**02 МАРТА 2018**

**Вернуться в оглавление**

|  |
| --- |
| **Публикации** |

### ВЕДОМОСТИ; ОЛЬГА АДАМЧУК; 2018.03.01; ПУТИН ПООБЕЩАЛ ДЕНЬГИ НА ДОРОГИ

На их строительство и обустройство должно быть потрачено 11 трлн рублей за 6 лет

Расходы на строительство и обустройство автомобильных дорог в ближайшие 6 лет составят 11 трлн руб., сообщил Путин, выступая с посланием к Федеральному собранию. Это существенно больше, чем в предыдущие 6 лет, – 6,4 трлн руб., отметил он.

«Мы серьезно обновили федеральные трассы, теперь нужно привести в порядок региональные и местные дороги», – сказал Путин. В 2018 г. 85% федеральных дорог будет приведено в нормативное состояние, говорил замруководителя **Росавтодор**а Игорь Астахов. Состояние региональных дорог намного хуже.

Наращивать бюджетные инвестиции в инфраструктуру предлагал Центр стратегических разработок (ЦСР) Алексея Кудрина – к 2024 г. увеличить расходы бюджета на инфраструктуру на 0,8% ВВП по сравнению с 2017 г. В послании Путин поддержал идею роста бюджетных расходов на инфраструктуру. Развивать планируется и железные дороги, и сеть региональных аэропортов, пообещал он, этому поможет комплексный план модернизации магистральной инфраструктуры, нужно использовать «новые технологии и решения, инфраструктурную ипотеку, контракты жизненного цикла».

Чиновники разработали несколько механизмов применения частных инвестиций, которые могли бы помочь инфраструктурным проектам. Прежде всего, это «инфраструктурная ипотека» Минэкономразвития, которая должна снизить риски инвесторов. Путин рассчитывает, что она поможет увеличить дорожное строительство.

Но до сих пор Минэкономразвития не удалось договориться с Минфином о ключевом элементе нового механизма – фонде инвестиций в инфраструктуру. Он должен предоставлять финансирование проектам, привлекая деньги с рынка через облигации, обеспеченные госгарантиями. Под госгарантии Минэкономразвития просило 300 млрд руб. на 2018–2020 гг., рассказывали чиновники. Путин уже поручил правительству представить доклад о реализации пилотных проектов «инфраструктурой ипотеки» к началу сентября.

**Росавтодор** отменит весенние ограничения для грузовиков на федеральных трассах

До сих пор бюджетное финансирование инфраструктуры сокращалось. В 2017 г. расходы федерального бюджета снизились на 24% по сравнению с 2014 г. (до 550 млрд руб.), а их доля в ВВП – за три года на 0,08 п. п. до 0,62%, оценивали аналитики InfraOne. Чтобы «ликвидировать бутылочные горлышки» инфраструктуры, необходимо 10–15 трлн руб., оценивал в феврале **министр транспорта** Максим **Соколов**. Пока все вложения в инфраструктуру государства и частных инвесторов не превышают 4,8% ВВП, или 4,3 трлн руб., говорилось в докладе InfraOne, причем значительная доля внебюджетных средств приходится на госсектор.

Сам Минфин предлагает активнее использовать контракты жизненного цикла – строить по госзаказу, но повышать заинтересованность строителей в качестве работ и технологических решений. Они будут нести ответственность за результат на протяжении нескольких лет после окончания строительства. Сейчас законодательная возможность для таких контрактов есть, но на практике их почти нет, рассказывали строители.

Президент перечислил некоторые проекты. Пропускная способность Байкало-Амурской и Транссибирской магистралей в направлении морских портов и пограничных переходов Дальнего Востока за шесть лет увеличится в 1,5 раза до 180 млн т. «Там есть грузы, и все вложения будут окупаться очень быстро, и будут способствовать развитию этих территорий», – сказал он. Грузопоток по Северному морскому пути к 2025 г. должен возрасти в 10 раз до 80 млн т., оценил он. Автомобильное движение по Крымскому мосту через Керченский пролив, который связывает Россию с Крымом, откроется уже через несколько месяцев, напомнил президент, железнодорожное – в следующем году, сказал он. Будет ли построен мост на Сахалин через пролив Невельского, президент в послании не сказал.

Президент также предложил развернуть масштабную программу пространственного развития России и, как минимум, удвоить расходы на эти цели на 6 лет. Развитие агломераций – одна из идей, предложенных президенту Кудриным.

<https://www.vedomosti.ru/economics/articles/2018/03/01/752453-putin-dorogi>

На ту же тему:

[https://rns.online/transport/Putin-zayavil-o-neobhodimosti-udvoit-rashodi-na-stroitelstvo-avtomobilnih-dorog-v-blizhaishie-6-let–2018-03-01/](https://rns.online/transport/Putin-zayavil-o-neobhodimosti-udvoit-rashodi-na-stroitelstvo-avtomobilnih-dorog-v-blizhaishie-6-let--2018-03-01/)

<https://ria.ru/economy/20180301/1515516440.html>

### ТАСС; 2018.03.01; СОКОЛОВ: РЕГИОНАЛЬНУЮ СЕТЬ АВИАПЕРЕВОЗОК В РОССИИ НУЖНО РАЗВИВАТЬ И ЗА СЧЕТ ИНВЕСТОРОВ

Финансирование программы развития сети региональных авиаперевозок в первую очередь должно вестись с привлечением средств инвесторов и из внебюджетных фондов, для выполнения задачи президента нужно наращивать ее реализацию, сообщил ТАСС глава **Минтранса** РФ Максим **Соколов**.

«На это потребуются немалые ресурсы, и президент говорил о необходимости удвоения финансирования развития инфраструктуры. Уверен, что для этого должны быть задействованы все источники, но большая часть – это средства инвесторов и внебюджетное финансирование. Программа реализуется уже сегодня, ее надо наращивать для решения задач, поставленных президентом», – сказал он.

В ходе оглашения послания Федеральному Собранию президент РФ Владимир Путин заявил, что через шесть лет половина межрегиональных авиационных рейсов в России будет осуществляться напрямую, в соседней регион через Москву летать больше не будет нужно.

Ранее **Соколов** сообщал, что развитие региональной авиации станет одним из приоритетных направлений федеральной целевой программы по развитию транспорта на 2020-2030 гг.

Середина текущего десятилетия была мощной с точки развития региональной авиации, но недостаточной для поддержки местных аэропортов, отмечал он. **Соколов** пояснял, что речь идет не только непосредственно о развитии авиаперевозок, но и стыковок с другими видами транспорта, например пересадок на самолеты с поездов или автобусов.

<http://tass.ru/ekonomika/4999151>

### ИНТЕРФАКС; 2018.03.01; СИТУАЦИЯ В НОВОРОССИЙСКОМ ПОРТУ НОРМАЛИЗОВАЛАСЬ

Ситуация в порту Новороссийска нормализовалась, сообщил **министр транспорта РФ** Максим **Соколов**.

«Ситуация абсолютно стабильная и вопросов по организации (работы – ИФ) порта на данный момент у меня нет», – сказал он. «Ситуация нормализована. Процесс идет, но каких-то серьёзных затруднений в работе транспортной системы как с точки зрения морской, так и железнодорожной составляющей на данный момент нет», – отметил министр.

В феврале в порту произошли задержки в разгрузке танкеров из-за временного вывода причалов NN26 и 27 из эксплуатации и недолжного взаимодействия операторов терминала с грузовладельцем и перевозчиком. Ситуацию осложнила штормовая погода в течение недели. «Транснефть» обратилась в **Минтранс** с просьбой урегулировать данную ситуацию.

В обращении «Транснефти» (MOEX: TRNF) М.**Соколов**у говорилось, что с 31 января 2018 года фактически заблокирована работа порта Новороссийск на причалах ПАО «НМТП» (MOEX: NMTP), остановлены отгрузки экспортных партий нефтепродуктов и минудобрений, простаивают вагоны, подтвержденные и готовые к погрузке суда на рейде, что приводит к дезорганизации работы в порту и «создает угрозу нарушения его транспортной безопасности».

Ситуация неоднократно обсуждалась на «площадке» **Минтранса**, отмечалось в письме министру транспорта. По мнению «Транснефти», в сложившейся ситуации капитан порта Новороссийск не обеспечивал должным образом функции портового контроля по стоянке и передвижению судов на акватории порта.

В РЖД сообщили, что компания с 9 февраля ввела ограничения на погрузку нефтепродуктов на станцию Новороссийск в адрес ООО «Импортпищепром» «в связи с необеспечением выгрузки грузополучателем и для недопущения скопления цистерн». Движение грузовых и пассажирских поездов в районе Новороссийска осуществляется в нормальном режиме, компания готова возобновить погрузку при нормализации ситуации с выгрузкой, сказал представитель РЖД.

Государство владеет 20% акций НМТП, контролирует одну из крупнейших в России стивидорных групп паритетное СП «Транснефти» и группы «Сумма» – Novoport Holding (50,1% акций). Отдельно «Транснефти» через «дочку» принадлежит еще 10,5%, «Сумме» – 2,75%. Пакет в размере 5,3% находятся в управлении ОАО «РЖД». Активы «Новороссийского морского торгового порта» расположены в Новороссийске, Приморске и Балтийске.

### ИНТЕРФАКС; 2018.03.01; АВИАПЕРЕЛЕТЫ МЕЖДУ РФ И ЕГИПТОМ МОГУТ БЫТЬ ВОЗОБНОВЛЕНЫ ВЕСНОЙ ЭТОГО ГОДА

Прямое авиасообщение РФ с Египтом скорее всего возобновится уже этой весной, сообщил «Интерфаксу» источник в одной из авиакомпаний.

«Египетский национальный перевозчик в конце февраля предоставил российской стороне пакет технической документации, который среди прочего определяет меры по обеспечению авиационной безопасности. Это необходимое условие для начала полетов в Россию», – сказал источник.

Между тем, предоставленные документы не переведены на русский язык.

«Потребуется время для перевода и заверения документации. Затем документы будут проанализированы на соответствие требованиям. Речь идет о реализации последних формальностей для возобновления авиасообщения. Предполагается, что возобновлено оно может быть весной, возможно уже к началу апреля», – сказал он.

Ранее египетские СМИ со ссылкой на главу EgyptAir Сафуата Муслима сообщили, что египетский перевозчик намерен возобновить полеты в Москву до конца апреля. При этом ранее глава **Минтранса** РФ Максим **Соколов** неоднократно заявлял, что открытие регулярного авиасообщения между столицами государств ожидается во второй половине февраля. Он говорил, что на первом этапе на маршруте будут выполняться пять рейсов в неделю: три из них будет совершать EgypAir, два – российский «Аэрофлот».

### INTERFAX-RUSSIA.RU; АНАСТАСИЯ НИКОЛАЕВА; 2018.03.01; НЕТОЧНЫЙ ПРОГНОЗ

Пассажиропоток в проекте высокоскоростной магистрали Москва-Казань на первых участках может оказаться ниже прогнозного.

Железнодорожную высокоскоростную магистраль (ВСМ) Москва-Казань после многочисленных корректировок проекта на первом этапе было решено прокладывать лишь до Владимира. Решение по поводу прокладки остальной части, до Казани, должны принять после того, как будет оценена востребованность и окупаемость ВСМ на построенном участке.

В 2017 году российско-китайский консорциум в составе ОАО «Мосгипротранс», ОАО «Нижегородметропроект» и China Railway Eryuan Engineering Group завершил проектные работы по ВСМ по заказу ОАО «Скоростные магистрали» («дочка» РЖД).

Инвестиционная программа РЖД на ближайшую трехлетку, с которой ознакомился «Интерфакс», предусматривает существенные инвестиции в строительство первой части ВСМ – Москва-Владимир.

Так, на строительство линии в 2018 году монополия планирует выделить 15 млрд 700 млн рублей, в 2019 году – 31 млрд 300 млн рублей, в 2020 году – 31 млрд 700 млн рублей. Причем, практически все средства компания собирается вложить самостоятельно, рассчитывая получить из федерального бюджета лишь 89 млн 800 тыс. и 88 млн рублей в 2018 и 2019 годах соответственно.

Уточнить объемы инвестиций планировалось по результатам утверждения окончательных параметров финансирования проекта за счет государственной поддержки. При этом РЖД не планировали урезать вложения в этот проект даже в случае, если не получили бы в 2018 году дополнительную надбавку в 1,9% к базовой индексации грузовых тарифов.

В 2018 году все средства по проекту ВСМ планируется потратить на выкуп земли и вынос коммуникаций. «Вынос коммуникаций – это реальное строительство: это трасса, это подготовка территории, это бульдозеры. Это и есть часть возведения объекта – «первая глава» стройки», – рассказывал первый замглавы РЖД Александр Мишарин журналистам.

Среди других инвесторов он, в частности, назвал китайских партнеров – фонд «Шелковый путь», Фонд развития Китая, China Development Bank.

Отработать технологии и материалы для строительства ВСМ в РЖД собирались на пилотном участке протяженностью 35 км между Орехово-Зуево (Московская область) и Владимиром.

«Мы рассмотрели все элементы инфраструктуры. Этот участок полностью соответствует всем требованиям для сертификации. Сейчас необходимо в опережающем порядке заняться его проектированием и строительством. В ближайшее время мы выйдем с предложением к руководству компании утвердить этот проект», – сообщил корпоративному изданию РЖД старший советник генерального директора РЖД Валентин Гапанович.

Вместе с тем в **министерстве транспорта** РФ заявили об отсутствии средств в федеральном бюджете на проект ВСМ. «Объем инвестиций в этот проект сегодня оценивается по-разному, несмотря на то, что по части участков уже сделана проектная документация – от 1,3 трлн до 1,5 трлн рублей. Я думаю, что при дефиците бюджетных средств самая лучшая характеристика почему (невозможно – ИФ) приступить к этому проекту, потому что в бюджете (на него – ИФ) не предусмотрено ни рубля», – заявлял в декабре прошлого года глава **Минтранса** РФ Максим **Соколов**.

Он пояснял, что на такую сумму обеспечить окупаемость этого проекта для частных инвесторов пока в полной мере в нынешнем формате правительство не может. «Именно поэтому такой важный стратегический с моей точки зрения проект развития транспортной системы пока еще находится в стадии проектирования. Хотя проектирование – это уже движение вперед», – добавил Максим **Соколов**.

В свою очередь в РЖД утверждали, что строительство участка ВСМ между Москвой и Владимиром вообще не потребует бюджетных средств. Как пояснял Мишарин, финансирование строительства этого участка будет вестись исключительно за счет средств РЖД и инвесторов, включая китайских.

Между тем, как выяснил «Коммерсантъ», даже в усеченном варианте ВСМ Москва-Казань – до Владимира – обнаружились проблемы с корректностью прогноза пассажиропотока, на котором и строится доходность проекта.

Так, спрогнозированный пассажиропоток ВСМ на участке Москва-Владимир составляет 1 млн 30 тыс. человек в 2020 году и 3 млн 300 тыс. – в 2030 году, на участке Москва – Нижний Новгород – 1 млн 700 тыс. и 5 млн 300 тыс. соответственно. Однако как следует из протокола двух февральских совещаний в **министерстве транспорта** РФ, эти расчеты вызывают сомнения. При этом недобор пассажиров по концессионному соглашению концессионеру должен компенсировать бюджет.

