**30 МАЯ 2017**

**Вернуться в оглавление**

|  |
| --- |
| **Публикации** |

### ФОНТАНКА.РУ; ЕКАТЕРИНА КУРАЕВА; 2017.05.29; «СКАНДИНАВИЯ» МОЖЕТ ПРИТОРМОЗИТЬ

Реконструкция федеральной трассы «Скандинавия» на глазах дорожает. Если у государства не хватит денег, то график дорожных работ придется менять.

«Скандинавия», которая давно перестала справляться с трафиком, должна быть реконструирована до 2028 года. Уже в этом году дорожники собирались выйти на большой отрезок – 65-100-й километры, но торги пока не объвляются, а стоимость работ выросла с 17 до 25 миллиардов.

Почти полгода назад заместитель начальника ФКУ «Севзапуправтодор» Дмитрий Кузнецов обещал, что в текущем году будет объявлен конкурс на второй этап расширения трассы «Скандинавия». Федеральная дорога, соединяющая Петербург с Финляндией, дождется масштабной реконструкции на участке с 65 по 100 километр. Будущие работы представитель ведомства оценил в 17 миллиардов рублей. Правда, оговорился: смета составлялась заранее и еще в ценах первого квартала 2014 года.

Лот на продолжение реконструкции трассы нынешней весной действительно появился на сайте zakupki.gov.ru, но пока лишь в разделе «обязательное общественное обсуждение». Запланированных денег на многокилометровый участок, судя по материалам будущей закупки, явно не хватит. И расходы придется повысить до 25,3 миллиардов. Скорректированы и сроки – генподрядчика для «Скандинавии» планируют начать искать не ранее 2018 года.

В ФКУ «Федеральное управление автомобильных дорог «Северо-Запад» пересмотр планов комментируют осторожно. «Фонтанке» там сообщили, что информация о лоте на сайт госзакупок пока действительно не направлялась, но работы на отрезке с 65 по 100 км вскоре все же начнутся.

«Контракт на подготовку территории строительства, расчистку полосы отвода планируется в 2017 году. Основные строительно-монтажные работы – в 2018 году», – уточняют в ведомстве.

Новые цифры там пока не объясняют, лишь повторяют слова Кузнецова, что стоимость реализации объекта – с 65 по 100 км – в соответствии с заключением Главгосэкспертизы составляет 17 млрд 799 млн рублей. Работы по графику должны быть завершены в 2022 году.

Глава Ассоциации предприятий дорожно-мостового комплекса Санкт-Петербурга «Дормост» Кирилл Иванов напоминает, что обновленная смета будет зависеть от коэффициентов-дефляторов. «Это нормальная практика. Если цены рассчитывались в 2014 году, то сейчас затраты должны быть увеличены, минимум, на 3-4 миллиарда», – говорит Иванов.

Источник «Фонтанки» в правительстве Ленобласти добавляет, что стоимость повысится не только из-за инфляции. «Работы подорожают из-за того, что придется пересматривать некоторые решения по инженерным коммуникациям и путепроводам – слишком много времени прошло с момента подготовки проекта. И из-за проектировщиков, скорее всего, придется сдвинуть на 2018 год контракт на 25 миллиардов. Но есть и хорошая новость – отводы земельных участков, леса – все это уже подписано и готово, – приходи хоть завтра и строй трассу», – говорит собеседник «Фонтанки».

Для справки: Реконструкцию всей «Скандинавии», которая началась в 2015 году и ведется исключительно за счет федеральных денег, разделили на пять этапов. Работы оценивались в 90 миллиардов рублей, но опять же в ценах трехлетней давности. Первым стал отрезок с 47 по 65 километры,который окончательно должен быть сдан в 2019 году; на очереди второй участок с с 65 по 100 км, подорожавший с 17 до 25 миллиардов. К 2023 году ожидается реконструкция трассы с 100 по 134 км, к 2026 до шести полос должен расшириться отрезок с 134-160 км. Заключительный пятый этап у границ с Финляндией – от 160 до 203 км. Окончание работ – 2028 год. В ценах 2014 года все ступени реконструкции оценивались примерно одинаково – около 20 миллиардов. Самым дорогим должен был стать только финальный «аккорд» – 21 миллиард рублей.

Пока никто из экспертов «Фонтанки» не взялся предположить, сколько дополнительных миллиардов придется приплюсовать до 2028 года к общей смете из-за коэффициентов-дефляторов. Но «Скандинавия» явно обойдется дороже, чем рассчитывали составители ФАИП (федеральной адресной инвестпрограммы – прим. ред.).

Еще в октябре 2016 года был открыт долгожданный участок (с 44 по 52 км), который начинался от Петербурга. Почти за 11 миллиарда рублей реконструированная трасса дошла до пересечения с автодорогой Парголово-Симагино. До 65 километра – деревня Огньки – генподрядчик – АО «ВАД» – должен добраться в октябре 2019 года. Оставшаяся стоимость работ – порядка 10 миллиардов.

На текущий год ФАИП выделяет этому участку 4,2 миллиарда, на 2018 год – еще 5,5 миллиардов рублей.

В компании «ВАД» не ответили на запрос «Фонтанки» – вписывается ли объект в обозначенное финансирование и нет ли у государства перед подрядчиком долгов. В ФКУ «Федеральное управление автомобильных дорог «Северо-Запад» «Фонтанке» сообщили, что уже выполненные работы на участке 47-52 км оплачены в полном объеме.

С продолжением работ в ведомстве проблем также не видят:»Финансирование объекта осуществляется в соответствии с утвержденной федеральной адресной инвестиционной программой. При условии сохранения текущих лимитов финансирования открытие движения возможно уже в 2018 году».

«Скандинавию» (которая строилась с 1984 года), традиционно обещает поддерживать петербуржец и глава **Минтранса** РФ Максим **Соколов**. «Высокая интенсивность транспортных потоков свидетельствует о важности трассы, по реконструкции которой у нас большие планы» – заявлял министр, когда «ВАД» сдавал первый участок. Участники стройки уверены, что он будет поддерживать проект и впредь, а вопросы увеличения финансирования – технический момент.

### KP.RU КЕМЕРОВО; КИРИЛЛ ЧАЩИН; ДЕПУТАТ ГОСДУМЫ ПОПРОСИЛ СДЕЛАТЬ БОЛЬШЕ РЕЙСОВ ИЗ КЕМЕРОВСКОГО АЭРОПОРТА

Также Антон Горелкин обратил внимание на дороговизну тарифов

Депутат Госдумы от Кузбасса Антон Горелкин попросил ввести дополнительный вечерний авиарейс из Кемерова в Москву и утренний из Москвы. В своем запросе министру транспорта Максиму **Соколов**у и руководителям авиакомпаний «Аэрофлот» и S7 депутат также обратил внимание на тарифы и попросил предоставлять телетрапы в московских аэропортах.

«С одной стороны, мы наблюдаем многие годы абсолютно античеловеческое, турбулентное ценообразование наших авиакомпаний. С другой – абсолютно некомфортное расписание рейсов. Я и моя команда фиксируем просто вал обращений. У нас три регулярных рейса в Москву. Все – ранним утром. Обратно – фактически ночью. Тот же «Алексей Леонов» утром переполнен, а днем и вечером пустует», – написал на свое странице в Facebook Антон Горелкин.

Также депутат отметил, что после длительных перелетов «наши люди часто испытывают джет-лаг (синдром смены часового пояса, – «КП»)».

«Многие едут в Москву работать, и неудобное, однобокое расписание влияет на здоровье, психику, бизнес и даже, возможно, на выработку в нашем мозге позитивных химических реакций, таких как любовь», – написал депутат, попросив авиакомпании с любовью относиться к своим гражданам и чаще предоставлять телетрапы в московских аэропортах.

Напомним, что с июня из кемеровского аэропорта будут запущены новые прямые рейсы до Анапы, Симферополя и Сочи.

### РИА НОВОСТИ КРЫМ; 2017.05.29; ВДОЛЬ «ТАВРИДЫ» ПОСТРОЯТ 20 АВТОЗАПРАВОК И 6 МНОГОФУНКЦИОНАЛЬНЫХ ЗОН ДОРОЖНОГО СЕРВИСА

В Крыму вдоль трассы «Таврида» планируется построить 20 автозаправочных станций и 6 многофункциональных зон (МФЗ) дорожного сервиса. Об этом со ссылкой на первого заместителя **министра транспорта** РК Сергея Семенова сообщает пресс-служба **Минтранса** Республики.

В сообщении отмечается, что многофункциональные зоны будут включать в себя автозаправочные станции, пункты питания, мотели и стоянки для большегрузного транспорта.

«В Республике ведутся подготовительные мероприятия к началу строительства «Тавриды». Необходимо заранее спланировать работу таким образом, чтобы крымчане и гости полуострова смогли по достоинству оценить не только дорожное покрытие новой высокоскоростной трассы, но и иметь возможность воспользоваться качественным сервисом на всем протяжении «Тавриды», – цитирует пресс-служба заместителя руководителя **Федерального дорожного агентства** Григория Прокуронова, который в минувшие выходные провел в Керчи совещание по вопросу развития дорожного сервиса на региональных трассах Крыма.

В **Минтрансе** РК подчеркнули, что развитие объектов дорожного сервиса в настоящее время имеет огромное значение для комфорта поездок и безопасности дорожного движения. «Водители и их пассажиры должны быть обеспечены местами для комфортного отдыха, станциями технического обслуживания автомобилей», – подытожили в ведомстве. В Крыму строительство трассы «Таврида» официально стартовало 12 мая. В честь этого в Белогорском районе, в 37 километрах от Симферополя, был установлен памятный камень. В церемонии приняли участие **министр транспорта РФ** Максим **Соколов**, глава Республики Крым Сергей Аксенов, руководитель **Федерального дорожного агентства** (**Росавтодор**) **Роман Старовойт**, **министр транспорта** РК Анатолий Волков, другие.

Новая четырехполосная автотрасса «Таврида» соединит Керчь, где будет построен мост через Керченский пролив, с Симферополем и Севастополем. Первый этап строительства дороги (в двухполосном исполнении) планируется завершить к концу 2018 года, второй (четыре полосы) – к концу 2020 года.

### ДОРИНФО; 2017.05.29; ЗА ДВА ГОДА В ЯРОСЛАВСКОЙ АГЛОМЕРАЦИИ ПЛАНИРУЮТ ОТРЕМОНТИРОВАТЬ 168 КМ ДОРОГ

За 2017 – 2018 годы в Ярославской агломерации планируется отремонтировать 168 километров автодорог. Из них 74 километра ремонт охватит в этом сезоне, сообщает пресс-служба правительство Ярославской области.

