 3378 рублей за тонну (на 7,18%), уточнили в ФАС.

«В целом в Российской Федерации наблюдается многолетняя тенденция изменения цен на нефтепродукты темпами, близкими (временами опережая/отставая) к темпам роста индекса потребительских цен. Также считаем необходимым отметить, что одним из факторов, оказывающим влияние на формирование цен на нефтепродукты, является динамика налоговой нагрузки», – сообщили в антимонопольной службе.

По информации газеты «Ведомости», цены на керосин в аэропортах Московского авиаузла с июня по декабрь 2017 года выросли на 23% – до 43 тыс. рублей за тонну. При этом в 2016 году с июля по конец ноября показатель вырос на 7%.

<http://tass.ru/ekonomika/4893458>

### ИНТЕРФАКС; 2018.01.22; НОРДАВИА В 2017Г УВЕЛИЧИЛА ПЕРЕВОЗКИ ПАССАЖИРОВ НА 13%

Авиакомпания «Нордавиа» в 2017 году увеличила перевозки пассажиров на 13% по сравнению с 2016 годом – до 1,087 млн человек, сообщает пресс-служба компании.

Грузов и почты за год было перевезено 2,208 тыс. тонн, что на 6,4% меньше, чем в 2016 году.

Как отмечается в пресс-релизе, деятельность компании в 2017 году фокусировалась на регулярных полетах (порядка 60 маршрутов), которые связывают аэропорты северо-запада России с центральными и южными регионами страны. «При этом доля чартерных полетов составила 7% от общей производственной программы, а количество перевезенных пассажиров на нерегулярных воздушных линиях увеличилось на 6%», – говорится в релизе.

Кроме того, положительное влияние на операционные результаты оказала и работа «Нордавиа» в альянсе с партнером – авиакомпанией Red Wings.

«Нордавиа» – российская авиакомпания, по объему перевозок входит в топ-20. Весной 2016 года компанию приобрел холдинг Sky Invest предпринимателя Сергея Кузнецова, до этого 100% акций в ее капитале принадлежали «Норникелю» (MOEX: GMKN). В октябре 2017 года стало известно о планах объединения «Нордавиа» и Red Wings (принадлежит лизинговой «Ильюшин финанс Ко.») в единый авиахолдинг.

### ТАСС; 2018.01.22; ТРЕТИЙ ЭТАП РЕКОНСТРУКЦИИ АЭРОПОРТА В НОРИЛЬСКЕ НЕ ПОТРЕБУЕТ ОГРАНИЧЕНИЙ ПЕРЕВОЗОК

Ограничение пассажироперевозок не потребуется на время третьего этапа реконструкции аэропорта Алыкель на севере Красноярского края, сообщил в понедельник журналистам и.о. вице-премьера регионального правительства Юрий Лапшин.

«Перевозки будут осуществляться теми типами воздушных судов, к которым жители Норильского промышленного района привыкли – комфортабельными самолетами типа Boeing 737. Никаких ограничений по количеству мест в текущем году не будет. Билеты уже в свободной продаже. Всех желающих авиакомпании в этом году перевезут», – сообщил Лапшин.

Лапшин уточнил, что реконструкция аэропорта в этом году пройдет с 3 июня по 22 сентября. Как сообщил старший вице– президент «Норникеля» Сергей Батехин, рейсы по направлению Норильск-Красноярск и Норильск-Москва будет осуществлять компания NordStar (дочерняя структура «Норникеля»), по направлению Норильск-Новосибирск – S7. «По всем остальным направлениям будут осуществляться чартерные рейсы. В том числе чартерами будут доставлять детей в Анапу и другие города», – добавил он.

По словам Батехина, компания NordStar готова перевести 135-140 тыс. пассажиров, S7 – 30 тыс. человек. «Но если будет дополнительный спрос, мы готовы вводить дополнительные рейсы», – отметил он.

О реконструкции аэропорта

Реконструкция норильского аэропорта Алыкель началась в 2016 году, на время работ самолетам была доступна полоса в 2,5 км, что позволило не ограничивать перевозки пассажиров и грузов. В 2017 году работы велись на участке взлетно– посадочной полосы длиной более 1 км, воздушные суда типа Boeing в этих условиях приземляться не могли, поэтому их заменили самолетами малой авиации. Календарный период реконструкции полосы – с 1 июня по 15 сентября.