Представитель РЖД заявил изданию, что расчет пассажиропотока выполнен Санкт-Петербургским институтом транспортных систем и Центром экономики инфраструктуры, а также подтвержден международными консультантами.

При этом, согласно протоколу, ссылающемуся на данные Института проблем естественных монополий, расчеты исходят из того, что на участке Москва – Нижний Новгород будут отменены поезда «дочки» монополии – АО «Федеральная пассажирская компания» («Ласточка» и «Стриж») и ОАО «Центральная пригородная пассажирская компания».

Вместе с тем, как выяснилось, вопрос об их отмене не решен, а при движении и скоростных, и высокоскоростных поездов конкурентоспособность ВСМ будет ниже, а пассажиропоток и выручка – меньше прогноза.

В РЖД «Коммерсантъ» заверили в том, что отмена пригородного сообщения из-за ВСМ не планируется: «Наоборот, ее запуск будет способствовать развитию скоростных региональных перевозок». Также в компании подчеркнули, что заказчиками объема движения и маршрутов электричек выступают регионы.

Глава **Минтранса** Нижегородской области Владимир Власов уже заявил, что движение «Ласточек» и «Стрижей» на участке Нижний Новгород – Москва после запуска магистрали отменять или сокращать не будут.

<http://www.interfax-russia.ru/Povoljie/view.asp?id=913396>

### ИНТЕРФАКС; 2018.03.01; КРЫМСКИЙ МОСТ ДАСТ ИМПУЛЬС РАЗВИТИЮ КРЫМА И ВСЕГО РОССИЙСКОГО ПРИЧЕРНОМОРЬЯ – ПУТИН

Открытие Крымского моста в ближайшее время послужит толчком для развития и Крыма, и всего российского Причерноморья, заявил президент РФ Владимир Путин.

«Уже через несколько месяцев по Крымскому мосту откроется автомобильное движение, а в следующем году – и железнодорожное сообщение. Это даст импульс развитию Крыма и всего российского Причерноморья», – сказал В.Путин, выступая с посланием Федеральному Собранию.

Он отметил при этом, что за прошедший год удалось «серьезно обновить федеральные автомобильные трассы». «Теперь нужно привести в порядок региональные и местные автодороги», – подчеркнул глава государства.

На ту же тему:

<http://tass.ru/ekonomika/4998080>

На ту же тему:

<https://www.zr.ru/content/news/911033-putin-nazval-srok-otkrytiya-avt/>

### РБК; ПЕТР КАНАЕВ; ВАСИЛИЙ МАРИНИН; ВЛАДИМИР ДЕРГАЧЕВ; 2018.03.02; РОСАВТОДОР РАСКРЫЛ СРОК ВЕРОЯТНОГО ДОСРОЧНОГО ОТКРЫТИЯ КРЫМСКОГО МОСТА

Автомобильное движение по мосту через Керченский пролив может быть запущено в мае, следует из проекта госконтракта, который **Росавтодор** планирует заключить с подрядчиком по содержанию моста и подходов к нему

Государственный «Упрдор Тамань», подведомственный **Росавтодор**у, 28 февраля разместил уведомление о госзакупке услуг подрядчика по содержанию Крымского моста и автодорожных подходов к нему. Спустя два часа после публикации закупка была отменена, но документы пока доступны на сайте госзакупок.

Проект госконтракта предусматривает закупку услуг по содержанию именно «действующей сети автомобильных дорог общего пользования федерального значения и искусственных сооружений». Среди них – автомобильная дорога А-290 Новороссийск – Керчь и транспортный переход через Керченский пролив, следует из документа.

Стоимость контракта – 477 млн руб. Срок исполнения – с момента его заключения, «но не ранее 00:00 1 мая 2018 года», указано в проекте контракта. Заключить его предполагается на срок до 30 июня 2019 года. Фактической датой начала оказания услуг по содержанию станет соответствующее уведомление от ФКУ «Упрдор Тамань», до тех пор услуги подрядчика не подлежат оплате.

Представитель **Росавтодор**а на вопрос о возможном досрочном запуске моста ответил, что «строительство Крымского моста ведется в графике, по ряду направлений есть задел». В ведомстве не стали комментировать конкретную дату. На вопрос, почему госзакупка была отменена, там пояснили, что заказчик принял решение об отмене в связи с необходимостью уточнения дополнительных условий закупки. РБК направил запрос в **Минтранс**. Представитель Аркадия Ротенберга, подконтрольный которому «Стройгазмонтаж» выступает генподрядчиком строительства моста, отказался от комментариев.

Мост протяженностью 19 км соединит Крым с материковой частью России. Стоимость проекта составляет почти 230 млрд руб. В контракте на строительство Крымского моста указан другой срок его завершения – декабрь 2018 года. Согласно данным официального сайта Крымского моста, «движение автомобилей откроется в декабре 2018 года, поездов – в 2019 году». О том, что срок открытия моста – «это пока декабрь 2018 года», ранее в кулуарах сочинского форума РБК говорил и глава Крыма Сергей Аксенов.

Но указанный в новом проекте госконтракта **Росавтодор**а срок соответствует заявлению президента Владимира Путина, который в четверг в послании Федеральному собранию заявил, что мост для автомобильного движения будет открыт «через несколько месяцев».

Ранее о возможном досрочном открытии автомобильного движения по Крымскому мосту официально не сообщалось.

Возможность открытия движения по мосту в мае РБК подтвердил заместитель полпреда в Южном федеральном округе Владимир Гурба. «С учетом указания президента о сроке запуска моста в течение нескольких месяцев и того, что проблем с запуском объекта нет, к маю движение по мосту может быть запущено», – заявил он.

<https://www.rbc.ru/business/01/03/2018/5a97e1f59a79470267965a6b>

### ТАСС; 2018.03.01; РЕГИОНЫ ЦФО УВЕЛИЧАТ ОБЪЕМЫ СТРОИТЕЛЬСТВА И ТЕМПЫ ВВОДА НОВЫХ АВТОМОБИЛЬНЫХ ДОРОГ

Власти регионов Центрального федерального округа работают над увеличением объема строительства автодорог, наращивая финансирование, темпы ввода и впервые используя инфраструктурную ипотеку. Об этом сообщили ТАСС представители региональных властей.

Ранее в четверг президент РФ Владимир Путин в своем Послании Федеральному собранию сказал, что необходимо удвоить расходы на развитие автомобильных дорог в ближайшие шесть лет, до 11 трлн рублей. Глава государства отметил, что федеральные трассы в России в значительной степени приведены в порядок, хуже обстоит дело с региональными и местными автодорогами.

Траты на дороги увеличат

Ремонтируют дороги в центре России в том числе за счет федеральной программы «Безопасные и качественные дороги». Более 100 километров дорог в окрестностях Рязани обновят в 2018 году в рамках реализации данного проекта.

«В этом году у нас объем средств по проекту «Безопасные и качественные дороги» составит 1,46 млрд рублей, половина денег поступит из федерального бюджета. Предварительно, объем отремонтированных дорог останется на уровне прошлого года, но средства будут выделяться еще и на развитие систем управления дорожным движением», – рассказал ТАСС **министр транспорта** и автомобильных дорог Рязанской области Андрей Савичев. Власти рассчитывают, что за счет внедрения проекта к концу 2018 года в Рязанской агломерации количество мест концентрации ДТП снизится в два раза.

Порядка 700 километров автомобильных дорог общего пользования, 16 мостов, 406 километров автодорог в населенных пунктах построят и реконструируют в 2018 году в Белгородской области. Помимо ремонта будут обустраивать разметку, тротуары, остановки, барьерное ограждение, искусственное освещение, устанавливать дорожные знаки. Траты на ремонт и строительство дорог в регионе в 2018 году увеличились до 16 млрд рублей.

В условиях экономии за последние четыре года властям Брянской области удалось увеличить объемы строительства местных автодорог в пять раз, до 510 километров. В 2018 году объем дорожного фонда региона не увеличился и остался на уровне 3,8 млрд рублей.

«Экономии средств удалось достичь за счет ухода от посредников при дорожном строительстве, передаче строительства региональным дорожным организациям, что позволило улучшить финансовое положение региональных дорожных предприятий», – пояснил ТАСС заместитель губернатора Юрий Мокренко. При сохранении темпов строительства власти региона планируют обновить все дороги в области за 13 лет.

Новый механизм – ипотека

«Использование инфраструктурной ипотеки позволит радикально изменить ситуацию с качеством дорог в регионах. Подобный финансовый механизм позволил бы ежегодно получать **Иванов**ской области около 2 млрд рублей и возвращать ипотечными платежами до 400 млн рублей при условии долгосрочной перспективы на 10 – 15 лет», – привели в пресс-службе правительства региона слова временно исполняющего обязанности губернатора Станислава Воскресенского. Он добавил, что использование инфраструктурной ипотеки позволит радикально изменить ситуацию с качеством дорог в регионах.

Тульская область станет одной из первых в стране, где применят инфраструктурную ипотеку. На полученные в результате использования этого механизма средства будут строить объездную автомобильную дорогу в Новомосковске, втором в регионе городе по численности населения. В пресс-службе регионального правительства отметили, что за счет реализации данного проекта удастся перераспределить поток грузового транспорта, снизить аварийность и транспортные издержки, а также нагрузку и на уличную сеть, на ремонт которой ежегодно уходит до 15 млн рублей.

«Тульская область выбрана в качестве одного из пилотных регионов для реализации проекта инфраструктурной ипотеки. И сегодня в послании президент обратил внимание на необходимость развития экономики темпами выше мировых, существенного увеличения инвестиций в современные коммуникации, в том числе за счет инфраструктурной ипотеки и контрактов жизненного цикла», – привели в пресс-службе регионального правительства слова губернатора области Алексея Дюмина.

О проекте «Безопасные и качественные дороги»

Федеральную программу «Безопасные и качественные дороги России» начали реализовывать в 2017 году, она рассчитана до 2025 года. Программа предусматривает повышение числа дорог, соответствующих нормам, и снижение количества ДТП. В 2018 году в нормативное состояние должно быть приведено не менее 50% протяженности дорожной сети городских агломераций РФ, в 2025 году – 85%.

В 2017 году сумма финансирования проекта составила более 65 млрд рублей, из которых 31 млрд рублей были выделены из федерального бюджета и 34 млрд рублей – из бюджетов агломераций.

<http://tass.ru/ekonomika/5001018>

### ТАСС; 2018.03.01; УРАЛЬСКИЕ РЕГИОНЫ НАПРАВЯТ БОЛЕЕ 3 МЛРД РУБ. НА «БЕЗОПАСНЫЕ И КАЧЕСТВЕННЫЕ ДОРОГИ»

Субъекты Уральского федерального округа направят более 3 млрд руб. на реализацию проекта «Безопасные и качественные дороги» в 2018-2019 годах. Об этом в четверг сообщили ТАСС в региональных правительствах.

Ранее в четверг президент РФ Владимир Путин в своем послании Федеральному собранию сказал, что на развитие всех автомобильных дорог в ближайшие шесть лет надо удвоить расходы до 11 трлн руб. Глава государства отметил, что федеральные трассы в России в значительной степени приведены в порядок, хуже обстоит дело с региональными и местными автодорогами.

«В последние годы на строительство, ремонт и содержание дорог Среднего Урала направлялись значительные средства, достигавшие, учитывая возможности дорожного фонда Свердловской области и весомую поддержку федерации (федерального бюджета – прим. ТАСС), 17 млрд руб.. В частности, из федерального бюджета на реализацию президентского проекта «Безопасные и качественные дороги» в прошлом году было направлено 1,2 млрд руб., в нынешнем году уже подтверждено 800 млн руб.», – сообщили ТАСС в департаменте информации правительства Свердловской области.

Общая протяженность автодорог в регионе составляет 30,8 тыс. км, из них почти 20 тыс. км – местного значения. В 2018-2019 годах работа по развитию сети дорог продолжится. Предполагается завершить строительство второго пускового комплекса Екатеринбургской кольцевой автодороги – начнется реконструкция автомобильной дороги на участке Семь Ключей – Большой Исток, а с 2019 года – строительство третьего пускового комплекса кольцевой.

«Особое внимание будет уделено обеспечению бесперебойного транспортного сообщения с отдаленными территориями. Так, на проектирование, строительство, реконструкцию, капитальный ремонт автодорог с твердым покрытием до сел и поселков в 2018 году планируется направить 622,8 млн руб., в 2019 году – 732,2 млн руб.», – приводит департамент слова губернатора Свердловской области Евгения Куйвашева.

В Челябинской области в 2018 году общее финансирование программы «Безопасные и качественные дороги» составит 2 млрд руб., в том числе 1 млрд руб. из федерального бюджета и еще 1 млрд руб. – из областного (как и в предыдущем году). Челябинск получит 700 млн руб., остальные средства будут направлены на региональные объекты. По данным пресс-службы правительства Челябинской области, выбор объектов для ремонта был сделан с учетом общественных обсуждений программы, приоритет отдан дорогам, наиболее востребованным у жителей. Их совокупная протяженность составит 99 км региональных дорог и 44 км уличной сети Челябинска.

Проекты по ремонту дорог

По данным пресс-службы департамента строительства, госэкспертизы и ЖКХ Курганской области, в 2018 году на строительство и ремонт дорог в регионе направят 2,9 млрд руб..

«…Что позволит построить 33,7 километра автомобильных дорог регионального значения, соединить дорогами с твердым покрытием четыре сельских населенных пункта, отремонтировать 51 километр автомобильных дорог регионального значения и два моста», – говорится в сообщении.

По данным властей, в 2017 году финансирование из областного бюджета на эти цели составило 2,4 млрд руб.. На эти средства было построено 14,4 километра дорог, соединены три населенных пункта, отремонтировано 82 километра дорог и три моста.

Губернатор Ямало-Ненецкого автономного округа (ЯНАО) Дмитрий Кобылкин ранее сообщил ТАСС, что в регионе намерены построить и провести реконструкцию около 300 км автомобильных дорог. Глава региона отметил, что продолжается капитальный ремонт трех участков дороги: Пуровск – Коротчаево, граница Ямала – Губкинский, Салехард – Лабытнанги. К 2022 году стоит задача построить и провести реконструкцию еще 300 км автомобильных дорог.

По словам Кобылкина, с 2013 года сеть автомобильных дорог в арктическом регионе увеличилась на 200 км. Он отмечал, что среди арктических субъектов ЯНАО находится на первом месте по этому показателю. Самым крупным региональным транспортным проектом остается участок автодороги Надым – Салехард, уже построена половина. Больше 70% дороги введено в асфальтобетонном покрытии.

О проекте «Безопасные и качественные дороги»

Федеральная программа «Безопасные и качественные дороги России» начала реализовываться в 2017 году и рассчитана до 2025 года. Она предусматривает повышение числа дорог, соответствующих нормам, и снижение количества ДТП.

В 2018 году в нормативное состояние должно быть приведено не менее 50% протяженности дорожной сети городских агломераций РФ, в 2025 году – 85%.

В 2017 году сумма финансирования проекта составила более 65 млрд руб., из которых 31 млрд руб. было выделено из федерального бюджета и 34 млрд руб. из бюджетов агломераций.

<http://tass.ru/ekonomika/5000513>

### ТАСС; 2018.03.01; ПУТИН: ПРОПУСКНАЯ СПОСОБНОСТЬ БАМА И ТРАНССИБА ЗА ШЕСТЬ ЛЕТ ВЫРАСТЕТ В 1,5 РАЗА

Пропускная способность Байкало-Амурской и Транссибирской магистралей в направлении морских портов и пограничных переходов Дальнего Востока должна быть увеличена за шесть лет в 1,5 раза – до 180 млн т, заявил президент РФ Владимир Путин, оглашая послание Федеральному собранию.