В Ярославскую агломерацию вошли семь сельских поселений в Ярославском районе, Тутаев, а также поселок Константиновский. Ремонт дорог здесь планируется вести в рамках федерального приоритетного проекта «Безопасные и качественные дороги».

В региональном центре за два года планируется провести ремонт 103 км автодорог. На ряде объектов подготовка к работам уже стартовала. Это, в частности, Юго-Западная окружная дорога на отрезке, ограниченном Московским проспектом и улицей Большие полянки. В скором времени подрядчики выйдут на улицы Полушкина роща, Свердлова, Труфанова, Панина, Серго Орджоникидзе и Шевелюха.

Напомним, в 2017 году из федеральной казны на дороги Ярославской агломерации выделено 625 млн рублей, еще 552 млн рублей поступит из областного бюджета. Всего же на дороги агломерации за сезон планируется направить свыше 1,3 млрд рублей.

Добавим, на прошлой неделе на совещании у полпреда по СФО глава **Минтранса** РФ Максим **Соколов** говорил о том, что в ряде субъектов уже есть отставание по планам работ в рамках федерального проекта. В связи с этим обсуждается предложение о возврате выделенных средств в федеральный бюджет.

### КОММЕРСАНТ.RU ПРИВОЛЖЬЕ; АЛЕКСЕЙ СОРОКИН; 2017.05.29; НИЖНИЙ НОВГОРОД ПРОТЕСТИРУЮТ НА ГОТОВНОСТЬ К МИРОВОМУ ФУТБОЛЬНОМУ ПЕРВЕНСТВУ

В Нижнем Новгороде пройдут тестовые мероприятия в рамках подготовки города к Чемпионату мира по футболу-2018, об этом сообщает пресс-служба правительства Нижегородской области. Тестирование проводиться, чтобы проверить пропускную способность объектов транспортной инфраструктуры: железнодорожного вокзала, аэропорта, площади у торгового центра «Республика», метро и посадочной площадки автобусов-шаттлов на площади Киселева. Во время мероприятий пассажиров будут проверять на входе, кроме того будет проводиться имитация различных нештатных ситуаций, проходы по предполагаемым маршрутам следования болельщиков и другие мероприятия. Ожидается, что проверка позволит оценить на практике готовность к проведению ЧМ-2018. Отмечается, что в тестовых мероприятиях примут участие представители регионального **минтранса**, регионального управления МВД, ГИБДД, администрации Нижнего Новгорода, различных муниципальных предприятий транспорта, сотрудники аэропорта Стригино, Горьковской железной дороги и компании «Стройинвестпроект». Они пройдут по маршрутам движения болельщиков, отправятся в аэропорт на автобусах от метро «Парк Культуры». По итогам предварительных тестовых мероприятий будет разработана схема расстановки волонтеров-распределителей. В тестовых мероприятиях будет участвовать 400 волонтеров. События в ключевых зонах тестирования будут фиксироваться на видеокамеры.

### ВЕДОМОСТИ; ЕКАТЕРИНА МЕРЕМИНСКАЯ; 2017.05.30; ДАЛЬНОБОЙЩИКИ РАЗОГНАЛИ ИНФЛЯЦИЮ

В забастовке против «Платона» участвовало менее 0,01% всех грузоперевозчиков, но в некоторых регионах проблемы с доставкой товаров разогнали инфляцию

Государственная система сбора платы за проезд грузовиков по федеральным трассам «Платон» весной вновь оказалась в центре внимания. Это произошло сразу по двум причинам: через полтора года после внедрения «Платона» (уже тогда вызвавшего многочисленные протесты перевозчиков) правительство решилось на первое повышение тарифа (с 1,53 руб./км до 1,91 руб./км, хотя первоначально предполагало его удвоить), а дальнобойщики начали всероссийскую бессрочную стачку, требуя отмены «Платона».

Стачку объявили 27 марта. За три дня до этого премьер-министр Дмитрий Медведев подписал распоряжение о повышении тарифа с 15 апреля. Организаторы стачки заверяют, впрочем, что с повышением тарифа она не связана: участники не платили и не будут платить сбор ни по какому тарифу, они считают систему обманом и требуют ее отмены, объяснил «Ведомостям» председатель координирующего забастовку Объединения перевозчиков России (ОПР) Андрей Бажутин.

Кроме отмены «Платона» у бастующих были и политические требования: отставка правительства и объявление вотума недоверия президенту. То, что стачка началась на следующий день после протестов 26 марта, подчеркнуло ее политический характер.

Организаторы обещали вовлечь в акцию 50 регионов и более 10 000 дальнобойщиков. Как заявляли представители ОПР в Дагестане, там вдоль дорог выстроилось более 1500 машин – это самая массовая точка протеста, в других регионах счет шел на десятки. **Федеральное дорожное агентство** (**Росавтодор**, отвечает за «Платон») насчитало 197 грузовиков в 21 городе в первый день стачки. На следующий день протестующих городов стало вдвое меньше, сообщал **Росавтодор**.

Активнее всего протестовали регионы, где рынок перевозок серый. В «Платоне» дагестанские перевозчики зарегистрировали всего около 1000 грузовиков примерно из 20 000 существующих в республике, комментирует представитель **Росавтодор**а. «Платон» открывает государству данные о маршрутах и количестве перевозок, а значит, и о реальных доходах перевозчиков – незаконопослушным дальнобойщикам становится невыгодно демпинговать, отмечал представитель **Росавтодор**а.

Как разгоняли стачку

В Москве и области планировалось пять точек протеста, но набралось две, которые разъехались через сутки, рассказал секретарь ОПР Сергей Рудаметкин. Под Москвой стали оцеплять стоянки протестующих – подъехали ГИБДД, полиция и даже тентовый армейский грузовик, а также через третьих лиц намекнули, что могут аннулировать пропуска на МКАД, сообщил он.

В Дагестане протестующих оцепляли ОМОН и Росгвардия, приезжали БТР, рассказал Бажутин. Экскаваторы начали рыть траншею вокруг стачки в Ростовской области, самосвалы засыпали песком площадку протеста под Воронежем, хозяин участка под Читой попросил очистить территорию, где остановились грузовики, заявив, что начнет там стройку. В апреле Роскомнадзор заблокировал приложение для голосовых сообщений «рация Zello», которым пользовались участники протеста. **Росавтодор** предупредил, что участвовать в акции опасно: по его данным, организаторы снабжают участников акций не только едой, но и спиртным, что в непосредственной близости от проезжей части опасно для жизни.

Формально стачка еще продолжается – в мае протест попытались возобновить на подъездах к Москве, но организаторов задержали.

Стало ли труднее везти

Хотя акция была заявлена как мирная – машины должны были стоять на обочинах, не перекрывая движение, – протестующие пытались давить на водителей, не поддержавших забастовку. Вооруженные камнями и палками остановили фуру «Деловых линий» в Элисте и ударили по лицу водителя, рассказал представитель компании, в Волгограде закидали кирпичами грузовик.

Из-за активности протестующих были кратковременные сложности с рейсами на Кавказе, рассказывает директор управления по экспедиторской деятельности «Деловых линий» Михаил Петров (здесь и далее слова сотрудников через представителей компаний). Но ситуацию удалось вернуть в штатный режим за сутки: ввели дополнительные меры безопасности по сопровождению грузовиков и контролю машин на стоянках, уточнил Петров.

В Южном федеральном округе возник серьезный дефицит транспорта: по состоянию на середину мая с рынка ушло 20–30% перевозчиков и стоимость перевозки повысилась на 30–35%, сообщила руководитель логистики «Кнауф СНГ» Светлана Витязева-Хуссманн. И сейчас в Южном округе не хватает транспортных средств, несмотря на то что, по официальным данным, протесты прекратились, говорит она. «Кнауф» расторгла контракты со своими подрядчиками и перешла на сделки разового характера. По некоторым направлениям перевозки подорожали на 100%, компании до сих пор не удается ликвидировать образовавшуюся задолженность по отгрузке уже оплаченных клиентами заказов, признает Витязева-Хуссманн.

Резко сократилось количество свободного транспорта по направлению из Центральной России на юг, что очень ощущалось в апреле и в первой половине мая, согласна руководитель департамента дистрибуции компании Nawinia Rus Елена Подольская. Спрос на транспорт превысил предложение в разы, по ее словам, по направлению в Южный округ тарифы повысились на 12–15%.

Серьезного влияния на весь рынок грузоперевозок забастовки дальнобойщиков все-таки не оказали, считает Петров. Сезонное снижение оборота I квартала 2017 г. к IV кварталу 2016 г. составило те же 24%, что и в предыдущем аналогичном периоде, подсчитал Петров. Большинство компаний – как крупные, так и средние – продолжали работать, объясняет Петров.

Влияние на розничные цены

**Росавтодор** призывал не преувеличивать возможное влияние стачки на цены для потребителей: в ней участвовало менее 0,01% всех игроков рынка грузоперевозок. Но аналитики Райффайзенбанка все же полагают, что стачка могла сказаться на инфляции в апреле.

В третью неделю апреля неожиданно, по данным Росстата, подорожала плодоовощная, а также мясная и молочная продукция. «Это может отчасти быть связано с перебоями поставок в ряде регионов из-за акций протеста водителей против увеличения тарифов «Платона», – говорилось в аналитическом обзоре «Райффайзена».

Далеко не во всех регионах, испытавших проблемы от забастовки, наблюдался всплеск продуктовой инфляции, признает макроаналитик Райффайзенбанка Станислав Мурашов. Но в Дагестане, где была самая тяжелая ситуация, ускорение годовых темпов роста цен на продукты питания было одним из максимальных среди всех российских регионов – там продовольственная инфляция ускорилась с 2,24% г./г. в марте до 3,7% г./г. в апреле.

Эффект забастовки мог быть не замечен Росстатом в полной мере: он наблюдает за ценами лишь в нескольких крупных городах в регионе, в то время как наиболее активный рост цен мог наблюдаться в городах с небольшим населением и/или в сельской местности, замечает Мурашов.

Впрочем, хотя инфляционный эффект от забастовки, вероятно, был ощутимым, он оказался не единственным фактором ускорения продовольственных цен в апреле, подчеркнул макроэкономист Райффайзенбанка.