Работы ведутся в течение трех летних сезонов, их планируется завершить в сентябре 2018 года. Финансирование ведется в рамках федеральной целевой программы «Развитие транспортной системы России (2010-2020 годы)», 9,6 млрд рублей на ее реализацию направил федеральный бюджет, 3 млрд рублей – компания «Норникель».

Норильск расположен за Северным полярным кругом, транспортное сообщение города с внешним миром осуществляется через авиаперевозки. Он является самым северным городом в мире среди городов с населением более 100 тыс. человек (в Норильске живут около 180 тыс. жителей).

<http://tass.ru/transport/4892948>

На ту же тему:

<https://lenta.ru/news/2018/01/22/aeroport_norilsk/>

### Ъ-ПРИКАМЬЕ; ВЯЧЕСЛАВ СУХАНОВ; 2018.01.22; ТРУДОВЫМ МИГРАНТАМ ПОДСТАВЯТ АВИАПЛЕЧО

Возобновляется авиасообщение между Пермью и Душанбе

После трехлетнего перерыва возобновляются авиаперелеты из Перми в Таджикистан. Регулярный рейс открывают «Уральские авиалинии», которые, впрочем, планируют летать на этом направлении всего месяц. Эксперты связывают возобновление рейса с укреплением рубля, благодаря чему трудовым мигрантам вновь стало выгодно работать в рублевой зоне.

В расписании аэропорта «Пермь» появился регулярный рейс до Таджикистана (Душанбе). Организатором перевозок выступает авиакомпания «Уральские авиалинии», которая планирует летать в Душанбе один раз в неделю, по вторникам, начиная с 20 февраля. Полетная программа пока рассчитана до 20 марта, то есть на один месяц. Планируемый к использованию тип судна – Airbus.

Как пояснили „Ъ-Прикамье“ в аэропорту Пермь, всего запланировано пять регулярных рейсов. Продажа билетов пока не объявлена. По данным ресурса Skyscanner, с пересадкой билет по маршруту Пермь – Душанбе в одну сторону стоит около 18 тыс. руб.

По данным „Ъ-Прикамье“, переговоры об открытии этого рейса вел краевой **минтранс**. Ранее сообщалось, что после открытия нового терминала в аэропорту Пермь региональные власти поставили перед собой задачу увеличить число вылетов. Так, сейчас ведутся переговоры с «ЮВТ Аэро» об открытии рейса до Еревана.

За прошлый год пассажиропоток из Большого Савино вырос на 19% – до 1,3 млн руб.

Девять лет назад «Уральские авиалинии» уже работали на этом направлении, сменив «Таджик Эйр», которая не смогла закрепиться на этом рейсе. Рейсы на самолетах Airbus выполнялись также один раз в неделю. В 2009 году стоимость билета в одну сторону составляла 9,8 тыс. руб. Авиасообщение с Таджикистаном прекратилось в январе 2015 года – на фоне кризиса.

Эксперты отмечают, что данное направление – не туристическое, оно интересно лишь трудовым мигрантам. «Возможно, в связи со стабилизацией и укреплением рубля трудовым мигрантам стало выгоднее работать в рублевой зоне. После периода спада наступил период стабилизации», – пояснил перспективы рейса совладелец туркомпании «Реди Тур» Вадим Яхнин.

Впрочем, и туристам эта страна тоже может быть интересна, отмечают эксперты. «Таджикистан интересен, но туристы об этих рейсах не знают. Это, скорее, авторские туры по Таджикистану с минимальными группами в 10–12 человек. Это любопытные туристы, которым приелись массовые направления», – считает Ольга Щвецова из «Бутика путешествий».

<https://www.kommersant.ru/doc/3527057>

### ТАСС; 2018.01.22; ОКОЛО 600 МЛН РУБЛЕЙ ВЫДЕЛЯТ НА МОДЕРНИЗАЦИЮ АЭРОПОРТА ХАБАРОВСКА В 2018 ГОДУ

Около 600 млн рублей выделят в 2018 году по госпрограмме на модернизацию аэродромного комплекса в аэропорту Хабаровск «Новый», сообщили в понедельник корр. ТАСС в правительстве Хабаровского края.

