**28 МАРТА 2018**

**Вернуться в оглавление**

|  |
| --- |
| **Публикации** |

### ИНТЕРФАКС; 2018.03.27; АГЕНТСТВО ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ ТАДЖИКИСТАНА ПРЕДЛАГАЕТ РОССИИ ОБСУДИТЬ ВОПРОСЫ АВИАСООБЩЕНИЯ В ДУШАНБЕ В ПЕРВОЙ ДЕКАДЕ АПРЕЛЯ

Авиационные власти Таджикистана поддерживают предложение российских партнеров обсудить вопросы авиасообщения в ходе рабочей встречи, таджикская сторона предлагает встретиться в Душанбе в первой декаде апреля, заявил первый заместитель директора Агентства гражданской авиации при правительстве Таджикистана Азиз Набизода.

«Россия является нашим стратегическим партнером, все возникавшие до сих пор вопросы решались на принципах взаимопонимания, уважения, учета интересов друг друга и взаимной выгоды. Для обсуждения нынешних вопросов мы предлагаем нашим коллегам собраться в столице солнечного Таджикистана в первой декаде апреля. Конкретные сроки встречи будут определены в ходе консультаций с нашими российскими партнерами», – сказал А.Набизода «Интерфаксу» во вторник.

Ранее во вторник представитель **Минтранса** РФ сообщил агентству, что российская сторона предлагает авиавластями Таджикистана провести переговоры о проблемах организации авиасообщения до 1 апреля.

«**Министерство транспорта** РФ уведомило авиационные власти Таджикистана, что с 1 апреля 2018 г. заканчивается действие временного согласия российских авиационных властей на выполнение авиакомпанией Somon Air полетов по маршруту Худжанд – Москва с частотой 3 рейса в неделю в качестве второго таджикского назначенного перевозчика. Мы вновь предлагаем провести консультации авиационных властей России и Таджикистана в Москве, ввиду того, что последняя встреча состоялась в Душанбе, до 1 апреля 2018 года», – заявил представитель **Минтранса** РФ.

Как сообщалось, ранее в марте авиавласти Таджикистана отказались подтверждать полеты по маршруту Пермь – Душанбе российского назначенного перевозчика – «Уральских авиалиний». Также остаются неподтвержденными заявки авиакомпании на рейсы Краснодар – Худжанд, Челябинск – Душанбе и «Жуковский» – Куляб.

«Российская сторона последовательно выступает за соблюдение достигнутых договоренностей и надеется на подтверждение заявок назначенных российских перевозчиков в полном объеме согласно поданным заявкам, что лишило бы российскую сторону оснований для принятия каких-либо ответных действий в отношении таджикской стороны», – добавил представитель **Минтранса**.

Ранее во вторник глава **Минтранса** РФ Максим **Соколов** заявил журналистам, что рассчитывает получить позицию авиавластей Таджикистана по рейсам «Уральских авиалиний» в эту страну до 5 апреля.

Говоря о возможности принятия ответных мер в отношении таджикских авиаперевозчиков, чиновник заявил: «Мы взаимодействуем с коллегами. Если не достигнем согласия и понимания, будем действовать в соответствии с нормами нашего соглашения о воздушном сообщении».

На ту же тему:

<http://tass.ru/ekonomika/5071295>

### ИНТЕРФАКС; 2018.03.27; РОСМОРРЕЧФЛОТ В АПРЕЛЕ ПЛАНИРУЕТ НАПРАВИТЬ В ПРАВИТЕЛЬСТВО КОНЦЕССИОННОЕ ПРЕДЛОЖЕНИЕ ПО ПОРТУ ЛАВНА

**Федеральное агентство морского и речного транспорта** (**Росморречфлот**) планирует в апреле направить в правительство концессионное предложение по морскому порту Лавна Мурманского транспортного узла (МТУ), сообщил журналистам глава **Росморречфлот**а Виктор **Олерский**.

«В апреле мы направим предложение в правительство», – сказал он.

Процесс согласования основных условий концессионного соглашения и балансировки рисков концессионера и концедента по данному проекту практически завершен, отметил В.**Олерский**. При этом ПАО «Государственная транспортная лизинговая компания» (ГТЛК) намерена продать 51% в проектной компании МТП «Лавна», уточнил руководитель агентства.

Как сообщалось, **Росморречфлот** в конце декабря начал переговоры с инициатором концессионного соглашения по проекту строительства угольного терминала Мурманского транспортного узла – ООО «Морской торговый порт «Лавна» и федеральными органами.

В сентябре 2017 года ГТЛК сообщала, что планирует до конца 2017 года найти стратегического инвестора для угольного терминала «Лавна». В качестве требований к инвесторам ГТЛК указала выполнение двух условий: приобретение 75% долей в проектной компании ООО «МТП «Лавна» стоимостью не менее 930 млн рублей и заключение договора о загрузке угольного терминала по принципу take-or-pay, чтобы инвестор обеспечил угольный терминал грузовой базой и оплатил общую стоимость контракта, которая будет рассчитываться исходя из капитальных затрат на строительство объектов с учетом начисленных процентов по привлеченному финансированию, а также налогов. Оплата по договору предусмотрена ежемесячно, но не более 10 лет с момента ввода в эксплуатацию угольного терминала. При этом инвестор получит 100% пропускной способности «Лавны», которая составляет 18 млн тонн в год.

В феврале текущего года глава **Минтранса** РФ Максим **Соколов** сообщил, что ведомство рассчитывает реализовать проект в морском порту Лавна к 2021 году и приступило к проектированию портовой инфраструктуры. По его словам, международный трейдер Mercuria, с которым заключено соглашение take-or-pay, может стать оператором и инвестором проекта.

В проект комплексного развития МТУ входит создание транспортной инфраструктуры на западном берегу Кольского залива, в том числе строительство угольного и нефтяного терминалов, развитие железнодорожной инфраструктуры, включая строительство ветки Выходной-Лавна, а также реконструкция угольного и строительство контейнерного терминалов на восточном берегу Кольского залива.

Угольный терминал «Лавна» – ключевой объект МТУ. Проект реализует ООО «Морской торговый порт Лавна», которое в 2016 году «Государственная транспортная лизинговая компания» выкупила у «Кузбассразрезугля» (MOEX: KZRU).

### КОММЕРСАНТ ПРИЛОЖЕНИЯ; АЛЕКСАНДРА МЕРЦАЛОВА; 2018.03.28; САНКЦИОНИРОВАННЫЙ ПЕРЕЛЕТ

Российские туристы готовы вернуть себе Египет

Полемика вокруг скорого возобновления прямых авиаперелетов из Москвы в Каир делает Египет все более востребованным на российском рынке направлением. Хотя традиционно основной спрос на него формировали пакетные туристы, восстановление интереса началось с самостоятельного сегмента, где число запросов на поездки в Египет выросло более чем на треть.

Возвращение на российский туристический рынок одного из самых востребованных направлений массового туризма может весьма ощутимо изменить структуру рынка. По оценке гендиректора Biletix Александра Сизинцева, за счет возвращения Египта доля выезжающих из России туристов в общей структуре турпотока за год может вырасти на 3-5 процентных пунктов – до 44-46%. Несмотря на то что Египет традиционно пользуется большим спросом у организованных туристов, интерес к нему в первую очередь начал расти у самостоятельных путешественников.

Различные ориентиры

Согласно оценкам Skyscanner, общее количество поисковых запросов на авиабилеты в Египет из России в период с 1 декабря по 27 февраля выросло на 36% относительно аналогичного периода прошлого года. Хотя предметно перспективы о возобновлении прямых рейсов обсуждались пока только относительно Каира, наибольший интерес у путешественников вызывают курортные направления. «Сейчас 44% всех запросов приходятся на Хургаду, 35% – на Шарм-эш-Шейх, 18% занимает Каир, 2% – Александрия и 1% – Марса-эль-Алам»,– перечисляет менеджер по развитию Skyscanner в России Дмитрий Хаванский. В Momondo указывают, что общее число запросов на полеты в Египет за год увеличилось на 21%. При этом Хургада формирует 40% запросов путешественников, Шарм-эш-Шейх – 36%, а Каир – 23%.

Данные сервисов о динамике роста спроса на конкретные направления в Египте разнятся. Согласно расчетам Momondo, число поисков авиабилетов в Каир выросло за год на 178%, в то время как для Хургады и Шарм-эш-Шейха аналогичный показатель вырос лишь на 3% и 5% соответственно. В Skyscanner картина другая: интерес к курортным Шарм-эш-Шейху и Хургаде увеличился на 67% и 31% соответственно, в то время как Каир вырос на 11%. «Популярность набирает еще одно курортное направление – Марса-эль-Алам, за декабрь 2017–февраль 2018 года авиабилеты туда искали в два раза чаще, чем в тот же период годом ранее»,– добавляет господин Хаванский.

В OneTwoTrip тоже отмечают рост интереса к авиабилетам в Египет, хотя и указывают, что динамика оказалась неоднородной. Например, в ноябре 2017 года продажи авиабилетов выросли на 61% относительно аналогичного периода прошлого года, в декабре – на 126%, в январе – на 36,5%, а в феврале интерес покупателей к направлению сократился на 25,6%. В сервисе полагают, что многие клиенты отложили покупку билетов, ожидая, что их цена снизится после открытия прямых рейсов.

Перспективы возобновления

Полемика о возможном возобновлении прямого авиасообщения с Египтом велась буквально с момента введения ограничений. Но конкретные сроки стали звучать лишь в конце прошлого года. 15 декабря российская и египетская стороны подписали необходимый для организации полетов протокол, а 30 декабря соответствующий указ подписал Владимир Путин. **Министр транспорта** Максим **Соколов** в качестве предполагаемой даты начала прямых полетов тогда называл февраль, переговоры о возобновлении перевозок на курортные направления, по его оценкам, должны были возобновиться весной.

Но сроки сдвинулись. В конце февраля египетская газета «Аль-Иктисади» со ссылкой на источники в Минавиации Египта сообщила, что возобновление прямого авиасообщения между Москвой и Каиром откладывается как минимум до апреля. Египетский перевозчик EgyptAir разрешение **Росавиаци**и на полеты в Москву при этом пока не получил.

Дмитрий Хаванский из Skyscanner уверен, что непосредственно возобновление перелетов станет сильным катализатором спроса на Египет. «Появление прямых рейсов напрямую влияет на спрос: достаточно вспомнить старт полетов EasyJet из Москвы в Великобританию, который в пять раз увеличил спрос на Манчестер и на 20% повысил интерес к такому раскрученному направлению, как Лондон»,– рассуждает он.

Представитель Momondo Ирина Рябовол приводит пример с Турцией: чартерное сообщение помогло не просто вернуть направлению прежних поклонников, но и завоевать новых, спрос в зимний период вырос в два раза по сравнению с прошлым годом. Она объясняет: несмотря на то что основной интерес для массовых туристов представляют курортные направления, увеличение спроса будет заметно уже после формирования полетных программ в столицу. «Для того чтобы обеспечить туристам наиболее удобную дорогу к морю, EgyptAir собирается привязать рейсы из Москвы к внутренним перелетам: компания планирует сделать пребывание пассажиров в транзитном аэропорту максимально коротким»,– рассуждает госпожа Рябовол.

Способы привлечения

Директор по развитию OneTwoTrip Аркадий Гинес уверен, что существенного роста спроса можно ожидать, лишь если возобновление прямых перелетов по маршруту Москва–Каир снизит стоимость перелета. Сейчас, согласно оценкам сервиса, путешествие в Египет стоит достаточно дорого: средняя цена оформленных авиабилетов составляет 26 тыс. руб., это на 8% выше аналогичного показателя 2017 года.

Прямо противоположную динамику демонстрируют гостиницы. Согласно оценкам Ostrovok.ru, за последние два года средняя стоимость суточного проживания в стране снизилась на 34%, до 2,9 тыс. руб. Цены остаются низкими на фоне роста спроса: число запросов на бронирование отелей в Египте этой зимой выросло на 30% по сравнению с аналогичным периодом прошлого года. В OneTwoTrip указывают, что именно отели Египта сейчас предлагают россиянам наиболее демократичные цены. Так, средняя стоимость размещения в пятизвездном отеле в стране в апреле составляет 7,8 тыс. руб. за сутки. Это более чем в 2,5 раза ниже аналогичного предложения в ОАЭ и на 77% дешевле, чем во Вьетнаме.

Аркадий Гинес проводит параллель между стратегией египетских и турецких отельеров. «Первые организованные туристы полетели в Турцию как раз на регулярных рейсах, они были дороже чартерных, но отельеры снизили цены, что позволило обеспечить привлекательную стоимость турпродукта»,– вспоминает он. По мнению господина Гинеса, в случае с Египтом ценовая политика отельеров также может склонить в пользу этой страны выбор самостоятельных путешественников, готовых отправиться на Красное море со стыковкой в третьих странах или после открытия прямого авиасообщения с Каиром.

Организованный рост

Египет традиционно считается пакетным направлением: востребованность туров сегодня в пять раз превышает спрос на самостоятельные путешествия, приводит свои расчеты директор по маркетингу Ostrovok.ru Наталья Радченкова. Гендиректор Level.Travel Дмитрий Малютин уверен, что после принятия окончательного решения о возобновлении прямых рейсов на курортные направления процесс формирования предложения не займет у туроператоров много времени. «Вспомним Турцию: запрет на полеты был отменен 28 августа 2016 года, а первый чартер с туристами отправился уже 2 сентября»,– указывает он.

Гендиректор Travelata.ru Алексей Зарецкий при этом указывает, что формирование устойчивого потока в страну займет два-три месяца. «Например, если Египет откроют в мае, то спрос и, соответственно, турпоток на летние даты будет не таким высоким, как на осень: многие уже заранее купили туры на лето на другие направления и едва ли будут переориентироваться»,– рассуждает он.

Участники туристического рынка уверены: определяющим фактором спроса на Египет станет стоимость организованной поездки, которая не должна оказаться выше, чем на других популярных пляжных направлениях. Согласно расчетам Level.Travel, в 2015 году, до введения моратория, средняя стоимость выкупленного тура в Египет составляла 60,8 тыс. руб., на 15,8% меньше аналогичного показателя для Турции (70,4 тыс. руб.). «Если соотношение останется тем же, то поездка в Египет должна будет стоить в среднем 55-57 тыс. руб.»,– рассуждает господин Малютин.

История запретов

Египет долгое время считался одним из самых популярных направлений массового туризма среди россиян. Согласно данным Росстата, по итогам 2013 года страну посетили 1,9 млн путешественников из России (10,45% от общего числа выехавших за рубеж), в 2014 году – 2,6 млн (14,6%), в 2015 году – 1,8 млн (15,2%). Именно последний год стал для Египта поворотной точкой. 31 октября над Синайским полуостровом потерпел крушение российский пассажирский самолет авиакомпании «Когалымавиа» (бренд Metrojet), выполнявший чартерный рейс из Шарм-эш-Шейха в Санкт-Петербург. Все находившиеся на его борту 224 человека погибли. Катастрофа стала случаем самой массовой гибели россиян за рубежом за всю историю мировой авиации.

Спустя несколько дней, когда основной версией случившегося стал теракт, прямое авиасообщение между Россией и Египтом было прекращено: 8 ноября соответствующий указ подписал Владимир Путин. Несмотря на то что возможность путешествовать в Египет стыковочными рейсами для россиян сохранилась, принятое правительством решение фактически ввело мораторий на продажу организованных туров в страну: российские туроператоры были вынуждены отказаться от их реализации.

Но говорить о том, что на период действия ограничений россияне поголовно отказались от поездок в Египет, не приходится. Буквально через несколько дней после введения моратория привыкшие к организованным поездкам одни начали бронировать туры с вылетом из Белоруссии, а другие просто переориентировались на стыковочные рейсы. В последний год действия ограничений Египет ежемесячно стабильно посещали 5-7 тыс. россиян, подсчитывает один из собеседников «Денег» на туристическом рынке, опираясь на данные сотовых операторов. «Интерес к направлению российских путешественников не угасает: Египет предлагал комфортный формат для отдыха всей семьей на красивом побережье Красного моря и за приемлемую цену»,– объясняет менеджер по развитию Skyscanner в России Дмитрий Хаванский.

[https://www.kommersant.ru/doc/3580409?query=максим%20**соколов**](https://www.kommersant.ru/doc/3580409?query=максим%20соколов)

### РБК; АЛЕКСАНДРА МАРЬЯСОВА; 2018.03.28; ДЕНЕГ НА РЕКОНСТРУКЦИЮ АЭРОПОРТОВ ДАЛЬНЕГО ВОСТОКА НЕ ХВАТИТ

Не стоит ожидать и мгновенного эффекта от капиталовложений, говорят эксперты

На реконструкцию аэропортов Дальнего Востока могут выделить 2,2 млрд руб. Об этом сообщила пресс-служба Минвостокразвития по итогам коллегии **Росавиаци**и.

В 2018 году средства направят на реконструкцию аэропортов в Якутске, Магадане, Хабаровске, Среднеколымске, Тикси, Зее, Экимчане, Бомнаке, Оссоре. В ведомстве отмечают, что строительство и модернизация уже имеющихся аэропортов в регионах Дальнего Востока продолжает оставаться одним из приоритетов **Росавиаци**и. Сложности налицо. «На территории Дальневосточного федерального округа отсутствуют строительные организации, обладающие достаточно материально-технической базой и необходимым опытом работы по проведению реконструкции аэропорта», – говорится в постановлении по итогам заседания коллегии.

Как сообщил РБК Дальний Восток источник, знакомый с ситуацией, из-за географических особенностей и дорогих стройматериалов выделенной суммы будет недостаточно. «Что можно сделать в девяти аэропортах на эту сумму? Я сомневаюсь, что там произойдут какие-то реальные изменения. Нужно адресно к каждому аэропорту подходить, искать инвесторов», – сказал собеседник.