Чего добились

Акция дальнобойщиков вызвала реакцию политиков. Так, депутат-коммунист из Татарстана Артем Прокофьев внес в местный Госсовет проект закона об отмене «Платона». А глава Совета Федерации Валентина Матвиенко поручила в апреле проанализировать обоснованность и эффективность системы «Платон».

Председатель рабочей группы по защите прав участников дорожного движения президентского Совета по правам человека Игорь Юргенс предложил провести заседание и обсудить проблемы рынка вместе с **Минтрансом**. Ухудшение ситуации в отрасли грузоперевозок и протесты владельцев грузовиков – результат недостаточно продуманных мер правительства и ведомств, говорилось в заявлении рабочей группы.

Сам **Минтранс** отвечает, что рабочих групп для обсуждения проблем перевозчиков и «Платона» уже достаточно, и приглашает делегатов от дальнобойщиков к дискуссии.

В транспортно-логистической отрасли много актуальных вопросов помимо «Платона», который сейчас у всех на слуху, замечает Петров. Например, «просушка» дорог (закрывает выезд грузовиков на региональные трассы на несколько недель. – «Ведомости»), отсутствие открытой информации об ограничениях на дорогах, проблемы профессионального обучения, недоработки в системе весогабаритного контроля; компания «Деловые линии» сейчас проводит встречи с перевозчиками в регионах и дальше в рабочих группах при **Минтрансе** планирует их обсудить и найти решение, говорит он.

Конфликт с самыми активными протестующими в Южном округе не разрешен, а заморожен, замечает логист одной из транспортных компаний: машины поехали, но в систему «Платон» они так и не платят, на каких условиях удалось с ними договориться – не ясно.

Проблемы, обострившиеся в связи с «Платоном», для добросовестного бизнеса могут стать стимулом к развитию и запуску новых решений, например для проработки системы контрейлерных перевозок по аналогии с «бегущим шоссе» в Европе, когда автомобиль вместе с грузом перевозится на железнодорожной платформе с пониженным полом, замечает первый заместитель гендиректора SPSR Express Сергей Лапин, это и экологичнее.

### РБК КРАСНОДАРСКИЙ КРАЙ; 2017.05.29; АВТОМАТИЗИРОВАННЫЙ ПУНКТ ВЕСОВОГО КОНТРОЛЯ ПОСТРОЯТ НА КУБАНИ В 2017Г.

**Министерство транспорта** и дорожного хозяйства Краснодарского края заключило контракт на устройство первого в регионе автоматизированного пункта весового контроля с ООО. Об этом сообщается в материалах сайта госзакупок.

Стоимость работ оценена в 34,8 млн рублей. Согласно условиям договор, подрядчик должен в течение месяца, с 1 по 30 июня 2017г., обустроить пункт автоматического весового контроля в Усть-Лабинском районе на дороге Темрюк – Краснодар – Кропоткин ​– граница Ставропольского края. Финансирование будет вестись из краевого бюджета.

Это уже второй тендер на оборудование подобных пунктов в Краснодарском крае. Объявленная в июле 2016г. закупка была отменена по решению УФАС региона – антимонопольное ведомство нашло в документации нарушение законодательства.

Первые автоматизированные пункты весового контроля должны были заработать на Кубани в ноябре 2016г. Три пункта планировалось установить на автомобильной дороге регионального значения Темрюк – Краснодар – Кропоткин – граница Ставропольского края, на въездах в Темрюк, Славянск-на-Кубани и в Усть-Лабинск. Стоимость проекта составляла 102,23 млн руб.

Согласно разработанной «**Росавтодор**ом» и **минтрансом** Кубани схеме размещения, в регионе планируется обустроить 27 автоматизированных пунктов весового контроля. На настоящее время разработана проектная документация для трех таких пунктов.

По данным регионального **Минтранса**, в Краснодарском крае на дорогах регионального или межмуниципального значения работает три пункта весового контроля, которые располагаются на трассах Краснодар-Ейск, Краснодар-Темрюк, Краснодар – Кропоткин. Они находятся на балансе ГКУ КК «Краснодаравтодор».

УГИБДД ГУ МВД Краснодарского края еще в 2015г. заявило о планах по установке в крае автоматизированных весового контроля. В ведомстве тогда пояснили, что их отличие от стационарных или мобильных в том, что для контроля не требуется дежурство сотрудника полиции. Датчики в дорожном полотне автоматически фиксируют вес проехавшего авто, а камера регистрирует номерные знаки. В ведомстве отмечали, что ужесточение весового контроля не только позволит сэкономить на ремонте дорог, но и заметно снизит число ДТП с участием большегрузов, которые теряют в маневренности при перегрузе.

Предполагается, что данные с постов о прохождении транспорта с превышением разрешенного веса будут пересылаться в единую базу данных с дальнейшим взысканием штрафа.

По оценкам властей Кубани, бюджет региона ежегодно несет убытки от разбитых трасс в размере около 500 млн руб.

ООО «Дорметалл» создано в 2003г. Компания занимается строительством инженерных сооружений на автомобильных дорогах Кубани. Организация многократно выигрывала краевые и муниципальные тендеры на обеспечение безопасности дорожного движения, установку ограждений на автодороги и прочие работы. В 2015г. компания выиграла 9 тендеров на 214 млн руб., в 2016г. заключила 9 контрактов на 117,9 млн рублей.

### ИНТЕРФАКС-МОСКВА; 2017.05.29; СОБЯНИН ОТКРЫЛ УЧАСТОК КАЛУЖСКОГО ШОССЕ ПОСЛЕ РЕКОНСТРУКЦИИ

Первый этап реконструкции Калужского шоссе в Москве завершен, сообщил мэр Москвы Сергей Собянин, открывая в понедельник движение на участке от деревни Сосенки до МКАД.

«Калужское шоссе является основной магистралью «новой Москвы», никаким современным требованиям она не отвечала и была одной из самых проблемных автодорог столицы. Мы работаем по трем этапам реконструкции этого направления. Первый этап – это тот участок, на котором мы находимся, от МКАД до деревни Сосенки. Всего 24 км дорог, 10 искусственных сооружений сегодня запускается в строй», – сказал С.Собянин.

Он отметил, что в рамках второго этапа осенью должна завершиться реконструкция развязки на Профсоюзной улице и МКАД. «Второй участок – это развязка на Профсоюзной и МКАД, тоже сложнейший объект, сжатый со всех сторон торговыми центрами, другими ограничениями. Тем не менее, основные работы там тоже проведены, и я надеюсь, что осенью этого года развязка будет запущена», – подчеркнул мэр.

По его словам, на третьем этапе реконструкции шоссе протянется от Сосенок до Центральной кольцевой автомобильной дороги (ЦКАД). «Этот участок будет построен в течение 2018 года и будет примыкать к строящейся ЦКАД. Таким образом, основной дорожный каркас будет построен», – сказал С.Собянин.

### ВЕДОМОСТИ; АЛЕКСАНДРА ТЕРЕНТЬЕВА; 2017.05.30; СТАРЫХ ВАГОНОВ ОКАЗАЛОСЬ СЛИШКОМ МНОГО

Сначала дефицит вагонов возникнет, потом возникнет повышение цены на вагоны, а потом кто-то должен будет платить за новые вагоны» – так описывал в 2015 г. владелец Первой грузовой компании (ПГК) Владимир Лисин будущее рынка грузовых перевозок после запрета на эксплуатацию вагонов с продленным сроком службы (цитата по «Интерфаксу»). На первый взгляд один из богатейших бизнесменов России оказался прав: ставки выросли, в пик спроса вагонов не хватает, а заплатили за все грузоотправители – в среднем ставка на привлечение вагонов выросла вчетверо. Но с другой стороны, скорость доставки грузов значительно выросла, а избыток вагонов может накопиться уже в 2019 г. – до 2025 г. массового выбытия вагонов по возрасту не ожидается.

Вагонов хватило не всем

В 2016 г. завершилось масштабное списание старых вагонов, начатое в 2014 г. по инициативе РЖД и вагоностроителей. С 2014 г. парк сократился на 10,9% до 1,09 млн вагонов, приводит данные Институт проблем естественных монополий. Данные «Infoline-аналитики» – 1,065 млн вагонов (см. инфографику).

Выбытие вагонов компенсировалось ростом эффективности эксплуатации парка за счет вагонов нового поколения и оптимизации логистики типового подвижного состава, пишет в обзоре рынка за 2016 г. главный аналитик Объединенной вагонной компании (ОВК) Лейсана Коробейникова. Но уже в мае – июне 2016 г., когда началось оживление на мировом рынке сырья для металлургии, появился дефицит вагонов, признавал замглавы департамента Минпромторга Всеволод Бабушкин (слова чиновника передавал «Интерфакс»).

«Для грузоотправителя, грузовладельца не столь существенно, сколько подвижного состава находится на сети. Для него важно, чтобы цена на перевозку была предсказуемой в долгосрочной перспективе и чтобы груз был вывезен», – подчеркивал в майском интервью газете «Транспорт России» заместитель **министра транспорта** Алан **Лушников**. Впрочем, грузоотправители о сложностях с отгрузкой говорили неохотно. Сложности были весь год, рассказал на условиях анонимности сотрудник крупного грузоотправителя: в отдельные периоды 2016 г. спрос был ажиотажным, особенно в направлении портов Дальнего Востока, что привело к росту расходов на транспортировку. Проблемы были, но они носили сезонный характер, говорит сотрудник другой компании-грузоотправителя: например, в декабре, когда была сверхнормативная отгрузка угля. Во второй половине 2016 г. рост цен на уголь и железную руду ускорился: цены на металлургический уголь на условиях поставки FOB Австралия (мировой бенчмарк) превышали $300/т. Экспорт угля в 2016 г. вырос на 9%, железной руды – на 10%. Основной спрос пришелся на Азию: экспорт угля в Китай вырос в 1,5 раза, в Индию – в 2 раза.

Во взаимодействии портовиков и железнодорожников есть напряженность, связанная с пропускной способностью и состоянием железнодорожной инфраструктуры портов, рассказывает представитель ПГК: нужно модернизировать складские мощности, перевалочные комплексы, обновлять крановое хозяйство. Например, на подъездах к порту Новороссийска поезда скапливаются из-за нехватки на юге специализированных терминалов по отработке угля, зерна, руды, химических грузов, говорит источник в одной из компаний-операторов. Ведь большинство экспортеров работают по спотовым контрактам, которые не позволяют своевременно обеспечить вывоз груза из порта. В осенне-зимний период проблемы в направлении Новороссийска, как правило, объясняются неблагоприятными погодными условиями, добавляет источник в одной из компаний-операторов. Никаких проблем не отмечает лишь гендиректор Первой тяжеловесной компании Владимир Сосипатов: «Мы работаем с наиболее технологичными терминалами Дальнего Востока и Северо-Запада и не сталкивались с трудностями при перевозке угля».