«За шесть лет в полтора раза – до 180 млн т – вырастет пропускная способность БАМа и Транссиба. Контейнеры будут доставляться от Владивостока до западной границы России за семь дней. Это один из инфраструктурных проектов, который будет давать быструю экономическую отдачу. Там есть грузы, и все вложения будут окупаться очень быстро, и будут способствовать развитию этих территорий», – сказал он.

«Объем контейнерных перевозок по нашим железным дорогам должен увеличиться почти в четыре раза – это значит, что страна будет одним из мировых лидеров по транзиту контейнеров между Европой и Азией», – отметил президент.

Существующая сегодня инфраструктура позволяет обеспечивать доставку грузов от восточных до западных границ России по железной дороге за семь дней, заявлял ранее генеральный директор ОАО «Российские железные дороги» (РЖД) Олег Белозеров. По его словам, сегодня усилия компании направлены на дальнейшее сокращение срока доставки и расширение географии услуг.

В 2017 году по сети РЖД перевезено 21,6 млн т транзитных грузов (+16% к уровню 2016 года), в то время как контейнерные перевозки достигли отметки в 415 тыс. ДФЭ (+60% к уровню 2016 года). В 2017 году по сети РЖД перевезено 3 млн 899,1 тыс. контейнеров ДФЭ (TEU), что на 18,9% больше, чем в 2016 году.

Развитие БАМа и Транссиба

Проект развития железных дорог Восточного полигона предусматривает увеличение в 2020 году провозной способности БАМа и Транссиба в направлении морских портов и пограничных переходов Дальнего Востока до 124,9 млн т – на 66,8 млн т в год к уровню 2012 года. По итогам технико-технологического ценового аудита проекта размер инвестиционных затрат составляет 554,1 млрд руб., в том числе за счет средств РЖД – 302,2 млрд руб., федерального бюджета – 104,2 млрд руб., Фонда национального благосостояния – 147,7 млрд руб.

Возможный переход в стадию так называемого БАМ-2 – дальнейшего развития инфраструктуры за пределами 2020 года даст прирост грузов по данному направлению в 2024-2025 годах около 114 млн т по сравнению с 2012 годом, говорил первый заместитель генерального директора РЖД Вадим Михайлов. По его словам, в частности, серьезный экономический эффект может иметь электрификация восточной части БАМа – от Комсомольска-на-Амуре в сторону порта Ванино.

Расходы на развитие автодорог

На развитие всех автомобильных дорог в ближайшие шесть лет надо удвоить расходы до 11 трлн рублей, заявил Путин. «В общей сложности в предстоящие шесть лет необходимо практически удвоить расходы на строительство и обустройство автомобильных дорог России. Направить на эти цели более 11 трлн рублей из всех источников. Это много, имея ввиду, что 2016-2017 годы мы на эти цели направили с вами 6,4 трлн рублей, тоже большая цифра, но нужно 11 [трлн рублей]», – уточнил глава государства.

Президент отметил, что федеральные трассы в России в значительной степени приведены в порядок, хуже обстоит дело с региональными и местными автодорогами.

«Обращаюсь к руководителям регионов и городов, состояние дорог должно быть постоянно в центре вашего внимания. Вы должны наращивать качество и объемы дорожного строительства, использовать для этого новые технологии и решения, инфраструктурную ипотеку, контракты жизненного цикла. Конечно, наша важнейшая задача – повысить безопасность на дорогах, как минимум снизить смертность в результате ДТП», – подчеркнул Путин.

Грузопоток по Севморпути

Грузопоток по Северному морскому пути к 2025 году должен возрасти в 10 раз, до 80 млн т, заявил президент.

«Ключом к развитию русской Арктики, регионов Дальнего Востока станет Северный морской путь. <...> Наша задача – сделать его по-настоящему глобальной, конкурентной транзитной артерией», – сказал он.

Кроме того, президент отметил рост мощности российских портов и подчеркнул важность наращивания их потенциала.

«В 1990 году мощность портов всего Советского Союза достигла 600 млн тонн, но из-за распада страны мы потеряли практически половину. В начале 2000-х годов мощность портов России составляла 300 млн тонн. За 17 лет мы увеличили ее в три раза», – подчеркнул Путин. По его словам, сейчас мощность российских портов составляет уже 1 млрд 25 млн тонн.

«Нужно и дальше наращивать этот потенциал, в том числе увеличить пропускную способность к портам Азово-Черноморского бассейна более чем в полтора раза – до 131 млн тонн», – считает он.

Планы развития

Главное направление развития Северного морского пути связано с обеспечением вывоза минерального сырья и напрямую зависит от реализации инвестиционных проектов по добыче минеральных ресурсов (Варандей, «Ямал СПГ», Диксон, Новый Порт, Дудинка, Норильск – в общей сложности 15 действующих и перспективных проектов, 11 из которых связаны с освоением нефти и газа, четыре – руд и угля).

Транзит в ближайшей и среднесрочной перспективе будет дополнительным бонусом, и его роль в грузопотоке СМП будет незначительной.

В акватории СМП действуют восемь линейных ледоколов, четыре из которых атомные («50 лет Победы», «Ямал», «Таймыр», «Вайгач») остальные четрые – дизель-электрические («Адмирал Макаров», «Красин», «Капитан Хлебников» и «Капитан Драницын»).

Основные проекты развития портовой инфраструктуры Арктического бассейна связаны с освоением нефтегазовых месторождений Ямала – это проекты по строительству морского порта Сабетта и терминала по перевалке нефти с Новопортовского месторождения, а также комплексным развитием Мурманского транспортного узла. Эти проекты уже сейчас являются точками роста для арктических регионов.

В 2016 году объем перевозок грузов по Северному морскому пути составил 7,5 млн тонн. К 2020 году планируемый прирост мощности портов Арктического бассейна составит около 40 млн тонн (за счет уже реализуемых проектов в портах Сабетта и Мурманск).

<http://tass.ru/ekonomika/4998510>

На ту же тему:

<https://ria.ru/economy/20180301/1515524560.html>

### ПРАЙМ; 2018.03.02; МЕДВЕДЕВ ПОДПИСАЛ РАСПОРЯЖЕНИЕ ПО КОНЦЕССИИ ДЛЯ СТРОИТЕЛЬСТВА СЕВЕРНОГО ШИРОТНОГО ХОДА

Премьер РФ Дмитрий Медведев подписал распоряжение, уполномочив **Минтранс** рассмотреть предложения о концессионном соглашении для строительства Северного широтного хода (СШХ), соответствующее распоряжение опубликовано на сайте кабинета министров.

Согласно справке к документу, в рамках реализации проекта «Создание железнодорожного Северного широтного хода «Обская – Салехард – Надым – Хорей – Пангоды – Новый Уренгой – Коротчаево» и железнодорожных подходов к нему» предусмотрено создание объектов на основе концессионного соглашения.

«Определить **Минтранс** России органом, уполномоченным на рассмотрение предложения общества с ограниченной ответственностью «СШХ» о заключении концессионного соглашения... в отношении предполагаемых к созданию объектов железнодорожного транспорта общего пользования железнодорожной линии Обская – Салехард – Надым», – говорится в документе.

В апреле прошлого года Медведев сообщал, что разработан бизнес-план создания железнодорожного северного широтного хода и железнодорожных подходов к нему. Магистраль будет иметь протяженность в 700 километров, планируется, что она соединит Северную и Свердловскую железные дороги. Сообщалось, что строительство Северного широтного хода запланировано на 2018-2022 годы. Прогнозируемый объем перевозок по железной дороге – 23,9 миллиона тонн в год (преимущественно газовый конденсат и нефтеналивные грузы).

<https://1prime.ru/News/20180302/828512396.html>

### КОММЕРСАНТ.RU; ЕВГЕНИЯ КРЮЧКОВА; 2018.03.01; АГРАРИЯМ ВЫДАДУТ ПРОЕЗДНОЙ

Господдержка вывоза зерна в южные порты станет постоянной мерой

Субсидирование железнодорожных перевозок зерна может стать постоянно действующей мерой господдержки. Об этом сегодня заявил глава Минсельхоза Александр Ткачев. Произошло это после того, как Владимир Путин в послании Федеральному собранию высказался за продление действия этой меры, рассчитанной до 1 июля 2018 года.

Планы Минсельхоза по применению на постоянной основе такой меры, как обнуление тарифов на железнодорожную перевозку зерна, в четверг получили поддержку президента: в ходе выступления с посланием Владимир Путин высказался за продолжение программы. Ранее глава Минсельхоза Александр Ткачев уже заявлял о необходимости продления таких перевозок, и сегодня он сообщил, что эта мера может стать постоянной. «Будем закладывать деньги. Это новая мера, и мы видим, что она эффективна, поэтому станет системной»,– сказал министр.

Речь идет о фактическом обнулении тарифов на железнодорожную перевозку зерна из регионов с большим логистическим плечом (например, Сибири и Урала) до южных портов. РЖД дает на это скидку в 10%, остальное субсидирует государство (на это было выделено 3 млрд руб.). Программа субсидирования действует с конца прошлого года – она была введена на фоне рекордного урожая зерна (134 млн тонн) и рассчитана до 1 июля 2018 года.

В Минсельхозе ожидали снижения давления на внутренний рынок за счет поддержки аграриев, столкнувшихся из-за высоких урожаев с низкими ценами на зерно. По оценкам ведомства, обнуление тарифов перевозок позволило бы «снять» с рынка 3 млн тонн излишков зерна, а также стимулировать экспорт отдаленных от портов регионов (возможный прирост экспорта оценивался в 2 млн тонн).

Как сообщал Александр Ткачев, субсидирование перевозок позволило существенно изменить ситуацию на зерновом рынке – например, поставки зерна на экспорт из Новосибирской области выросли в 13 раз по сравнению с прошлым сезоном. «В рамках механизма субсидирования перевозок зерна на экспорт уже отправлено 270 тыс. тонн. В результате удалось стабилизировать цены на зерно на внутреннем рынке. Так, пшеница 4-го класса в Сибири по сравнению с сентябрем подорожала на 5–7%»,– пояснял министр. В целом, по оценкам Минсельхоза, экспорт зерна по сравнению с прошлым сезоном вырос на 36%.

<https://www.kommersant.ru/doc/3561201>

### ИНТЕРФАКС; 2018.03.01; ПОГРУЗКА НА СЕТИ «РОССИЙСКИХ ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГ» В ФЕВРАЛЕ ВЫРОСЛА НА 3,9% – ИСТОЧНИК

Среднесуточная погрузка на сети ОАО «Российские железные дороги» в феврале 2018 года составила 3 млн 562,9 тыс. тонн, сообщил «Интерфаксу» источник, знакомый с деятельностью монополии.

Это соответствует 99,761 млн тонн в целом за месяц. В феврале 2017 года погрузка составляла 96,024 млн тонн. Исходя из этого, в феврале 2018 года показатель вырос на 3,9%.

План работы РЖД на март 2018 года предполагает среднесуточную погрузку на уровне 3,622 млн тонн, что на 3% выше, чем в том же месяце 2017 года, сообщил ранее собеседник агентства. На этом уровне руководство «Российских железных дорог» утверждает прогноз уже третий месяц подряд, и пока каждый раз фактическая погрузка оказывается выше ожидаемой.

На январь РЖД закладывали цифру 3,325 млн тонн (причем генеральный директор монополии Олег Белозеров называл ее «амбициозной целью» при и так высокой базе расчетов: в январе 2017 года погрузка выросла на 6,7% по сравнению с тем же месяцем 2016 года). Однако в итоге отправка грузов на сети компании увеличилась на 3,5% (до 3,531 млн тонн в среднем в сутки – исходя из приводившихся компанией оперативных данных).

На февраль план работы также формировался с ростом на 3% (до 3,531 млн тонн). Но по итогам 27 дней февраля погрузка на 4% выше, чем в том же месяце прошлого года – 3,567 млн тонн в среднем в сутки, сообщил собеседник агентства. Похожую информацию приводило в начале этой недели корпоративное издание «Российских железных дорог».

Погрузка по итогам 25 дней месяца составила 89,1 млн тонн, сообщил на оперативном совещании в понедельник директор по коммерческой деятельности, начальник центра фирменного транспортного обслуживания РЖД Алексей Шило. Это соответствует примерно 3,564 млн тонн в среднем в сутки, или на 0,9% выше плана и на 4% больше, чем в феврале прошлого года. «На 11,6% выросла погрузка зерна, на 10% – грузов в контейнерах, на 3,8% – лесных, на 2,9% – строительных, на 0,5% – каменного угля», – уточнила газета.

По итогам всего 2018 года «Российские железные дороги» ожидают увеличения погрузки в пределах 1,8-3%. В 2017 году она увеличилась на 3,2%, до 1,261 млрд тонн, хотя при формировании финансового плана перевозчик также закладывал меньшую динамику – близкую к нулевой – и впоследствии несколько раз пересматривал прогноз в сторону повышения.

На ту же тему:

<https://rns.online/transport/Pogruzka-RZHD-v-fevrale-virosla-na-39-2018-03-01/>

<http://tass.ru/ekonomika/4997415>

### RNS; 2018.03.01; ПЕРЕВОЗКИ ПАССАЖИРОВ ПО СЕТИ РЖД ВЫРОСЛИ В ФЕВРАЛЕ НА 5,4%

Перевозки пассажиров на инфраструктуре РЖД выросли на 5,4% в феврале 2018 года по сравнению с февралем 2017 года, до 80,7 млн человек, сообщили РЖД. При этом, рост в пригородном направлении составил 5,4%, до 74,3 млн человек, а в дальнем – на 5,5%, до 6,3 млн пассажиров.

Перевозки за 2 месяцев 2018 года выросли на 5,1%, до 161,8 млн человек, включая 147,3 млн человек в пригородном сообщении и 14,5 млн человек – в дальнем следовании.

Перевозки пассажиров на МЦК с начала 2018 года выросли на 31,4%, до более 18,4 млн человек.

Всего с начала эксплуатации услугами МЦК воспользовались более 156 млн пассажиров. Рекордное количество пассажиров на МЦК со дня его открытия (10 сентября 2016 года) зафиксировано 14 декабря 2017 года – 431,3 тыс. человек.

<https://rns.online/transport/Perevozki-passazhirov-po-seti-RZHD-virosli-v-fevrale-na-54-2018-03-01/>

### ИНТЕРФАКС; 2018.03.01; РОСТ «ДАЛЬНИХ» ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ ПЕРЕВОЗОК ПАССАЖИРОВ В РФ ЗАМЕДЛИЛСЯ ПОСЛЕ НОВОГОДНЕГО «ПИКА»

Перевозки пассажиров в поездах дальнего следования в феврале 2018 года увеличились на 5,5% по сравнению с тем же периодом 2017 г., до 6,3 млн человек, сообщило ОАО «Российские железные дороги».

Рост несколько замедлился после новогодних праздников. В январе он составил 6,9%, в декабре – 8,5%, тогда как до этого в ноябре был на уровне 2,7%.

В октябре был локальный всплеск до 5%, в сентябре РЖД зафиксировали символические +0,5%. До этого же два месяца подряд фиксировался «минус», несмотря на летний пик перевозок (в июле было отправлено на 0,2% меньше пассажиров, чем в том же месяце годом ранее, в августе – на 2,2%).