**Росавиаци**я совместно с властями регионов определила порядок приоритетности реконструкции и строительства аэропортов. Приоритеты будут учтены при формировании предложений по выделению дополнительных средств при подготовке проекта бюджета на 2019-2021 годы. Отдельно прорабатывается допфинансирование проекта реконструкции аэропорта Хабаровск-Новый.

Ранее Минвостокразвития сообщало, что главгосэкспертиза одобрила проект реконструкции международного аэропорта Хабаровск-Новый. Обновление авиаузла планируется осуществить до 2030 года.

По словам главы ведомства Александра Галушки, «авиасообщение на Дальнем Востоке обеспечивает связь дальневосточников с остальной территорией России. Мы видим, как постоянно увеличивается пассажиропоток». Однако, ожидать увеличения турпотока на Дальнем Востоке после реконструкции аэропортов не стоит, рассказала РБК Дальний Восток директор Ассоциации туроператоров Майя Ломидзе.

«Сама по себе реконструкция аэропортов на поток, конечно, не повлияет. Тем более, что большинство реконструируемых аэропортов в принципе далеки от турмаршрутов. Интерес российских и иностранных граждан к регионам Дальнего Востока может повыситься только после масштабного продвижения туристических возможностей. И вот тогда, если это случится, нормально работающие цивилизованные аэропорты станут востребованы и удобны для туристов», – пояснила Ломидзе.

Напомним, в начале января глава **Минтранса** Максим **Соколов** заявил, что из бюджета на реконструкцию аэродромной инфраструктуры аэропортов Дальнего Востока в 2018-2020 годах предусмотрено порядка 14,5 млрд руб., из них 600 млн руб. на реконструкцию аэропорта Хабаровск-Новый.

<https://dv.rbc.ru/dv/28/03/2018/5abab4b59a7947d08f5a8b45>

### РИА НОВОСТИ; 2018.03.28; ИСТОЧНИК СООБЩИЛ О ПРОДЛЕНИИ СРОКОВ РАССЛЕДОВАНИЯ КРУШЕНИЯ ТУ-154 В СОЧИ

Срок следствия по уголовному делу о крушении пассажирского Ту-154 Минобороны под Сочи 25 декабря 2016 года продлен еще на четыре месяца, до 25 июля, в связи с проведением большого количества экспертиз, сообщил РИА Новости в среду источник, знакомый с ситуацией.

Ту-154, который направлялся в Сирию, потерпел крушение в Черном море вскоре после дозаправки в сочинском аэропорту Адлер утром 25 декабря 2016 года. На борту находились 92 человека – восемь членов экипажа и 84 пассажира, среди которых восемь военнослужащих, 64 сотрудника ансамбля песни и пляски имени Александрова, девять представителей российских телеканалов, глава благотворительного фонда «Справедливая помощь» Елизавета Глинка (Доктор Лиза) и двое федеральных госслужащих. Все они погибли. Останки людей и обломки лайнера нашли на дне Черного моря в 1,7 километра от берега.

«Возбужденное 25 декабря 2016 года уголовное дело о катастрофе военного Ту-154 близ Сочи все еще находится в работе следователей. Срок следствия продлен на четыре месяца – до 25 июля 2018 года», – сказал собеседник агентства.

По его словам, очередное продление «связано с проведением большого количества экспертиз, которые пока не завершены».

Глава государственной комиссии по ликвидации последствий катастрофы Ту-154 и помощи родственникам погибших **министр транспорта** России Максим **Соколов** ранее призвал СМИ воздержаться от распространения информации и недостоверных фактов, полученных из неофициальных источников, до оглашения результатов расследования.

Как сообщил в конце декабря 2016 года член госкомиссии начальник службы безопасности полетов авиации Вооруженных сил Сергей Байнетов, изначально было более 15 версий крушения Ту-154, затем их количество уменьшилось вдвое.

По данным ФСБ, основные версии крушения Ту-154 – попадание в двигатель посторонних предметов, некачественное топливо, ошибка пилотирования и техническая неисправность. Признаков и фактов, указывающих на возможность совершения террористического акта или диверсии на борту самолета, в настоящее время не получено.

<https://ria.ru/incidents/20180328/1517416468.html>

### ФОНТАНКА.РУ; 2018.03.28; ДОСМОТР ПАССАЖИРОВ МЕТРО УРЕГУЛИРОВАЛИ ПРИКАЗОМ

Служба безопасности метрополитена вправе досматривать вещи только подозрительных и «звенящих» пассажиров. Такой приказ, подписанный министром транспорта России Максимом **Соколов**ым, вступит в силу с 6 апреля.

Вносимые в действующие правила транспортной безопасности поправки предусматривают, что на станциях метрополитена обследование физических лиц проводится только с помощью металлодетекторов и средств радиационного контроля. Использование иных средств – рентгенотелевизионных установок, переносных и ручных металлодетекторов, а также газоаналитической и химической аппаратуры, допускается при срабатывании стационарных «рамок» или дозиметров. Также разрешается выборочный досмотр пассажиров и их багажа, причем в зависимости от категории объекта транспортной безопасности и объявленного уровня тревоги загрузка специального оборудования должна составлять 70, 80 или 90 процентов. Доля проверяемых проходящих граждан при этом не регламентируется.

«При пересечении пассажиром границ перевозочного сектора зоны транспортной безопасности осуществляется проверка наличия у него перевозочного документа», – отмечается в приказе.

Напомним, что летом минувшего года ГУП «Петербургский метрополитен» на четырех станциях в течение шести дней в порядке эксперимента проводил тотальную проверку всех входящих. При этом руководство предприятия и представители **Ространснадзор**а по разному толковали действующие требования антитеррористической защищенности. В свою очередь, Смольный обратился в правительство России и транспортное ведомство с предложением выработать «оптимальную технологию досмотровых мероприятий, адаптированных к условиям эксплуатации метрополитенов в городах со значительным пассажиропотоком».

<http://www.fontanka.ru/2018/03/28/003/>

### ФЕДЕРАЛ ПРЕСС; 2018.03.27; А МНЕ ЛЕТАТЬ ОХОТА. В ПСКОВСКОЙ ОБЛАСТИ РЕАНИМИРУЮТ РЕГИОНАЛЬНОГО АВИАПЕРЕВОЗЧИКА

На прошлой неделе врио губернатора области Михаил Ведерников договорился с руководителем **Росавиаци**и Александром **Нерадько** о продлении летного сертификата авиакомпании «Псковавиа», которое ведомство должно было отозвать в конце марта. Это решение стало большой победой по сохранению компании. Эксперты, включенные в процесс, прямо говорят, что не верили в возможность продления сертификата перевозчика, у которого последние годы наблюдались серьезные проблемы.

Полеты в долг

«Псковавиа» – предприятие с богатой историей, в этом году ей исполнится 74 года. После крушения Советского Союза псковская компания переживала вместе со всей региональной авиацией тяжелые времена. Системные изменения начали происходить в «Псковавиа» с 2014 года, когда авиаперевозчик перешел в собственность региона.

В последующие несколько лет упоминания авикомпании связаны с тремя основными поводами: открытием новых маршрутов или закрытием таковых, долгами по зарплате сотрудникам предприятия и их выплате, а также вопросом сохранения летного сертификата. Еще одна тема – разговоры о расширении авиапарка, в который входили только видавшие виды Ан-24 и Ан-26, – так и осталась только заявлениями о намерениях.

В 2014 году сеть пассажирских перевозок резко расширилась. Самолеты «Псковавиа» летали по маршрутам Псков – Москва, Псков – Санкт-Петербург, Санкт-Петербург – Апатиты, в Брянск, Вологду и Курск. Затем появились рейсы в Котлас, Архангельск, Тамбов. Только за 2014 год авиакомпания получила 189 млн рублей – 156 млн из федерального бюджета на субсидирование региональных авиаперевозок и 33 млн из бюджета региона.

В 2015 году бюджетом субсидировались шесть из тринадцати маршрутов «Псковавиа». Летом 2016 года власти Псковской области и Санкт-Петербурга договорились о работе по созданию на базе «Псковавиа» межрегиональной авиакомпании Северо-западного федерального органа с основным аэропортом базирования «Пулково». Однако эта история развития не получила.

Стоит вспомнить, что подобные планы озвучивались еще в 2013 году. Сперва на совещании в полпредстве, а затем на встрече с участием **министра транспорта** РФ Максима **Соколов**а был представлен проект создания межрегиональной авиакомпании Северо-Западного федерального округа, но с базированием воздушных судов в аэропорту Пскова. В 2016 году в сотрудничестве с «Саратовскими авиалиниями» «Псковавиа» запускает маршрут на Симферополь.

Между тем, сообщения о задолженности компании перед сотрудниками становится все более частыми. В мае 2016 года после вмешательства транспортной прокуратуры руководство компании выплатило почти 6 млн долгов по зарплате. История повторяется в апреле 2017 года, когда прокуратура обязывает выплатить долги по зарплате уже на более чем 8 млн рублей.

С лета 2014 года «Псковавиа» возглавляет Виктор Мартыненко. До этого менеджер, которого призвали превратить псковскую компанию в межрегионального авиаперевозчика, работал коммерческим директором «Нордавиа». За неполных четыре года своей работы Мартыненко успел отметиться не только постоянными скандалами с долгами «Псковавиа», но и с незаконным увольнением сотрудников. Так в 2015 году «ушли» из «Псковавиа» директора аэропортового комплекса Людмилу Плацинскую. Правда, через полгода суд обязал восстановить ее в должности и выплатить компенсацию.

Где твои крылья

Ситуация в «Псковавиа» стала предметом внимания врио губернатора Ведерникова в первые же недели его работы в регионе. В ноябре на рабочей встрече, посвященной выводу предприятия из кризиса, глава области заявил, что сохранение авиаперевозчика – стратегическая задача областных властей. Заместитель губернатора Александр Кузнецов тогда же сообщил, что составлена «дорожная карта», которая позволила оптимизировать расходы предприятия на 7–8 млн рублей в месяц.

В официальном заявлении администрации региона, впрочем, не было информации, что руководство компании, включая ее директора Виктора Мартыненко, несмотря на долги по зарплате, аккуратно выписывало себе немаленькие премии за работу. По словам собеседников агентства, узнав об этом, Ведерников был крайне возмущен. Он поручил разработать план антикризисных мер, а о премиях жестко рекомендовал – забыть. В ноябре же глава региона говорил о долгах «Псковавиа» на встрече с главой ФНС Михаилом Мишустиным.

В середине марта врио губернатора проводит очередное совещание, посвященное оздоровлению «Псковавиа». Контрольное управление администрации по итогам проверки вынесло очевидный вердикт: расходы предприятия не эффективны. При этом на фоне снижения объема работ росла зарплата управленческого звена. На встрече было принято несколько знаковых решений: пересмотреть состав совета директоров «Псковавиа», а руководство компании обязать согласовывать все расходы с финуправлением региона. Также поручено составить график погашения задолженности перед арендаторами воздушных судов. Это было одним из обязательных условий сохранения авиакомпанией летного сертификата, без него «Псковавиа» можно было смело хоронить.

Ведерников поставил гендиректору компании задачу составить четкий план, направленный на повышение эффективности работы предприятия, и начать гасить долги перед работниками «Псковавиа». «Необходимо, чтобы эта сумма планово и системно уменьшалась. Ситуации, когда предприятие падает в долговую яму, растет задолженность по зарплате, а руководство компании регулярно получает хорошую зарплату и плюсом выписывает себе премии, мы больше не допустим», – заявил глава региона.

16 марта сформирован новый состав совета директоров «Псковавиа», контрольный пакет голосов в котором получили представители администрации. Совет возглавил вице-губернатор Александр Кузнецов. Фактически он, становится главным лицом на предприятии, представляя интересы основного собственника.

Дальнейшая работа Мартыненко в «Псковавиа», по мнению наших собеседников, вызывает сомнения. Гендиректор предприятия не может похвастаться поддержкой коллектива, кроме того, не доверяют ему и в команде Ведерникова. А потому нельзя исключать не только увольнение, но и более жесткие меры реагирования на деятельность Мартыненко в должности гендиректора.

На встрече с коллективом компании Кузнецов сообщает о решении властей региона не только выделить на погашение долгов по зарплате 19 млн рублей, но и 18 млн – на погашение части долгов «Псковавиа» за аренду самолетов. Решение почти беспрецедентное: такие массированные финансовые вливания на погашение долговых обязательств из региональной казны коммерческой государственной компании – явление редкое. По мнению экспертов, Ведерников действительно намерен сохранить «Псковавиа», видя в развитии компании потенциал для региона.

Вывод из пике

Усилия региональных властей не остались незамеченными на федеральном уровне, сохранение летного сертификата за «Псковавиа» – четкое тому свидетельство. С этим согласны и независимые эксперты.

 «Тут есть два аспекта в этом вопросе. Первое, с чем нужно было вести переговоры, это поддержка региона, которая позволит выполнять сертификационные требования, в частности выплату зарплат, ведь других интересантов пока не наблюдается. Если бы такой подтвержденной поддержки не было бы, то у **Росавиаци**и не оставалось бы вариантов, чтобы остановить бизнес компании. Второе, отсутствие проблем с безопасностью. Если бы они были, то никакие уговоры на **Росавиаци**ю не подействовали. Так что у компании, видимо, все хорошо в этом отношении», – сказал «ФедералПресс» гендиректор информационно-аналитического агентства Aviaport Олег Пантелеев.

Очевидно, что в истории с псковским авиаперевозчиком продление сертификата – это далеко не точка. Проблема долгов компании сохраняется, как и не ясно пока, какую стратегию развития для «Псковавиа» выберет собственник. Нельзя исключать что в Псковскую область позволят зайти более успешному перевозчику, например, с обязательным условием эксплуатации самолетного парка «Псковавиа». По мнению экспертов, сохранение «Псковавиа» – дело крайне сложное, которое требует как минимум значительных финансовых вливаний и лоббирования интересов компании. Также, если серьезно говорить о развитии Пскова как авиагавани, остается вопрос реконструкции аэропортового комплекса.

Новый совет директоров и собственник компании в лице администрации региона, пока не торопятся оглашать подробный план действий. И используют, говоря о нем, выражение «план по повышению эффективности», но не «план развития».

Осторожность понятна: чтобы говорить о каком-то развитии, рисков очень много. Вернуть хотя бы утраченные позиции, например, регулярные рейсы из Псков в Москву. Первая ласточка, кажется, появилась: Александр Кузнецов анонсировал возобновление летом полетов в Симферополь. Для выводов, что авиакомпания спасена, еще слишком рано. Чтобы вновь запустить «Псковавиа» в полет, сделать еще придется немало.

<http://fedpress.ru/article/2001530>

### ПОРТНЬЮС; 2018.03.27; КРИТЕРИИ ТРАНСПОРТНОГО БАЛАНСА В РОССИИ ПЛАНИРУЕТСЯ ВЫРАБОТАТЬ К 2019 ГОДУ

Критерии транспортного баланса в России планируется выработать к 2019 году. Об этом, как передал корреспондент ИАА «ПортНьюс», сообщил в ходе итогового заседания Коллегии **Росморречфлот**а и Общественного совета при **Росморречфлот**е заместитель **министра транспорта** Российской Федерации– руководитель **Росморречфлот**а Виктор **Олерский**.

По его мнению, в основу критериев транспортного баланса должно лечь понимание того, на какие расстояния какие объемы грузов эффективно перевозить тем или иным видом транспорта.

Данный вопрос планируется обсудить на совещании у заместителя председателя правительства России Аркадия **Дворкович**а.

<http://portnews.ru/news/255648/>

### РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; ТАТЬЯНА ШАДРИНА; 2018.03.27; СНЯЛИ С МЕЛИ

На российских реках открываются новые маршруты

В апреле начнется строительство Багаевского гидроузла, сообщил заместитель **министра транспорта** Виктор **Олерский** на коллегии **Росморречфлот**а.

Это даст возможность проходить по Дону пассажирским и грузовым судам даже в засушливый сезон. Наполнится Цимлянское водохранилище: больше воды получат жители городов, промышленность и села Ростовской области. Можно будет поддержать гарантированные глубины судового хода на Нижнем Дону.

Завершить работы на Багаевском гидроузле планируют к 2020 году. Интересно, что его возведение было спроектировано еще при строительстве Волго-Донского канала в конце 1960-х годов для обеспечения гарантированных глубин до выхода в Азовское море. В нашем веке углубление внутренних водных путей, где можно и нужно развивать судоходство, тоже остается актуальным. Для этого и строят новые гидроузлы. Проектируется Нижегородский низконапорный гидроузел на Волге. Его хотят построить к 2021 году. И тогда на реке будут сняты все ограничения по прохождению судов.

Дноуглубительные работы позволили обеспечить безопасный проход барж на реке Зея в рамках реализации проекта «Сила Сибири». «Ситуацию в 2017 году в этой области удалось улучшить на протяжении 1,5 тысячи километров внутренних водных путей. Мы закончили работы по укреплению откосов и углублению на Волго-Балте. Достигнута единая глубина в четыре метра», – отметил **Олерский**.

Это дало возможность на реке Волхов открыть новый туристический маршрут. После строительства Крымского моста новый туристический маршрут будет доступен и для отдыхающих на Черном море. Здесь запущена круизная линия Новороссийск – Ялта – Севастополь – Сочи. Что касается круизных перевозок по российским рекам, то интерес к ним возвращается как у наших, так и у иностранных туристов, в том числе благодаря углублению судоходных рек.

Но пока объем пассажирских перевозок на внутренних водных путях снижается. Это результат строительства новых и качественных автомобильных дорог. И этот тренд сложно переломить.

Остается развивать пассажирские перевозки на участках внутренних водных путей, где нет других маршрутов, отметил Виктор **Олерский**. А в Госдуме еще предлагают сделать речные перевозки альтернативой городскому пассажирскому транспорту. Там, где это выгодно. Нужно разработать пилотный проект комплексной транспортной системы развития перевозок, считает глава Комитета Госдумы по транспорту и строительству Евгений Москвичев.