В то же время доставка грузов ускорилась, соглашаются и грузоотправители, и операторы, и РЖД. В сравнении с 2014 г. средняя скорость доставки выросла на 20,6% до 361 км в сутки, по данным одного из грузоотправителей. Данные РЖД – 381 км/сутки. За два месяца этого года скорость составила 375,8 км/сутки, по расчетам грузоотправителя. «Мы наблюдаем рост показателей скоростей движения и перевозки на сети», – подтверждает гендиректор Globaltrans Валерий Шпаков. Улучшается оборот вагона, рассказывает он: «В марте общесетевой показатель оборота вагона сократился на 8,7% в сравнении с аналогичным периодом прошлого года до 14,5 суток». «Если несколько лет назад оборот по основному виду подвижного состава ПГК – полувагону – составлял 15 суток, то сегодня оборот в 12 суток – норма для компании», – говорит представитель ПГК. «Системная работа РЖД по улучшению оборота груженого и порожнего вагона в движении отмечается всеми и ни у кого не вызывает нареканий», – резюмирует первый заместитель гендиректора Федеральной грузовой компании (ФГК, «дочка» РЖД) Виктор Воронович.

Представитель РЖД, впрочем, предупреждает, что локальный дефицит вагонов может возникнуть в 2017 г. На экспорт в этом году планируется отправить больше угля, удобрений, лесных грузов и зерна. Погрузка в пиковый период ожидается на уровне 3,5 млн т в сутки. Для этого нужно подать 443 000 полувагонов, говорит представитель РЖД. «Это значит, что ситуация с обеспечением грузоотправителей данным подвижным составом летом может усложниться», – резюмирует он.

Проезд подорожал

Сокращение парка вагонов привело к росту цен. «Еще в 2015 г. на рынке был профицит вагонов, ставки на их предоставление были такими низкими, что не позволяли обеспечивать содержание и эксплуатацию [вагонов]. Сейчас подвижного состава меньше, доходность операторов растет», – рассказал **Лушников**. С 2014 г. ставка на предоставление вагона выросла вчетверо: с 300 руб./сутки до 1300 руб., приводит данные грузоотправитель. Эта ставка необоснованно завышена, возмущен он.

Ставка предоставления вагонов рыночная, она отражает баланс спроса и предложения, единодушны Шпаков, Воронович и представитель ПГК. Причем и Шпаков, и Воронович подчеркивают: нынешние ставки не окупают приобретение нового вагона. Хотя Минпромторг считает приемлемой для приобретения новых вагонов универсального парка ставку 1200 руб./сутки, цитировал Бабушкина «Интерфакс». Сосипатов считает, что нынешняя ставка обеспечивает оператору возможность привлечения средств на обновление парка.

Как сократился парк

16% так сократился с 2014 г., по данным Globaltrans, парк полувагонов: до 477 000 шт.

11% составило сокращение парка цистерн, до 260 000 шт.

В последние годы увеличивается и расходная база операторов, говорит Шпаков: растет стоимость порожнего пробега, затраты на ремонт вагонов и запасные части. Так, например, затраты Globaltrans на порожний пробег в 2016 г. выросли на 5%. Впрочем, благодаря контролю над издержками общие операционные затраты оператора в 2016 г. выросли лишь на 1%. В результате рентабельность Globaltrans в 2016 г. выросла на 2 п. п. до 40%. Крупнейшие операторы – ПГК и ФГК – отчетность по МСФО не раскрывают. По РСБУ выручка ПГК в 2016 г. увеличилась на 26,2% до 82,3 млрд руб., выручка ФГК – в 1,6 раза до 73,2 млрд руб.

Но грузоотправитель может рассчитывать на тарифную скидку при использовании вагонов с повышенной грузоподъемностью. Скидки предоставляются для вагонов производства ОВК, «Уралвагонзавода» и «Алтайвагона», их размер варьируется от 10,8 до 23%. «Их использование дает экономию грузовладельцу при пересчете на каждую тонну груза», – говорит Сосипатов.

Кто выиграл

Основным результатом списания старого парка стала ликвидация профицита парка вагонов в некоторых сегментах рынка – это оживило рынок оперирования и вагоностроения, считает Воронович из ФГК. За девять месяцев 2016 г. было выпущено 23 400 грузовых вагонов, по данным Института проблем естественных монополий. Для сравнения: за весь 2015 год – 29 000 шт. Впрочем, в 2014 г. производство составило 55 100 вагонов. По оценке Бабушкина, максимальный годовой спрос на вагоны в России – 42 000–45 000 шт.

Списание старых вагонов стало одним из факторов, приведших к балансу спроса и предложения на рынке услуг предоставления универсального парка, отмечает Шпаков. Списание позволило решить задачу по вывозу большего числа грузов меньшим парком за счет роста доли вагонов нового поколения, считает Сосипатов. По его оценке, в среднесрочной перспективе будет достаточно 450 000 полувагонов и менее благодаря росту доли инновационных вагонов в структуре парка. Рентабельность таких вагонов действительно выше, соглашается представитель ПГК, но указывает, что с учетом более дорогого технического обслуживания и высокой стоимости ремонта экономика таких вагонов сильно изменится в отсутствие стимулирующих мер. Даже с учетом действующих механизмов субсидирования и предоставления скидок расчетные показатели эффективности инновационных вагонов ниже, чем при использовании универсальных вагонов, говорит Шпаков.

Эффект от списания парка продлится недолго – до 2025 г. массового выбытия старых полувагонов не ожидается, говорит Воронович из ФГК. «При существующей закупке новых вагонов операторами уже в 2019 г. дефицит может смениться профицитом», – считает он. «Infoline-аналитика» ожидает в 2018 г. баланса парка, а в 2019–2020 гг. умеренного профицита, который приведет к стабилизации арендных ставок на инновационные вагоны и снижению – на обычные, говорит гендиректор «Infoline-аналитики» Михаил Бурмистров.

### КОММЕРСАНТ; НАТАЛЬЯ СКОРЛЫГИНА; 2017.05.30; «ЕСЛИ ЭТО МОНОПОЛИСТ, ЗНАЧИТ ДОЛЖЕН БЫТЬ В СОСТАВЕ РЖД»

Президент ОАО РЖД Олег Белозеров о тарифах, концессиях и продаже активов

ОАО РЖД, отработав полтора года в условиях сокращения затрат и госсубсидий, столкнулось с резким ростом перевозок при ухудшении их структуры. Как решать проблему низкодоходных грузов, есть ли грузопоток для модернизируемых БАМа и Транссиба, почему нет смысла продавать «Трансконтейнер» и зачем в монополии вице-президентов меняют на директоров, “Ъ” рассказывал президент ОАО РЖД Олег Белозеров.

– Один из самых актуальных и больных вопросов для ОАО РЖД сейчас – падение доходности при росте грузооборота. На какой рост доходности по итогам года вы рассчитываете?

– Хотели бы попробовать выйти на рост доходной ставки плюс 1–2%. Но пока мы видим, что ситуация несколько иная. Очевидно, что необходимо системное решение проблемы с максимальной выгодой как для ОАО РЖД, так и для грузоотправителей. В первую очередь это вопрос о низкодоходных грузах. Понятно, что компания должна возить эти грузы: если не будем мы, то не будет никто. При этом с нашей стороны необходимо приложить все усилия для того, чтобы снизить себестоимость перевозки. И у меня есть уверенность, что баланс, выгодный и производителям, и ОАО РЖД, мы найдем.

Взять, к примеру, угольщиков. Объем перевозки огромный. Вспомним стоимость угля в $40 с лишним, которая потом достигла $60–80. Доходность угольщиков выросла во много раз, а стоимость перевозки – лишь на несколько процентов. Доходы, которые получают угольщики, обязательно должны идти на их развитие, но в том числе и на развитие инфраструктуры. Думаю, что это понимание есть. Чтобы вывезти весь объем, нам нужны инвестиции, нужны деньги, включая средства на возврат инвестиций.

– То есть тарифы ОАО РЖД по низкодоходным грузам привязываются к рыночной стоимости, а вы гарантируете вложение выручки в конкретные направления?

– Да, это или take-or-pay, или другие варианты, но все они будут строиться вокруг одной равновесной точки, исходя из выгоды и для грузоотправителей, и для ОАО РЖД. А вот механизм, возможно, будет немного различаться.

– Если подобная модель будет введена, удастся ли полностью решить проблему выпадающих доходов из-за ухудшения структуры грузооборота? Или все равно будут необходимы вливания со стороны государства?

– На мой взгляд, субсидия от государства может быть в следующих случаях: если государство принимает решение что-то реализовать прорывным способом, в кратчайшие сроки и готово выделить на это дополнительные деньги. Или государство решает, что кого-то должно поддерживать, например угольщиков. В таком случае угольщики – не мы – должны получать субсидию от государства и полностью оплачивать стоимость перевозки. Думаю, такой вариант был бы справедливым.

Пока же перекрестное субсидирование находится внутри ОАО РЖД. А мы все-таки не органы исполнительной власти, которые должны в этой части маневрировать. Допустим, у угольщиков дешевый тариф, у нефтяников высокий, соответственно, нам говорят: ищите баланс. На это нефтяники отвечают: баланс в виде ваших тарифов, установленных в прейскуранте, нас не устраивает. По идее, в таком случае необходимо дать нефтяникам привлекательный тариф под обязательство определенного объема перевозок. Но пока получается иначе. При увеличении тарифов нефтяникам с целью компенсации расходов на угольщиков гарантий, что нефтяники останутся у нас, а не перейдут в трубу, мы не получаем. Поэтому есть определенные развилки. Но я считаю, что на многие вопросы ответит прозрачная, хорошая экономика ОАО РЖД. Мы все равно будем самыми эффективными.

– Можно оценить объем выпадающих доходов на конец года? В конце 2016 года назывались 91,8 млрд руб., что будет в 2017 году?

– У нас выпадающих доходов на конец года не будет, потому что вырос грузооборот. Соответственно, прибыли у нас больше, и это дает возможность перераспределить дополнительные доходы. 8% по грузообороту все-таки очень существенная цифра.