В то же время с начала 2017 г. дальние перевозки пассажиров только росли. В частности, в мае и июне они увеличились «месяц к месяцу» на 0,6% (после всплеска до +2,9% в апреле в преддверии майских праздников). В марте же, напротив, наблюдался «провал» этого показателя до +0,3%, тогда как в феврале был отмечен его рост – также при более длинном праздничном периоде – в 3,4% (даже несмотря на более короткий месяц по сравнению с февралем високосного 2016 г.).

Пассажирооборот в дальнем следовании в феврале 2018 г. вырос на 3%, до 4,8 млрд пассажиро-километров.

За два месяца 2018 г. «дальние» перевозки выросли на 6,4%, до 14,5 млн человек, пассажирооборот – на 4,1%, до 11,4 млрд пассажиро-километров.

Пригородные перевозки в феврале увеличились на 5,4%, до 74,3 млн человек, пассажирооборот – на 3,1%, до 2,2 млрд пассажиро-километров, за два месяца – на 4,9% (до 147,3 млн) и на 2,8% (до 4,5 млрд), соответственно. Определенное влияние на динамику этого показателя оказывает запуск год назад пассажирских перевозок по Московскому центральному кольцу.

Всего в феврале 2018 г. было отправлено 80,7 млн пассажиров, что на 5,4% больше, чем в том же месяце 2017 г., пассажирооборот увеличился на 3%, до 7 млрд пассажиро-километров, в январе-феврале – на 5,1% (до 161,8 млн) и на 3,7% (до 15,9 млрд), соответственно.

### ИНТЕРФАКС-ПОВОЛЖЬЕ; 2018.03.01; РЖД ПУСТЯТ БОЛЕЕ 700 ДОПОЛНИТЕЛЬНЫХ БЕСПЛАТНЫХ ПОЕЗДОВ ДЛЯ БОЛЕЛЬЩИКОВ ЧМ-2018

ОАО «РЖД» планирует назначить 728 рейсов дополнительных бесплатных поездов для болельщиков чемпионата мира по футболу (ЧМ-2018), сообщает компания.

В РЖД проработали график движения дополнительных бесплатных поездов по 31 маршруту. Всего в обслуживании гостей ЧМ-2018 будет задействован 31 вокзальный комплекс железной дороги в 11 городах.

«Мы планируем перевезти бесплатно более 440 тыс. пассажиров. На сегодняшний момент забронировано более 67 тыс. билетов. Использовать будем новый подвижной состав – «Стрижи» и «Ласточки», – приводятся в сообщении слова гендиректора – председателя правления ОАО «РЖД» Олега Белозерова, посетившего Нижний Новгород.

По его словам, более 2 тыс. человек поездных бригад и более 3 тыс. сотрудников на вокзалах проходят дополнительное обучение навыкам общения с зарубежными туристами, возможностям специализированной помощи, в том числе маломобильным гражданам.

Чемпионат мира по футболу пройдет в России с 14 июня по 15 июля 2018 года. Матчи примут Москва, Санкт-Петербург, Калининград, Волгоград, Казань, Нижний Новгород, Самара, Саранск, Ростов-на-Дону, Екатеринбург и Сочи.

### RG.RU; ТАТЬЯНА ШАДРИНА; 2018.03.01; ВРЕМЯ В ПУТИ «САПСАНА» МЕЖДУ МОСКВОЙ И ПЕТЕРБУРГОМ МОЖЕТ БЫТЬ СОКРАЩЕНО

Время в пути «Сапсана» между Москвой и Петербургом может быть еще сокращено. Это не исключил директор по пассажирским перевозкам РЖД Дмитрий Пегов, отвечая на вопросы журналистов, после запуска «Сапсана» по маршруту Петербург– Нижний Новгород.

Билеты на «Сапсан» можно будет купить за полцены

«Мы пока не стремимся сократить время в пути. Когда мы понимаем, что перевозка безопасная, мы можем увеличит скорость. И такие решения принимаем. Подвижка времени в пути поездов «Сапсан» влияет, в том числе и на график пригородных поездов. Сократить время в пути на пять минут – очень сложная задача», – добавил он.

Сейчас утренний «Сапсан» Санкт-Петербург – Москва идет без остановок в других населенных пунктах и его время в пути 3 часа 30 минут. Еще можно на несколько минут его ускорить, но многое будет зависеть от состояния инфраструктуры, сказал он. В последний раз время в пути «Сапсана» сокращалось на пять минут.

Поезд между Петербургом и Нижним Новгорода идет восемь часов. Пока он будет делать остановки в пути следования кроме Москвы, во Владимире и в Твери. Стоимость билета от Санкт-Петербурга до Нижнего Новгорода – от 2 368 рублей, а от Москвы до Нижнего Новгорода – от 952 рублей. На этом плече Петербург – Нижний Новгород можно эксплуатировать четыре поезда «Сапсан» из 16 имеющихся, так как на нем есть отрезки с постоянным и переменным током, пояснил Пегов.

Перед возобновлением движения по этому маршруту составы «Сапсан» отремонтировали и покрасили. Эти поезда, пояснил Пегов, с петербургского направления будет перегоняться через площадь трех вокзалов, через пересадочный узел Каланчевское на Курский вокзал, как это и было ранее («Сапсаны» курсировали в Нижний с 2009 по 2015 год).

«Стрижи» и «Ласточки» сохранятся на направлении Москва – Нижний Новогород. Они также будут отправляться с Курского вокзала, пообещал Пегов. Сейчас наблюдается 15-процентный рост числа пассажиров этих поездов и даже в определенные дни наблюдается нехватка вместимости, сказал он. Это послужило одним из аргументов по возврату «Сапсанов» на данное направление.

<https://rg.ru/2018/03/01/reg-cfo/vremia-v-puti-sapsana-mezhdu-moskvoj-i-peterburgom-mozhet-byt-sokrashcheno.html>

На ту же тему:

<http://tass.ru/ekonomika/5000854>

<https://ria.ru/economy/20180301/1515580670.html>

<https://rns.online/transport/RZHD-planiruyut-sokratit-vremya-v-puti-poezdov-Sapsan-2018-03-01/>

### ТАСС; 2018.03.01; «САПСАНЫ» МЕЖДУ ПЕТЕРБУРГОМ И НИЖНИМ НОВГОРОДОМ БУДУТ ХОДИТЬ И ПОСЛЕ ЧМ-2018

Высокоскоростные поезда «Сапсан», запущенные по маршруту Санкт-Петербург – Нижний Новгород к Чемпионату мира по футболу – 2018, сохранятся и после его окончания. Об этом заявил в четверг журналистам директор по пассажирским перевозкам ОАО «Российские железные дороги» (РЖД) Дмитрий Пегов.

«РЖД в преддверии чемпионата мира по футболу возобновляют движение высокоскоростного поезда «Сапсан» на участке Санкт-Петербург – Москва – Нижний Новгород. Это для нас знаковое событие. Мы полностью к летнему графику и к этим перевозкам подготовили поезда «Сапсан», которых 16, четыре из них это именно те поезда, которые возможно эксплуатировать на таком большом плече, потому что у нас в это плечо входят участки как постоянного, так и переменного тока», – сказал Пегов. Отвечая на вопрос, будут ли эти поезда отменены после завершения чемпионата, он сказал: «Нет. Я думаю, что этого не случится».

При этом Пегов подчеркнул, что поезда «Стриж» и «Ласточка» продолжат курсировать по маршруту Москва – Нижний Новгород. «Мы <...> принимая это решение [запуск «Сапсана»], исходили из того, что наблюдаем практически 15-процентный рост [числа] пассажиров высокоскоростных поездов «Стриж» и «Ласточка» на этом участке. <...> В определенные дни у нас наблюдается нехватка вместимости для того, чтобы все пассажиры могли воспользоваться услугами высокоскоростных поездов. Поэтому добавление этого количества мест, почти тысяча в сутки, это существенное подспорье для участка Москва – Нижний Новгород», – пояснил он.

Высокоскоростные поезда «Сапсан» начали курсировать по российским железным дорогам в декабре 2009 года. Всего сейчас в парке РЖД 16 таких поездов, они используются на маршруте между Москвой и Санкт-Петербургом. Ранее «Сапсаны» также курсировали на маршруте Москва – Нижний Новгород, однако с 1 июня 2015 года на этом направлении их сменили поезда «Стриж», произведенные испанской компанией Talgo. С четверга возобновилось движение «Сапсанов» на этом маршруте наряду со «Стрижами».

Первый поезд «Сапсан» отправился 1 марта из Санкт-Петербурга в 17:00. Он прибудет в Нижний Новгород в ночь с четверга на пятницу, в 00:59. Общее время в пути составляет 7 часов 59 минут. По такому расписанию поезд будет ходить ежедневно. В обратную сторону запустят «Сапсан» №757. Из Нижнего Новгорода он будет отправляться в 05:09, останавливаться в Москве с 09:03 по 09:18 и прибывать в Санкт-Петербург в 13:20. В обратном направлении «Сапсан» будет ехать на 12 минут дольше.

Стоимость билета от Санкт-Петербурга до Нижнего Новгорода начинается от 2368 рублей, а от Москвы до Нижнего Новгорода – от 952 рублей.

<http://tass.ru/ekonomika/5000949>

### ИНТЕРФАКС; 2018.03.01; РЖД ОЖИДАЮТ ЭКСПЕРТИЗУ ПРОЕКТА УЧАСТКА ВСМ НИЖНИЙ НОВГОРОД-КАЗАНЬ К ДЕКАБРЮ

ОАО «РЖД» продлило консорциуму-подрядчику срок завершения проектных работ по двум участкам ВСМ Москва-Казань от Нижнего Новгорода до Казани, а также определило конец ноября 2018 года как срок получения заключения Главгосэкспертизы РФ по этому участку, следует из протокола конкурсной комиссии РЖД.

Согласно протоколу, РЖД изменили условия договора на проведение инженерных изысканий, разработку проекта планировки, проекта межевания территорий и разработку проектной документации для строительства ВСМ, заключенного в 2015 году с консорциумом в составе «Мосгипротранса», «Нижегородметропроекта» и китайской China Railway Eryuan Engineering Group (CREEC).

В частности, до 23 марта текущего года продлен срок проектирования комплекса работ по строительству железной дороги и сопутствующих объектов (за исключением подготовки территории) на участках ВСМ от аэропорта «Нижний Новгород» до Чебоксар, а также от Чебоксар до Казани.

Согласно конкурсной документации, срок проведения работ по этим участкам ранее продлялся до 25 сентября 2017 года.

Конкурсная комиссия РЖД также продлила до 30 ноября 2018 года срок проведения работ по получению положительного заключения Главгосэкспертизы РФ.

Кроме того, в договор включено проектирование строительства диспетчерского центра управления и единого пункта управления обеспечением транспортной безопасности ВСМ во Владимире (срок до 15 марта).

Также перераспределены с 2017 на 2018 год объемы исполнения работ по договору на сумму 626,5 млн рублей (без НДС).

Ранее, согласно материалам конкурсной комиссии, объем работ на 2017 год составлял 6,267 млрд рублей, на 2016 год – 7,837 млрд рублей, на 2015 год – 4,688 млрд рублей.

Как сообщалось, проектировщиком магистрали был выбран российско-китайский консорциум в составе ОАО «Мосгипротранс», ОАО «Нижегородметропроект», CREEC. Первоначально планировалось, что работы по договору будут выполнены в 2015-2016 годах, цена договора составляла 20 млрд рублей без учета НДС, затем была снижена на 10%.

ВСМ Москва-Казань протяженностью 770 км планируется проложить по территории 7 регионов РФ. Предусматриваются 15 остановок, в том числе во Владимире, Нижнем Новгороде, Чебоксарах и Казани. Время в пути от Москвы до Казани должно сократиться до 3,5 часов. Кроме того, предполагается, что линия будет рассчитана не только на пассажирское, но и на скоростное грузовое движение (в том числе отправку почтово-багажных грузов, товаров интернет-торговли, высокотехнологичного оборудования, комплектующих и запчастей для автомобилей, а также других товаров).

### ТАСС; 2018.03.01; САМАЯ ДЛИННАЯ ВЕТКА МЕТРО СОЕДИНИТ ЗАПАД И ЮГО-ВОСТОК МОСКВЫ К 2020 ГОДУ

Радиальная ветка московского метро от станции «Рассказовка» до станции «Некрасовка» соединит запад и юго-восток Москвы уже к 2020 году. Об этом в четверг в эфире радиостанции «Вести FM» сообщил заместитель мэра столицы по вопросам градостроительной политики и строительства Марат Хуснуллин.

«Мы продолжаем к Большой кольцевой линии [ТПК, Третий пересадочный контур метро] вести Калининско-Солнцевскую линию. В этом году мы Калининско-Солнцевскую линию продлим до Рассказовки. Двадцатым годом мы соединяем запад и юго– восток и получаем самую длинную радиальную ветку – от «Рассказовки» до «Некрасовки», пройдя половину круга по Большой кольцевой линии. То есть мы полкруга замыкаем двадцатым годом», – сказал он.

Ранее власти города отмечали, что ТПК полностью замкнется к 2022 году.

В конце декабря 2017 года москвичи выбрали название для нового подземного кольца, известного под рабочим названием «Третий пересадочный контур», – «Большая кольцевая линия». Это будет второе большое кольцо метро, которое свяжет удаленные районы Москвы. У него будет 17 пересечений с действующими линиями столичной подземки, семь – с радиальными направлениями железных дорог, два – с Московским центральным кольцом.

<http://tass.ru/moskva/4997762>

### ТАСС; 2018.03.01; ГЛАВА АРХАНГЕЛЬСКОЙ ОБЛАСТИ ЗАЯВИЛ, ЧТО МОЩНОСТИ РЕГИОНАЛЬНОГО ПОРТА ИСПОЛЬЗУЮТСЯ НА ТРЕТЬ

Мощности архангельского порта загружены на 30%, грузооборот можно увеличить втрое, в том числе для обслуживания судов по отправке по Северному морскому пути. Об этом сообщил в четверг ТАСС губернатор Архангельской области Игорь Орлов.

Ранее в послании Федеральному собранию президент России Владимир Путин отметил, что «ключом к развитию русской Арктики, регионов Дальнего Востока станет Северный морской путь», грузопоток по которому к 2025 году возрастет в 10 раз до 80 млн тонн. По его словам, основная задача – сделать Северный морской путь «глобальной, конкурентной транзитной артерией». Глава государства также отметил рост мощности российских портов и подчеркнул важность наращивания их потенциала.

«У нас сегодня порт используется только на 30%, мы можем в три раза увеличить объем перевалки, можем предоставить возможность для грузоотправителей и грузополучателей», – сказал Орлов.

Грузопотоку помогут новые порты и магистрали

Он добавил, что грузопоток по Северному морскому пути может значительно возрасти после ввода новых объектов инфраструктуры: портов и железнодорожных магистралей. «Мы предлагаем построить [железнодорожную] магистраль Белкомур (Белое море – Коми – Урал) с развитием структур в наших прибрежных территориях – Ненецком автономном округе (НАО), Архангельской и Мурманской областях – для того, чтобы обеспечить транзит грузов: с одной стороны – отправка по Северному морскому пути, с другой – прием их для центральной части страны», – пояснил губернатор.