Реконструкция аэродромного комплекса реализуется по федеральной целевой программе (ФЦП) «Развитие транспортной системы России (2010 – 2020 годы)», подпрограмме «Гражданская авиация». Объем бюджетного финансирования – 8,2 млрд руб.

«Все начатые в 2016 году работы продолжатся в этом году. Согласно государственной программе, на 2018 год предусмотрено выделение бюджетных ассигнований в размере 588,5 тыс. рублей», – сказал представитель краевого правительства.

Он уточнил, что в течение года будут проведены работы по реконструкции рулежной дорожки, площадки обработки воздушных судов противообледенительной жидкостью, площадки техобслуживания самолетов, по разборке покрытий части перрона. Планируются также строительные работы по очистным сооружениям поверхностных стоков, водосточно-дренажной сети, электроосвещению стоянок самолетов.

Собеседник агентства добавил, что работы по реконструкции аэродромного комплекса должны завершится к началу 2019 года. В 2017 году практически завершилась реконструкция взлетно-посадочной полосы №1 аэропорта.

Он также сообщил, что в целом по госпрограмме на хабаровский аэропорт в 2017 году выделялось порядка 2,3 млрд рублей. «Средства были в полном объеме доведены до аэропорта и освоены», – уточнил представитель краевого **Минтранса**.

Развитие хабаровского аэропорта

Международный аэропорт Хабаровск («Новый») – крупнейший авиаузел Дальневосточного федерального округа (ДФО), ежегодно обслуживает около 2 млн пассажиров.

Программа развития аэропорта включает, помимо реконструкции аэродромного комплекса, частные инвестиционные проекты АО «Хабаровский аэропорт» (главный оператор по наземной деятельности в международном аэропорту Хабаровск (Новый) – прим. ТАСС), куда входят развитие аэропортовой инфраструктуры, в том числе строительство нового пассажирского терминала внутренних линий пропускной способностью 3 млн человек в год с инвестициями 4,5 млрд рублей, расширение международного терминала с инвестициями 300 млн рублей. Завершение проектов даст возможность существенно повысить качество обслуживания пассажиров и увеличить пропускную способность аэропорта до 4 млн пассажиров ежегодно.

<http://tass.ru/transport/4891361>

### РИА НОВОСТИ; 2018.01.22; АЭРОПОРТ «ЯКУТСК» ОТРИЦАЕТ, ЧТО ИНВАЛИДА ОСТАВИЛИ БЕЗ ПОМОЩИ НА МОРОЗЕ

Аэропорт «Якутск» отрицает информацию, что 89-летняя женщина, передвигавшаяся в инвалидной коляске, долгое время оставалась без помощи на морозе при прилете в аэропорт.

Ранее сообщалось, что Восточно-Сибирское следственное управление на транспорте СК РФ возбудило уголовное дело по статье «оказание услуг, не отвечающих требованиям безопасности жизни и здоровья потребителей», после жалобы дочери пожилой женщины на то, что ее мать не смогла попасть в терминал по прилету в аэропорт Якутска авиакомпанией «Ангара». Как отмечала дочь, ее мать ждала на улице в 40-градусный мороз, и это причинило вред ее здоровью. Также в жалобе было указано, что спустилась инвалид из самолета не на специальном лифте, а с помощью других пассажиров.

«Аэропорт Якутск» считает необходимым дать опровержение и разъяснение по поводу публикации, размещенной в некоторых СМИ, о неоказании помощи инвалиду-колясочнику на своей территории», – говорится в сообщении аэропорта.

Отмечается, что в адрес аэропорта действительно поступила устная жалоба.

«Внутренней проверкой аэропорта было установлено, что в нарушение действующих авиационных правил авиакомпания «Ангара» не сообщила аэропорту о прибытии на рейсе инвалида-колясочника, и, вследствие этого, амбулифт не был представлен непосредственно к воздушному судну. Но после того как сотрудники службы организации пассажирских перевозок аэропорта увидели, как гражданка на инвалидной коляске покинула борт воздушного судна, амбулифт был подан незамедлительно», – говорится в сообщении.