– Перекроет ли увеличение грузооборота последствия ухудшения структуры грузов?

– В этом году проблема может быть решена за счет увеличения объема перевозки грузов. Мы предполагали, что будет более серьезное падение по стоимости угля, и хотели поддержать тарифами грузоотправителей. Сейчас видим, что цены достаточно приемлемы. Мы уже думали о том, чтобы, возможно, дополнительно отрегулировать тарифы в нашу пользу. Но это пока на уровне обсуждений.

– Путем надбавки в рамках тарифного коридора, изменения коэффициентов дальности?

– Могут быть различные варианты. Например, инвестсоставляющая по аналогии с электроэнергетикой. Сегодня уже видно, что хороший результат дает надбавка к тарифу по капремонту. За позапрошлый и прошлый год качество железнодорожной инфраструктуры не ухудшилось. А ведь до этого каждый год прирастало по несколько тысяч километров путей, находящихся в ненормативном состоянии. В 2017 году тенденция уже иная: количество просроченных километров снижается. Существует зависимость: чем лучше инфраструктура, тем быстрее едет груз. А чем быстрее он едет, тем дешевле доставляется. Мы планируем в следующем году эту динамику сохранить, а к 2021 году по наиболее грузонапряженным линиям привести инфраструктуру полностью в нормативное состояние.

– Это с учетом того, что большая часть документов правительства говорит о том, что надбавку к тарифу в 2% больше не дадут? По вашему мнению, надбавка должна быть возобновлена? Или средства должны поступить каким-то другим способом?

– Не возобновлена, а продлена. Я думаю, что нам нужно будет к следующему году подготовить такую же серьезную модель, как к этому. Хочу напомнить, что при надбавке 2% на капремонт надбавка для экспортных грузов была снижена до 10%. Это достаточно серьезные изменения. Их нужно настроить так, чтобы были созданы оптимальные условия для всех участников процесса. Если экспорт в 2018 году продолжит расти, эти 2% можно было бы направить на дополнительные инвестиции в проект модернизации БАМа и Транссиба. Судя по тенденциям, которые мы наблюдаем на этом направлении сейчас, считаю, что ряд следующих этапов модернизации Восточного полигона нужно сдвинуть на более ранний срок. Допустим, электрификацию БАМа. Если ускоримся, то быстрее дадим грузоотправителям возможность более эффективно и выгодно отправлять грузы.

– Это предложение уже обсуждается?

– Да. Изучаем, какие у нас есть возможности.

– Возвращаясь к 2%. В 2016 году ФАС предлагала изменить цель надбавки, направив ее на обновление локомотивного парка. По вашему мнению, она актуальнее в части капремонта?

– Да, поскольку в отношении локомотивов можно применить иную схему. Например, лизинг. Инфраструктура же в лизинговые схемы или кредитные истории не укладывается с точки зрения экономики. Поэтому то, что можно получить за счет тарифа, нужно вкладывать в ее ремонт.

– Вы предлагаете продлить этот механизм на следующий год или на более длительный период?

– Посмотрим, как сложится экономика.

– Вы упомянули ускорение электрификации Восточного полигона. Какие перемены в программе развития Восточного полигона произошли в последнее время?

– Вместе с энергетиками рассматриваем возможность завершения электрификации конечных участков БАМа в Хабаровском крае в более ранние сроки. Думаю, что параллельно с нашей стратегией до 2025 года, с долгосрочной программой развития – к августу-сентябрю – мы найдем решение.

– Насколько мы понимаем, на БАМе и Транссибе есть потенциал наращивания грузопотока на 30 млн тонн за счет Кузбасса, но это потребует дополнительных инвестиций. А те месторождения, которые должны были стать ресурсной базой, пока не дают груза.

– На самом деле решения по Восточному полигону всегда выигрышны. Есть уже разработанные месторождения, и они могут давать достаточно серьезный прирост. Есть новые месторождения, которые появятся через какой-то промежуток времени. Сейчас регулярно обсуждаем с грузоотправителями, у кого и как идут дела в части освоения новых месторождений. То, что мы делаем сегодня, в любом случае будет востребовано.

– Дополнительных инвестиций это не потребует?

– Потребует. Как я уже сказал, в сентябре мы ответим на этот вопрос. И постараемся увеличить пропускные мощности и для Кузбасса, и для других участников за счет наших дополнительных инвестиций.

– За счет инвестпрограммы ОАО РЖД?

– Да.

– А каков уровень этих инвестиций?

– Достаточно серьезный. Я думаю, что на разные мероприятия потребуется несколько сотен миллиардов, а вот сколько и в какой промежуток времени, это предстоит понять.

– Концессионное соглашение по железной дороге Кызыл–Курагино будет заключено?

– Будет и причем в ближайшее время.

– В какой функции в проекте будут выступать РЖД?

– Планируем войти в проектную компанию на небольшую долю. При этом мы хотели бы стать подрядчиком при строительстве и – ключевое для нас – перевозчиком. Проект с точки зрения железной дороги интересный. В нем есть и другие составляющие в части строительства порта и добывающих мощностей.

– Вы ориентируетесь на увеличенный грузопоток по БАМу?

– Да, на дополнительный поток. 66 млн тонн – изначальная цифра – рассчитывалась до 2019 года. Пока видим увеличение до 80 млн тонн к 2025 году, но нужно еще раз уточнить расчеты. Информация постоянно обновляется, динамика погрузки улучшается, планы у грузоотправителей тоже меняются в позитивную сторону. Соответственно, нам нужно готовиться заранее.

Возникает проблема ускорения темпов экономического роста, для этого нужны дополнительные мощности – тяговый подвижной состав, вагоны. Это абсолютно другая стратегия, и компания достаточно быстро к ней перешла. Хотел бы обратить внимание, что этот переход от падения к росту – большому, взрывному росту, был непростой задачей. Но компания с ним справилась и по максимуму обеспечила вывоз продукции. Каждый год усиленно работаем над увеличением производительности труда. Я считаю этот показатель одним из ключевых. Задачу, поставленную государством, мы выполняем.

– В этом году было довольно много информации о возможном участии ОАО РЖД в том или ином качестве в концессионных соглашениях или государственно-частном партнерстве. Зачем в целом вам концессии?

– Сам концессионный механизм достаточно интересный с точки зрения привлечения средств. Сегодня необходимо использовать все потенциально возможные финансовые инструменты. Но у нас есть определенные ограничения по нашим ковенантам: отношение долга к EBITDA должно находиться в пределах трех. Было принято решение о долгосрочном тарифе, но в результате за последние несколько лет оно ни разу не выполнялось. А для привлекаемых средств нужен более четкий механизм фиксации обязательств. Концессия дает возможность это сделать.

Мы не претендуем в исключительном порядке на владение инфраструктурой – нам важнее правильно создать условия, правильно управлять создаваемой инфраструктурой и выступать в качестве перевозчика. Это то, что мы умеем делать. У кого на балансе будет находиться инфраструктура – в ряде случаев все равно: фонды, банки, пожалуйста, пусть они вкладываются, мы в этой части готовы исполнять функции управляющих.

Поэтому считаю, что концессия – хороший механизм. В дальнейшем все построенное в рамках концессии переходит в собственность государства, а в конечном итоге может быть передано и ОАО РЖД. Можно сказать, мы строим для себя, и от того, насколько качественно и хорошо это сделаем, в перспективе будет зависеть экономика всей компании. Вы наверняка помните, что в России большинство дорог исторически было построено по концессии.

– Говорят, что есть поручение правительства о том, что не поощряется использование механизма концессии компаниями с прямым или косвенным госучастием больше 50%...

– Это действительно так.

– А как в этой ситуации быть? Просто занимать меньшую долю в компании-концессионере?

– Да, занимать меньшую долю. Это абсолютно справедливый подход. Если государство захочет что-то профинансировать, оно внесет средства в уставный капитал ОАО РЖД. Ключевой вопрос концессии – в распределении рисков. Она подразумевает, что не все риски несут РФ и ОАО РЖД. Появляются другие участники процесса, которые берут на себя предпринимательские, строительные и многие другие риски. А если госкомпании принадлежит больше 50% в концессии, получается некое квазигосударственное финансирование.

– В проекте Северного широтного хода удается найти участников на нужную долю в проектной компании?

– Мы сейчас этим вопросом активно занимаемся. Участники есть. И РФПИ, и ВЭБ задействованы в обсуждении схемы. Проект очень интересный.

– А вы ожидаете каких-то подвижек до конца года?

– Хотим в ближайшие месяцы выйти с инициативой по реализации этого проекта. Все предварительные документы с участниками процесса уже подписали, в том числе с «Газпромом».

– Так «Газпром» участвует?

– Газпром будет участвовать в финансировании своего участка, который станет одним из элементов концессионного соглашения.

– Будет ли пересмотрен пассажиропоток по высокоскоростной магистрали (ВСМ) Москва–Казань?

– Он уже был рассмотрен аудиторами и подтвержден на уровне 15,8 млн пассажиров на пятый год эксплуатации. В этой части без больших сюрпризов. Сюрпризы там приятные – в виде возможности перевозки по ВСМ не только пассажиров, но и грузов, движения ночных скоростных поездов. Все это создает дополнительный финансовый поток.

– Когда будет принято решение по грузовому движению по ВСМ?

– Я думаю, что когда мы окончательно определимся с моделью. Работа идет поэтапно. Серьезным шагом было проектирование, поскольку оно как раз и отвечает на вопрос, сможет ли компания построить скоростные линии, есть ли технологии. На сегодняшний момент точно знаем, что сможет. Параллельно нужно обсуждать финансовые возможности. Чем больше неопределенность, тем большие риски закладываются финансовыми институтами. Поскольку уже появилась конкретика, это улучшит ситуацию с финансированием. Сейчас рассматриваются две модели: одна чисто пассажирская, другая – комбинированная.

– Комбинированная модель предлагалась партнерам, например, китайцам?

– Она пока обсуждается. Мы ее рассматривали у вице-премьера Аркадия **Дворкович**а, показывали, что такая модель существует.

– То есть в течение ближайших месяцев будет понятно, быть ли там грузовому движению?

– Грузовое движение там точно будет. А вот будет ли оно заложено в первоначальную финансовую модель – на эти расчеты потребуется несколько месяцев.