Также планируется строительство глубоководного участка морского порта «Архангельск», который значительно расширит возможности отправки грузов. «Это проект универсального использования для различных видов грузов: минеральных удобрений, нефтепродуктов, газоконденсата, контейнерных грузов, пиломатериалов, насыпных грузов. Это широкая картинка, мы стараемся ее вписать в перспективу развития Северного морского пути и двух железнодорожных проектов: «Северного широтного хода» и Белкомура. Архангельск – это порт, который смотрит на запад и на восток», – сказал ТАСС гендиректор Арктического транспортно-промышленного узла «Архангельск» Сергей Кокин.

Предполагается, что глубоководный порт будет принимать суда с осадкой до 14,5 м и дедвейтом до 74,3 тыс. тонн. Максимальная глубина действующего порта Архангельска 9,2 метров, он принимает суда дедвейтом до 25 тыс. тонн.

В НАО планируется строительство порта «Индига». «Это очень хорошая возможность для дополнительного выхода грузов на экспортные направления. Этот проект вполне может рассматриваться в виде опорного или базисного для Северного морского пути и выстраивания инфраструктуры экспорта нашей продукции», – сказал ТАСС врио главы НАО Александр Цыбульский.

<http://tass.ru/ekonomika/5000369>

### РИА НОВОСТИ; 2018.03.02; ПРАВИТЕЛЬСТВО ОДОБРИЛО РАСШИРЕНИЕ СВОБОДНОГО ПОРТА ВЛАДИВОСТОК

Правительство России одобрило законопроект о расширении территории Свободного порта Владивосток на Советско-Гаванский муниципальный район Хабаровского края, где находится морской порт Советская Гавань, сообщает Минвостокразвития РФ в пятницу.

Порты Ванино и Советская Гавань в Хабаровском крае расположены рядом, связаны инфраструктурой. Ранее на Ванинский муниципальный район был распространен режим Свободного порта, а на Совгаванский – нет.

«Правительство России одобрило и внесло в Государственную Думу законопроект о расширении территории Свободного порта Владивосток на Советско-Гаванский муниципальный район Хабаровского края», – говорится в сообщении.

Отмечается, что предложение о распространении режима СПВ в правительстве представил заместитель министра РФ по развитию Дальнего Востока Павел Волков.

«Законопроект о расширении действия Свободного порта был разработан Минвостокразвития России по заявкам инвесторов. Уже сейчас таких потенциальных резидентов Свободного порта в Советской Гавани 15. Они планируют запустить проекты по строительству транспортно-перегрузочных комплексов, терминалов по обработке грузов, причальных сооружений, деревообрабатывающих производств. Среди проектов – предприятие по производству морепродуктов, лососевый рыбоводный завод, комплекс сортировки твердых коммунальных отходов, гидрометаллургический комбинат. Общий объем частных инвестиций предполагается более 54 миллиардов рублей», – приводятся в сообщении слова Волкова.

Отмечается, что при реализации этих проектов за восемь лет в бюджет страны поступит более 4,4 миллиардов рублей налогов и сборов. Будет создано более 1,8 тысячи новых рабочих мест.

В настоящее время в режим Свободного порта входит 21 муниципальный район Приморского края, Камчатки, Хабаровского края, Сахалинской области, Чукотки. Статус резидента СПВ имеют 483 инвестора с объемом частных инвестиций 384 миллиарда рублей.

<https://ria.ru/economy/20180302/1515587108.html>

### ТРАНСПОРТ РОССИИ; ВЯЧЕСЛАВ ЛОБОВ; 2018.03.01; СИЛА – ВО ВЗАИМОДЕЙСТВИИ

На вопросы «ТР» отвечает президент Ассоциации портов и судовладельцев речного транспорта (АПСРТ) Александр ЗАЙЦЕВ.

– Александр Михайлович, в этом году Союзу транспортников России исполняется 15 лет. Ваша ассоциация – один из наиболее авторитетных членов СТР. Как строится взаимодействие с СТР при решении задач и проблем, стоящих перед речниками России?

– Союз транспортников России был создан, как известно, в 2003 году по инициативе руководителей четырех общественных организаций транспортного комплекса страны. Главной целью его создания было объединение усилий транспортников по решению возникающих вопросов в законодательных и исполнительных органах Российской Федерации. Ассоциация портов и судовладельцев речного транспорта, несмотря на некоторую задержку, стала полноправным членом СТР и активно сотрудничает с коллегами из других союзов и ассоциаций.

По инициативе президента СТР Виталия Ефимова подписан Регламент взаимодействия Комитета по транспорту и строительству Госдумы РФ, **Минтранса** России и Союза транспортников России. Регламент позволяет качественно и с минимальными сроками по времени решать сложнейшие задачи, стоящие перед транспортниками, в том числе и в совершенствовании нормативной правовой базы в сфере внутреннего водного транспорта.

– В последние годы развитию речного транспорта, внутренних водных путей уделяется много внимания. Принята стратегия развития отрасли до 2030 года. Но все ли сделано, если говорить о директивных и законодательных актах, чтобы речная отрасль развивалась быстро и эффективно?

– В последние годы к решению проблем речного транспорта привлечены все органы государственной власти. Проведено заседание президиума Государственного совета 16 августа 2016 года в Волгограде по вопросу о развитии внутренних водных путей, по результатам которого Президент РФ дал поручения по многим вопросам функционирования речного транспорта.

В конечном итоге утверждена Стратегия развития внутреннего водного транспорта РФ на период до 2030 года, а также нормативы содержания внутренних водных путей из федерального бюджета, предусматривающие переход с 2018 года на 100–процентное финансирование по нормативам. Постановлением Правительства РФ утверждены Правила предоставления субсидий из федерального бюджета российским организациям на возмещение части затрат на приобретение (строительство) новых гражданских судов взамен судов, сданных на утилизацию, начато строительство серии пассажирских судов Московским речным пароходством и туристической компанией «Водоходъ», теплоходы спроектированы с учетом самых современных требований безопасности и комфортности. Органам исполнительной власти и бизнесу предстоит труднейшая задача по реализации этих решений.

– Что, на ваш взгляд, можно назвать слабым звеном в деятельности водного транспорта?

– К сожалению, слабым звеном в системе внутреннего водного транспорта остаются речные порты. Если в сфере строительства судов имеются положительные сдвиги, в первую очередь по судам река–море плавания, то в речных портах за последние 25 лет о позитивных изменениях говорить не приходится.

Одной из причин было запоздавшее решение о приватизации портовых сооружений. За прошедшие годы государство, которое являлось и является собственником гидротехнических сооружений и коммуникаций в речных портах, не принимало участия в модернизации и строительстве новых портов. В результате часть портов прекратила свою деятельность, в большинстве портов новые собственники оказались неэффективными и эксплуатировали порты на доставшемся им багаже от советской эпохи. Сегодня можно назвать не более десятка эффективно работающих речных портов. В последние 2–3 года ощущается также недостаток судов для перевозки зерновых грузов, удобрений, строительных материалов.

– Одна из актуальных тем – подготовка кадров для речного транспорта. Это касается большей частью рядового состава, рабочих специальностей. Каким образом ваша ассоциация способствует решению проблем в этой области?

– Понятно, что успешная деятельность предприятий зависит в первую очередь от комплектования профессиональными кадрами. К значимым достижениям **Минтранса** России следует отнести решение оставить высшие и средние образовательные организации по подготовке специалистов водного транспорта в системе министерства. Сегодня вузы полностью обеспечивают потребности предприятий в специалистах.

Сложнее ситуация с работниками рабочих профессий. Как известно, в 90–е годы было принято решение о передаче субъектам Российской Федерации всех производственных технических училищ, с чем администрации этих субъектов не всегда были согласны. Финансирование на содержание этих училищ не предусматривалось, и многие из них просто исчезли. На сегодняшний день все вопросы по подготовке профессиональных рабочих для портов, для флота полностью не решены. Ассоциация портов и судо-

владельцев речного транспорта принимает активное участие в подготовке нормативных документов по кадровым вопросам.

По инициативе АПСРТ с помощью **Минтранса** России Минтрудом России были восстановлены профессии по совмещенным специальностям «капитан–механик», «моторист–рулевой», «моторист–матрос». В высших учебных заведениях начата подготовка специалистов по совмещенным специальностям. Подготовлен и находится на согласовании проект приказа **Минтранса** России по утверждению положения о дипломировании плавсостава. АПСРТ внесла ряд предложений по обучению специалистов рабочих профессий. Надеемся на положительное решение.

– Как, по вашему мнению, можно активизировать перевод грузов на речной транспорт с железнодорожного и автомобильного, когда это экономически оправданно с государственной точки зрения?

– Основой всех видов транспорта является наличие грузопотоков. После ликвидации централизованного планирования все виды транспорта оказались в конкурентной среде, но с разными условиями их деятельности. Главным недостатком внутреннего водного транспорта была и остается сезонность работы. Преодолеть этот естественный недостаток не представляется возможным.

На наш взгляд, первым решением должна быть разработка баланса грузопотоков по всей экономике страны. Вторым решением на основе этого баланса регулирующий орган, каким может быть Минэкономразвития с участием **Минтранса**, должно определить важнейшие направления для экономики страны и закрепить часть грузопотоков за тем или иным видом транспорта. Причем на длительный период, что будет способствовать уверенному развитию транспортных средств и береговой инфраструктуры. В настоящее время принят ряд решений, в том числе два поручения Президента РФ, по переключению перевозок ряда грузов на речной транспорт с железнодорожного и автомобильного. К сожалению, эти решения не выполняются.

Следует также обратить внимание и на невыполнение решений Госсовета по финансированию содержания внутренних водных путей по нормативам, утвержденным Правительством РФ.

<http://transportrussia.ru/item/4183-sila-vo-vzaimodejstvii.html>

### КОММЕРСАНТ; ЕЛИЗАВЕТА КУЗНЕЦОВА; 2018.03.02; «ПРИ ПРЯМОМ РЕЙСЕ ПАССАЖИРОПОТОК НА НАПРАВЛЕНИИ МОЖЕТ УДВАИВАТЬСЯ»

Глава холдинга «Аэропорты регионов» Евгений Чудновский о том, можно ли летать не через Москву

Президент Владимир Путин в своем послании 1 марта упомянул авиатранспортную отрасль России лишь раз, заявив, что «предстоит реконструировать и расширить сеть региональных аэропортов», чтобы ситуация, когда «в соседние области нужно лететь через Москву», осталась в прошлом. О развитии этого сегмента правительство и отрасль говорят давно, но до сих пор 75% пассажиров по-прежнему летят через Москву и Петербург. О проблемах межрегиональных перевозок и о том, чем государство тут может помочь бизнесу, “Ъ” рассказал гендиректор входящего в ГК «Ренова» АО «УК «Аэропорты регионов»« Евгений Чудновский.

– Как вы видите возможное усиление межрегиональных авиаперевозок в России?

Принципиального усиления прямых межрегиональных перевозок сегодня не происходит. И ситуация не изменится, пока у нас на рынке доминирует модель развития перевозок через Москву. Экономическая модель регионального рейса просто не может конкурировать с московским без мер господдержки. Прямые рейсы между регионами выполняются на региональных типах воздушных судов, в то время как рейсы в столицу – на среднемагистральных. Себестоимость перелетов на таких самолетах в расчете на кресло-километр ниже, чем на региональных, как минимум на 30%. Пассажир готов платить какую-то премию за прямой перелет, но не такую, что позволила бы покрыть сегодняшнюю разницу в себестоимости. В результате по чисто экономическим соображениям пассажир вынужденно выбирает трансфер через Москву, которая, как мы с вами знаем, дико перегружена, и все это ощущают. Доля трансфера там сегодня 25–30%.

Чтобы происходило усиление региональных перевозок, необходима поддержка со стороны государства. И речь не об адресных субсидиях отдельных маршрутов, а о системных для рынка мерах, которые позволят уравнять шансы региональных и московских рейсов в борьбе за пассажира. И самая возможная сегодня мера – это обнуление НДС на региональных рейсах.

Кстати, довольно важно, что прямые перевозки не столько оттягивают пассажира из Москвы, сколько вообще повышают авиационную мобильность населения. Мы на своей практике видим, что при появлении прямого рейса пассажиропоток на направлении может удваиваться по сравнению с трансфером через Москву. То есть развитие региональных перевозок – это не перераспределение пассажиропотока, а его увеличение. А это важно в том числе для авиакомпаний, которые сегодня активно наращивают провозные емкости.

– Год назад глава «Реновы» Виктор Вексельберг уже предлагал Владимиру Путину обнулить НДС на рейсах за пределами Москвы.

– Именно дифференцированный НДС является обязательным элементом создания устойчивой экономической модели для региональных перевозчиков, и мы продолжаем работу в этом направлении. Совместно с Институтом экономики транспорта и транспортной политики НИУ ВШЭ проведено исследование, которое подтвердило целесообразность данной меры. Предложение поддержано **Минтрансом**. Во время визита в аэропорт Платов в начале февраля президент дал поручение Минфину дополнительно проработать данное предложение.

Сегодня эта мера важна не только с точки зрения загрузки созданных государством и частными инвесторами мощностей в аэропортах. Это важно для жителей регионов. Мы провели достаточно простой анализ связанности российских городов-миллионников между собой и увидели удручающую картину. Из 13 городов (мы не учитывали Москву и Петербург) только Екатеринбург связан авиасообщением с семью другими городами. Новосибирск и Уфа связаны с пятью миллионниками, а остальные – в лучшем случае с одним-двумя городами. Три города вообще не имеют таких связей. То есть всем приходится летать через Москву.

– А на каком этапе отмена льготы по НДС для аэропортов, которая вызывала много споров с налоговиками?

– В конце 2017 года вышел протокол согласования разногласий между **Минтрансом** и Минфином. Надеюсь, что в ближайшее время **Минтранс** направит в правительство предложения и проект сдвинется с мертвой точки.

– В 2017 году отрасль уже показала рекордный рост пассажиропотока. Как это сказалось на аэропортах холдинга?

– Ушедший год стал рекордным как по финансовым показателям, так и по пассажиропотоку. В среднем по отрасли рост перевозок составил 16%, наши аэропорты выросли на 27%. По сути, мы вышли на исторические максимумы.

В основном увеличение показателей связано с открытием Турции. С учетом отложенного спроса и низких ценовых предложений туроператоров летать начали даже те, кто раньше не летал. Общий рост международных перевозок составил 83%, но до абсолютного пикового 2014 года не дотянули около 20%. Рассчитываем на полное восстановление международного потока с открытием Египта. Все происходит по принципу: «Знаете, как сделать хорошо? Сделай плохо, а потом верни, как было».

– Какие ваши аэропорты показали основной прирост?

– В процентах – аэропорт Платов в Ростове-на-Дону, 32%. В абсолютных показателях, безусловно, Кольцово в Екатеринбурге, там мы превысили отметку в 5 млн пассажиров – 5,4 млн человек. Прирост пассажиропотока в Самаре и Нижнем Новгороде – 26,6% и 24% соответственно.

– Как вы видите развитие ситуации в 2018 году?

– Как я уже отметил, существенным образом это будет зависеть от того, когда разрешат чартерные перевозки в Египет, и не в Каир, а в курортные города. Еще одним драйвером, безусловно, будет ЧМ-2018 по футболу.

– Аэропорты холдинга полностью готовы к ЧМ-2018?