Поясняется, что согласно регламенту приказа **Минтранса** РФ время предоставления спецтранспорта составляет 20 минут. «В данном случае аэропорт среагировал и подал спецтранспорт – амбулифт – в течение шести минут, о чем свидетельствует видеозапись с камер наблюдения, полностью опровергающая обвинения в адрес аэропорта. За услуги предоставления амбулифта аэропорт не взимает плату с пассажиров с ограниченными возможностями здоровья, то есть услуга бесплатна», – информирует аэропорт.

<https://ria.ru/incidents/20180122/1513053002.html>

### ИНТЕРФАКС; 2018.01.22; СУД ПРИНЯЛ К ПРОИЗВОДСТВУ ЖАЛОБУ БЫВШЕГО ПОДРЯДЧИКА ВПП-3 ШЕРЕМЕТЬЕВО ПО ТЯЖБЕ С РОСАВИАЦИЕЙ

Девятый арбитражный апелляционный суд принял к производству жалобу АО «Инжиниринговая корпорация «Трансстрой» («Инжтрансстрой») на определение суда первой инстанции, который ранее отказал компании во взыскании с **Росавиаци**и 4,2 млрд руб. по договору о строительстве третьей полосы аэропорта «Шереметьево».

Согласно данным картотеки арбитражных дел, жалоба будет рассмотрена 6 февраля.

Судебная тяжба между **Росавиаци**ей и «Инжтрансстроем», выступавшими ранее в качестве заказчика и подрядчика строительства ВПП-3 «Шереметьево», продолжается с июля 2015 года. Сначала иск в Арбитражный суд Москвы подала **Росавиаци**я, потребовавшая признать расторгнутым контракт стоимостью 22,4 млрд руб., подписанным с ответчиком в 2011 г. В качестве обоснования **Росавиаци**я указывала на неоднократные нарушения «Инжтрансстроем» обязательств по контракту. В частности, за I полугодие 2015 г. ответчик должен был выполнить работы на более чем 1 млрд руб., но фактический объем работ оценивался лишь в 302 млн руб. Истец утверждал, что уведомил ответчика о расторжении сделки в июне 2015 г.

Вслед за иском **Росавиаци**и в суд поступило заявление «Инжтрансстроя», который не признавал факт расторжения контракта и настаивал расторгнуть его в судебном порядке. Кроме того, компания требовала взыскать с **Росавиаци**и 4,2 млрд руб., из которых 955 млн руб. относила к понесенным затратам на стройку, остальные 3,2 млрд руб. – к убыткам от нарушения обязательств бывшего контрагента.

Позднее суд принял решение об объединении исков в одно производство. В его рамках несколько раз проводилась независимая экспертиза, приобщались дополнительные материалы, в результате в октябре 2017 г. суд полностью удовлетворил требования **Росавиаци**и и отказал в удовлетворении иска «Инжтрансстроя».

Решение о строительстве ВПП-3 «Шереметьево» принято в 2009 году. Первоначально полосу строило ЗАО «Инжтрансстрой» (тогда входило в «Базовый элемент» Олега Дерипаски), но в мае 2015 г. компания приостановила строительство, в отношении нее была введена процедура наблюдения. В 2015 г. правительство утвердило новым генподрядчиком «Трансстроймеханизацию», контракт с ней оценивался в 17,6 млрд руб.

### ИНТЕРФАКС; 2018.01.22; СУД ПРИВЛЕК ЭКС-ВЛАДЕЛЬЦЕВ «ВИМ-АВИА» К ИСКУ РНГО НА 3 МЛРД РУБЛЕЙ

Арбитражный суд Москвы в понедельник привлек экс-владельцев авиакомпании «ВИМ-Авиа» Светлану и Рашида Мурсекаевых к участию в иске московского ООО «РНГО» о взыскании с ООО «Авиакомпания «ВИМ-Авиа» 3 млрд рублей долга и об обращении взыскания на предмет залога.

Как передал корреспондент «Интерфакса» из суда, Мурсекаевы привлечены как поручители по кредиту в качестве третьих лиц, не заявляющих самостоятельные требования.