– Собираетесь ли вы продавать 50% плюс одну акцию ОАО «Трансконтейнер», за который активно борется группа «Сумма»? И более широкий вопрос: как вы видите будущее логистического блока ОАО РЖД?

– По «Трансконтейнеру» наша позиция известна. Мы ее рассматривали в компании, докладывали первому вице-премьеру Игорю Шувалову. Я считаю, что в нынешней ситуации «Трансконтейнер» находится в положении статус-кво. При этом целесообразно опять вывести его в прямое управление ОАО РЖД, поскольку мы уже договорились, что модель ОТЛК (Объединенная транспортно-логистическая компания, владеет сейчас контрольным пакетом «Трансконтейнера», внесенным ОАО РЖД.– “Ъ”) «без активов» является более перспективной и экономически выгодной.

Что касается «Трансконтейнера», мы не вводим никаких ограничений. Ни для кого. Готовы поддерживать всех перевозчиков контейнеров и создавать необходимые условия. Нам говорят: «Давайте, мы купим “Трансконтейнер”«. А нам нужно, чтобы увеличился объем услуги. Пусть создадут еще один «Трансконтейнер». Или вложат эти деньги в закупку дополнительных площадок. Контейнерные перевозки сейчас демонстрируют бурный рост, и мы крайне заинтересованы не в перераспределении, а в расширении рынка. Для компании это дополнительный доход. «Траснконтейнер» сегодня является монополистом, перевозит 50% с лишним. А если это монополист, значит, должен быть в составе ОАО РЖД, а не у кого-то еще, поскольку государство может нас ограничить по ставкам,– то есть нами можно управлять.

Мы опасаемся, что не будет такой положительной динамики, как только мы потеряем управление. Львиная доля доходов «Трансконтейнера» идет на оплату инфраструктуры. Мы создали бизнес, который для нас генерирует дополнительный доход. Готовы ли мы его отдать? Хотелось бы, чтобы контейнерный рынок развивался, стал большим и устойчивым.

Мы не заинтересованы в том, чтобы занимать 50–80% рынка. Пусть эта доля снижается, приходит большее количество игроков. Полагаю, что с учетом сегодняшней динамики эти новые игроки появятся и смогут стабилизировать ситуацию на рынке. Например, у нас есть Федеральная грузовая компания, занимающая на рынке перевозок в полувагонах более 20%, но иные серьезные, сильные игроки создают рынок.

– Вы собираетесь интегрировать «Трансконтейнер» с «РЖД-Логистикой», GEFCO или другими активами?

– Каждый из них занимает свою нишу. Мы не будем интегрировать, а постараемся более четко провести грани между сферами деятельности, чтобы не было внутреннего каннибализма.

– GEFCO тоже не продаете?

– Вариант продажи рассматривается. С нашей точки зрения, для управления достаточно владеть 50% плюс одна акция (сейчас 75%.– “Ъ”). Хотим ли мы получать всю прибыль и маржу? Возьмем тот же «Трансконтейнер»: он хорошо работает, есть инвестор. Мы не заморозили там наши деньги, при этом хорошо управляем активом, который приносит доход компании. То же самое возможно и с GEFCO.

– С РФПИ ведутся переговоры?

– По GEFCO у нас есть определенные условия, которые мы обсуждаем с нашими партнерами, в том числе и с РФПИ.

– Как идет сейчас в ОАО РЖД корпоративная реформа, связанная с заменой вице-президентов директорами? Какова целевая конструкция структуры управления?

– Структура будет пересматриваться с учетом переименования должности президента ОАО РЖД в генерального директора. Наше предложение было внесено в Госдуму, будет проходить обсуждение, надеюсь, что будет принято положительное решение. Соответственно, формат должностей заместителей и других руководителей тоже должен быть изменен. Вице-президенты будут называться заместителями. Появится трехуровневая система управления, включая директоров. В итоге будет гендиректор, его заместители и директора.

– То есть это в чистом виде переименование? Или изменение структуры в том числе?

– В том числе и уточнение структуры.

– А управленческие издержки будут сокращены в результате?

– Обязательно. Я перед собой ставлю задачу: любое действие должно вести за собой сокращение издержек.

– А когда это будет завершено?

– В зависимости от того, когда будет принят закон. Думаю, в течение нескольких месяцев.

– Сейчас в ФГК сложилась довольно неплохая ситуация, ставка оперирования вагонами растет. В этой связи будет ли изменен уровень дивидендных выплат?

– Акционеры должны получать прибыль, для этого мы и создаем дочерние общества, поэтому считаем справедливым для наших «дочек» выплаты не менее 50% прибыли по РСБУ. Например, по GEFCO в этом году на наблюдательном совете приняли решение распределить 100% прибыли на дивиденды.

– Отдельно поднимать уровень выплат ФГК на фоне хорошего рынка вы не будете?

– Возможно, будем. Посмотрим на динамику. Если мы заберем деньги, то, прежде всего, направим их на инфраструктуру, на тот же подвижной состав, но нужно понимать, насколько просядет тогда ФГК. У нее есть своя серьезная инвестпрограмма, которая создает условия для перевозки большего объема грузов.

– Программа оптимизации локомотивного парка принята?

– Принята, но будем ее пересматривать, потому что динамка перевозок изменилась. В прошлом году я подготовил коллектив к тому, что у нас будет значительный рост объема перевозок. И компания с этой задачей справилась. Нужно понять, краткосрочная это тенденция или тренд. Каким будет следующий год с точки зрения объемов – таким же, меньше, больше – и в зависимости от этого пересматривать программу. Ключевые ее элементы, например повышение производительности работы локомотивов, останутся. Какое количество локомотивов нам нужно – будет зависеть от конкретных задач и объемов перевозок.

– А пока нет определенности с тем, каким будет тренд?

– Пока нет. Будем смотреть на прогнозы Минэкономики и те программы, которые правительство подготовило до 2025 года.

– Можете ли вы назвать прогнозные ключевые финансовые параметры по итогам 2017 года?

– Чистая прибыль компании, утвержденная советом директоров на 2017 год, составляет 3 млрд руб., EBITDA – 351,8 млрд руб. с ростом к прошлому году на 11,4%. Выручка запланирована в 1,6 трлн руб., с ростом к 2016 году на 3%. С учетом роста объемов перевозок ожидаем более высокие темпы роста погрузки и грузооборота в целом по году, что отразится на финансово-экономическом состоянии компании. Так что, вероятно, показатели могут быть улучшены.

– В отчетности по итогам 2016 года показано масштабное обесценение основных средств (141,6 млрд руб.), большая часть (74,2 млрд руб.) приходится на Московское центральное кольцо (МЦК). В чем причина обесценения?

– Проект МЦК социальный и предполагает существенные затраты не только на создание, но и на поддержание инфраструктуры и организацию перевозок. Средства нам компенсируются действующими договорами не в полной мере. На момент запуска МЦК ряд расходов виделся несколько по-другому. Много технических нюансов: предположим, запустили поезда на одну минуту быстрее, появились новые поезда – возникли новые расходы. Мы находимся в постоянном диалоге с правительством Москвы, считаю, что почти все вопросы урегулировали и до конца года их закроем полностью.

– Скоро уже почти два года, как вы пришли в ОАО РЖД. Что у вас за это время получилось, что не получилось?

– Получилось, не получилось – это вопрос из серии «стакан наполовину пуст или полон». Я считаю, что всегда сделано недостаточно. Уже сейчас работаем над стратегией развития железнодорожного транспорта на долгосрочный период до 2050 года. Сегодня есть понимание, как решать краткосрочные и среднесрочные задачи, но ряд решений на железной дороге без долгосрочной стратегии просто невозможен.

Срок амортизации инфраструктуры у нас около 50–70 лет, и если сейчас мы примем неправильное решение, то будем отброшены назад, поскольку деньги уже потратили, а необходимого эффекта не получили. Срок амортизации локомотива – 40 лет. Если мы купим что-нибудь не то и купим много, а уж покупать-то мы умеем, нужного результата не будет. Очевидно, что от неверных стратегических решений компания действительно проиграет – может быть, не сегодня, а через несколько лет.

– А можно ли создать полноценную стратегию до 2050 года с учетом того, что более краткосрочные документы, основополагающие для отрасли (например, целевая модель рынка), охватывают меньший период и постоянно меняются?

– Уверен, что можно. Краткосрочные документы могут меняться, но долгосрочные тренды все равно будут достаточно устойчивыми. Потребуется ли что-то корректировать? Корректировать нужно всегда, чтобы оперативно отвечать на вызовы времени. В рамках долгосрочной стратегии параллельно готовится программа до 2025 года, кроме того, нужно посмотреть и на инновации, и на то, как вообще будет выглядеть железная дорога в ближайшей перспективе. В ряде случаев краткосрочные цели не дают возможности с позиции экономики вложиться в долгосрочные проекты, и через три-пять лет начинаешь проигрывать. С одной стороны, от этого соблазна нам нужно себя уберечь, с другой – обязательно нужно думать о будущем. Поэтому сейчас необходимо актуализировать весь спектр вопросов, которые ставит перед собой компания, дать им оценку и обязательно двигаться дальше. Если вернуться к первому вопросу: да, нам удалось немало, это видно по цифрам, по экономии – большим цифрам! – но за каждой стоит очень серьезный срез работы по каждому из направлений. У нас выросло качество услуг, и это не субъективная оценка, а фактор, который признали прежде всего наши потребители, и это самый важный критерий. Прежде всего, я имею в виду скорость доставки и ее качество. Совместно с потребителями разработаны показатели, которые постоянно улучшаются. Самым большим достижением я считаю, что сейчас российские железные дороги, как мне кажется, развиваются динамично.

– Когда можно ожидать выхода стратегии?

– Осенью этого года. Планируем, что итоговое обсуждение состоится в ноябре. Программа до 2025 года будет чуть пораньше (думаю, что это будет сентябрь), а долгосрочная попозже.

– И последний вопрос: с прокуратурой у вас все в порядке? Проверка закончена?

– ОАО РЖД – большая организация, у нас проходит множество проверок по разным направлениям. В том числе и по линии прокуратуры. Относимся к этому абсолютно спокойно. Компания полностью открыта, и предоставляет все необходимые материалы. Наоборот, спасибо прокуратуре, в том числе и за те документы, которые получаем по результатам проверок. Нам указывают, на что нужно обратить внимание. Это я считаю очень важным.