– Контроль за подготовкой аэропортов находится на очень высоком уровне. Все объекты готовы, есть определенность с набором сезонного персонала – рекрутинг начнется в марте, чтобы к июню сотрудники были полностью обучены. ВПП и терминалы также готовы. Отмечу, что в Нижнем Новгороде и Самаре мы будем дополнительно использовать старые терминалы. Окончание работ по дополнительному оборудованию пунктов пропуска пассажиров через границу мы ожидаем в течение месяца.

– Какой дополнительный пассажиропоток даст ЧМ?

– 100–150 тыс. человек на каждый аэропорт или 500 тыс. по группе. Мы уже принимаем заявки команд и болельщиков – через два месяца будет понятно, в каком объеме к нам полетят зарубежные перевозчики.

– В 2017 году «Аэропорты регионов» достроили аэропорт Платов – это, по сути, крупнейший проект в этом сегменте в России. Сколько собственных средств вложено?

– Платов – первый аэропорт федерального значения, построенный в постсоветский период в чистом поле. Полный перевод всех рейсов из старого аэропорта произошел 7 декабря, и новый аэропорт обслужил уже более полумиллиона пассажиров. Всего в проект вложено 47 млрд руб. со стороны трех участников. Инвестиции государства в аэродромное имущество, в том числе во взлетно-посадочную полосу, составили около 18 млрд руб. Область построила подъездную дорогу, подвела электричество, газ, воду, потратив на это 10 млрд руб. Холдинг вложил 19 млрд руб. в терминальную и служебно-техническую инфраструктуру.

– Но окупать этот дорогостоящий проект вы будете за счет тарифов на аэропортовое обслуживание. Перевозчики уже жалуются на их рост. Возможно ли найти компромисс?

– Строительство аэропорта в чистом поле – очень капиталоемкий проект, необходимо построить не только терминал, но и всю производственную и административную инфраструктуру, это, по сути, удваивает бюджет. Например, реализованный нами в Самаре проект строительства терминала со схожей пропускной способностью и площадью не привел к столь драматичному росту тарифов. Размер вложений, безусловно, давит на регулируемые тарифы, которые являются одной из составляющих возврата инвестиций.

Дискуссия о том, сколько нужно платить за иной уровень безопасности полетов (а Платов построен в 30 км от Ростова, и маршруты захода на посадку не проходят над городом), сколько – за снятие шумовых ограничений, за комфорт для пассажиров в терминале, за современные средства по обеспечению транспортной безопасности и так далее, все это является частью процесса, проходящего на площадке ФАС, по установлению регулируемых тарифов.

Логика рынка регулируемых услуг аэропортов построена так, что окупаемость инвестиций обеспечивается индивидуальным ростом тарифов для каждого аэропорта, а не как, например, в энергетике – за счет общеотраслевого роста и внутреннего перераспределения. Поэтому реализация таких проектов локально приводит к существенному для авиакомпаний росту тарифов. Тем не менее думаю, что в рамках среднеотраслевых цифр темпы роста не выходят за инфляционный уровень.

Например, в Кольцово регулируемые тарифы не повышались уже более восьми лет, хотя уровень сервиса там лучший в стране, что отмечено многими российскими и международными наградами, включая четыре звезды Skytrax. Секрет тут простой: опережающий рост пассажиропотока. Это и может стать источником искомого тарифного компромисса с авиакомпаниями. В этом смысле у Платова большой потенциал: созданная инфраструктура не имеет аналогов на юге страны в части трансфера, характеристик аэродрома, функциональности и безопасности терминала. Да, авиакомпании столкнулись с высокими тарифами, но мы будем брать их высоким сервисом, а программы мотивации, нацеленные на дополнительный рост пассажиропотока и развитие трансфера, позволят в долгосрочной перспективе компенсировать рост тарифов.

– Но авиакомпании постоянно ссылаются на падение своих цен на билеты.

– Цену на билеты ежедневно формирует баланс емкостей на рынке, а себестоимость перевозки и, как следствие, финансовый результат в среднесрочной перспективе влияют на маршрутную сеть и инвестрешения авиакомпании по увеличению парка. Самое важное, что цена билета падает не потому, что люди обеднели или не готовы платить за перелет, а потому, что на конкурентном рынке появилось больше кресел и авиакомпании, максимизируя выручку, вынуждены снижать цены. Тем не менее сегодня мы слышим о серьезных планах авиакомпаний по расширению парка, что напрямую подтверждает положительный прогноз экономики у перевозчиков. При этом рост емкостей в следующем периоде опять окажет давление на стоимость билетов.

– Но вам удалось договориться с лоукостером «Победа», который не раз уходил с направлений из-за высоких тарифов в аэропортах?

– Наши аэропорты дают возможность «Победе» развивать стратегию полетов между крупными региональными городами, включая возможность развития внутренней и международной трансферной программы, в которой мы максимально заинтересованы. Экономика рейсов «Победы» складывается в том числе из времени разворота самолета. Если многие аэропорты в РФ уже предоставляют возможность разворота на внутренних рейсах за 30 минут, то инфраструктура наших терминалов дает возможность как минимум на 30 минут быстрее обслуживать и трансферные международные рейсы. В стратегии «Победы» прописан максимальный налет, и мы готовы помочь в этом компании. К тому же сокращение разворота рейса на каждые 10 минут позволяет перевозчику сэкономить 25 тыс. руб. на рейсе.

– Какой пассажиропоток Платову принесла созданная региональная авиакомпания «Азимут»? Какого развития вы от нее ожидаете?

– В эту авиакомпанию никто не верил, но сегодня она на крыле, и ее парк в ближайшем будущем будет состоять из восьми самолетов. Этот перевозчик видит потенциал развития регионального хаба в Ростове. Понятно, что проект родился во многом благодаря SSJ 100, но этот самолет и задумывался как региональный. Поэтому такие авиакомпании дают отрасли альтернативу и развитие: с одной стороны, нужно увеличивать продажи SSJ 100, с другой – есть региональные аэропорты и пассажиры, которые хотят летать напрямую. Осталось уравнять шансы с московским хабом. Сейчас «Азимут» находится в начале своего пути, но мы надеемся, что заявленные планы по развитию будут реализованы, и готовы этому содействовать.

Масштабное использование SSJ 100 на «московских» маршрутах уже показывает свою низкую экономическую эффективность, эти емкие направления больше подходят для воздушных судов класса C – с существенно большей кресельной емкостью. А SSJ 100 должен стать основной лошадкой на межрегиональных маршрутах. Думаю, что «Азимут» станет показательным примером для будущих эксплуатантов региональной техники в РФ. И дело пока не в том, плох или хорош конкретный самолет, а в том, есть ли экономика в построении региональных хабов и в прямых региональных перелетах. И наша совместная задача, чтобы данный пример был успешным.

– А что, например, будет с тарифами в аэропорту Саратова?

– Общий объем инвестиций в новый аэропорт Саратова, строящийся в чистом поле, составляет более 18 млрд руб., из них 10 млрд руб.– бюджетные источники. Мы для себя посчитали, что если частные инвестиции превышают 7 млрд руб. на пассажиропоток в 1 млн человек в год, то инвестор не впишется в статус-кво по тарифам. В Саратове пассажиропоток около 700 тыс. человек, а инвестиции 8 млрд руб. В этом случае нужен опережающий рост пассажиропотока или высокие тарифы.

Уникальность проекта нового аэропорта в Саратове состоит в том, что он снимет инфраструктурные ограничения старого. Во-первых, это позволит демонополизировать рынок перевозок и существенно снизить стоимость билетов, что опережающими темпами увеличит пассажиропоток. Во-вторых, это снизит для перевозчиков себестоимость выполнения рейсов за счет допуска к полетам не только региональных типов воздушных судов, но и средне– и дальнемагистральных, на которых себестоимость кресло-километра, как известно, существенно ниже.

– Пассажиры также недовольны транспортной доступностью Платова. Как будет решаться эта проблема?

– Действительно, здесь все шишки сыплются на нас. Проблема объективно возникает в часы пик, когда не хватает емкостей маршрутных такси, поставленных областным правительством. На эту тему была серия совещаний, и уже начался процесс увеличения емкостей. Так что ситуация будет выправляться и проблема будет решена в любом случае.

– Что будет с территориями старого аэропорта?

– На месте старого аэропорта будет комплексная застройка, концепция которой уже разработана компанией «Кортрос», входящей в ГК «Ренова». Участок большой, и срок освоения составит более 20 лет. Этот проект сможет привлечь свыше 150 млрд руб. инвестиций. Формат проекта представляет собой комплексную застройку по аналогии с городом-спутником Екатеринбурга Академическим.

– Вы предлагаете другим авиакомпаниям участвовать в мотивационных программах, чтобы снизить их затраты?

– Наши мотивационные программы построены так, чтобы делить с перевозчиками риски открытия новых маршрутов. В последнее время больший акцент мы делаем на стимулировании трансферных программ, в рамках которых перевозчики получают от нас доплату за каждого дополнительного пассажира. Например, с «Уральскими авиалиниями» действует китайская программа – в Кольцово обслуживается более 100 тыс. трансферных пассажиров в год, летящих из Китая в Екатеринбург с дальнейшим разлетом в пять-шесть городов Европы. Мы также предоставляем скидки за открытие новых направлений. Понятно, что мы не будем давать скидки за полеты в Москву и на основные чартерные направления, потому что именно за счет этих полетов мы образуем базу в том числе для компенсации операционных затрат и возврата инвестиций. Разумеется, где мы видим потенциал роста, мы работаем с авиакомпаниями.

– Мотивационная программа будет расширяться?

– С одним из перевозчиков мы хотим начать эксперимент, когда аэропортовые сборы будут считаться как процент от выручки. Да, это полное разделение рисков, когда обеим сторонам или хорошо, или плохо. В рамках этой программы возникает проблема конфиденциальности данных, раскрытия информации о доходах. Но я верю, что ее получится воплотить в жизнь.

– Куда в ближайшие годы планируете инвестировать?

– Аэропорты в Нижнем Новгороде, Самаре и Ростове-на-Дону не требуют дополнительных инвестиций – мы плотно занимались этими объектами последние три-четыре года. Новый аэропорт в Саратове, терминалы в Петропавловске-Камчатском и Новом Уренгое будут введены в 2019 и 2021 годах соответственно.

Следующий важный этап связан с развитием Кольцово. Мы проводили там реконструкцию терминала внутренних линий в 2012 году, сейчас необходимо реконструировать международный терминал. Начнем эту реконструкцию в этом году после чемпионата мира и закончим в 2019 году. Вложим 1,5 млрд руб. Существенные инвестиции будут направлены на усиление транспортной безопасности, модернизацию багажной системы и досмотрового оборудования.

– Если Екатеринбург примет «Экспо-2025», вы будете еще расширять Кольцово?

– Да, в этом случае нам придется строить еще одну очередь терминала, поскольку появляются достаточно существенные требования по пропускной способности. Если нет, то после запланированной реконструкции нам хватит мощностей, чтобы обслуживать до 10 млн пассажиров в год.

К настоящему времени мы инвестировали в развитие региональных аэропортов свыше 40 млрд руб., еще около 30 млрд руб. вложим в ближайшие годы. В целом инвестпрограмма к 2021 году превысит 70 млрд руб. Это делает нас крупнейшим в России инвестором в региональную аэропортовую инфраструктуру.

– Холдинг выиграл конкурс на развитие одного из самых удаленных аэропортов страны – камчатского Елизово. В чем ваш интерес к этому объекту?

– Консолидация на аэропортовом рынке достигла зрелых уровней. Поэтому выход на рынок любого объекта с потенциальным пассажиропотоком более 1 млн человек представляет интерес для всех игроков. Мы видим Дальний Восток и Арктику в качестве приоритетных направлений развития, и не только из-за усилий, которые прилагаются правительством для развития этих территорий. Мы видим, где мы сможем создать добавленную стоимость: прийти в разрушенный аэропорт и сделать из него конфетку – наша специализация.

– Но «Ренова» разрабатывает и месторождения золота на Камчатке.

– Наш проект не связан с тем, что у «Реновы» есть активы на Камчатке. Мы видим в регионе потенциал роста пассажиропотока и необходимость снятия инфраструктурных ограничений. Я не сомневаюсь, что пассажиропоток Елизово достигнет 1 млн пассажиров. Сейчас основная проблема Камчатки связана с отсутствием гостиничных сетей и цивилизованной инфраструктуры гостеприимства. В аэропорту есть сложности с качеством обслуживания, с пропускной способностью терминалов, ситуация с международным терминалом близка к катастрофической. Все это создает огромный потенциал.

Камчатка интересна тем, что там можно заработать не только за счет развития терминала, но с учетом туристических особенностей региона и на неавиационных сервисах: торговые центры, пункты проката, рынки, отель и прочее. По прилете на Камчатку пассажир окажется в анклаве цивилизации. Есть совсем неразвитые ниши, связанные с привлечением туристов из Китая, Кореи, Японии, США, для которых Камчатка станет настоящим Клондайком.

– Вам интересны малые аэродромы Камчатки?

– Мы смотрим на еще один аэродром в регионе, поскольку нам необходима база в центральной части Камчатки, чтобы облегчить туристам дальнейшую логистику в самые интересные природные места. Метеоусловия и рельеф региона достаточно сложные, и в ожидании погодных условий пассажир может ждать несколько суток. Самолеты в части требований к погодным условиям по маршруту полета менее требовательны, чем вертолеты, да и себестоимость у них существенно ниже. Но нам еще предстоит детально разобраться в этом проекте.

– Вы бы хотели получить в Елизово «пятую свободу» воздуха (позволяет в пункте первого прилета брать грузы и пассажиров для дальнейшей перевозки в третью страну)?

– Для нас больший интерес представляет безвизовый режим, аналогичный тому, который существует в режиме «открытый порт» во Владивостоке. Но и он пока работает в ограниченном формате: виза выдается через интернет лишь для граждан некоторых стран, и не везде можно с ней находиться. То есть делаем шаг вперед и два назад, что, видимо, связано с вопросами безопасности. С точки зрения межправсоглашений борьба за Камчатку между российскими и иностранными авиакомпаниями вряд ли когда-то случится. «Пятая свобода» – мера односторонняя, мы открываем небо, а что делают иностранцы в ответ, непонятно. Мы недавно анализировали Владивосток и Сочи в части «открытого неба» и не увидели серьезного эффекта. Так что это относительный плюс.

– Насколько будет выше стоимость строительства на Камчатке по сравнению с другими регионами?

– Это самая болевая точка в проекте. С точки зрения развитости рынка и логистики Камчатка – очень тяжелый объект. Грузы будут доставляться морем, что, конечно, будет дороже. Нам придется брать подрядчика-интегратора, поскольку на месте субподрядчиков не получится найти. Мы уже работали с турецкими подрядчиками, также рассматриваем китайских и корейских специалистов, понимающих специфику региона. Но самая большая проблема строительства – сейсмоактивность региона. Красивое здание может немного преобразиться по цене и по внешнему виду, поскольку при строительстве придется учитывать вулканическую деятельность Камчатки. Поэтому у нас много вызовов в реализации проекта, но мы готовимся, уже договорились с квалифицированными проектировщиками. Стоимость проекта составляет 7,7 млрд руб., из которых только половина пойдет на терминал, а остальное – на гостиницу и торговый центр.

– А какие проекты вам были бы интересны в Арктике?