<https://rg.ru/2018/03/27/rosmorrechflot-rasskazal-o-zapuske-turisticheskih-marshrutov-po-rekam.html>

### ГУДОК; ЮЛИЯ СОЛОВЬЁВА; 2018.03.28; РУТ ПРЕВРАТИТСЯ В ТЕХНОЛОГИЧЕСКИЙ КЛАСТЕР

Константин Пашков, директор Административного департамента **Министерства транспорта** РФ

– **Минтранс** приступил к проектированию технологического транспортного кластера «Образцово», который расположится на территории Российского университета транспорта (МИИТ). С какой целью он создаётся и что будет собой представлять?

– Современные абитуриенты родились в ХХI веке, когда в нашу жизнь стали внедряться информационные технологии. Следовательно, учить этих ребят нужно по-новому. Стены с картами железных дорог и морских путей, плакатами в качестве наглядных иллюстративных материалов неизбежно уходят в прошлое. Нам необходимы ультрасовременные лабораторные и тренажёрные комплексы. Сейчас каждый профильный институт МИИТа имеет свои лаборатории. Мы же планируем построить специальные павильоны, где, например, вся железная дорога будет как на ладони. Будущие движенцы, вагонники, локомотивщики и эсцэбисты смогут видеть все этапы производственного цикла и обретать компетенции во взаимосвязи друг с другом. То же самое и с другими видами транспорта. В рамках транспортного кластера мы планируем построить конгрессно-выставочный центр с подземной парковкой, фундаментальную научную библиотеку транспорта, национальный музей транспорта, учебно-испытательную лабораторию, национальный центр цифрового инжиниринга, испытаний, сертификации интеллектуальных транспортных систем.

«Образцово» станет университетским кампусом. Все здания будут соединены тёплыми переходами. Старые общежития будут снесены, на их месте возведены новые, со спортивными площадками и местами отдыха на крыше. Увеличится и количество иностранных студентов. Благодаря транспортному кластеру мы сможем оперативно открывать и закрывать новые специальности. Классическая система образования, когда мы точно знаем, что в течение 30 лет будем готовить студентов по 10 специальностям, уже не в полной мере отвечает требованиям времени. Сегодня важно иметь возможность работать по другому сценарию: когда в вуз приходит фирма с технологией и говорит, что хочет учить студентов, например, работе с инновационным двигателем. Университет, получив средства от желающих обучиться или от заказчика, предоставляет помещение со всеми возможностями. Заказчик установит туда двигатель и по окончании обучения его заберёт. И так далее по конвейеру.

– Кто будет иметь доступ к транспортному кластеру?

– Студенты транспортных вузов, работодатели, специалисты – все, кто заинтересован в образовании и повышении квалификации. Также важны совместные проекты с другими вузами, фирмами-производителями, РАН.

– Каковы финансовые затраты на реализацию проекта и кто их понесёт?

– Понадобится порядка 30 млрд руб. Рассчитываем на финансовую поддержку Минобрнауки в размере до 7 млрд, а также готовим проекты предложений для инвесторов. В части приобретения оборудования надеемся на помощь попечительского совета вуза.

– Когда кластер начнёт функционировать?

– Проектирование займёт не менее года, стройка – не менее двух лет. Рассчитываем завершить в шестилетнем цикле.

<http://www.gudok.ru/newspaper/?ID=1408865>

### RNS; 2018.03.27; МИНТРАНС ОЖИДАЕТ ПЕРЕВОЗКИ БОЛЕЕ 6 МЛН ПАССАЖИРОВ ВОЗДУШНЫМ И Ж/Д ТРАНСПОРТОМ ВО ВРЕМЯ ЧМ-2018

В рамках Чемпионата мира по футболу 2018 года ожидается перевозка 6,5 млн пассажиров в сообщении с городами-организаторами чемпионата, из которых бесплатно в железнодорожном сообщении планируется перевезти 444,65 тыс. пассажиров, говорится в материалах **Минтранса**.

Ранее в РЖД сообщали, что болельщики Чемпионата мира по футболу 2018 года забронировали более трети билетов на бесплатные поезда – или 160 тыс. штук из 440 тыс. билетов. Для бесплатной перевозки болельщиков назначено 728 рейсов дополнительных поездов по 30 маршрутам, отмечали в РЖД.

В середине марта гендиректор «Аэрофлота» Виталий Савельев говорил в интервью телеканалу «Россия 24», что авиакомпания продала уже 3 тыс. билетов по цене 5 рублей по специальному «тарифу болельщика», доступному всем гражданам РФ с билетом на матч с участием сборной России в рамках ЧМ-2018 по футболу.

Матчи Чемпионата мира по футболу 2018 года пройдут с 14 июня по 15 июля в 11 городах России: Москве, Санкт-Петербурге, Казани, Сочи, Нижнем Новгороде, Самаре, Волгограде, Ростове-на-Дону, Калининграде, Екатеринбурге и Саранске. В РЖД ожидают, что самыми востребованными у болельщиков станут перевозки в сообщении с Москвой, Санкт-Петербургом, Казанью и Самарой.

<https://rns.online/transport/Mintrans-ozhidaet-perevozki-bolee-6-mln-passazhirov-vozdushnim-i-zhd-transportom-vo-vremya-CHM-2018-2018-03-27/>

### RNS; 2018.03.27; МИНТРАНС ОЖИДАЕТ СТРОИТЕЛЬСТВА И РЕКОНСТРУКЦИИ БОЛЕЕ 850 КМ ФЕДЕРАЛЬНЫХ ДОРОГ В 2018 ГОДУ

**Министерство транспорта** России ожидает ввода в эксплуатацию 854,3 км федеральных автомобильных дорог после строительств и реконструкции в 2018 году, говорится в материалах министерства.

При этом, будет введено, в том числе, 569,7 км федеральных автодорог на условиях государственно-частного партнерства.

Протяженность федеральных автодорог, которые соответствуют нормативным требованиям по итогам 2018 года составит 44,116 тыс. км или 82,6% от общей протяженности.

Ранее сообщалось, что по итогам 2017 года протяженность федеральных трасс составила 50,133 тыс. км, из них 41,367 тыс. км соответствовали нормативному состоянию.

<https://rns.online/transport/Mintrans-ozhidaet-stroitelstva-i-rekonstruktsii-bolee-850-km-federalnih-avtodorog-v-2018-godu-2018-03-27/>

### ТАСС; 2018.03.27; ЗАВЕРШЕНИЕ СТРОИТЕЛЬСТВА ОБХОДНОЙ ДОРОГИ ВОКРУГ САРАНСКА ОБОЙДЕТСЯ В 750 МЛН РУБ.

Поступления из федерального бюджета на завершение масштабного проекта строительства обходной дороги вокруг Саранска составили 750 млн рублей. Об этом сообщила во вторник первый замминистра финансов Мордовии Любовь Романенкова на сессии Госсобрания республики, где были приняты поправки в региональный бюджет.

«Финансовая помощь [из федерального бюджета] в 2018 году увеличивается на 984 млн рублей, из которых 750 млн рублей – это средства на финансовое обеспечение дорожной деятельности: строительство третьей очереди обхода города Саранска», – сказала Романенкова.

Работы по строительству обхода от автодороги Саранск – Сурское – Ульяновск до автодороги Нижний Новгород – Саратов велись на протяжении пяти лет. Их общая стоимость составила порядка 6 млрд рублей. Обходная дорога позволит разгрузить республиканский центр и вывести транзитный транспорт за пределы городской застройки.

В феврале 2018 года рабочее движение по обходной дороге на участке, который будет использоваться к чемпионату мира по футболу, было открыто. 21 марта Совет Федерации принял постановление «О государственной поддержке социально– экономического развития Республики Мордовия», которое, в частности, содержало рекомендацию **Минтрансу** РФ рассмотреть возможность выделения бюджетных средств на завершение обходной дороги вокруг Саранска.

Большая часть выделенных средств пойдет на строительство развязки в районе выезда на Ульяновск, сообщил ТАСС министр строительства, транспорта и дорожного хозяйства Мордовии Виктор Цыганов.

«Ранее мы открыли участок от развязки у аэропорта до Николаевки. Для чемпионата мира был важен этот участок. Мы будем занимать строительством развязки в районе выезда на Ульяновск, основная сумма денег пойдет на эту цель», – сказал он, уточнив, что работы планируется завершить ближе к концу года.

<http://tass.ru/v-strane/5072578>

### ТАСС; 2018.03.27; РЕКОНСТРУКЦИЯ ЛЕНИНГРАДСКОГО ПРОСПЕКТА В АРХАНГЕЛЬСКЕ НАЧНЕТСЯ В АПРЕЛЕ

Реконструкция Ленинградского проспекта в Архангельске, включающая работу по расширению автомагистрали, начнется в апреле 2018 года, сообщает пресс-служба городской администрации.

«Уже в апреле начнется реконструкция проспекта Ленинградский – одной из самых протяженных и загруженных магистралей (областного центра – прим. ТАСС). Проспект будет расширен до четырех полос, а в некоторых местах – до шести. При реконструкции полному обновлению подвергнутся дорожное полотно, ливневая канализация и система наружного освещения трассы», – говорится в сообщении.

Цена двухлетнего контракта составляет 282,4 млн рублей, это средства как областного, так и городского бюджетов. В 2018 году на расширение проспекта выделено более 140 млн рублей.

На время реконструкции движение по проспекту будет осуществляться только по двум полосам вместо трех, что создаст трудности в организации движения. Завершить работы по расширению проспекта планируется к осени. По окончании ремонтных работ пропускная способность дороги увеличится вдвое.

Ленинградский проспект – одна из основных магистралей Архангельска. Она ведет в том к числе к выставочному центру «Норд Экспо», строительство которого планируется завершить до конца 2018 года. В 2019 году центр должен стать основной площадкой проведения международного форума «Арктика – территория диалога».

Кроме того, нагрузка на дорогу резко возрастет во время проведения ремонта железнодорожно-автомобильного моста через Северную Двину, проектные работы по которому РЖД планирует завершить в 2018 году. Ремонт запланирован на 2019 год и в этот период мост будет пропускать только поезда. Автомобильный поток переместится на Краснофлотский автомобильный мост, основной дорогой к которому является как раз Ленинградский проспект.

<http://tass.ru/v-strane/5071000>

### ДОРИНФО; 2018.03.27; НА ГОРЕЛОВСКОМ ПУТЕПРОВОДЕ В ПЕТЕРБУРГЕ СМОНТИРОВАЛИ ПЕРВЫЕ БЛОКИ ГЛАВНЫХ БАЛОК ПРОЛЕТА

В Санкт-Петербурге на Красносельском шоссе продолжаются работы по реконструкции Гореловского путепровода. В рамках 1-й очереди выполнен монтаж первых блоков главных балок пролетного строения, сообщают 27 марта в пресс-службе городского КРТИ.

С помощью современной грузоподъемной техники блоки были поочередно установлены на вновь устроенную опору с одной стороны и специально подготовленные временные опоры – с другой. Для проведения этих работ предварительно были вынесены из зоны монтажа провода контактной сети железной дороги. В ближайшей перспективе будет выполнен монтаж временных опор со стороны 2-го главного пути железной дороги в специально отведенное время «окон», согласованных с ОАО «РЖД».

Параллельно ведется укрупнительная сборка центральной секции главной балки. Её монтаж в проектное положение планируется во второй половине апреля. Напомним, в феврале текущего года подрядчик «Пилон» еще сооружал опоры на объекте.

Также напомним, что Гореловский путепровод находится на 11-м км трассы А-180 «Нарва» (Таллинское шоссе) над ж/д путями Санкт-Петербург – Красное село. Реконструкция объекта ведется с весны 2017 года. В рамках первого этапа будет построена часть путепровода с 2-мя полосами движения, в рамках 2-го этапа демонтируют старый путепровод и построят на его месте новую конструкцию с 4-мя полосами движения.

<http://dorinfo.ru/star_detail.php?ELEMENT_ID=63558>

### KOMMERSANT.RU КРАСНОДАР; ДМИТРИЙ МИХЕЕНКО; 2018.03.27; В КРАСНОДАРЕ СТАРТОВАЛ РЕМОНТ 12 УЧАСТКОВ ДОРОГ В РАМКАХ ПРОГРАММЫ 2018 ГОДА

В Краснодаре стартовали работы по ремонту дорог в рамках федерального проекта «Безопасные и качественные дороги» на 2018 год. Как сообщили в мэрии, работы ведутся по 12 участкам городских магистралей. Разработан график ремонта 63 участков улично-дорожной сети. Большую часть дорожного ремонта планируется завершить к концу лета.

По информации городской администрации, на сегодняшний день работы ведутся на ул. Артиллерийской (от ул. им. Академика Трубилина до ул. Севастопольской), на ул. Железнодорожной (от Базовской Дамбы до ул. Переходной), на ул. Товарной (от ул. Мира до пер. Глиняного), в 1-м пр. Стасова (от ул. Новой до ул. Бургасской), во 2-м пр. Стасова (от ул. Новой до ул. Бургасской), на Карасунской Набережной (от дома № 183 до ул. им. Гоголя), на ул. им. Брюсова (от ул. им. Калинина до ул. им. Гагарина), на ул. им. Воровского (от ул. им. Калинина до ул. Северной), на ул. Тихорецкой (от МЖК до 4-го пр. Тихорецкий), на ул. Ивовой в пос. Индустриальном (от ул. Учительской от ул. Путеводной), на ул. Индустриальной (от ул. им. Захарова до ул. им. Красина) и на ул. им. Гаврилова (от ул. Красных Партизан до ул. Красной).

Как ранее сообщал „Ъ-Кубань“, объем средств на текущий и капитальный ремонт улиц и магистралей Краснодара в прошлом году составил 3,5 млрд рублей. Большая часть – 2 млрд рублей – выла выделена столице Кубани в рамках федерального проекта «Безопасные и качественные дороги» **Минтранса** РФ. В общей сложности были отремонтированы 46 участков дорог по городу, а также выполнен значительный объем работ по капремонту Садового путепровода.

<https://www.kommersant.ru/doc/3585903>

### KOMMERSANT.RU; 2018.03.27; ГЛАВНОЕ УПРАВЛЕНИЕ АВТОМОБИЛЬНЫХ ДОРОГ НИЖЕГОРОДСКОЙ ОБЛАСТИ ЗАКЛЮЧИЛО КОНТРАКТЫ НА РЕМОНТ МАГИСТРАЛЕЙ НА 766 МЛН РУБЛЕЙ

ГКУ Нижегородской области «Главное управление автомобильных дорог» завершило подписание контрактов на 766 млн руб. на ремонт дорог региона в 2018 году. По данным регионального **минтранса**, в этом году будут отремонтированы 19 участков общей протяженностью 90 км на магистралях в Княгининском, Вачском, Богородском, Кстовском, Балахнинском районах, а также в Чкаловске, Дзержинске и на Бору. Средства выделены из областного бюджета, работы планируется завершить до 31 августа 2018 года. В целом, бюджет региональной дорожной программы на 2018 год составляет 1,8 млрд руб. В том числе, из федерального бюджета поступит 800 млн руб., из областного – 975 млн руб., из местных бюджетов – 30,6 млн руб. В регионе в общей сложности планируется отремонтировать 126 км дорог.

[https://www.kommersant.ru/doc/3585924?query=**минтранс**](https://www.kommersant.ru/doc/3585924?query=минтранс)

### КОММЕРСАНТ; НАТАЛЬЯ СКОРЛЫГИНА; 2018.03.28; ВАГОНЫ РЖД ОТПРАВЯТ ПО ТАРИФУ

ФАС хочет резко удешевить услуги ФГК

ФАС предлагает снизить на 30–40% цену предоставления вагонов входящей в ОАО РЖД и одной из крупнейших в стране Федеральной грузовой компании – под дешевые грузы на внутреннем рынке. Идея призвана не только увеличить доступность вагонов, но и способствовать завершению приватизации в сегменте оперирования. Действительно ли речь идет о продаже ФГК или в ФАС просто говорят о ее исчезновении с рынка в силу утраты автономии, чиновники не поясняют. Участники рынка и эксперты критикуют предложения ФАС, обвиняя службу в «разваливании конкурентного сегмента рынка».

ФАС хочет уравнять тарифы на перевозки грузов для Федеральной грузовой компании (ФГК) и других операторских дочерних компаний ОАО РЖД с прейскурантом 10–01 – то есть расценками, установленными для инвентарного (собственного) парка ОАО РЖД. Как рассказал “Ъ” источник, знакомый с содержанием предложений ФАС по развитию конкуренции, речь идет о «приведении цен на услуги по предоставлению вагонного парка, принадлежащего группе лиц РЖД (гарантирующего национального перевозчика), в соответствие с экономически и технологически обоснованным уровнем среднесетевого тарифа – уровнем тарифного прейскуранта – в отношении предоставления вагонов на перевозку грузов первого тарифного класса на внутреннем рынке». Это, например, уголь, щебень, руда, цемент, лес, пиломатериалы.

Из-за ажиотажного спроса на полувагоны со стороны угольщиков цены на предоставление парка в последнее время заметно выросли (1,7–1,8 тыс. руб. в сутки, аренда и спот – выше 2 тыс.). Цена прейскуранта (17,5% тарифа на перевозку) при этом составляет всего 1,15 тыс. за вагон в сутки. Ожидаемым результатом, по мнению ФАС, должно стать повышение доступности вагонов на внутреннем рынке и рост экономики – на первом этапе. На втором же этапе результатом этой меры видится «приватизация операторов подвижного состава и завершение структурного разделения организации–владельца инфраструктуры от организаций–операторов подвижного состава».

ФАС давно пытается снизить ставки ФГК, подчеркивая, что ОАО РЖД должно предоставлять свой парк по установленным тарифам. Сейчас вагоны ФГК формально не считаются инвентарным парком монополии и предоставляются по нерегулируемым ценам. Предписания в адрес ОАО РЖД и ФГК от 15 декабря 2017 года требуют от монополии прекратить практику заключения с ФГК договоров, в том числе агентских, которые приводят к экономически необоснованным расходам грузоотправителей сверх прейскуранта 10–01, ФГК оспаривает предписание (см. “Ъ” от 12 марта).