### КОММЕРСАНТ; НАТАЛЬЯ СКОРЛЫГИНА; АНАТОЛИЙ ДЖУМАЙЛО; АНАСТАСИЯ ВЕДЕНЕЕВА; 2017.05.30; ПЛАН «УРАГАН» ПОШЕЛ НА ВТОРОЙ КРУГ

Александру Карманову опять нужны вагоны

Как выяснил «Ъ», бизнесмен Александр Карманов, запомнившийся инициативой о консолидации вагонного парка лизинговых компаний (план «Ураган»), вновь пытается собрать с рынка вагоны. Он попросил премьера Дмитрия Медведева поддержать план, по которому Государственная транспортно-лизинговая компания (ГТЛК) перенаймет 37,5 тыс. вагонов «УВЗ-Логистик» (УВЗЛ) за 49 млрд руб., которыми сейчас управляет Федеральная грузовая компания (ФГК) ОАО РЖД, и передаст их в сублизинг его АО «Третья грузовая компания». За этот парк господин Карманов обещает УВЗЛ 25 млрд руб. компенсации, он нужен ТГК для обслуживания долгосрочных контрактов с трубниками. Но **Минтранс** и ОАО РЖД, по данным «Ъ», не в восторге от идеи.

Владелец Трубной грузовой компании (ТГК) Александр Карманов предлагает забрать у ФГК (входит в ОАО РЖД) арендованный парк вагонов «УВЗ-Логистик» (УВЗЛ). Это следует из письма, направленного господином Кармановым в середине апреля Дмитрию Медведеву («Ъ» знаком с его содержанием). Александр Карманов пишет, что на базе ТГК, владеющей парком в 20 тыс. вагонов, создана Третья грузовая компания (срок создания не уточняется). «Стремительный рост ставок аренды на полувагоны в течение 2016 года (в три раза по сравнению с началом года) побудил крупнейшие металлургические холдинги (ТМК, ОМК, ЧТПЗ) заключить с АО «Третья грузовая компания» долгосрочные договоры аренды более чем 30 тыс. полувагонов сроком на пять лет и более»,– сообщается в письме. Этот портфель контрактов позволил ТГК обратиться к лизинговой госкомпании ГТЛК с запросом о приобретении по лизингу или перенайму по договорам лизинга или аренды полувагонов, сейчас находящихся в лизинге у УВЗЛ. ГТЛК, говорится в письме, «подтвердила готовность участвовать в данной сделке при условии коммерческого финансирования» и корпоративного одобрения. В рамках сделки предлагается перенаем парка УВЗЛ из 37,5 тыс. вагонов на 49 млрд руб. в пользу ГТЛК с последующей передачей в сублизинг ТГК и выплата ГТЛК компенсации в пользу УВЗЛ до 25 млрд руб. Средства должны пойти на погашение долга УВЗЛ перед «Уралвагонзаводом» (УВЗ). В ТГК и ГТЛК отказались от комментариев. Но, говорит один из источников «Ъ», в феврале ГТЛК согласовала ТГК сделку и была готова закрыть ее до конца марта.

ФГК в марте 2016 года привлекла парк УВЗЛ в аренду. За этим могла последовать сделка и по покупке УВЗЛ, но ей препятствовали долги УВЗЛ – около 76 млрд руб. В феврале о покупке УВЗЛ договорилось ООО «Тринфико Пропети Менеджмент», управляющее пенсионными резервами НПФ «Благосостояние», однако в мае сделку не разрешила ФАС. Александр Карманов, чьи компании, в том числе Евразийский трубопроводный консорциум, являются крупными подрядчиками «Газпрома» и «Транснефти» (объем подрядов в 2015 году, по данным Forbes,– 51,3 млрд. руб.), ранее выступал идеологом консолидации вагонов лизинговых компаний через так называемый «план «Ураган»« (см. «Ъ» от 24 февраля 2016 года).

По информации «Ъ», премьер поручил **Минтрансу** с привлечением ОАО РЖД рассмотреть обращение, причем и компания, и министерство уже дали ответы. В ОАО РЖД запрос «Ъ» переадресовали в ФГК, в **Минтрансе** отказались от комментариев.

Два источника «Ъ», знакомые с ситуацией, говорят, что **Минтранс** солидарен с ОАО РЖД. Правительство не видит смысла в наращивании лизингового портфеля ГТЛК за счет консолидации бывших в употреблении вагонов, добавляет один из них. Другой собеседник «Ъ» поясняет, что **Минтрансу** ОАО РЖД сообщило, что передача в долгосрочную аренду ФГК вагонов УВЗЛ и авансы по арендным платежам до конца действия контракта позволили УВЗ избежать банкротства УВЗЛ, а также погасить задолженность перед лизинговыми компаниями. При этом ФГК достаточно эффективно управляет привлеченным парком, говорит источник со ссылкой на позицию ОАО РЖД. Он отмечает, что в монополии оценивают потребности крупнейших металлургов, о которых говорит господин Карманов, всего в 5 тыс. вагонов, большая часть этого уже покрывается парком ФГК. В то же время, по словам собеседника «Ъ», у ОАО РЖД вызывает сомнения финансовая устойчивость Третьей грузовой компании, поскольку та уже не исполняет обязательства и судится в том числе с «ВЭБ-лизингом». Но ОАО РЖД согласно, что вопрос о продаже УВЗЛ должен стоять на повестке дня, добавляет он.

В ФГК «Ъ» сообщили, что привлекли в аренду вагоны УВЗЛ до конца 2018 года. В компании отмечают, что после их привлечения эффективность существенно возросла: в первом квартале грузооборот парка увеличился на 39%, до 24,5 млрд тонно-км. Аналогичный результат показал и парк, привлеченный ФГК у «ВЭБ-лизинга»: грузооборот вырос на 41%, с 6,9 млрд до 9,7 млрд тонно-км, говорят в компании.

Источник «Ъ», близкий к одной из трубных компаний, говорит, что Александр Карманов выражал заинтересованность в заключении подобного договора, но предложенные им условия компания сочла невыгодными, возникли сомнения в наличии у ТГК свободного парка. В ОМК «Ъ» сообщили, что пользуются услугами ТГК много лет и «будут продолжать сотрудничество», но «ОМК также работает с другими компаниями». В ЧТПЗ, уполномоченным представителем которого, по утверждению «Транснефти», ТГК выступала на апрельском тендере по закупке труб на 50 млрд руб. и победила, отношения с ТГК не комментируют.

Основная часть парка УВЗЛ примерно в равных долях в лизинге у «Сбербанк Лизинга» и «Газпромбанк Лизинга», напоминает глава «Infoline-Аналитики» Михаил Бурмистров, то есть приобретение или перенаем ГТЛК этого парка возможен только при согласии лизинговых компаний и требует перезаключения кредитных договоров с банками, говорит он. В этих лизинговых компаниях отказались от комментариев. Источник «Ъ», близкий к одной из сторон, говорит, что такое предложение с ГПБЛ не согласовывалось. «Рынок помнит не одну подобную инициативу господина Карманова, например, план «Ураган», но ни одна из них не была реализована»,– отметил собеседник «Ъ».

Так как после заключения ФГК договора аренды парка финансовое положение УВЗЛ стабилизировалось, компания смогла финансировать лизинговые платежи, оснований для расторжения договоров со стороны лизингодателей нет, говорит Михаил Бурмистров. Даже при достижении договоренностей по перенайму парка с лизинговыми компаниями и УВЗЛ остаются две масштабные проблемы, добавляет он. Привлечение ГТЛК финансирования для сделки потребует согласования **Минтранса**, получить которое крайне тяжело, а договор аренды с ФГК действует до конца 2018 года, то есть ТГК в любом случае не сможет оперировать парком в ближайшие полтора года.

### ВЕДОМОСТИ; ДАРЬЯ БЕЛОГЛАЗОВА; 2017.05.30; ПО ЛЬГОТНОМУ ТАРИФУ

ФГК предоставит 5%-ную скидку производителям удобрений на полгода, чтобы стимулировать рост перевозок

Федеральная грузовая компания (ФГК, дочерняя компания ОАО «Российские железные дороги») вводит скидку в 5% на транспортировку минеральных удобрений, сообщает ФГК. Железнодорожный оператор заключил соглашение с Российской ассоциацией производителей удобрений (РАПУ). Согласно документу с 1 июня 2017 г. ФГК снизит стоимость услуг по предоставлению вагонов для перевозки минеральных удобрений по территории России на 5%. Скидка действительна до конца 2017 г., сказал генеральный директор ФГК Алексей Тайчер. «Снижение транспортной составляющей для участников одной из ведущих отраслей промышленности будет стимулировать рост объемов перевозок и способствовать увеличению как доходов клиентов, так и ФГК и РЖД», – сказал он.

По словам источника, знакомого с деталями соглашения, инициатива о предоставлении скидки исходила от РАПУ.

Отечественные сельскохозяйственные товаропроизводители смогут увеличить объем потребления минеральных удобрений, заметил исполнительный директор РАПУ Игорь Калужский.

В сезон высокой востребованности полувагонов такое решение позволит повысить доступность услуг оператора для участников рынка, говорит директор ООО «Уралхим-транс» Всеволод Ковшов.

По мнению генерального директора «Infoline-аналитики» Михаила Бурмистрова, ФГК перевезет более 1,3 млн т минеральных удобрений, из которых более 95% – в полувагонах. Совокупная цена скидки может составить более 30 млн руб. «Для обеспечения перевозок минеральных удобрений российским потребителям в летний период задействовано более 2000 полувагонов ФГК», – заметил эксперт. По его словам, скидка позволит обеспечить производителей несколькими тысячами дополнительных вагонов в месяц. Сейчас ФГК управляет примерно 150 000 вагонов, включая полувагоны, крытые вагоны, платформы и цистерны.

В 2016 г. погрузка на сети РЖД увеличилась на 0,6% до 1,222 млрд т. В частности, отправка химических и минеральных удобрений выросла на 4% до 53,5 млн т. Грузооборот вырос на 1,6% до 2,342 трлн тонно-километров. Погрузку на 2017 г. РЖД планирует на уровне 2016 г. – около 1,22 млрд т, а грузооборот – 3 трлн тонно-километров.

На рынке минеральных удобрений сложности – экспортные цены на груз падают, спрос со стороны традиционных заказчиков, например Китая, сокращается, говорит аналитик ФГ БКС Олег Петропавловский.

«Скидка в 5% большого эффекта предприятиям не принесет, поскольку транспортная составляющая в компаниях минимальна. Как правило, они расположены недалеко от портов», – заключает он.