– Сегодня Арктика в фокусе развития, и не только политического, но и реального экономического. Для нас развитие северных территорий и Арктики – это интересный сегмент, здесь колоссальный потенциал, поскольку аэропортовая инфраструктура в плачевном состоянии. Мы приобрели 20% аэропорта Сургут, и для правительства Ханты-Мансийского АО разрабатываем план его развития. Мы готовы максимально широко смотреть на развитие аэропортов ХМАО, включая Нижневартовск, Ханты-Мансийск и ряд других городов. Мы уже пытались заняться развитием ХМАО в 2008 году, но тогда не сложилось. Но сейчас есть реальный запрос со стороны губернатора (Натальи Комаровой.– “Ъ”) на изменения инфраструктуры. Пока нацелены на Сургут, но интерес сохраняется в комплексе.

– А в чем вы видите перспективы аэропорта Нового Уренгоя?

– Реконструкция аэропорта Нового Уренгоя – это первая региональная аэропортовая концессия в России. Проект предусматривает не только строительство новой терминальной инфраструктуры, но и реконструкцию за счет инвестора ВПП и перрона более чем на 3 млрд руб. Мы действительно видим в этом проекте большой потенциал. Во-первых, с учетом механизмов гарантий в рамках концессионного соглашения этот проект может кредитоваться на очень хороших условиях. Во-вторых, мы видим, что пассажиропоток, который уже сегодня практически достиг 1 млн человек, будет расти и дальше, основным драйвером станет трудовая миграция. В-третьих, учитывая текущий уровень аэропорта, мы видим хороший потенциал в повышении операционной эффективности и росте доходов от неавиационной деятельности, в том числе за счет услуг и сервисов, которые сегодня там недоступны.

– Стоимость строительства ваших объектов серьезно подорожала с 2014 года?

– Мы не строим одинаковые объекты, поэтому сложно сравнивать. В целом подорожание составило 40% на 1 кв. м с учетом ослабления рубля и импортной составляющей строительства: инженерные объекты, наземная техника, телетрапы, оборудование транспортной безопасности. Но за минувшие три года наш холдинг сильно подрос: улучшилась операционная эффективность, теперь мы умеем строить дешевле и планировать лучше. Нашли ряд способов экономить. В Петропавловске-Камчатском и Новом Уренгое вынесем помещения для обработки и досмотра багажа в отдельно стоящие здания, соединенные скрытыми конвейерами с зонами регистрации и выдачи багажа в терминале. Это позволит сэкономить очень дорогую площадь внутри терминала и в будущем облегчить проекты по модернизации систем обработки багажа. Опять же с точки зрения архитектуры это даст полную свободу действий – можно поставить что угодно и где угодно.

– Еще одним аэропортом, до сих пор не нашедшим инвестора, является Омск. Вас интересует этот проект?

– В случае с омской Федоровкой унаследовать из созданной в советское время инфраструктуры можно будет только основание под элементами аэродрома, подъездную дорогу и часть магистральных сетей. Все остальное подлежит сносу. Реализация проекта существенно осложняется отсутствием в федеральных программах средств на реконструкцию аэродрома. Раньше считалось, что восстановление аэродрома потребует лишь капремонта, сейчас мы практически уверены в необходимости полной реконструкции полосы, которая более 20 лет не эксплуатировалась. Все это оказывает влияние на объем инвестиций, который, по нашим оценкам, составит около 15 млрд руб. Финансирование всей программы частным инвестором, безусловно, окажет давление на тарифы, которые могут убить авиационную мобильность. Этот проект нужно реализовывать только в рамках софинансирования со стороны региона или РФ. В целом, принимая во внимание потенциал развития региона и наш опыт по реализации гринфилд-проектов, с учетом возможности привлечения бюджетного финансирования мы заинтересованы в его реализации.

– Вы будете участвовать в конкурсе на аэропорт Иркутск, если он наконец будет объявлен?

– Пока мы больше увлечены возможностью построить аэропорт в Омске, чем в Иркутске. Иркутск интересен с точки зрения китайского пассажиропотока, но чем дольше мы говорим об этом проекте, тем выше вероятность, что он не случится вовсе. Если в старом аэропорту начнется строительство нового терминала, то создание нового аэропорта отодвинется лет на десять. Проект становится бессмысленным: раз построили терминал, то его нужно окупить. Поэтому с Иркутском пора определяться, и мы будем биться за возможность участвовать в конкурсе. Здесь мы солидарны с коллегами по цеху и будем настаивать на открытой, понятной, честной процедуре выбора инвестора. Практика показывает, что конкурс приносит существенные – миллиардные – плюсы к стартовым позициям. Так что его проведение в интересах властей.

– А в Омске тоже будет конкурс по выбору инвестора?

– Сейчас уже не те времена, чтобы что-то делать без конкурса. Конкурс для всех, и побеждает сильнейший.

– Вы интересовались вхождением в проект развития Пулково в Петербурге?

– Мы смотрели на этот актив, но не договорились. Нам, безусловно, интересен контрольный пакет, приходить на позицию портфельного инвестора бессмысленно. В России мы везде смотрим на контрольный пакет.

– У вас есть амбиции развиваться в Европе или СНГ?

– Вот в Европе мы готовы заходить в первые проекты в качестве портфельного инвестора, поскольку понимаем, что у нас недостаточно опыта. Поэтому там мы готовы снизить требования к нашему участию.

– Какие регионы Европы вам интересны?

– Мы интересовались аэропортом Белграда, но не имели права пройти по конкурсу, поскольку одним из требований к участнику был пятимиллионный пассажиропоток в управляемом аэропорту несколько лет подряд. В ходе этого конкурса была попытка войти в консорциум с ВТБ, но не удалось договориться с корейским партнером – сеульским аэропортом Инчхон. Когда есть два стратегических инвестора, то разделить ответственность в части операционного управления достаточно сложно. Поэтому сейчас нам нужна маленькая цель в Европе, чтобы понять, как все работает: как юридически выстроен процесс, из чего складываются тарифы, как ведется взаимодействие с авиакомпаниями, какие выдвигаются требования к безопасности.

Мы также интересовались развитием аэропорта Софии в Болгарии. Но отбор инвестора там прекратился, поскольку во время проведения конкурса в Белграде была неконкурентная оговорка: принять участие можно было только в одном проекте. С учетом определения победителя в Белграде отбор в Болгарии возобновится. Будем изучать возможность участия в этом конкурсе, хотя четко понимаем, что борьба за столичный аэропорт европейского государства будет очень оживленной и что если конкурировать в части компетенций по развитию и операционному управлению аэропортами мы точно можем, то с точки зрения возможности привлечения дешевого финансирования нам точно есть над чем работать.

– А как вы сейчас привлекаете финансирование?

– Для развития проекта в Саратове нам удалось получить кредит ВЭБа с привлечением средств из ФНБ. Мы убедили фонд, что наш проект не тот случай, когда инвестор зарабатывает больше, а когда ставка кредита напрямую снижает тарифы. Чем ниже ставка, тем ниже тариф, тем выше мобильность населения, это прямая, логическая связь.

– Насколько доступнее был кредит ВЭБа?

– Выделенные средства в целом дешевле, но поскольку учетная ставка падает, то экономия сейчас уже не такая существенная – ставка по кредиту в итоге дешевле на 0,8–1 процентный пункт от того, чем мы сейчас кредитуемся. На Дальнем Востоке мы хотим работать с Фондом развития Дальнего Востока, который сейчас выдает финансирование под 5%, это очень интересная мера поддержки дальневосточных проектов.

– Вы возглавляете Международную ассоциацию аэропортов. Организации удается отстаивать интересы аэропортового сегмента?

– В прошлом году мы закончили формировать костяк членов – в ассоциацию теперь входят все московские аэропорты, Петербург, все аэропорты нашего холдинга, Сочи, Новосибирск, Симферополь, то есть аэропорты, обслуживающие больше 95% всего пассажиропотока в РФ. Ассоциация активно работает с профильными органами исполнительной власти, с законодателями. По сути, она сегодня представляет позицию всей аэропортовой отрасли по ключевым вопросам, которые определяют правила игры и системно влияют на рынок.

– Но, несмотря на противодействие отрасли, был принят закон, регламентирующий застройку приаэродромных территорий.

– Да, нам было бы проще, если бы эта зона осталась неурегулированной, как раньше. Но мы также понимаем, кто спровоцировал конфликт и какую сферу правительство решило регламентировать. Мы не считаем, что принятие закона – проигрыш. В целом нас услышали, и в документ был внесен ряд изменений – из проекта убрали требование к аэропортам компенсировать ущерб, связанный с шумами и выбросами. Поэтому мы не видим колоссального вреда, с этим компромиссом можно жить. К тому же никогда не помешает видеть другую позицию: у собственников земель тоже есть планы.

– В конце декабря 2017 года была регламентирована методика расчета и взимания платы за аренду аэродромного имущества. Подешевеет аренда ВПП в аэропортах холдинга?

– Решение стало новогодним подарком. Хотя не могу сказать, что наши аэропорты сильно выиграли. В Екатеринбурге ставки чуть подешевели, а в остальных аэропортах стало чуть дороже. Основной эффект, которого мы так долго добивались,– это прогнозируемость, предсказуемость расчетов и прекращение процесса оценок и договоренностей с кем-либо об арендной плате. До сих пор мы не вылезали из судов: как можно оценить стоимость арендной платы аэропорта, что есть аэропортовый комплекс без полосы? А что есть полоса без терминала, как их разделить и оценить одно без другого? Такая философия всех замучила.

В нынешних условиях всех усреднили, жить стало проще, зафиксирован принцип кросс-субсидирования содержания аэродромов государством. В случае если через аренду на операторов перекладывалась бы стоимость строительства аэродромов, то ставки для авиакомпаний выросли бы очень существенно. Если бы в Ростове-на-Дону нам выставили арендную плату за аэродром стоимостью 18 млрд руб. из расчета только амортизационных отчислений, то за аренду мы бы платили 900 млн руб. в год против текущих 40 млн руб. и выставили бы эти расходы в тариф для авиакомпаний. В целом по отрасли это бы привело к очень печальным последствиям и серьезному удару по мобильности населения. Хорошо, что новый поход зафиксирован, поскольку это станет отправной точкой для подписания концессионных соглашений: теперь понятно, каковы альтернативные издержки и что нужно делать дальше.

Чудновский Евгений Александрович

Личное дело

Родился 25 мая 1979 года в Москве. В 2000 году с отличием окончил отделение «Финансы и фондовые рынки» Высшей школы экономики в Москве, в 2002-м – экономический факультет Erasmus University (Нидерланды), в 2008-м – бизнес-школу IMD (Швейцария).

В 2002–2004 годах – гендиректор ОАО «Новорослесэкспорт», крупнейшего на юге РФ морского терминала по перевалке лесных грузов. С 2004 по 2006 год – заместитель гендиректора ООО «Независимая транспортная компания» (железнодорожный оператор, в управлении которого находились порты Петербурга, Туапсе, Таганрога). С июня 2006-го – в ГК «Ренова» Виктора Вексельберга. Являлся директором по инвестициям ЗАО «Ренова Проджект Лимитед», в 2008 году переведен на должности заместителя гендиректора ОАО «Кольцово-Инвест» (инвестор аэропорта Кольцово в Екатеринбурге) и директора московского представительства ОАО «Аэропорт Кольцово». С 2009 года – гендиректор ОАО «Аэропорт Кольцово». С 2013 года возглавляет УК «Аэропорты регионов» (аэропортовый холдинг «Реновы»).

Женат, воспитывает двух сыновей.

«Аэропорты регионов»

Один из крупных аэропортовых холдингов РФ, входящий в ГК «Ренова» Виктора Вексельберга. Сейчас в холдинг входят аэропорты Кольцово (Екатеринбург), Курумоч (Самара), Стригино (Нижний Новгород) и Платов (Ростов-на-Дону). Пассажиропоток аэропортов в 2017 году – 11,79 млн человек. Холдинг также строит новый аэропорт Саратова и модернизирует аэропорты Нового Уренгоя и Петропавловска-Камчатского. Холдинг занимается пассажирскими и грузовыми терминалами, приаэропортовыми отелями. Инвестпрограмма холдинга до 2021 года превышает 70 млрд руб. (из них уже проинвестировано 40 млрд руб.). Головная компания холдинга – АО «УК «Аэропорты регионов»« (гендиректор – Евгений Чудновский). Финансовые показатели холдинга не раскрываются.

<https://www.kommersant.ru/doc/3559566>

### РБК; 2018.03.02; В МИНТРАНСЕ ОТВЕТИЛИ НА СЛОВА ПУТИНА О КАЧЕСТВЕ МЕЖРЕГИОНАЛЬНЫХ ПЕРЕЛЕТОВ

В **Министерстве транспорта** России ответили на слова президента Владимира Путина о том, что к 2024 году половина межрегиональных авиационных рейсов будет осуществляться напрямую. Представитель **Минтранса** заявил РБК, что ведомством уже реализуется комплекс мероприятий по развитию межрегиональных авиаперевозок и повышению доступности таких перевозок для населения.

«Активно строится и модернизируется аэропортовая инфраструктура, открываются новые маршруты, реализуются программы субсидирования внутренних авиаперевозок, обеспечивается возможность полетов в труднодоступные регионы», – заявил представитель **Минтранса**.

По его словам, ведется работа по снижению НДС до 0% на маршрутах, исключающих Москву, а также по маршрутам в города Дальнего Востока. «Данная работа будет продолжена, поскольку повышение мобильности населения и удобства перевозок являются одними из главных приоритетов в деятельности министерства», – добавил он.

Днем 1 марта Владимир Путин в послании Федеральному собранию заявил, что через шесть лет половина межрегиональных авиаперевозок будет осуществляться напрямую. Президент отметил, что властям предстоит «реконструировать и расширить сеть региональных аэропортов России». Путин подчеркнул, что ситуация, когда в соседний регион надо лететь через Москву, во многом останется в прошлом.

В рамках послания Федеральному собранию Владимир Путин рассказал о российских достижениях в различных сферах, а также поставил ряд задач перед правительством страны на ближайшие шесть лет. Четырнадцатое ежегодное послание Путина стало самым длинным за все годы.

<https://www.rbc.ru/rbcfreenews/5a97fa8b9a79472b57d637f2>

На ту же тему:

<https://rns.online/transport/Putin-cherez-shest-let-polovina-mezhregionalnih-reisov-budet-vipolnyatsya-napryamuyu-2018-03-01/>

<http://tass.ru/poslanie-vladimira-putina-federalnomu-sobraniyu-2018/4998106>

### ВЕДОМОСТИ; АЛЕКСАНДР ВОРОБЬЕВ; 2018.03.02; «АЭРОФЛОТ» РЕЗКО СОКРАЩАЕТ ПЛАН ПО РОСТУ САМОЛЕТНОГО ПАРКА

Перевозчик перенес на будущее поставку пяти Airbus 350 и выведет из эксплуатации от 13 Airbus

О планах группы «Аэрофлот», в которую входит одноименная авиакомпания и три ее «дочки» – «Россия», «Победа» и «Аврора», говорится в презентации компании к отчетности по МСФО за 2017 г. Оба документа компания опубликовала 1 марта. «Аэрофлот» не планирует получить в этом году пять новейших дальнемагистральных судов Airbus 350-900 (всего заказано 14). Тогда как еще три месяца назад эти самолеты значились в планах компании.