Приватизация ФГК обсуждалась и раньше, но сама ФАС относилась к идее с осторожностью, так как «воздействовать на частную монополию сложнее». Сейчас в службе не поясняют, что имеют в виду под приватизацией – реальную продажу ФГК или же формальную потерю ею автономии при объявлении парка инвентарным. В ОАО РЖД, ФГК и **Минтрансе** от комментариев отказались. **Минтранс** в проекте целевой модели рынка грузовых железнодорожных перевозок предлагал сохранить за ОАО РЖД присутствие в сегменте оперирования (см. “Ъ” от 28 февраля).

По мнению главы экспертного совета Института исследования проблем железнодорожного транспорта Павла Иванкина, подход ФАС в корне неверен: вагонная составляющая должна считаться только по базовому тарифу, то есть для второго класса. Первый и третий классы зависят от ставок второго, иначе теряется модель построения тарифов. «Если регулятору угодно, то под свою ответственность он этот тариф может и обнулить, но определив источники компенсации выпадающих доходов»,– поясняет эксперт. С таким подходом, добавляет господин Иванкин, ФАС умышленно разваливает конкурентный сегмент рынка – одно из немногих достижений реформы железнодорожного транспорта.

С этим согласен участник рынка: «Вместо того чтобы поддерживать рыночное ценообразование, служба пытается ввести точечное регулирование». Значительное снижение цен на вагоны ФГК, которые и без того пользуются повышенным спросом, может обернуться социальной напряженностью, скоплением грузовой базы и срыву сроков доставки.

<https://www.kommersant.ru/doc/3586246>

### ИЗВЕСТИЯ; ЕКАТЕРИНА ВИННИЦА; 2018.03.28; СТРАННЫЕ НОВАЦИИ

В Белый дом передали модель рынка железнодорожных перевозок, которая не устраивает никого

Последние месяцы **Минтранс**, Минэкономики, Федеральная антимонопольная служба (ФАС), РЖД и бизнес спорили о новой целевой модели рынка (ЦМР) грузовых железнодорожных перевозок. 15 марта **Минтранс** спор оборвал, передав в Белый дом документ, который не устраивает почти никого. С чем связана поспешность министерства и почему грузоотправители и рынок не надеются на скорое принятие «конституции рынка», в нашем материале.

В ЦМР, которая в случае принятия будет действовать до 2025 года, предлагается сразу несколько железнодорожных новаций. Например, введение на железных дорогах системы take-or-pay («бери или плати»). Она предусматривает, что грузоотправитель будет заявлять на несколько лет вперед объем перевозок и получать приоритетный доступ к инфраструктуре, а за невыборку платить штраф. Как заявлял ТАСС глава «Infoline-Аналитики» Михаил Бурмистров, механизм может быть использован для внесения «предоплаты», что может привести к дискриминации участников рынка по доступу к инфраструктуре.

Также в документе предусмотрены приоритеты для инвесторов в железнодорожную инфраструктуру, выделение «социально значимых грузов», выделение локомотивной составляющей в тарифе ОАО «РЖД» и симуляция влияния на рынок работы частных локомотивов. Последний вопрос в различных формулировках обсуждают уже больше пяти лет, но подвижек нет.

Либерализация тяги

Возможность либерализации рынка локомотивной тяги, то есть использования перевозчиками, в том числе ОАО «РЖД», частных локомотивов на дорогах общего пользования, президент РФ Владимир Путин поднял в октябре 2013 года. Возглавлявший тогда РЖД Владимир Якунин принял идею в штыки: госкомпания – за то, чтобы привлекать частные инвестиции в локомотивы, но против появления крупных частных перевозчиков. Якунин аргументировал свою позицию тем, что при либерализации локомотивной тяги бизнес заберет себе доходные грузы и выгодные направления, а госкомпании останется всё остальное.

Путин вернулся к этому вопросу в мае 2015 года, когда заканчивала действие старая ЦМР. Глава государства поручил премьер-министру Дмитрию Медведеву проанализировать возможность использования локомотивов, принадлежащих частным операторам на российских железных дорогах.

Заместитель руководителя ФАС Анатолий Голомолзин в октябре 2015-го говорил, что служба не против того, чтобы и другие сегменты грузоперевозок наравне с предоставлением вагонов стали рыночными. «Частные владельцы должны иметь возможность использования инфраструктуры РЖД, а также РЖД должны иметь возможность использовать частные локомотивы в рамках своей работы <...> Не видим препятствий для того, чтобы этот рынок развивался», – сказал Голомолзин.

По оценке Института исследования проблем железнодорожного транспорта, доходы РЖД от локомотивной тяги в 2015 году составили 207 млрд рублей, в первом полугодии 2016 года – 107 млрд рублей. По оценкам замглавы ФАС, на этот рынок могли бы выйти частники, имеющие в совокупности 1% локомотивов. По данным из открытых источников, российским частным компаниям принадлежат 168 локомотивов.

После того как РЖД возглавил Олег Белозеров, обсуждение либерализации тяги возобновилось. Минэкономразвития подготовило поправки к ЦМР грузовых железнодорожных перевозок – предложило рассмотреть возможность выделения перевозочного (локомотивы) и инфраструктурного (пути общего пользования) бизнесов в отдельные единицы. А через пять лет обдумать возможность вывести перевозочный бизнес в дочернюю структуру ОАО «РЖД». В дальнейшем планировали продажу миноритарного пакета получившейся компании. Всё это могло быть сделано после 2021 года при соблюдении нескольких условий. В частности, выбора модели перевозочной деятельности – монополия это будет или рынок.

Непримиримые противоречия

За три года, прошедших с окончания действия старой ЦМР, было предпринято еще несколько попыток согласовать новые реформы отрасли. Но министерства, РЖД и участники рынка не сумели прийти к консенсусу по ряду существенных вопросов.

Чтобы примирить стороны, была создана рабочая группа под сопредседательством **Минтранса** и Минэкономики. И она предложила сразу несколько новых моделей рынка. Первая была представлена в октябре 2017 года. Но тогда обострился сезонный дефицит вагонов под перевозку соли, щебня, зерна. Под влиянием роста цен на уголь основной парк полувагонов был переброшен на его вывоз в порты. По всей видимости, это подтолкнуло авторов документа отразить в документе узкие проблемы сезонного характера.

С начала 2018 года работа над проектом активизировалась. На рассмотрение ведомств поступили целых три версии ЦМР – 20 и 26 февраля и 13 марта. С разной степенью радикальности они предлагали ввести новации: электронные торговые площадки (ЭТП), целевое состояние ОАО «РЖД», take-or-pay, преференции инвесторам и в обозримом будущем – после симуляции, моделирования провести эксперимент с частными перевозчиками. Революционным стало предложение **Минтранса** включиться в анализ информационных систем ОАО «РЖД»с целью исключения возможности «ручных» запретов (логик) на доступ к инфраструктуре.

Кончилось тем, что **Минтранс** внес в Белый дом слегка переработанную последнюю версию ЦМР. Она была согласована с сопредседателем группы – Минэкономики – по крайней мере, так сказали в **Минтрансе**. И больше не понравилась никому. «Последний вариант был фактически переработан заново и представляет собой модель реформирования отрасли в пользу частных компаний. Он не содержит глубокого анализа преобразований, сохранения безопасности и обеспечения развития и грузовых, и пассажирских перевозок», – вполне предсказуемо заявили в РЖД.

Нужен простой документ, который будет отвечать на вопрос «Рынок или не рынок?», а «в той концепции, которая появилась сейчас, этот ответ еще менее ясный», выступил президент НЛМК по логистике Сергей Лихарев.

Документ имеет «ярко выраженный экстенсивный характер – ведет к очередному увеличению инвестпрограммы ОАО «РЖД» без достаточной проработки мер по эффективности», выразили негодование в ФАС. Отдельно в службе отметили, что ЦМР не прошла публичные обсуждения и не способствует выполнению поручений президента по развитию конкуренции.

На конференции, организованной газетой «Ведомости», представитель **Минтранса** через локомотивный вопрос проиллюстрировал невозможность согласовать документ: «О чем, например, может договориться бизнес, который хочет запустить частную тягу завтра, и ОАО «РЖД», которое не хочет и имеет определенную, вполне осознанную и профессиональную аргументацию?»

Затишье перед инаугурацией

На негодование участников рынка и официальных лиц представитель **Минтранса** ответил просто: «Сколько бы времени ни было отведено для обсуждения, всегда останутся несогласованные позиции, по которым нужно принимать волевое решение».

Объяснить спешку **Минтранса** – три концепции меньше чем за месяц и передача четвертой в правительство в обход слушаний – можно еще проще. 15 марта подходил установленный декабрьским распоряжением правительства срок внесения проекта ЦМР. Так что ведомство, вероятно, встало перед выбором: уложиться точно в срок и представить на суд вышестоящего руководства пусть и неокончательный, но документ; или сорвать сроки и попытаться договориться со всеми, что не получалось сделать уже три года. Руководство министерства, очевидно, выбрало первое.

Не стоит ожидать, что вопрос с частниками на железных дорогах решится теперь, когда обсуждение вынесено на площадку правительства. Во-первых, как признали позже в самом **Минтрансе**, факт внесения документа не значит, что он не будет изменен. Во-вторых, ЦМР была отправлена в правительство накануне его обновления. И, вероятнее всего, заниматься ее предметным рассмотрением до майской инаугурации некому и некогда. А весной, в сезон открытия пассажирских сообщений, могут проявиться новые факторы, например сезонный дефицит тяги. И откроются новые обстоятельства, с учетом которых необходимо будет переработать ЦМР.

<https://iz.ru/725391/ekaterina-vinnitca/strannye-novatcii>

### KOMMERSANT.RU ЧЕЛЯБИНСК; 2018.03.27; РЕШЕНИЕ О КОНЦЕССИИ ПО СТРОИТЕЛЬСТВУ ВСМ «ЧЕЛЯБИНСК-ЕКАТЕРИНБУРГ» ПРИМУТ ДО КОНЦА СЕНТЯБРЯ

До 30 сентября будет принято решение о подписании концессионного соглашения по созданию высокоскоростной магистрали «Челябинск – Екатеринбург», сообщает пресс-служба губернатора Челябинской области со ссылкой на распоряжение **Минтранса** РФ.

Документом утвержден порядок переговоров между министерством и хозпартнерством «Уральская скоростная магистраль» для обсуждения условий концессионного соглашения. Глава региона Борис Дубрвоский подчеркнул, что считает распоряжение министерства «важным шагом на пути реализации нового мега-проекта» и добавил, что работа с **Минтрансом** РФ и другими заинтересованными структурами продолжится.

«На каких условиях проект будет реализовываться (с каким привлечением федеральных средств, сил, какую часть должны внести частные инвесторы, какую внесут регионы, какой ожидаемый доход государству, регионам будет приносить эта дорога), – до 30 сентября мы должны прийти к единому мнению и принять решение», – сообщил вице-губернатор Руслан Гаттаров.

Как ранее сообщал «Ъ-Южный Урал», предложение о заключении концессионного соглашения на финансирование, создание и эксплуатацию ВСМ «Челябинск – Екатеринбург» подало хозяйственное партнерство «Уральская скоростная магистраль» в декабре 2017 года. Проект включает создание новой высокоскоростной железнодорожной магистрали протяженностью 209 км и сопутствующей инфраструктуры. В частности, планируется создание четырех промежуточных станций и вокзальных комплексов (аэропорт Баландино, Снежинск, Сысерть и аэропорт Кольцово), депо для высокоскоростного подвижного состава и строительство здания управления ВСМ. Общее расстояние между конечными станциями составит около 218 км. Завершить строительство и ввести магистраль в эксплуатацию планируется в 2024 году.

<https://www.kommersant.ru/doc/3585720>

На ту же тему:

<https://www.1obl.ru/tv/vremya-novostey/vremya-novostey-ot-27-03-2018/direktor-khozyaystvennogo-partnerstva-uralskaya-skorostnaya-magistral-o-peregovorakh-s-mintransom/>

<https://mega-u.ru/node/53526>

<https://up74.ru/articles/news/101627/>

### ИНТЕРФАКС; 2018.03.27; ЖД И VR ЗАВЕРШАТ МОДЕРНИЗАЦИЮ ПОЕЗДОВ «АЛЛЕРГО» ЛЕТОМ 2019Г

Скоростные поезда «Аллегро» будут модернизированы для повышения качества обслуживания пассажиров, сообщает пресс-служба Октябрьской железной дороги (филиал ОАО «РЖД»).

В марте на площадку техобслуживания компании VR-Group (железные дороги Финляндии) в Хельсинки поступил для плановой модернизации первый скоростной поезд «Аллегро».

«Первый обновленный поезд прибудет в Санкт-Петербург из Хельсинки уже в июле этого года. Полностью работы по модернизации всех составов завершатся летом 2019 года», – говорится в сообщении.

Изменения коснутся стиля оформления поездов, будет повышена комфортность пассажирских сидений (во всех вагонах всех классов обслуживания будут заменены кресла для пассажиров), а также будет заменено напольное покрытие вагонов.

Кроме того, будут обновлены информационные мониторы, в кресла вагонов первого класса и вагонов-ресторанов будут встроены розетки для зарядки гаджетов. Купе-переговорную оборудуют поворачивающимися креслами и мониторами с возможностью USB-подключения.

Модернизация затронет и детскую игровую зону: стены будут обшиты мягким покрытием, а также будет обновлена детская мебель для развивающих игр и игрушки.

Модернизация подвижного состава не повлечет изменений в графике движения поездов.

Скоростной поезд поезда Allegro (на платформе Pendolino Sm6 производства французской Alstom) курсирует между Санкт-Петербургом и Хельсинки с декабря 2010 года. Поезд является совместным проектом «Российских железных дорог» и финского государственного железнодорожного концерна VR Group.

### ИНТЕРФАКС; 2018.03.27; СПРОС НА БИЛЕТЫ НА МАЙСКИЕ ПРАЗДНИКИ НА ТРЕТЬ ВЫШЕ, ЧЕМ ГОДОМ РАНЕЕ – РЖД

Спрос на билеты в поезда дальнего следования на майские праздники на 30% превышает прошлогодний, сообщило ОАО «Российские железные дороги».

Речь идет о периоде с 28 апреля по 13 мая. Выходные дни в 2018 г. придутся на 29 апреля-2 мая, 9 мая и 12-13 мая. «Пиковые» даты выезда на праздники ожидаются 28 апреля и 4 мая, в обратном направлении – 2, 6 и 9 мая», – отмечает перевозчик.

«Дочка» ОАО «Российские железные дороги» – АО «Федеральная пассажирская компания» (ФПК) – увеличила количество дополнительных поездов. Они выполнят более 200 рейсов вместо ранее назначенных примерно 150-ти.

Дополнительные составы в майские праздники выполнят рейсы между Москвой и Санкт-Петербургом, Костромой, Казанью, Нижним Новгородом, Саратовом, Белгородом, Саранском, курортными городами Черноморского побережья и Северного Кавказа. Из Санкт-Петербурга и в обратном направлении они, в частности, назначены в Киров, Волгоград, Ижевск, Казань, Брянск и Чебоксары. Также назначены дополнительные рейсы Москва-Таллин и Москва-Хельсинки.

Кроме того, РЖД напоминают, что в течение мая будут бесплатно перевозить инвалидов и участников Великой Отечественной войны в вагонах всех классов, включая «СВ» и «люкс», во всех поездах ФПК внутри РФ, а также в высокоскоростных «Сапсанах». Число поездок будет неограниченным. С каждым бесплатно сможет проследовать один сопровождающий. Также с 7 по 12 мая все пассажиры смогут совершать поездки со скидкой между Волгоградом, Москвой, Мурманском, Новороссийском, Санкт-Петербургом и Тулой.

### RNS; 2018.03.27; ЗАПОЛНЯЕМОСТЬ ПОЕЗДОВ «ЛАСТОЧКА» ПО МАРШРУТУ МОСКВА – ИВАНОВО ДОСТИГЛА 100%

Заполняемость поездов «Ласточка» из Москвы в **Иванов**о приблизились к 100% после 2 недель с момента запуска, сообщили РЖД.

«С момента запуска, с 13 марта 2018 года, электропоездов «Ласточка» по маршруту Москва – **Иванов**о и в обратном направлении ими было перевезено 17,7 тыс. пассажиров. Заполняемость их сегодня составляет около 100%», – говорится в сообщении.

Поезда «Ласточка» курсируют ежедневно 5-вагонными составами, делая по 2 рейса во встречном направлении, отправляясь в утренние и вечерние часы из Москвы и **Иванов**о. В поезде пассажирам предложено 3 класса обслуживания – бизнес-класс, эконом-класс и базовый туристический класс.

В настоящее время (по 12 мая включительно) на билеты для пассажиров, следующих по маршруту Москва – **Иванов**о и в обратном направлении, действуют специальные фиксированные тарифы: базовый класс – 459 рублей, экономический класс – 503 рубля, бизнес – 1 501 рубль.

[https://rns.online/transport/Zapolnyaemost-poezdov-Lastochka-po-marshrutu-Moskva–Ivanovo-dostigla-100-2018-03-27/](https://rns.online/transport/Zapolnyaemost-poezdov-Lastochka-po-marshrutu-Moskva--Ivanovo-dostigla-100-2018-03-27/)

### ТАСС; 2018.03.27; РЕКОРД СУТОЧНОЙ ВЫГРУЗКИ НА ДВЖД СОСТАВИЛ ПОРЯДКА 6,7 ТЫС. ВАГОНОВ

На Дальневосточной железной дороге (ДВЖД, филиал ОАО «РЖД») 26 марта был достигнут максимальный объем выгрузки за всю историю магистрали – 6703 вагона, что более чем на 1100 вагонов превышает среднесуточные показатели за минувшие 2 года, следует из сообщения магистрали.