Таким образом, суд удовлетворил ходатайство представителя авиакомпании, мотивированное тем, что решение по делу может затронуть права и интересы бизнесменов. На замечание судьи о том, что С. и Р. Мурсекаевы находятся в федеральном розыске, представитель авиакомпании ответила, что это «не препятствует их привлечению к делу».

Представитель «РНГО» возражал против привлечения экс-владельцев, мотивируя это тем, что в Мещанском суде столицы рассматривается отдельный иск к ним, заседание по нему назначено на 6 февраля.

В связи с привлечением, а также необходимостью представить ряд документов суд отложил слушание на 21 февраля.

Суд 20 декабря 2017 года решил привлечь банк «Зенит» (MOEX: ZENT) и аэропорт «Братск» к участию в иске в качестве третьих лиц.

Ранее сообщалось, что Арбитражный суд Москвы 10 ноября 2017 года отказал ООО «РНГО» в аресте пяти самолетов Boeing, а также ряда авиадвигателей и силовых установок, принадлежащих авиакомпании «ВИМ-Авиа».

Одновременно с иском в суд поступило заявление ООО о принятии обеспечительных мер в виде ареста имущества, принадлежащего ООО «Авиакомпания «ВИМ-Авиа», а именно 5 самолетов Boeing и авиадвигателей в пределах суммы исковых требований.

Однако, по мнению суда, «доказательств наличия реальной угрозы неисполнения решения суда, возможности причинения значительного ущерба заявителю в случае непринятия мер обеспечения в материалах дела не содержится, а обстоятельства, на которые ссылался истец, носят предположительный характер и не являются доказательствами невозможности исполнения судебного акта и основаниями для принятия обеспечительных мер».

По данным системы «СПАРК-Интерфакс», ООО «РНГО» зарегистрировано в Москве в 2017 году, компания занимается производством стальных труб, полых профилей и фитингов. Владельцем компании является Борис Ефименко.

«ВИМ-Авиа», замыкавшая первую десятку крупнейших авиакомпаний РФ, в сентябре 2017 года заявила о прекращении всех чартерных программ. Причиной стали нехватка оборотных средств и долги перед контрагентами (ранее оценивались более чем в 10 млрд рублей). В настоящее время сертификат эксплуатанта «ВИМ-Авиа» ограничен, самолеты возвращены лизингодателям, большая часть работников уволилась.

### ТАСС; 2018.01.22; ВОРОНЕЖСКИЙ АЭРОПОРТ УВЕЛИЧИЛ ПЕРЕВОЗКУ ПАССАЖИРОВ НА 39,8% ПО ИТОГАМ 2017 ГОДА

Воронежский аэропорт в 2017 году обслужил 606,6 тыс. пассажиров, что на 39,8% больше показателей прошлого года. Об этом сообщили в понедельник в пресс-службе аэропорта.

«В 2017 году Воронежский аэропорт обслужил 606 697 пассажиров – на 39,85% больше, чем в предыдущем году. Это самый высокий показатель за всю историю развития международных авиаперевозок в регионе», – сообщили в пресс– службе.

По данным аэропорта, по России перевезено 457,9 тысячи человек, по итогам года прирост составил 16,97%. На международных рейсах в прошлом году совершили полет 148,7 тысячи человек, что в 2,5 раза больше показателей 2016 года. Также на 24,2% увеличилась перевозка грузов – через Воронежский аэропорт их доставили 529,8 тонны.

«В 2018 году пассажиропоток должен превзойти прежнюю рекордную отметку как минимум на 20%», – сказали в аэропорту.

Международный аэропорт Воронежа сотрудничает с 25 авиакомпаниями, совершающими пассажирские и грузовые авиарейсы, сертифицирован по всем видам аэропортовой деятельности и служит запасным для Московского авиаузла. Ведет разработку проекта по удлинению взлетно-посадочной полосы на 300 метров и строительства нового терминала площадью 35 тысяч квадратных метров. В 2016 году аэропорт обслужил 450 тысяч пассажиров, что было региональным рекордом за последние 30 лет.

<http://tass.ru/transport/4891827>