Кроме того, в 2018 г. «Аэрофлот» решил вывести из парка 13 самых вместительных среднемагистральных судов Airbus 321 (всего их в парке 25). Он получит пять новых А321, тогда как ранее планировал получить четыре.

Также «Аэрофлот» вместо 10 получит 11 А320 (и 9 вернет), как и планировал, 20 Boeing 737 на всю группу (8 из них достанутся лоукостеру «Победа») и один дальнемагистральный В777 (еще 5 таких судов получит «Россия», которая активно развивает чартерные туристические перевозки, в том числе дальнемагистральным флотом). И 13 российских самолетов Sukhoi SuperJet 100 (SSJ100). Сейчас в парке «Аэрофлота» 224 самолета, в том числе 187 Airbus и Boeing, а также 37 SSJ100, еще 107 самолетов – у дочерних авиакомпаний.

Получается, что национальный перевозчик урезал планы по своему парку иностранных судов на 16 лайнеров.

Представитель «Аэрофлота» от комментариев отказался. «Получение первых пяти А350 перенесено на 2019 г.», – рассказал близкий к совету директоров «Аэрофлота» человек. Причин этого он не назвал. «У нас подписан твердый контракт с «Аэрофлотом» на 14 самолетов А350-900, – говорит представитель Airbus Мария Шляхтова. – Мы работаем в тесном сотрудничестве с «Аэрофлотом», чтобы адаптировать сроки поставок самолетов под потребности авиакомпании».

«У «Аэрофлота» и Airbus продолжаются споры по поводу сроков и условий поставки А350, сейчас понятно, что договориться в этом году они не успеют, поэтому сдвинуты сроки», – сказал человек, близкий к группе «Аэрофлот».

«Решение отказаться от 13 А321 трудно комментировать, не зная условий лизинговых контрактов. Но можно констатировать, что А321 – самый вместительный в мире среднемагистральный самолет и поэтому один из самых востребованных на мировом рынке», – рассуждает исполнительный директор агентства «Авиапорт» Олег Пантелеев.

«Темпы роста российского авиарынка замедляются, «Аэрофлоту» надо поддержать высокую загрузку флота, с менее вместительными судами А320 и В737 это сделать проще», – говорит аналитик «Атона» Михаил Ганелин. «А320 – более универсальная модель, а у «Аэрофлота» в 2017 г. просели EBITDA и чистая прибыль, компании необходимо повышать операционную эффективность», – согласен аналитик АКРА Александр Гущин. К тому же А321 «Аэрофлот» начал получать достаточно давно и, возможно, возврат их части нужен, чтобы поддержать средний низкий возраст флота, добавляет Ганелин.

Средний возраст лайнеров «Аэрофлота» – 4,1 года, говорится в презентации. Это самый молодой флот в мире среди авиакомпаний, имеющих 100 и больше самолетов.

«У этих А321 подходит к концу срок финансового лизинга (в конце срока авиакомпания становится собственником судов), ранее в презентациях были представлены только планы возврата судов по операционному лизингу, поэтому этих лайнеров не было – они будут проданы «Аэрофлотом», – говорит человек, близкий к совету директоров «Аэрофлота».

Эти суда будут выведены, скорее всего, в конце года, в низкий сезон, а к лету можно будет взять новые, сказал человек, близкий к группе. Это пора сделать, ведь, как показывает практика, через два года после выхода на рынок ремоторизированной версии самолета традиционная версия резко падает в цене на вторичном рынке, добавляет собеседник. Поставки на рынок самолета А321 neo начались в 2017 г.

<https://www.vedomosti.ru/business/articles/2018/03/02/752541-aeroflot-samoletnogo-parka>

### ТАСС; 2018.03.01; ЧИСТАЯ ПРИБЫЛЬ ГРУППЫ «АЭРОФЛОТ» В 2017 ГОДУ ПО МСФО СНИЗИЛАСЬ НА 40%

Чистая прибыль группы «Аэрофлот» по международным стандартам финансовой отчетности за 2017 год сократилась на 40% – с 38,8 млрд рублей до 23 млрд рублей. Об этом говорится в сообщении компании.

Выручка компании увеличилась на 7,5%, до 532,9 млрд рублей. Показатель EBITDA составил 56 млрд рублей, рентабельность – 10,5%. Операционная прибыль компании равнялась 40,4 млрд рублей (рентабельность 7,6%)

«В условиях действия курсовых факторов, роста стоимости топлива, отсутствия материальных курсовых разниц по возвратам предоплат за воздушные суда, оказавших влияние на результат предыдущего года, финансовый результат по 2017 году снизился, что отражает тренд по нормализации уровня рентабельности. В свою очередь значительное снижение долговой нагрузки за счет досрочного погашения кредитных линий в течение года, а также экономия на прочих неоперационных расходах поддержали показатель чистой прибыли, который составил 23,1 млрд рублей», – приводятся в сообщении компании слова заместителя генерального директора по коммерции и финансам «Аэрофлота» Шамиля Курмашова.

Выручка от регулярных пассажирских перевозок увеличилась на 5,9% по сравнению с 2016 годом и составила 427,5 млрд рублей, говорится в релизе. Это связано с ростом пассажиропотока группы (за год он вырос на 15,4%, до 50,1 млн человек). Выручка от чартерных перевозок увеличилась на 75,2%, до 30,8 млрд рублей (в том числе за счет развития чартерной программы авиакомпании «Россия»), от грузовых перевозок – на 31,3%, до 16,5 млрд рублей.

Долговая нагрузка группы снизилась на 27,2%, до 104,8 млрд рублей. По состоянию на 31 декабря 2017 года объем невыбранных лимитов по кредитным линиям, доступным группе «Аэрофлот» в крупнейших российских и международных банках, составлял 103,2 млрд рублей, отмечается в сообщении компании.

В пресс-релизе «Аэрофлота» подчеркивается, что расходы на авиационное топливо в 2017 году увеличились на 20,8%, до 122, 7 млрд рублей.

<http://tass.ru/ekonomika/4997467>

### ТАСС; 2018.03.01; «УРАЛЬСКИЕ АВИАЛИНИИ» ПОЛУЧИЛИ ДОПУСК НА ВЫПОЛНЕНИЕ РЕГУЛЯРНЫХ РЕЙСОВ В БАХРЕЙН

Авиакомпания «Уральские авиалинии» получила от **Росавиаци**и допуск на выполнение регулярных рейсов в Бахрейн, сообщили в четверг ТАСС в пресс-службе авиакомпании.

«**Росавиаци**я выдала авиакомпании допуск на выполнение рейсов в Бахрейн семь раз в неделю. Получение допуска – отправная точка для развития того или иного направления. У авиакомпании есть стратегический план развития, которым обусловлено получение данного допуска, но говорить о каких-то конкретных сроках и периодах выполнения рейсов в Бахрейн пока преждевременно», – сказала собеседница агентства.

<http://tass.ru/ekonomika/4997257>

### ТАСС; 2018.03.01; ФНС ПРОСИТ СУД ПРИЗНАТЬ «ВИМ-АВИА» БАНКРОТОМ

Федеральная налоговая служба РФ подала иск о банкротстве авиакомпании «ВИМ-Авиа» в Арбитражный суд Республики Татарстан, следует из картотеки арбитражных дел.

Подробности иска не раскрываются, сумма исковых требований составляет 250,9 млн рублей.

Параллельно в Арбитражном суде Татарстана рассматривается иск АО «Спектр-Авиа» и банка «Российский кредит» о банкротстве авиакомпании. Сумма требований составляет соответственно 3,7 млн рублей и 72,77 млн рублей.

В конце сентября 2017 года «ВИМ-Авиа» заявила о прекращении полетов из-за нехватки оборотных средств и долгов перед контрагентами. Этому предшествовала серия задержек рейсов из российских и зарубежных аэропортов. Спустя месяц **Росавиаци**я приостановила сертификат эксплуатанта авиаперевозчика, дающий право на выполнение полетов.

<http://tass.ru/ekonomika/4999394>

На ту же тему:

<https://www.vedomosti.ru/business/news/2018/03/01/752509-vim-avia>

### RNS; 2018.03.01; РОДСТВЕННИКИ ПОГИБШИХ В КАТАСТРОФЕ АН-148 ПОДАДУТ В СУД НА «САРАТОВСКИЕ АВИАЛИНИИ»

Родственники погибших в катастрофе самолёта Ан-148 «Саратовских авиалиний» подадут в суд на авиакомпанию, сообщил RNS адвокат семей погибших в катастрофе Ан-148 Игорь Трунов.

«Да, конечно», – сказал Трунов, отвечая на вопрос будут ли семьи погибших подавать в суд на авиакомпанию.

По его словам, иск на «Саратовские авиалинии» уже готовы подать пять семей погибших в авиакатастрофе.

При этом Трунов не назвал сроки подачи искового заявления, сославшись на этические вопросы, связанные с погребением погибших и христианские традиции.

Самолет Ан-148 «Саратовских авиалиний» потерпел крушение 11 февраля в Подмосковье. На борту находились 65 пассажиров и 6 членов экипажа, все они погибли.

Позднее глава Минтруда Максим Топилин сообщил, что 29 погибших в результате крушения самолета находились при исполнении трудовых обязанностей во время катастрофы, и их семьи получат страховые выплаты в соответствии с законом «Об обязательном социальном страховании от несчастных случаев на производстве».

Кроме того, согласно нормам об обязательном страховании ответственности перевозчика (по договору с «АльфаСтрахование»), семьям погибшим будут выплачены 2,025 млн руб.

Также ранее вице-премьер Аркадий **Дворкович** заявил в ходе совещания с премьер-министром РФ Дмитрием Медведевым, что власти выделят более 3 млн рублей для каждой из семей, чьи родственники погибли в результате крушения Ан-148 в Подмосковье.

В свою очередь, авиакомпания «Саратовские авиалинии» сообщала, что выплатит материальную помощь в размере 1 млн рублей семьям погибших членов экипажа самолета Ан-148, потерпевшего крушение 11 февраля.

Мэр Москвы Сергей Собянин сообщил, что семьям 11 москвичей, погибших в авиакатастрофе, окажут материальную помощь. Единовременная выплата составит 1 млн руб. Также он утвердил ежемесячные выплаты в 13 тысяч рублей детям, которые живут в Москве, и чей родитель погиб в результате крушения Ан-148.

<https://rns.online/transport/Rodnie-pogibshih-v-katastrofe-an-148-podadut-v-sud-na-Saratovskie-avialinii-2018-03-01/>

### RNS; 2018.03.01; СУММА ИСКОВЫХ ТРЕБОВАНИЙ ЗА КАЖДОГО ПОГИБШЕГО В КАТАСТРОФЕ АН-148 МОЖЕТ СОСТАВИТЬ $1 МЛН

Сумма требований по иску родственников погибших в авиакатастрофе Ан-148 в Подмосковье к авиакомпании «Саратовские авиалинии» может составить $1 млн за каждого погибшего, заявил представляющий семьи жертв адвокат Игорь Трунов.

«Если это будет иностранная подсудность, то 1 млн долларов за каждого погибшего как минимум, исходя из практики последних положительных решений», – добавил Трунов.

Иски могут быть поданы в этом году.

«Год только начался, я думаю что да», – сказал Трунов, отвечая на вопрос о сроках подачи исков к авиакомпании.

Катастрофа Ан-148 произошла в Подмосковье 11 февраля. На борту находились 65 пассажиров и шесть членов экипажа, все они погибли.

<https://rns.online/transport/Summa-iskovih-trebovanii-za-kazhdogo-pogibshego-v-katastrofe-an-148-mozhet-sostavit-1-mln-2018-03-01/>

### RNS; 2018.03.01; ЛОУКОСТЕР «ПОБЕДА» ПЛАНИРУЕТ НАРАСТИТЬ ПЕРЕВОЗКИ ПАССАЖИРОВ В 3,5 РАЗА ЧЕРЕЗ 5 ЛЕТ

Авиакомпания «Победа», которая входит в группу «Аэрофлот», планирует увеличить перевозки пассажиров к 2023 году почти в 3,5 раза – до 15-16 млн пассажиров с 4,6 млн пассажиров в 2017 году, говорится в материалах группы.

Выручка «Победы» в 2017 году выросла на 7,9%, до 20,6 млрд рублей при падении чистой прибыли на 244% до 2,8 млрд рублей и снижении EBITDA на 26,5%, до 3,3 млрд рублей.

Средний доход на кресло-километр (RASK) в 2017 году упал на 2,6%, до 2,45 тыс. рублей с 2,52 тыс. рублей в 2016 году.

Авиакомпания «Победа» является бюджетным авиаперевозчиком и входит в группу «Аэрофлот». В парке лоукостера 16 самолетов Boeing 737-800 в моноклассной компоновке, средний возраст которых 1,5 года. Парк в 2018 году может быть увеличен на 8 воздушных судов, а к 2023 году может вырасти до 45 самолетов.

<https://rns.online/transport/Loukoster-Pobeda-planiruet-narastit-perevozki-passazhirov-v-35-raza-cherez-5-let-2018-03-01/>

### ИНТЕРФАКС; 2018.03.01; «УРАЛЬСКИЕ АВИАЛИНИИ» С 13 МАРТА НАЧНУТ ЛЕТАТЬ ИЗ ПЕРМИ В ДУШАНБЕ

Авиакомпания «Уральские авиалинии» (MOEX: URAL) с 13 марта начнет выполнять регулярные рейсы по направлению Пермь-Душанбе (Таджикистан), сообщает пресс-служба пермского аэропорта «Большое Савино».

Полеты будут выполняться один раз в неделю по вторникам на самолетах типа A321.

«Уральские авиалинии» входят в топ-5 российских авиакомпаний по объему перевозок. Компания базируется в московском «Домодедово», екатеринбургском «Кольцово» и петербургском «Пулково». Крупнейший акционер компании – ее генеральный директор Сергей Скуратов. Флот перевозчика состоит из 43 самолетов, все производства Airbus (двадцать три А320, тринадцать А321 и семь А319).

### ТАСС; 2018.03.02; СК НАЗВАЛ ПРИЧИНУ ПРОИЗОШЕДШЕГО 21 ФЕВРАЛЯ ИНЦИДЕНТА С ВЕРТОЛЕТОМ В ЗАПОЛЯРЬЕ

Причиной столкновения вертолета с деревом в Мурманской области 21 февраля, при котором пострадала пассажирка, стал снежный вихрь во время неподготовленной посадки вертолета. Об этом сообщил в четверг журналистам заместитель руководителя Мурманского следственного отдела на транспорте Северо-Западного управления на транспорте Следственного комитета РФ Константин Смирнов.

«Столкновение с деревом произошло из-за снежного вихря, возникшего при посадке на неподготовленную площадку», – сказал он. Смирнов уточнил, что, предварительно, сесть в селе Паче, где произошло ЧП, экипаж решил для того, чтобы передать на землю сумку с продуктами и лекарствами. Этого пункта, по данным следствия, не было в летном задании.

В пресс-службе Северо-Западной транспортной прокуратуры ранее сообщили, что, по предварительным данным, в 14:30 эксплуатируемый АО «Вологодское авиационное предприятие» вертолет, выполнявший социальный рейс, с восемью пассажирами на борту, при взлете с посадочной площадки Пача в Ловозерском районе Мурманской области столкнулся с деревом. В результате один пассажир получил травму, у вертолета повреждено стекло кабины пилотов, двигатель и наружная обшивка. Расследование инцидента ведет **Росавиаци**я.

<http://tass.ru/proisshestviya/5000138>