Всего по Хабаровскому территориальному управлению выгружено 297 вагонов, Владивостокскому – 4447, Комсомольскому – 1671, Сахалинскому – 106, Тындинскому – 182. При этом портами и нефтебазами Дальнего Востока выгружено 4919 вагонов с экспортными грузами – это лучший показатель за последние 10 лет, превышающий среднесуточную выгрузку в прошедшем году на 414 вагонов.

Дальневосточная железная дорога проходит по территории шести субъектов федерации – Приморскому и Хабаровскому краям, Амурской, Сахалинской и Еврейской автономной областям и Республике Саха (Якутия). В зоне ее обслуживания находятся также Магаданская область, Камчатский край и Чукотcкий автономный округ. Все вместе это свыше 40% территории России.

<http://tass.ru/transport/5071428>

### ТАСС; 2018.03.27; РЕКОНСТРУИРОВАННУЮ ПЛАТФОРМУ «МАМАЕВ КУРГАН» В ВОЛГОГРАДЕ ОТКРОЮТ К 9 МАЯ

Открытие реконструированной железнодорожной платформы на склоне Мамаева кургана в Волгограде планируется к Дню Победы, 9 Мая, сообщил во вторник журналистам посетивший объект губернатор Волгоградской области Андрей Бочаров.

«Идем в графике [строительства], отставаний нет, планируем к 9 Мая полностью завершить проект», – сказал Бочаров.

Старая железнодорожная платформа на Мамаевом кургане была в заброшенном состоянии. Реконструированный остановочный павильон будет в два раза длиннее – платформа протянется на 220 метров и сможет принимать пригородные составы в 10 вагонов. Сам остановочный павильон строители «спрятали» под крышу, а для маломобильных пассажиров платформа оборудована пандусами.

Губернатор также отметил, что железнодорожники построили современное металлическое ограждение с обеих сторон от станции. «Вопросы безопасности решены на серьезном уровне – ограждение, камеры видеонаблюдения, другие элементы, чтобы люди, которые воспользуются электричкой, имели полную защищенность», – подчеркнул Бочаров.

Архитектурный комплекс на Мамаевом кургане с 85-метровой скульптурой «Родина-мать зовет» известен на весь мир. Каждый год 9 Мая на курган поднимаются десятки тысяч человек, чтобы почтить память защитников Сталинграда. Между Мамаевым курганом и правым берегом Волги к чемпионату мира по футболу, который пройдет в России этим летом, построен 45-тысячный стадион «Волгоград Арена».

Открытие к 9 Мая новой платформы «Мамаев курган» – один из инфраструктурных проектов, которые реализуются в регионе накануне ЧМ-2018. Также в мае железнодорожники планирует запустить электропоезда из Волгограда и города Волжский до волгоградского международного аэропорта.

<http://tass.ru/transport/5070681>

### РЖД-ПАРТНЕР; 2018.03.27; В СМОЛЬНОМ ОБЪЯСНИЛИ, ЗАЧЕМ СТРОИЛИ НОВОКРЕСТОВСКУЮ

Строительство станции «Новокрестовская» – это не способ «показаться» перед ЧМ-2018 по футболу, а выполнение международных обязательств. Об этом в интервью журналу РЖД-Партнер рассказал вице-губернатор Санкт-Петербурга Игорь Албин.

«В рамках подготовки к чемпионату мира по футболу Санкт-Петербургом как городом-организатором был взят ряд обязательств по развитию транспортной инфраструктуры города. Продление Невско-Василеостровской линии метрополитена – в числе таких обязательств города перед FIFA. В частности, станция метро «Новокрестовская» обеспечит транспортную доступность стадиона во время и после чемпионата», – заявил представитель Смольного.

По мнению скептиков, «Новокрестовская» станет одной из наиболее невостребованных станций в городе. Однако И. Албин не согласен с этим и отмечает, что на стадионе проводятся не только футбольные матчи, но и массовые культурные мероприятия. Кроме того, в перспективе «Новокрестовская» станет пересадочной станцией для большого потока пассажиров Лахтинско-Правобережной ветки, загрузку которой обеспечит многофункциональный деловой комплекс «Лахта-центр».

<http://www.rzd-partner.ru/zhd-transport/news/v-smolnom-obyasnili-zachem-stroili-novokrestovskuyu/>

### КОММЕРСАНТ; АНАСТАСИЯ ВЕДЕНЕЕВА; 2018.03.28; СЕВЕРНЫЕ МОРЯ ЖДУТ ГРУЗОПОТОКА

Портовые мощности должны прирасти к 2020 году

Согласно принятым правительством «дорожным картам», в Дальневосточном бассейне и Восточной Арктике портовые мощности к 2020 году вырастут на 22% – до 251,3 млн тонн, а на Балтике и в Западной Арктике – на 6,5%, до 149,4 млн тонн. По оценке авторов «дорожных карт», потребность в портовых мощностях на Балтике и в Западной Арктике через два года по базовому сценарию составит 25,8 млн тонн, что соответствует текущим планам, а в Дальневосточном бассейне и Восточной Арктике запланированных инвестпроектов хватит лишь в том случае, если ограничения железнодорожной инфраструктуры продолжат сдерживать рост спроса на портовые мощности, иначе возможен дефицит.

22 марта правительственная комиссия по транспорту одобрила «дорожные карты» развития морских портов Дальневосточного бассейна и Восточной Арктики и Балтийского бассейна и Западной Арктики, разработанные ФГУП «**Росморпорт**». Как следует из документов (есть у “Ъ”), к 2020 году перевозки грузов железнодорожным транспортом в сообщении с портами Дальневосточного бассейна и Восточной Арктики по сравнению с 2016 годом вырастут на треть, до 128,7 млн тонн. Портовые мощности увеличатся на 22% и достигнут 251,3 млн тонн. Прирост перевозок грузов железнодорожным транспортом в сообщении с портами Балтийского бассейна и Западной Арктики за тот же период составит 16% (до 149,4 млн тонн), портовые мощности увеличатся на 6,5%, до 422,5 млн тонн, а пропускная способность автодорожных подходов вырастет на треть и достигнет 315,7 тыс. единиц в сутки.

Как отмечается в соответствующей «дорожной карте», грузооборот морских портов Дальневосточного бассейна (Владивосток, Восточный, Находка, Зарубино, Ольга, Посьет) и Восточной Арктики (Провидения, Эгвекинот, Анадырь, Беринговский, Тикси, Певек) по итогам 2016 года обеспечил 25,8% общего грузооборота портов РФ, достигшего 722 млн тонн. Сейчас основную номенклатуру обеспечивают навалочные (45,1%) и наливные (40%) грузы, а также контейнерные и генеральные грузы (6,1% и 5,7% соответственно). Авторы программы ожидают роста объемов перевалки навалочных и зерновых грузов при условии сохранения конкурентоспособности российских экспортеров и освоения минерально-сырьевой базы региона. Принятые проектные решения по реализующимся инвестпроектам увеличат портовые мощности бассейнов к 2020 году на 44,5 млн тонн. Этого хватит в базовом сценарии спроса, учитывающем заявки грузоотправителей и ограничения по железнодорожным подходам и провозной способности БАМа и Транссиба: к 2020 году спрос увеличится лишь на 31,5 млн тонн, из которых 30,5 млн тонн – навалочные грузы и 1 млн тонн – наливные. А в оптимистическом сценарии к 2020 году возможен небольшой дефицит – суммарная потребность достигнет 58,5 млн тонн: 54 млн тонн по навалочным грузам, 3,5 млн тонн по зерновым и 1 млн тонн по наливным.

Балтийский бассейн (Большой порт Санкт-Петербург, Приморск, Усть-Луга, Высоцк, Выборг, Калининград) и порты Западной Арктики (Мурманск, Кандалакша, Мезень, Нарьян-Мар, Архангельск, Варандей, Онега) обеспечили в 2016 году 39% общего грузооборота – 282 млн тонн. В основной номенклатуре большую часть занимают нефть и нефтепродукты (58,3%), а также уголь (15,8%), контейнеры (8,3%), генгрузы (5,6%) и минеральные удобрения (4,7%). По базовому сценарию дополнительный грузопоток к 2020 году составит 63,3 млн тонн, а по оптимистическим прогнозам, он увеличится до 73,4 млн тонн. Суммарная потребность в новых портовых мощностях на Балтике и в Западной Арктике достигнет 25,8 млн тонн, из которых 12,1 млн тонн – наливные грузы, 5 млн тонн – навалочные, 4,2 млн тонн – СПГ, 3 млн тонн – ро-ро-грузы и 1,5 млн тонн – контейнеры.

Глава агентства «Infoline-Аналитика» Михаил Бурмистров говорит, что синхронизация планов развития морских портов и терминалов с подходами к ним в условиях ограниченных инвестиционных возможностей ОАО РЖД и ФГУП «**Росморпорт**» и наличия узких мест на стыке железнодорожной сети и портов необходима для привлечения частных инвестиций в терминальные мощности. Реализация проектов ГЧП в сфере развития железнодорожной инфраструктуры, которые согласованы в 2017–2018 годах, требует увязки в том числе с проектами развития портовых мощностей, заключает он.

<https://www.kommersant.ru/doc/3586175>

### ЛЕНТА.РУ; 2018.03.28; МОРСКАЯ БОЛЕЗНЬ

Почему российские корабли поплыли на Украину

Российские порты последние десять лет интенсивно развиваются, перетягивая на себя транзитные потоки Украины и Прибалтики. Соседи уже потеряли примерно половину грузов российского происхождения на миллионы долларов. Тем не менее в России все еще сохраняется дефицит мощностей для перевалки зерна, угля и удобрений. Что помогает и что мешает развиваться отечественным торговым гаваням – разбиралась «Лента.ру».

Подогрели, обобрали

Поток российской продукции в украинские порты, вопреки напряженным отношениям Москвы и Киева, неожиданно резко вырос по итогам прошлого года. Объем перевозок, по данным главы агентства InfraNews Алексея Безбородова, увеличился вдвое, составив 9,7 миллиона тонн. Бурный рост в основном обеспечили два вида грузов: уголь – отгрузка взлетела в 3,3 раза, и руда – на 16,5 процента. Всего в украинские порты «уплыло» 1,27 миллиона тонн руды и почти 7,2 миллиона тонн угля.

Именно российские предприятия в 2017-м стали основными донорами Киева в поставках дешевого и практичного энергоносителя. В частности, в январе-сентябре они закрывали больше половины потребности украинцев в этом виде топлива, экспортировав его на сумму более миллиарда долларов.

На этом фоне уныло выглядит статистика морских перевозок в морские гавани стран Балтии, которые продолжили снижаться, – за год отправлено 36,7 миллиона тонн грузов, что почти на 14 процентов меньше показателей позапрошлого года. С 2013 года оборот российских внешнеторговых грузов в портах Прибалтики и Украины снизился почти вдвое – с 85 до 46 миллионов тонн. Этому способствовала последовательная политика России по переориентации экспортных грузов на отечественные порты, особенно после того, как накалилась ситуация вокруг Украины.

В 2018 году негативная для соседей тенденция, вероятнее всего, сохранится. Прибалты продолжат терять грузы, а растущую перевалку угля через украинские порты Безбородов называет временным явлением: «В порту Тамань в апреле запустят угольно-рудный терминал, все уйдет туда».

Деньги текут морем

Перетекание грузов из Украины и Прибалтики в российские порты происходит на фоне почти повсеместного роста перевалки в отечественных гаванях. Всего в России насчитывается 67 морских портов, через которые проходит почти две трети всех внешнеторговых грузов страны. Их оборот за последнее десятилетие почти удвоился: с 454,6 миллиона тонн в 2008 году до 787 миллионов – в 2017-м.

За прошлый год перевалка подросла еще на 9 процентов. Положительный тренд наблюдался почти повсеместно, кроме Каспия, – здесь грузооборот упал на треть в основном из-за ухода «нефтянки» в Баку. В целом же грузы распределяются неравномерно, что диктуется географией производственных мощностей и особенностями логистических маршрутов. Большая часть зерна и металлургической продукции идет через порты Азово-Черноморского бассейна; уголь, газ и лес обрабатываются в дальневосточных портах; минеральные удобрения и контейнеры – на Балтике.

Значительное увеличение объема экспортно-импортных грузов обеспечивается крупными вложениями в развитие портовой инфраструктуры. Однако преимущественно речь идет о частных деньгах, говорится в обзоре InfraONE. С 2012 по 2014 годы на фоне постепенной либерализации тарифов в отрасли инвесторы выстраивались в очередь для финансирования новых проектов. Объем вложений в морские порты за это время вырос в несколько раз – до 50 миллиардов рублей в 2015 году, свыше 90 миллиардов – в 2016-м. Запланированные внебюджетные инвестиции на прошлый год – порядка 60 миллиардов рублей. Отчасти эта инвестиционная активность помогла снизить зависимость от Украины и Прибалтики, хотя через морские гавани этих стран все еще проходят миллионы тонн российских грузов.

Трудности инвестирования в порты связаны с тем, что почти всегда это масштабные и сложные проекты с массой заинтересованных сторон. В переговорах участвуют не только компании-собственники создаваемой инфраструктуры, но также банки и чиновники (а куда же без них). Переговоры могут длиться годами, за это время существенно меняются условия ведения бизнеса – как в 2014-м. В этом случае приходится начинать строить экономику проекта фактически с нуля. В каждом конкретном случае причины провала или ухода частных инвесторов могут быть разными.

Инвестируй в это

Недавно стало известно, что инвесткомпания «Сумма» решила расстаться с одним из самых ценных своих активов – долей в Новороссийском морском торговом порту (НМТП), крупнейшей российской морской гавани. В «Сумме» объяснили это решение тем, что сроки приватизации НМТП, в ходе которой инвесткомпания рассчитывала получить контрольный пакет, слишком затянулись. В результате сделки контролирующим акционером станет «Транснефть», с которой у «Суммы» в 2013 году возник корпоративный конфликт, разрешившийся сменой председателя совета директоров НМТП и гендиректора порта.

Все еще не ясна судьба проектируемого порта Тамань, который должен ликвидировать дефицит перегрузочных мощностей Азово-Черноморского бассейна и окончательно лишить украинцев российского транзита. Де-факто уже десять лет он существует исключительно на бумаге. Инвестпроект одобрен **Министерством транспорта** еще в 2006 году и позднее включен в Транспортную стратегию России. Через пять лет, в 2011 году, с **Минтрансом** подписали соглашение о возможных инвестициях в инфраструктуру порта крупнейшие грузоотправители: СУЭК, Еврохим, Уралкалий, Металлоинвест, UCL Holding, Объединенная зерновая компания и другие. Однако проект начал буксовать уже в 2013-м на фоне сложностей с выкупом земельных участков. В частности, «Металлоинвест» отказался тогда от планов по строительству здесь собственного терминала.

Не все гладко и у другого инвестора – компании «Тольяттиазот», которая строит в Тамани за свои деньги первый в России терминал по перевалке аммиака и карбамида. Он должен стать альтернативой аммиакопроводу Тольятти – Одесса, проходящему по территории Украины, и снять риски транзита удобрений. Холдинг уже много лет судится из-за таманской земли. Арендованные у Краснодарского края участки неожиданным образом оказываются в частной собственности, и владельцы требуют их вернуть. В марте 2017 года вышло распоряжение **Росжелдор**а о выкупе земли «для нужд Российской Федерации», но не все готовы с ней расстаться, и подают иски к железнодорожному агентству. Под угрозой оказалась даже уже построенная железнодорожная ветка к терминалу предприятия.

Другим крупным частным инвестором в Тамани является Объединенная транспортно-экспедиторская компания, которая с 2000-х годов вложила более трех миллиардов долларов в терминалы по перевалке нефти, нефтепродуктов, навалочных грузов. В 2016-м у нее также возникли проблемы, но другого характера – с получением разрешения на строительство железной дороги.

В концессию из-под палки

Тем временем таманский проект неоднократно перекраивался в сторону уменьшения бюджетного финансирования. В частности, концессионный грант в 40 миллиардов рублей ушел на развитие инфраструктуры Крымского моста, а чиновники Минэкономики в принципе сомневаются в необходимости создания сухогрузного района порта Тамань. Но даже если государство в лице **Росморпорт**а сохранит блокирующую долю в проекте, остальные деньги так или иначе придется искать у частных инвесторов.

Проблемы стивидоров сродни тем, что испытывают инвесторы в аэропортовую отрасль. Развивать активы часто не получается из-за изношенных причальных стенок и прочей так называемой некоммерческой инфраструктуры, принадлежащей государству. Выйти из положения можно за счет перевода проекта в концессию. Такая форма сотрудничества частного инвестора с властью позволяет более равномерно распределять риски между ними, формировать особые условия (налоговые льготы, к примеру), быстрее и под меньшие ставки привлекать финансирование. Александра Галактионова из InfraONE считает, что после заключения первых концессий по развитию портовой инфраструктуры дело пойдет быстрее, как это уже произошло при строительстве автодорог.

Вопреки буму проектов, в портовой отрасли все еще сохраняется фрагментарный дефицит мощностей по перевалке угля, зерна и минудобрений. Однако, по словам члена совета директоров Ассоциации морских торговых портов Дмитрия Морозова, он носит более интегральный характер, чем просто неразвитость портовых терминалов, и связан с локальными ограничениями провозных способностей железных дорог (при перевозке угля, например) или ограничениями морской инфраструктуры по размерам обрабатываемых судов (при отгрузке зерна).

<https://lenta.ru/articles/2018/03/28/portsukraine/>

### РИА НОВОСТИ; 2018.03.27; В ГД ВНЕСЛИ ПРОЕКТ О ЗАПРЕТЕ УСТАНОВЛЕНИЯ ЦЕН В МОРСКИХ ПОРТАХ В ВАЛЮТЕ

Правительство РФ внесло в Госдуму законопроект, запрещающий устанавливать цены на услуги в морских портах РФ в иностранной валюте, соответствующее распоряжение опубликовано на сайте кабмина.

Законопроект был рассмотрен и одобрен на заседании правительства РФ 22 марта. Отмечается, что его принятие позволит снизить издержки российских юрлиц, связанные с транспортировкой грузов морским транспортом.

«Законопроект направлен на исключение возможности установления цен на услуги, оказываемые в морских портах Российской Федерации, в иностранной валюте или условных единицах, что в связи с негативными изменениями курса национальной валюты приводит к значительному росту стоимости таких услуг для российских юридических лиц», – говорится в справке к документу.

Согласно проекту, цены, тарифы, расценки, ставки на услуги в морском порту должны быть выражены в рублях. Одновременно законопроектом вводится требование о том, что установление цен, тарифов, расценок, ставок в иностранной валюте или условных денежных единицах при осуществлении расчетов за услуги в морском порту РФ допускается только в случаях, определенных федеральным законом.

Ранее, в августе руководитель Федеральной антимонопольной службы (ФАС) РФ Игорь Артемьев попросил президента России Владимира Путина дать поручение акционерам Новороссийского морского торгового порта (НМТП) перевести тарифы из долларов в рубли. Глава государства поручил с 1 января 2018 года перейти на такой режим работы и перевести тарифы для стивидоров во всех портах в национальную валюту.

<https://ria.ru/economy/20180327/1517341878.html>

### ИНТЕРФАКС; 2018.03.27; НМТП ВНОВЬ ПОДАЛ В СУД НА РОСМОРРЕЧФЛОТ, КАПИТАНА ПОРТА НОВОРОССИЙСК И МИНТРАНС

ПАО «Новороссийский морской торговый порт» (MOEX: NMTP) (НМТП) вновь обратилось в Арбитражный суд Москвы с иском против **Федерального агентства морского и речного транспорта** (**Росморречфлот**), капитана порта Новороссийск Евгения Тузинкевича и **министерства транспорта** РФ, следует из картотеки суда.

Заявление подано 26 марта, суд его пока не зарегистрировал. Другие подробности не раскрываются.

Ранее суд вернул НМТП первый иск против Росморечфлота и капитана порта Новороссийск от 13 марта в связи с техническим характером заявления. Кроме того, отказ в принятии заявления к производству был связан с тем, что по мнению суда спор подлежит рассмотрению в Арбитражном суде Краснодарского края по месту нахождения порта.

НМТП просил суд признать незаконными бездействие Россморречфлота по организации работы морского порта Новороссийск и распоряжения капитана порта о движении и расстановке судов, в том числе связанные с танкером «Пенелопа». «НМТП обратился в суд в связи с незаконными действиями капитана порта Новороссийск Е.Тузинкевича, который в ущерб требованиям транспортной безопасности, в нарушение своих должностных обязанностей создал в порту Новороссийск опасную ситуацию – из-за незаконной длительной стоянки танкера «Пенелопа» около месяца была блокирована работа морского терминала (опасного производственного объекта), искусственно создано скопление судов в порту и около двух тысяч полных ж/д цистерн на подъездных путях», – прокомментировал пресс-секретарь «Транснефти» (MOEX: TRNF) (акционер порта) Игорь Демин журналистам. Он также добавил, что неоднократные обращения к **Росморречфлот**у результата не принесли. В отсутствие реагирования **Росморречфлот**а капитан порта превышал свои полномочия, обеспечивая незаконные преференции одному участнику рынка в ущерб другим. «Таким образом, были созданы и сохраняются на сегодняшний день условия для блокирования работы порта. Именно этим продиктовано обращение в суд за защитой нарушенных прав и законности, чтобы независимая инстанция разобралась в ситуации»,– отметил И.Демин.

Как сообщалось, в феврале в порту Новороссийск произошли задержки в разгрузке танкеров из-за блокировавшего отгрузку нефтепродуктов танкера «Пенелопа». ПАО «Транснефть» обратилось в **Минтранс**, а также проинформировало ФСБ и Генеральную прокуратуру о ситуации, сложившейся с отгрузкой нефтепродуктов в порту. Позже **Минтранс** сообщил, что ситуация нормализовалась, задержки в разгрузке танкеров произошли из-за временного вывода причалов NN26 и 27 из эксплуатации и недолжного взаимодействия операторов терминала с грузовладельцем и перевозчиком. Ситуацию осложнила штормовая погода. В начале марта танкер «Пенелопа» покинул порт Новороссийск.

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.

В феврале ФАС разрешила «Транснефти» консолидировать контроль в НМТП. Сделка одобрена, но пока не осуществлена, поясняла «Транснефть». Монополия не стала раскрывать, за сколько планирует приобрести долю «Суммы» в НМТП и источники финансирования (по неофициальной информации, будут задействованы кредитные ресурсы Сбербанка (MOEX: SBER) ). Группа «Сумма» заявила, что «Транснефть» сделала выгодное предложение о выкупе доли, сейчас идут переговоры.

### ИНТЕРФАКС; 2018.03.28; ЗАСТРЯВШИМ В ОАЭ РОССИЙСКИМ МОРЯКАМ ПОКА НЕ УДАЕТСЯ ВЕРНУТЬСЯ НА РОДИНУ

Просившим помощи в репатриации российским морякам с арестованного танкера «Кристалл Ист» (Crystal East), находящегося в порту Шарджа Объединенных Арабских Эмиратов (ОАЭ), пока не удалось вернуться на родину.

«Наши контракты закончились, однако замену (сменный экипаж – ИФ) найти не могут, а это основное условие нашего возвращения домой», – говорится в обращении моряков, поступившем в агентство «Интерфакс – Дальний Восток».

Также экипаж сообщает, что на борт судна так и не доставили топливо. Система кондиционирования не работает, а температура воздуха поднимается до + 36 градусов, отмечают моряки.

В свою очередь инспектор Международной федерации транспортных рабочих (МФТ) во Владивостоке Петр Осичанский сообщил агентству, что нужно организовать смену экипажа.

«Ситуация серьезная. Морякам сложно там работать, необходимо наладить регулярную смену экипажей до продажи судна», – сказал П.Осичанский.

Ранее сообщалось, что семь дальневосточных моряков с арестованного танкера «Кристалл Ист» попросили у российских дипломатов помощи в возвращении на родину.

Моряки сообщали, что судно обесточено с начала декабря 2017 года, есть перебои с доставкой топлива и продуктов, а также жаловались на невыплату зарплаты.

В свою очередь директор компании «Находка-Портбункер» Вячеслав Цой тогда сообщил агентству «Интерфакс-Дальний Восток», что арестованное судно пока не удается реализовать.

Написавшие обращение моряки прибыли на судно «Кристалл Ист» в конце ноября 2017 года. Ранее их предшественники оказались в аналогичной ситуации.

Осенью прошлого года моряки с судов «Каролина Винд» и «Кристалл Ист», принадлежащих ООО «Находка-Портбункер», обратились за помощью в репатриации. При содействии властей и профсоюза моряков экипажам удалось вернуться домой.

Эти суда были арестованы в ОАЭ из-за долгов судовладельца «Газпромбанку».

### ИНТЕРФАКС; 2018.03.28; ПАРОМНАЯ ПЕРЕПРАВА МЕЖДУ САХАЛИНОМ И МАТЕРИКОМ ЗАКРЫТА ИЗ-ЗА ШТОРМА В МОРЕ

В связи со штормом в Татарском проливе паромная переправа, соединяющая остров с материковой частью РФ, закрылась рано утром в среду, сообщили агентству «Интерфакс – Дальний Восток» в Сахалинском морском пароходстве.

«28 марта в 03:45 по сахалинскому времени (27 марта 19:45 мск) с прибытием грузового парома «Сахалин-10» в порт Ванино Хабаровского края переправа закрылась из-за ухудшения погоды. В Татарском проливе сейчас ветер до 22 м\с и шторм с высотой волн до 4,5 м. Улучшение погоды прогнозируется к вечеру среды», – рассказал собеседник агентства.

По его словам, работу переправы планируется возобновить вечером в среду. Первым выйдет из Ванино паром «Сахалин-10», следом за ним отправится грузопассажирский паром «Сахалин-8».

Скопления пассажиров, автомобилей и железнодорожных вагонов в порту Ванино нет.

В марте из-за циклонов и штормов в Татарском проливе паромная переправа уже дважды приостанавливала свою работу.

### КОММЕРСАНТ; ЕЛИЗАВЕТА КУЗНЕЦОВА; 2018.03.28; БЮДЖЕТ ЗАПЛАТИТ ЗА РЕМОНТ SSJ 100

Правительство сохранило дотации на сервис для новых самолетов

Российское правительство унифицировало правила выдачи субсидий авиапрому для послепродажного обслуживания самолетов SSJ 100 и МС-21, легких и средних вертолетов. До 2020 года из бюджета будет выделено около 5 млрд руб. на создание сервисных центров и предоставление авиакомпаниям оперативной ремонтной поддержки. До сих пор эти меры были описаны в разных документах, а авиакомпании, эксплуатирующие SSJ 100, жаловались на срывы поставок запчастей. Теперь Минпромторг должен будет проверять использование бюджетных средств, а за их неосвоение производителям грозит штраф.

Правительство утвердило постановление о правилах предоставления субсидий на создание сети авиационных сервисных центров для послепродажного обслуживания самолетов SSJ 100, МС-21, легких и средних вертолетов. Дотации нужны для «бесперебойной эксплуатации» воздушных судов и повышения конкурентоспособности на внутреннем и внешнем рынках. Государство частично возместит производителям затраты на формирование первоначального склада запчастей у покупателей самолетов, на средства наземного обслуживания и переподготовку персонала. Субсидии будут предоставляться также на создание, в том числе за рубежом, сети центров с «круглосуточной и круглогодичной поддержкой». До 2020 года в бюджете на это предусмотрено около 5 млрд руб.

Минпромторг будет отслеживать эффективность субсидий, исходя из количества самолетов, обслуживаемых в сети, заявок эксплуатантов или покупателей самолетов и доли субсидий в выручке сервисного центра. Значение показателя описано в договоре в соответствии с бизнес-планом проекта. В нем также должно быть детализировано расположение складов, маршруты доставки запчастей, а также оценка влияния оказанных услуг на сокращение простоя воздушных судов. Если показатель не будет выполнен, то производителю придется заплатить штраф в бюджет пропорционально объему недостижения показателей.

Создание сети складов для послепродажного обслуживания SSJ 100 было заложено в подпрограмму «Развитие авиапрома на 2013–2025 годы». Этот аспект в Минпромторге называли «самой важной составляющей выхода самолета на рынок» (вчера там “Ъ” не ответили). С 2015 года есть субсидии авиапрому на возмещение части затрат на формирование склада запчастей, средства наземного обслуживания (например, трапы) и т. д. Объединенная авиастроительная корпорация (ОАК) также компенсирует часть затрат на обучение экипажей, «базовую аптечку» (ремонтный комплект) и средства наземного обслуживания. Объем такой поддержки в 2015–2016 годах составлял 1,4 млрд руб.

В «Гражданских самолетах Сухого» (ГСС, производитель SSJ 100) “Ъ” сообщили, что «действовало два постановления, сейчас они вместе с выделенными бюджетами объединены в один документ для повышения эффективности использования средств». «С каждой авиакомпанией идет ежедневное взаимодействие, в рамках субсидий все работы выполняются в полном объеме»,– отметили в ГСС. Глава ОАК Юрий Слюсарь говорил в 2017 году “Ъ” о планах создания информсистемы, которая бы обеспечивала на базе единой платформы всю логистическую поддержку техники.

Но, несмотря на это, эксплуатанты SSJ 100 жаловались на несвоевременность поставок запчастей. В «Якутии» в 2017 году говорили, что «провести ремонт в срок не удается из-за отсутствия запчастей», и предлагали «приблизить склады к эксплуатантам», сделать взаимодействие более оперативным. В начале года Bloomberg писал, что крупнейший иностранный эксплуатант SSJ 100 мексиканская Interjet приостановила эксплуатацию четырех самолетов из-за «задержек в обслуживании двигателей», а детали с этих судов якобы использовались для поддержки остальных. Позднее авиакомпания опровергла это. Вчера опрошенные “Ъ” российские эксплуатанты SSJ 100 (крупнейший – «Аэрофлот» с 42 самолетами) отказались от комментариев.

Исполнительный директор компании «Авиапорт» Олег Пантелеев считает, что новое постановление – формальный шаг, эти меры были и раньше, теперь они направлены скорее на удовлетворение требований Минфина, а налет на производимой авиатехнике вряд ли увеличится. Но сохранение поддержки гражданского авиапрома, безусловно, позитивный фактор, считает эксперт.

<https://www.kommersant.ru/doc/3586184>

### ИНТЕРФАКС; 2018.03.28; ПРАВИТЕЛЬСТВО ВНЕСЛО В ГОСДУМУ ЗАКОНОПРОЕКТ ОБ УСИЛЕНИИ ОТВЕТСТВЕННОСТИ ЗА ПРОТИВОПРАВНЫЕ ДЕЯНИЯ НА ВОЗДУШНОМ ТРАНСПОРТЕ

Премьер-министр РФ Дмитрий Медведев подписал распоряжение о внесении в Госдуму законопроекта об усилении административной ответственности за совершение противоправных действий на воздушном транспорте, сообщает в среду официальный сайт правительства России.

«Законопроектом предлагается усилить административную ответственность, в частности, за такие деяния, как управление воздушным судном лицом, не имеющим права управления им, невыполнение лицами, находящимися на борту воздушного судна, законных распоряжений командира воздушного судна, другие противоправные деяния, совершаемые на воздушном транспорте», – говорится в сообщении.

Кроме того, учитывая, что в Уголовном кодексе установлена уголовная ответственность за хулиганство, совершённое на железнодорожном, морском, внутреннем водном или воздушном транспорте, а также на любом другом транспорте общего пользования, законопроектом предлагается установить административную ответственность за мелкое хулиганство, совершённое на железнодорожном, морском, внутреннем водном или воздушном транспорте, а также на любом другом транспорте общего пользования, отмечается в сообщении.

«Статью 20.1 КоАП предлагается дополнить новой частью, устанавливающей повышенные меры административной ответственности. Это позволит привлекать виновных лиц к ответственности не только в случае грубого нарушения общественного порядка, но и за мелкое хулиганство на любом транспорте общего пользования», – говорится в сообщении.

### ИНТЕРФАКС; 2018.03.27; ТРИ РЕЙСА «УРАЛЬСКИХ АВИАЛИНИЙ» В ТАДЖИКИСТАН БЫЛИ ЗАДЕРЖАНЫ ИЗ-ЗА РАЗНОГЛАСИЙ С ВЛАСТЯМИ ЭТОЙ СТРАНЫ

Отсутствие разрешений на полеты для «Уральских авиалиний» (MOEX: URAL) со стороны авиавластей Таджикистана привело к задержкам рейсов из Екатеринбурга и Челябинска в Худжанд и Душанбе, сообщили «Интерфаксу» в пресс-службе авиакомпании.

Так, согласно он-лайн табло екатеринбургского аэропорта «Кольцово», рейс в Худжанд должен был вылететь еще в воскресенье в 23:20, в Душанбе – в воскресенье в 23:50. В авиакомпании уточнили, что также в воскресенье должен был вылететь самолет «Уральских авиалиний» из Челябинска в Душанбе.

Однако авиавласти Таджикистана не дали разрешение на выполнение полетов по данным маршрутам. В итоге его все-таки удалось получить, и самолет в Худжанд вылетел в 23:41 понедельника, в Душанбе – в 00:20 вторника. В 13:40 ожидается вылет самолета из Челябинска в Душанбе.

Вместе с тем, по словам представителя пресс-службы, несмотря на полученные разрешения, разногласия не улажены. «Напряженная ситуация сохраняется», – сказал он.

Как сообщалось, ранее авиационные власти Таджикистана не подтвердили разрешение на полеты в эту страну российского назначенного перевозчика – авиакомпании «Уральские авиалинии» – по маршруту Пермь-Душанбе. Это вызвало обеспокоенность у **министерства транспорта** РФ.

Заявки перевозчика на рейсы по маршрутам Краснодар-Худжанд, Челябинск-Душанбе и Жуковский-Куляб, которые поданы с учетом двусторонних договоренностей, также остаются неподтвержденными.

### ИНТЕРФАКС; 2018.03.27; ВЛАСТИ ТАДЖИКИСТАНА НЕ СОГЛАСОВАЛИ «УРАЛЬСКИМ АВИАЛИНИЯМ» БОЛЕЕ ТРЕТИ ЧАСТОТ

Авиационные власти Таджикистана не согласовали «Уральским авиалиниям» 24 частоты в неделю, перевозчик рассчитывает урегулировать вопрос в ближайшее время, сообщил журналистам гендиректор авиакомпании Сергей Скуратов.

«Уральские авиалинии» (MOEX: URAL) подавали заявку на 52 частоты в неделю, в итоге получили разрешение на 28. По остальным 24 авиакомпания получила отказ за три дня до выполнения рейсов.

«Возникло какое-то недопонимание. Вдруг оказалось, что Россия нарушила паритет. Но это не совсем так. Россия и Таджикистан выполняют в неделю примерно по 80 частот, нет противоречий, которые бы позволили конфликтовать. Да, «Уральские авиалинии» выполняют больше всего полетов. Но паритет ведь не между компаниями, а между странами», – отметил С.Скуратов.

Он подчеркнул, что авиаперевозчик готов к диалогу. «Думаю, надо договариваться. Наверное, самое целесообразное – подписать временные разрешения на полеты и провести переговоры», – сообщил С.Скуратов.

По его словам, 95% пассажиров на этих рейсах – граждане Таджикистана. «Думаю, самое важное – своевременно доставить пассажиров», – подчеркнул гендиректор «Уральских авиалиний».

Он также сообщил, что авиакомпании нужно понимать, будет она летать по спорным направлениям или нет. «Начинается летняя навигация, нужно определяться с самолетами. Или они будут использованы частично здесь, или мы их перенаправим по другим направлениям. Летом свободных самолетов не бывает. Оставить самолеты в подвешенном состоянии мы не можем. Думаю, до 10 апреля нужно точно разобраться», – подчеркнул гендиректор «Уральских авиалиний».

Как сообщалось, **Минтранс** РФ предлагает авиавластями Таджикистана провести переговоры о проблемах организации авиасообщения до 1 апреля.

Ранее в марте авиавласти Таджикистана отказались подтверждать полеты по маршруту Пермь – Душанбе российского назначенного перевозчика – «Уральских авиалиний». Также остаются неподтвержденными заявки авиакомпании на рейсы Краснодар – Худжанд, Челябинск – Душанбе и «Жуковский» – Куляб.

«Уральские авиалинии» входят в топ-5 российских авиакомпаний по объему перевозок. Компания базируется в екатеринбургском «Кольцово», московском «Домодедово» и петербургском «Пулково». Крупнейший акционер компании – ее генеральный директор С.Скуратов.

Флот перевозчика состоит из 43 самолетов, все производства Airbus (двадцать три А320, тринадцать А321 и семь А319).

На ту же тему:

<http://tass.ru/ekonomika/5071418>

### ТАСС; 2018.03.27; КАБМИН РФ ОДОБРИЛ ПОПРАВКИ В МЕЖПРАВСОГЛАШЕНИЕ С США О БЕЗОПАСНОСТИ ПОЛЕТОВ

Правительство России одобрило поправки к межправительственному соглашению с США о повышении безопасности полетов от 2 сентября 1998 года.

Соответствующее распоряжение кабмина опубликовано на официальном портале правовой информации.

В документе отмечается, что документ был предварительно проработан с Вашингтоном. МИД России поручено по достижении окончательной договоренности с американской стороной внести поправки в соглашение путем обмена нотами.

Поправки меняют орган, ответственный за исполнение соглашения со стороны РФ. Если в действующей редакции к их числу относятся Межгосударственный авиационный комитет и Федеральная авиационная служба РФ, то в новой они заменены на **Росавиаци**ю. Со стороны США ответственным органом по– прежнему остается Федеральная авиационная администрация **минтранса**.

<http://tass.ru/politika/5070206>

### ИНТЕРФАКС; 2018.03.27; ГОРОДА-УЧАСТНИКИ ЧМ-2018 СВЯЖУТ БОЛЕЕ 50 АВИАМАРШРУТОВ – РОСАВИАЦИЯ

**Росавиаци**я сформировала предварительную маршрутную сеть регулярных авиарейсов между городами-организаторами Чемпионата мира по футболу 2018 года, сообщается на сайте ведомства.

В настоящее время маршрутная сеть состоит из 55 направлений, связывающих 11 городов-участников чемпионата. Уточненный график планируется сформировать после предоставления российскими авиакомпаниями полных графиков полетов в летнем сезоне. Пока, по данным **Росавиаци**и, участие в программе подтвердили авиакомпании «Азимут», «Алроса», «Аэрофлот» (MOEX: AFLT), «Нордавиа», Nordstar, «Победа», Red Wings, «Россия», «РусЛайн», «Саратовские авиалинии», NordWind, «Сибирь», «Уральские авиалинии» (MOEX: URAL), «ЮВТ Аэро», «ЮТэйр» (MOEX: UTAR), «Якутия» и «Ямал».

«После формирования графика **Росавиаци**я проведет анализ достаточности авиатранспортного обеспечения между городами-организаторами с учетом утвержденных дат проведения матчей. При необходимости **Росавиаци**я направит соответствующие поручения авиакомпаниям для увеличения количества рейсов и/или провозных емкостей на наиболее востребованных маршрутах в пиковый период передвижения болельщиков и клиентских групп между городами-организаторами», – говорится в сообщении.

Между тем представитель «Победы» заявил «Интерфаксу», что перевозчик «не участвует ни в каких программах по чемпионату» и не направлял соответствующего подтверждения в **Росавиаци**ю. «Все рейсы выполняются в рамках стандартного утвержденного расписания», – отметил собеседник агентства.

Матчи ЧМ-2018 пройдут с 14 июня по 15 июля 2018 года в 11 городах России: Москве, Петербурге, Калининграде, Самаре, Екатеринбурге, Волгограде, Ростове-на-Дону, Казани, Нижнем Новгороде, Сочи, Саранске. Для приема болельщиков будут задействованы 13 аэропортов страны.

На ту же тему:

<https://www.kommersant.ru/doc/3586095>

### ИНТЕРФАКС; 2018.03.27; «УРАЛЬСКИЕ АВИАЛИНИИ» РАССМАТРИВАЮТ ВОЗМОЖНОСТЬ БАЗИРОВАНИЯ В «ШЕРЕМЕТЬЕВО»

Авиакомпания «Уральские авиалинии» (MOEX: URAL), в воскресенье начавшая выполнять полеты из «Шереметьево» (Москва), рассматривает возможность базирования в этом аэропорту, сообщил гендиректор авиакомпании Сергей Скуратов журналистам.

«Мы рассматриваем возможность базирования самолетов в «Шереметьево» для выполнения большего объема перевозок»,– заявил С.Скуратов.

По его словам, запущенные в воскресенье рейсы из «Шереметьево» являются «пробой пера». «Было очень много желающих летать не в «Домодедово», а в «Шереметьево», – добавил гендиректор «Уральских авиалиний».

Он также напомнил, что авиакомпания работает в аэропорту «Жуковский», планирует расширять географию полетов. «Возможно, будет Амстердам и Чехия, подготовку ведем», – сказал С.Скуратов. По его словам, все будет зависеть от получения соответствующих лицензий для выполнения данных рейсов. Если лицензии будут получены, то полеты могут начаться с мая.

Как сообщалось, «Уральские авиалинии» с 25 марта открыли региональные рейсы из аэропорта «Шереметьево», полеты будут осуществляться ежедневно на лайнерах A320 по трем направлениям: в Екатеринбург, Сочи и Симферополь.

Авиакомпания «Уральские авиалинии» в настоящее время совершает ряд международных рейсов из подмосковного аэропорта «Жуковского», а «Домодедово» является для перевозчика одним из базовых аэропортов. В частности, из Екатеринбурга в «Домодедово» авиакомпания выполняет семь рейсов ежедневно.

«Уральские авиалинии» входят в топ-5 российских авиакомпаний по объему перевозок. Компания базируется в «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).

### ИНТЕРФАКС; 2018.03.27; «ДОМОДЕДОВО» В ЛЕТНЕМ РАСПИСАНИИ НАЧНЕТ ОБСЛУЖИВАТЬ РЕЙСЫ ROYAL AIR MAROC И LOT

Московский аэропорт «Домодедово» в летнем расписании, которое действует с 25 марта по 27 октября 2018 года, начнет обслуживать рейсы марокканской авиакомпании Royal Air Maroc и польской LOT.

Польский перевозчик 3 июня начнет летать из «Домодедово» в Варшаву. Royal Air Maroc уже открыла рейс в Касабланку 26 марта, сообщил аэропорт.

Также в начале апреля Egypt Air планирует возобновить рейсы из «Домодедово» в Каир. Точная дата открытия рейсов не указана.

Базовые перевозчики «Домодедово» откроют ряд новых направлений: S7 Airlines – на Тенерифе, в Ригу, Анталью, Ольбию, Рекьявик и Бари, «Уральские авиалинии» (MOEX: URAL) – в Болонью и Франкфурт-на-Майне, Red Wings – в Астрахань и Иркутск, «Саратовские авиалинии» – в Красноярск, «ЮВТ аэро» – в Советский.

На некоторых маршрутах увеличится частота полетов: Gulf Air будет чаще летать в Бахрейн, Aigle Azur – в Париж, Red Wings – в Ереван.

### ТАСС; 2018.03.27; ЛОУКОСТЕР «ПОБЕДА» ОТКРЫЛ АВИАРЕЙСЫ ИЗ МОСКВЫ В КАЛИНИНГРАД

Низкобюджетная авиакомпания «Победа» приступила к выполнению регулярных рейсов по маршруту Москва (Внуково) – Калининград, с апреля перевозчик начнет полеты в Калининград из Санкт-Петербурга. Об этом сообщили ТАСС во вторник в дирекции калининградского аэропорта Храброво.

«Вчера [26 апреля] вечером в Калининград прибыл первый самолет авиакомпании из Москвы и в тот же день вылетел в обратным рейсом в столицу», – сказала представитель дирекции авиаузла Наталья Грицун. С 18 апреля «Победа» планирует приступить к выполнению рейсов по маршруту Санкт-Петербург – Калининград, добавила собеседница агентства.

Ежедневный рейс из Москвы в Калининград «Победа» будет выполнять в вечернее время самолетами Boeing 737-800. На маршруте Санкт-Петербург – Калининград полеты будут выполнять те же самолеты, также по одному в день во второй половине дня, уточнила представитель Храброво.

«Победа» начала полеты из Москвы в Калининград 4 ноября 2015 года, предлагая пассажирам билеты по цене от 999 до 2 499 рублей в зависимости от даты. Весной 2016 года Калининград исключили из расписания полетов компании из-за разногласий с местным аэропортом.

С 15 февраля этого года «Победа» вновь открыла продажу билетов на калининградское направление из Москвы и Петербурга.

В день запуска продаж на период с 25 марта до 27 октября (до конца летнего расписания полетов 2018 года) на оба новых направления, по сообщению перевозчика, предложили не менее 2 тыс. билетов по минимальному тарифу – 499 рублей с учетом всех аэропортовых сборов. Сейчас стоимость билетов из Москвы в Калининград, согласно данным с сайта авиакомпании, составляет от 1999 до 2999 рублей.

<http://tass.ru/ekonomika/5069903>

### ИНТЕРФАКС; 2018.03.27; ПОКУПКА QATAR AIRWAYS 25% «ВНУКОВО» МОЖЕТ ПОТРЕБОВАТЬ ОДОБРЕНИЯ ПРАВКОМИССИИ ПО ИНОСТРАННЫМ ИНВЕСТИЦИЯМ – ФАС

Покупка катарским национальным авиаперевозчиком Qatar Airways 25% московского аэропорта «Внуково» может потребовать согласования правительственной комиссией по контролю за иностранными инвестициями в РФ, сообщила Федеральная антимонопольная служба России.

«Насколько нам известно, компания Qatar Airways принадлежит правительству Катара, то есть в понимании Закона № 57-ФЗ является иностранным инвестором, находящимся под контролем иностранного государства. Аэропорт «Внуково», безусловно, является стратегическим обществом. Таким образом, приобретение 25% акций стратега потребует подачи ходатайства в ФАС России с последующим его вынесением на заседание правительственной комиссии», – заявила начальник управления контроля иностранных инвестиций ФАС Олеся Мильчакова, процитированная в сообщении службы.

### ИНТЕРФАКС; 2018.03.27; СПРОС ИНОСТРАННЫХ БОЛЕЛЬЩИКОВ НА АВИАБИЛЕТЫ В САРАНСК ВЫРОС В 200 РАЗ

Спрос иностранцев на авиабилеты в Саранск в дни Чемпионата мира по футболу 2018 года вырос более чем в 200 раз, сообщили порталу «Интерфакс-Туризм» в пресс-службе поисковика авиабилетов Momondo.

«Такая динамика связана с эффектом низкой базы, поскольку в обычное время иностранные туристы почти не проявляют интереса к поездкам в этот город», – отметили в пресс-службе.

В Саранске пройдут четыре групповых матча ЧМ-2018 – между Перу и Данией, Колумбией и Японией, Ираном и Португалией, Панамой и Тунисом.

В общей сложности спрос на авиабилеты в Россию на период ЧМ-2018 вырос более чем в 12 раз по сравнению с аналогичным периодом 2017 года. Наибольший интерес иностранные болельщики проявили к поездкам в Москву (+1467%), Санкт-Петербург (+730%), Сочи (+4723%), а также Екатеринбург (+1789%) и Казань (+1767%).

По данным пресс-службы, больше всего иностранцев приедет в Россию из Германии, США, Дании, Швеции, Испании и Великобритании. «Кроме того, интерес к поездкам в нашу страну в дни ЧМ-2018 из Марокко вырос в 13 раз, из Перу – в 10, многократный рост показали Египет и Колумбия», – рассказали в Momondo.

Чемпионат мира по футболу 2018 года пройдет с 14 июня по 15 июля 2018 года в 11 городах: Москве, Санкт-Петербурге, Самаре, Саранске, Ростове-на-Дону, Сочи, Казани, Калининграде, Волгограде, Нижнем Новгороде и Екатеринбурге.

### ИНТЕРФАКС; 2018.03.27; ГРУППА «АЭРОФЛОТ» УВЕЛИЧИЛА ПЕРЕВОЗКИ В ФЕВРАЛЕ НА 4,3%, ДО 3,4 МЛН ЧЕЛОВЕК – КОМПАНИЯ

Группа «Аэрофлот» (MOEX: AFLT) в феврале 2018 года увеличила перевозки на 4,3% по сравнению с показателем за февраль 2017 г., до 3,369 млн человек, сообщила компания.

На внутренних линиях группа в феврале перевезла 1,893 млн пассажиров (+4,4%), на международных – 1,476 млн человек (+4,3%). Пассажирооборот за отчетный период увеличился на 4,9%, до 8,772 млрд пассажиро-километров. Процент занятости кресел повысился на 0,3 процентного пункта, до 78,1%. Коммерческая загрузка поднялась на 2,4 п.п., до 65,4%.

Количество перевезенных пассажиров авиакомпанией «Аэрофлот» в феврале при этом составило 2,272 млн человек (рост на 2,9%). Внутренние перевозки выросли на 4,8%, до 1,086 млн человек, международные – на 1,3%, до 1,185 млн человек. Пассажирооборот увеличился на 3%, до 6,438 млрд пассажиро-километров. Процент занятости кресел снизился на 1,6 п.п., до 76%. Коммерческая загрузка поднялась на 0,5 п.п., до 63,3%.

В феврале группа «Аэрофлот» ввела в эксплуатацию пять лайнеров: два Airbus A321, два Boeing-737-800 и один SSJ-100, из парка был выведен один Airbus A320 и один Airbus A321. При этом один из Boeing-737-800 был введен в эксплуатацию одной из дочерних авиакомпаний группы.

По состоянию на 28 февраля 2018 года парк группы насчитывал 332 воздушных судна, из них 230 самолетов находилось в парке головной компании.

«Аэрофлот» – крупнейшая группа авиакомпаний в РФ, объединяет одноименного перевозчика, работающего в премиальном сегменте, а также дочерние компании «Россия» (средний сегмент), «Победа» (низкобюджетный сегмент) и работающую на Дальнем Востоке «Аврору». Основной акционер – Росимущество (51,2%), 3,5% владеет госкорпорация «Ростех», 5,6% принадлежат физлицам, 0,1% – менеджменту «Аэрофлота», 45,8% находятся в свободном обращении.

На ту же тему:

<https://rns.online/transport/Gruppa-aeroflot-uvelichila-perevozki-passazhirov-za-dva-mesyatsa-na-61-2018-03-27/>

### ТАСС; 2018.03.27; «АЭРОФЛОТ» ВРЕМЕННО «ЗАМОРАЖИВАЕТ» ЦЕНЫ НА БИЛЕТЫ В КЕМЕРОВО ИЗ МОСКВЫ И ОБРАТНО

«Аэрофлот» временно «замораживает» цены на авиабилеты в Кемерово из Москвы и обратно, сообщила компания. «Аэрофлот оставляет только минимальные тарифы в экономический класс по направлению Москва – Кемерово на уровне 8 тыс. 51 рубль в одну сторону или 16 тыс. 102 рубля за перелет туда-обратно с учетом такс и сборов», – говорится в сообщении.

Цены зафиксированы до 5 апреля при вылете из Шереметьево и до 6 апреля в Москву из Кемерово, где 25 марта при пожаре в торгово-развлекательном центре погибли 64 человека.

«Аэрофлот» выражает соболезнования родственникам и близким погибших.

Пожар произошел 25 марта в Кемерове на четвертом этаже торгового центра «Зимняя вишня». По последним данным, жертвами пожара стали 64 человека, в том числе 41 ребенок, 68 пострадавших обратились за помощью в медучреждения. Опознаны тела 25 погибших, в том числе 13 детей.

<http://tass.ru/ekonomika/5070676>

### ТАСС; 2018.03.27; ПРЯМЫЕ АВИАРЕЙСЫ СВЯЖУТ СОЧИ И КАЛИНИНГРАД ВО ВРЕМЯ ЧЕМПИОНАТА МИРА ПО ФУТБОЛУ

Прямое авиасообщение между Сочи и Калининградом запустят в период проведения матчей чемпионата мира по футболу, сообщили во вторник ТАСС в пресс-службе управляющей аэропортами Краснодарского края компании «Базэл аэро».

Первый в истории России домашний чемпионат мира по футболу пройдет с 14 июня по 15 июля. Матчи примут Москва, Калининград, Санкт-Петербург, Волгоград, Казань, Нижний Новгород, Самара, Саранск, Ростов-на-Дону, Сочи и Екатеринбург. В Сочи сыграют команды Португалии и Испании (группа B, 15 июня), Бельгии и Панамы (группа G, 18 июня), Германии и Швеции (группа F, 23 июня), Австралии и Перу (группа C, 26 июня).

«Сочи во время проведения чемпионата впервые будет связан прямым авиасообщением с Калининградом», – уточнили в компании. Также на время футбольных соревнований в июне – июле увеличится количество рейсов из Сочи в другие города, принимающими матчи турнира.

Так, из Сочи в Москву в период чемпионата будет выполняться более 24 ежедневных рейсов, в Санкт-Петербург – шесть. Из Сочи в Казань можно будет добраться прямыми авиарейсами шесть раз в неделю, в Нижний Новгород – четыре раза в неделю, в Волгоград – три. В Самару, Ростов-на-Дону и Екатеринбург из Сочи авиакомпании будут выполнять ежедневные рейсы.

Ранее сообщалось, что суточный пассажиропоток международного аэропорта Сочи во время проведения чемпионата мира по футболу ожидается на уровне 28-35 тыс. человек, что превышает показатели во время зимней Олимпиады 2014 года. Сочинский аэропорт входит в пятерку ведущих авиаузлов страны и обслуживает около 5,7 млн пассажиров в год.

<http://tass.ru/ekonomika/5072130>

### ИНТЕРФАКС; 2018.03.27; «УРАЛЬСКИЕ АВИАЛИНИИ» ВОЗЬМУТ В 2018Г В ЛИЗИНГ 4 САМОЛЕТА, А НЕ 7, Т.К. НЕ НАШЛИ НУЖНОЕ КОЛИЧЕСТВО

Авиакомпания «Уральские авиалинии» (MOEX: URAL) до Чемпионата мира по футболу возьмет в операционный лизинг четыре самолета Airbus, сообщил журналистам гендиректор авиакомпании Сергей Скуратов.

«Будет четыре (а не семь, как планировалось ранее – ИФ). Это связано со многими причинами, но прежде всего, мы не нашли самолеты, которые хотим. Старых самолетов много, но они нам не нужны», – отметил он.

С.Скуратов уточнил, что в операционный лизинг в этом году планируется приобретать воздушные суда, которые ранее использовала авиакомпания Air Berlin, в том числе три А321 и один А320.

«По двум мы подписываем договоры, два сейчас смотрим в Ирландии», – добавил гендиректор авиакомпании.

Ранее С.Скуратов говорил, что в текущем году авиакомпания намерена взять в лизинг семь Airbus, в том числе пять А321 и два А320. Также гендиректор «Уральских авиалиний» отмечал, что существует дефицит воздушных судов в хорошем состоянии. «20-летнего барахла – сколько хочешь, но мы такие самолеты не берем. Нам нужны те, которым 3-5 лет, это ясельный возраст, или с конвейера. Мы с большим трудом пока нашли четыре», – говорил он.

«Уральские авиалинии» входят в топ-5 российских авиакомпаний по объему перевозок. Компания базируется в екатеринбургском «Кольцово», московском «Домодедово» и петербургском «Пулково». Крупнейший акционер компании – ее генеральный директор С.Скуратов.

Флот перевозчика состоит из 43 самолетов, все производства Airbus (двадцать три А320, тринадцать А321 и семь А319).

### RNS; 2018.03.27; СУД ПРИОСТАНОВИЛ ПРОИЗВОДСТВО ПО ИСКУ СВЯЗАННОЙ С «ТАТНЕФТЬЮ» КОМПАНИИ РНГО К «ВИМ-АВИА»

Арбитражный суд Москвы приостановил производство по иску связанной с «Татнефтью» компании РНГО к «ВИМ-Авиа» до вступления в силу решения суда по переходу прав залогодержателей, передаёт корреспондент RNS из зала суда.

«Суд предложил представить доказательства перехода прав залогодержателей. У нас состоялось решение суда по обязанию **Росавиаци**и осуществить такую перерегистрацию – переход прав залогодержателей. Состоялось решение, но оно не вступило в силу, поэтому мы просим приостановить до момента вступления в силу решения **Росавиаци**и», – заявил представитель РНГО в суде.

Представитель авиакомпании не возражал.

В материалах дела говорится, что ранее РНГО обратилось в Арбитражный суд Москвы с заявлением обязать осуществить запись о смене залогодержателя по договору об ипотеке с банка «Зенит» на РНГО.

Компания РНГО в прошлом году обратилась в Арбитражный суд Москвы с исковым заявлением к «ВИМ-Авиа» о взыскании задолженности в размере 3,04 млрд рублей.

Представитель РНГО говорил в суде, что задолженность возникла по кредитным договорам, а в иске также было заявлено требование об обращении взыскания на принадлежащие «ВИМ-Авиа» авиадвигатели и акции «Аэропорта Братск». Третьими лицами к делу привлечены совладельцы авиакомпании Светлана и Рашид Мурсекаевы, находящиеся в международном розыске, а также банк «Зенит» (является крупнейшим кредитором «ВИМ-Авиа», «Татнефть» владеет 71,87% акций «Зенита»).

В ноябре 2017 года Арбитражный суд Москвы также отказал компании РНГО в аресте пяти самолетов Boeing авиакомпании «ВИМ-Авиа» по иску на 3 млрд руб.

[https://rns.online/transport/Sud-priostanovil-proizvodstvo-po-isku-svyazannoi-s-Tatneftyu-kompanii-RNGO-k-VIM-avia–2018-03-27/](https://rns.online/transport/Sud-priostanovil-proizvodstvo-po-isku-svyazannoi-s-Tatneftyu-kompanii-RNGO-k-VIM-avia--2018-03-27/)

### РИА НОВОСТИ; 2018.03.28; ВТОРУЮ ВПП В «ДОМОДЕДОВО» ОТКРЫЛИ ПОСЛЕ ЗАДЫМЛЕНИЯ НА БОРТУ САМОЛЕТА

Вторая взлетно-посадочная полоса в московском аэропорту Домодедово открыта для вылета и прилета рейсов, сообщил РИА Новости представитель воздушной гавани.

Ранее во вторник из-за инцидента с самолетом авиакомпании «Глобус» временно не осуществлялись прилеты и вылеты с ВПП-2.

«Службы аэропорта отработали в соответствии с регламентными процедурами. На данный момент обе взлётные полосы работают в штатном режиме», – сказали в Домодедово.

Ранее следователи начали проверку после задымления на борту самолета в Домодедово. По данным следствия, во вторник при подготовке к взлету самолета Москва – Новосибирск в салоне произошло задымление. 129 пассажиров и шесть членов экипажа были эвакуированы, причина задымления устанавливается. Задымление произошло в кабине пилотов воздушного судна авиакомпании «Глобус», сообщил РИА Новости представитель перевозчика.

Представитель Домодедово сообщил РИА Новости, что службы аэропорта оперативно прибыли на место события. Для пассажиров, которые были высажены по надувным трапам, подали автобус. До буксировки воздушного судна на место стоянки временно не осуществлялся взлет и посадка с ВПП-2.

На ту же тему:

<https://rg.ru/2018/03/27/reg-cfo/rosaviaciia-rassleduet-prichiny-prervannogo-vzleta-samoleta-v-domodedovo.html>

<https://lenta.ru/news/2018/03/28/dme/>

<https://www.rbc.ru/rbcfreenews/5ababf9a9a7947d0260048a5>

[https://www.kommersant.ru/doc/3586266?query=**росавиаци**я](https://www.kommersant.ru/doc/3586266?query=росавиация)

<https://www.vedomosti.ru/politics/news/2018/03/27/755091-aeroportu-domodedovo>

<http://tass.ru/ekonomika/5072906>

[https://rns.online/transport/aeroport-Domodedovo-zarabotal-v-shtatnom-rezhime-posle-intsidenta-s-samolyotom–2018-03-28/](https://rns.online/transport/aeroport-Domodedovo-zarabotal-v-shtatnom-rezhime-posle-intsidenta-s-samolyotom--2018-03-28/)

### ИНТЕРФАКС; 2018.03.27; СЕРВИСНАЯ КОМПАНИЯ ПОДАЛА ИСК О БАНКРОТСТВЕ АВИАКОМПАНИИ «СКОЛ» ИЗ-ЗА ДОЛГА В 0,4 МЛН РУБ

ООО «НХП-Пистон» подало в суд иск о признании ООО «Авиакомпания «Скол» банкротом, следует из материалов картотеки арбитражных дел.

Соответствующее заявление поступило в Арбитражный суд Ханты-Мансийского автономного округа (ХМАО) 26 марта. Суть требований кредитора не уточняется. Отмечается лишь, что сумма исковых требований составляет 395,8 тыс. рублей.

В пресс-службе Арбитражного суда ХМАО «Интерфаксу» не смогли оперативно прокомментировать ситуацию.

«Иск поступил в суд вчера. К производству он не принят. Пока его даже судья не видела. Поэтому прокомментировать в данный момент суть требований ООО «НХП-Пистон» к авиакомпании «Скол» не можем», – сказал собеседник агентства.

В авиакомпании эту информацию также не комментируют.

ООО «Авиакомпания «Скол» создано в 2000 году в Сургуте. Компания осуществляет вертолетные работы на территории Восточной и Западной Сибири, а также за границей. В России является одним из крупных операторов вертолетных перевозок. Согласно информации на сайте компании, флот перевозчика состоит из 42 воздушных судов: вертолетов Ми-26Т, Ми-8, Ми-171, Airbus Helicopters, Agusta Westland AW109 SP, а также нескольких самолетов Сessna, Як-40 и DHC-6 Twin Otter.

Сообщалось, что авиакомпания «Скол» получила 3-летний контракт ООН по оказанию вертолетных услуг в Южном Судане на $90 млн. Перевозчик выиграл соответствующий тендер в июне 2017 года.

По данным аналитической системы «СПАРК-Интерфакс», ООО «НХП-Пистон» зарегистрировано в Казани. Занимается оптовой торговлей твердым, жидким и газообразным топливом, техническим обслуживанием и ремонтом автотранспортных средств. На 100% принадлежит директору компании – Руслану Ясавееву.

### RNS; 2018.03.27; БАНК «ЗЕНИТ» ПРОДАЛ ДОЛГИ «ВИМ-АВИА» НА 3 МЛРД РУБЛЕЙ «ВНУЧКЕ» «ТАТНЕФТИ»

Банк «Зенит» продал долги «ВИМ-Авиа» на 3 млрд рублей «внучке» «Татнефти»Фото: РИА Новости/Александр Тарасенков

Банк «Зенит» продал долги авиакомпании «ВИМ-Авиа» на сумму 3 млрд рублей компании РНГО, бенефициаром которой является «Татнефть», сказал RNS финансовый директор банка «Зенит» Михаил Степанов.

«Проблемный долг «ВИМ-Авиа» в 3 миллиарда рублей уступлен «Зенитом» «внучке» «Татнефти». Продан за живые деньги компании РНГО, стопроцентный контроль которой принадлежит «Татнефти» через один уровень», – уточнил RNS Степанов.

Председатель правления банка Олег Машталяр сообщил журналистам, что «это была программа очистки баланса банка, чтобы не иметь лишних резервов». «Сейчас эта история публичная. Компания («ВИМ-Авиа». – RNS) набрала слишком много долгов. Банк в том числе был кредитором до переуступки долга. Сейчас начнется стандартный, я бы сказал, скучный банкротный процесс, где все зарегламентировано федеральным законом. Каждый кредитор получит доступ к своему залоговому имуществу, оно будет выставлено на торги, продано и за счет этого каждый получит удовлетворение своих требований», – сказал он.

«Татнефть» владеет 71,87% акций банка «Зенит».

На октябрь 2017 года долг «ВИМ-Авиа» перед банком «Зенит» составлял 3 млрд рублей. Общий долг «ВИМ-Авиа» по кредитам составляет 7,1 млрд рублей, писал RNS.

Ранее сообщалось, что **Росавиаци**я объявила о прекращении чартерных перевозок «ВИМ-Авиа» из-за нехватки средств у авиакомпании 25 сентября.

Следственный комитет возбудил уголовное дело по подозрению в хищении денежных средств пассажиров должностными лицами авиакомпании. Позднее было возбуждено дело по факту преднамеренного банкротства авиакомпании.

Федеральная налоговая служба (ФНС) России, а также ее управление по Республике Татарстан подали иск в Арбитражный суд региона о банкротстве авиакомпании «ВИМ-Авиа». Иск подан 28 февраля 2018 года. Сумма исковых требований составляет 250,8 млн рублей.

<https://rns.online/transport/Bank-Zenit-prodal-dolgi-VIM-avia-na-3-mlrd-vnuchke-Tatnefti-2018-03-27/>

### RNS; 2018.03.27; РФПИ РАССМАТРИВАЕТ ВОЗМОЖНОСТЬ ИНВЕСТИЦИЙ В АЭРОПОРТ «ВНУКОВО»

Российский фонд прямых инвестиций рассматривает возможность инвестиций в аэропорт «Внуково», сообщил журналистам глава РФПИ Кирилл Дмитриев

«Как вы знаете, мы уже являемся акционерами аэропорта «Пулково», аэропорта «Владивосток» и поэтому открыты к партнерству по инвестициям в различные аэропорты и рассматриваем сейчас различные аэропорты как объекты инвестиций. В том числе, рассматриваем и «Внуково»«, – сказал он, отвечая на вопрос, может ли РФПИ принять участие в сделке по покупке Qatar Airways 25% аэропорта «Внуково».

Ранее «Интерфакс» со ссылкой на гендиректора Qatar Airways Акбара аль-Бакера сообщал, что авиакомпания подпишет с аэропортом «Внуково» соглашение о заинтересованности в покупке 25% его акций. Он надеется в течение восьми недель договориться о деталях и тогда подписать соглашение о покупке.

<https://rns.online/transport/RFPI-rassmatrivaet-vozmozhnost-investitsii-v-aeroport-Vnukovo-2018-03-27/>

### ТАСС; 2018.03.27; АВИАЦИОННЫЙ УЧЕБНЫЙ ЦЕНТР УЛАН-УДЭНСКОГО АВИАЗАВОДА СЕРТИФИЦИРОВАН ПО НОВЫМ ПРАВИЛАМ

Авиационный учебный центр Улан-Удэнского авиационного завода прошел процедуру сертификации по новым федеральным авиационным правилам. Как сообщили журналистам в холдинге «Вертолеты России» (входит в Ростех), сертификат, выданный предприятию **Росавиаци**ей, действует бессрочно.

Ведомство подтвердило, что учебный центр завода может учить по специальностям «Вертолет и двигатель» и «Авиационное и радиоэлектронное оборудование», а также проводить подготовку экипажей в области авиационной безопасности на вертолеты Ми-8АМТ, Ми-171, Ми-171А2, Ми-8МТВ и их модификаций, первоначальную подготовку специалистов по техническому обслуживанию вертолетов Ми-171А2.

«Сертификация проводилась в связи с изменением требований законодательства Российской Федерации, предъявляемым к обучению авиационного персонала. Кроме того, за счет нового Ми-171А2 мы расширили перечень вертолетов, по которым проводится подготовка», – пояснил управляющий директор Улан-Удэнского авиазавода Леонид Белых.

«Уникальность центра состоит в том, что его преподавателями являются конструкторы вертолетов, а также те, кто занимается их сборкой. Слушатели получают знания из первых рук. Классы учебного центра оснащены реальными агрегатами и интерактивными стендами, что создает полную имитацию работы на вертолете», – рассказали в холдинге.

Авиационный учебный центр в Улан-Удэ открылся в 2007 году. В 2014 году он получил лицензию министерства образования и науки Бурятии на право ведения образовательной деятельности. Регулярными заказчиками услуг учебного центра являются специалисты из Китая и Монголии. Обучение проходили летчики и техники из Латинской Америки и Африки, других стран.

АО «Улан-Удэнский авиационный завод» – одно из производственных предприятий холдинга «Вертолеты России». Завод специализируется на производстве вертолетов Ми-8АМТ, Ми-171 и Ми-8АМТШ.

<http://tass.ru/armiya-i-opk/5071793>

### ИНТЕРФАКС-УРАЛ; 2018.03.28; СЛЕДОВАТЕЛИ ПРОВЕРЯЮТ ИНФОРМАЦИЮ О ДЕБОШЕ НА АВИАРЕЙСЕ ЕКАТЕРИНБУРГ-АНТАЛЬЯ

Следственные органы проводят проверку по информации о хулиганстве на борту самолета, летевшего из Екатеринбурга в Анталью (Турция), сообщает пресс-служба Уральского следственного управления на транспорте СКР в среду.

Проверка проводится по информации, распространенной средствами массовой информации о нарушении общественного порядка на борту воздушного судна одним из пассажиров, говорится в сообщении.

В пресс-службе Уральского следственного управления на транспорте СКР агентству «Интерфакс-Урал» уточнили, что инцидент произошел 27 марта, когда самолет начал совершать снижение. Само воздушное судно приземлилось в Анталье благополучно.

По словам собеседника агентства, следователи изучают видео, которое размещено в СМИ.

«Мы будем проверять сейчас эту информацию, о том, как конкретно развивалась ситуация. Когда вернется экипаж из Антальи, мы будем их опрашивать восстанавливать всю картину происходящего», – сказал представитель пресс-службы.

Он добавил, что дебош устроил взрослый мужчина. Самолет должен вернуться в Екатеринбург в среду.

Официальный представитель авиакомпании «Россия», на борту которой произошел инцидент, сообщил агентству «Интерфакс-Урал», что деструктивный пассажир по прилету был передан полиции. «На данный момент проводится тщательное расследование инцидента, говорить об итогах которого преждевременно», – добавил собеседник агентства.

### ИНТЕРФАКС; 2018.03.28; ДВА САМОЛЕТА ОТПРАВЛЕНЫ НА КАМЧАТКУ ИЗ-ЗА МЕТЕЛИ В МАГАДАНЕ

Самолеты из Новосибирска и Иркутска не смогли приземлиться в аэропорту Магадана из-за сильного ветра и метели, пеоэтому отправлены на запасной аэродром в Петропавловск-Камчатский.

«Аэропорт работает. Из-за сильного ветра и метели самолеты из Иркутска и Новосибирска отправлены на запасной аэродром в Петропавловск-Камчатский», – сообщили агентству «Интерфакс – Дальний Восток» в диспетчерской аэропорта Магадан.

Информация о прибытии рейсов пока не уточняется.

По данным МЧС Магаданской области, сильный снег и ветер в регион принес циклон. Спасатели рекомендуют не выезжать из населенных пунктов до 29 марта и предупреждают о возможном сходе снежных лавин, нарушении работы транспорта и повреждениях линий электропередачи и связи.