### ТАСС; 2017.05.29; ПАРОМЫ НАЧАЛИ КУРСИРОВАТЬ ПО ОБИ НА ЯМАЛЕ ПОСЛЕ ПОЗДНЕГО ЛЕДОХОДА

Паромы начали курсировать по реке Обь в Ямало-Ненецком автономном округе (ЯНАО) после позднего ледохода. Об этом в понедельник сообщили в региональной дирекции транспорта.

«От берега Салехарда отчалили два парома, следующие по маршруту Салехард – Приобье. В данный момент грузятся еще два парома «Обь-Иртышского пароходства». Ледоход около Салехарда прошел 27 мая», – сказали в дирекции.

Речной транспорт начал работу не по всем направлениям. Паромная переправа между городами Салехард и Лабытнанги пока закрыта, сообщение между населенными пунктами осуществляется вертолетами. «Перевозчик на паромной переправе «Салехард – Лабытнанги» приступил к выводу флота из затона, сегодня планируется пробный выход на реку. Паромы выйдут на линию, когда Обь полностью очистится от ледовых полей», – добавили в дирекции транспорта.

Как ранее сообщалось, ледоход на Оби в ЯНАО пройдет на неделю позже из-за морозной весны. В 2016 году лед сошел 19 мая. Весь май по ночам в регионе температура воздуха опускалась до минус 10-15 градусов.

Переправа через Обь – единственный наземный способ добраться до административного центра ЯНАО Салехарда. Население города составляет около 50 тыс. человек.

### КОММЕРСАНТ; ЕЛИЗАВЕТА КУЗНЕЦОВА; ДЕНИС СКОРОБОГАТЬКО; ТАТЬЯНА ДЯТЕЛ; ЮРИЙ БАРСУКОВ; 2017.05.30; ТОП-МЕНЕДЖЕРОВ ЗАТАЛКИВАЮТ В SSJ 100

Госкомпаниям велели закупать российские самолеты

Как выяснил «Ъ», правительство попыталось обязать госкомпании закупать или арендовать для топ-менеджеров российскую авиатехнику в VIP-комплектации. Дмитрий Медведев обязал госпредставителей в советах директоров госкомпаний вынести этот вопрос на ближайшие заседания. Впрочем, данных о том, что какая-то из госкомпаний согласилась пересадить своих руководителей в SSJ 100, пока нет, и эксперты сомневаются в успехе усилий правительства по директивному насаждению российской авиатехники в госкомпаниях.

Премьер Дмитрий Медведев 17 апреля утвердил директиву госпредставителям в советах директоров крупных госкомпаний по вопросам закупок и аренды авиатехники, рассказали источники «Ъ», знакомые с ситуацией. По их словам, Белый дом потребовал, чтобы на ближайших заседаниях советов госпредставители инициировали рассмотрение вопроса приобретения или аренды воздушных судов, в том числе с салонами повышенной комфортности. Речь идет о госкомпаниях, где госпредставители в советах директоров голосуют по директивам правительства (по распоряжению N91-р от 2003 года). Госпредставители должны были голосовать за только при закупке (с 2017 года) или аренде (с 2019 года) российской авиатехники. Исключения коснулись ряда типов турбореактивных и турбовинтовых самолетов. Из списка компаний исключены «Аэрофлот», который и так закупает SSJ 100, и лизинговые ГТЛК и «ВТБ-Лизинг». В **Минтрансе** «Ъ» сообщили, что знают о директиве и ее «безусловно поддерживают».

В Объединенной авиастроительной корпорации (ОАК) и «Гражданских самолетах Сухого» (ГСС, производитель SSJ 100) отказались от комментариев. Источник «Ъ», близкий к ситуации, считает, что директива «положительно скажется на реализации российской продукции внутри страны». Собеседник «Ъ» в отрасли добавил, что эта мера призвана «скорректировать закупки самолетов, используемых в первую очередь для перевозки первых лиц компаний».

Два SSJ 100 в смешанной VIP/пассажирской компоновке брало МЧС, один – «Рособоронэкспорт», но самолет был возвращен ГСС, так как, по данным «Ъ», компании требовались дальнемагистральные самолеты. Причем поставка последнего сопровождалась скандалом: в 2013 году Aero Management из США оспаривала в суде право на демонстрацию самолета на авиасалоне МАКС, поскольку его интерьер был якобы незаконно позаимствован.

В ГТЛК «Ъ» сообщили, что приобретают и передают в лизинг отечественные самолеты в рамках программы развития аренды SSJ 100 и локализации чешского L-410, в конце 2016 года также заключили контракт на поставку в 2017 году 29 вертолетов Ми-8 и «Ансат». Компания имеет соглашение с «Вертолетами России» о поставке до 64 вертолетов в год до 2020 года. В «Аэрофлоте» на запрос «Ъ» не ответили. В «ВТБ-Лизинге» «Ъ» сообщили, что «на текущий момент не планируют приобретать пассажирские самолеты».

В большинстве опрошенных «Ъ» госкомпаний от комментариев отказались. О директиве известно «РусГидро», но там пояснили, что не эксплуатируют авиатехнику, необходимости в ее покупке нет. По данным «Ъ», в парке Федеральной сетевой компании есть самолет Bombardier Global 5000, взятый в лизинг в 2011 году. В 2014 году компания пыталась реализовать его на рынке, но избавиться от актива так и не удалось. Как говорят источники «Ъ» в отрасли, на арендованном самолете перемещается глава «Интер РАО» Борис Ковальчук (в компании от комментариев отказались). Один из источников «Ъ» полагает, что директива не является серьезной проблемой для госкомпаний с небольшим авиапарком, поскольку «распространяется только на будущие закупки и не относится к ранее приобретенной технике».

Не исключено, что директива могла бы создать сложности для «Газпрома» и «Роснефти». В парке авиакомпании «Газпрома» «Газпром авиа» представлены зарубежные модели – Boeing 737-700, бизнес-джеты Dassault Falcon, вертолет Eurocopter EC-135, а также Ty-154M, Як-40, SSJ 100 и вертолеты Ми-2, Ми-8, Ka-26, Ка-226. Источник в «Газпроме» заявил, что знает о директиве, но сейчас там не планируют закупать авиатехнику. «Роснефть» владеет самолетами DHC-6 Twin Otter, следует из данных ее закупок. С конца 2014 года «Роснефть» вместе с «Вертолетами России» и итальянской Leonardo (ранее Finmeccanica) участвует в проекте производства вертолетов AW189. Первые поставки намечены на 2018 год. В «Роснефти» отказались от комментариев.

Глава Infomost Борис Рыбак называет продвижение российской авиатехники «предметом особой заботы правительства», но пока эти инициативы малореализуемы по причине ее отсутствия. По его словам, та авиатехника, которая есть в наличии, производится штучно и не сможет покрыть всех потребностей госкомпаний.

### КОММЕРСАНТ; ЕЛЕНА ЧЕРНЕНКО; 2017.05.30; РОССИЯ И ЕГИПЕТ ПРОЩУПАЛИ ВОЗДУХ

Сергей Лавров рассказал, на каких условиях возобновится авиасообщение между странами

Министры иностранных дел и обороны РФ Сергей Лавров и Сергей Шойгу в понедельник побывали с визитом в Каире. По итогам переговоров с руководством Египта господин Лавров заявил: сейчас нет ничего важнее борьбы с терроризмом, вести которую можно только совместными усилиями. При этом он призвал мировое сообщество не повторять в Сирии тех ошибок, которые были совершены в Ираке и Ливии, в результате чего террористы смогли укрепиться в этих странах. Кроме того, Сергей Лавров рассказал, на каких условиях Россия готова возобновить авиасообщение с Египтом. С подробностями из Каира – корреспондент “Ъ” Елена Черненко.

Сергей Лавров и Сергей Шойгу прилетели в Каир разными бортами и первую часть дня провели по отдельности. Глава МИДа сначала встретился со своим египетским коллегой Самехом Шукри, потом провел переговоры с генсеком Лиги арабских государств (ЛАГ) Ахмедом Абуль-Гейтом. Сергей Шойгу в это время проводил консультации с местными военными. Затем оба министра, а также их египетские визави были приняты президентом страны Абдель-Фаттахом ас-Сиси. В завершении переговорного марафона состоялась беседа министров иностранных дел и обороны в формате 2+2.

Сопровождающей российскую делегацию прессе на сей раз пришлось нелегко. Египетские чиновники и охранники сделали все, чтобы не пустить репортеров даже на протоколы – рукопожатие и приветственные слова в начале встреч. Изначально они заверяли, что никаких проблем не будет, но в итоге в комнату переговоров каждый раз приходилось пробиваться с боем. Корреспондента “Ъ” сотрудница пресс-службы ЛАГ фактически силой вытолкала из помещения – хотя в этот момент Сергей Лавров всего лишь говорил с генсеком о погоде. Даже на итоговую пресс-конференцию журналистам удалось попасть лишь с трудом: сначала их пустили в конференц-зал, но потом приехала военная контрразведка и приказала всем покинуть помещение.

Продержав прессу на жаре почти час, военные объявили, что обратно можно вернуться только без гаджетов. А на случай, если кто-то все-таки умудрился пронести телефон, в округе заглушили мобильную связь. Эти меры можно было бы объяснить действующим в стране с апреля чрезвычайным положением – оно было введено после очередного теракта,– однако местные репортеры пояснили, что в Египте «всегда такой бардак».

“Ъ”, впрочем, удалось перехватить Ахмеда Абуль-Гейта после того, как он проводил российского гостя. Свои переговоры с ним он охарактеризовал как «отличные». А на вопрос “Ъ”, поддерживает ли ЛАГ предложенный Россией план создания в Сирии четырех зон деэскалации, ответил: «Легко». «Главное, чтобы это в итоге не привело к дезинтеграции Сирии»,– добавил он.

При этом на просьбу “Ъ” прокомментировать, может ли ЛАГ принять какие-либо меры по защите христианских меньшинств на Ближнем Востоке, господин Абуль-Гейт сказал: «Нет, мы не вмешиваемся во внутренние дела государств–членов организации. Это (защита христиан.– “Ъ”) находится в ведении соответствующих правительств, и они пытаются делать все, что от них зависит, чтобы дать отпор террористам».

Напомним, в минувшую пятницу в Египте произошел очередной теракт: в провинции Эль-Минья исламские радикалы атаковали автобус, перевозивший христиан-коптов. Жертвами нападения стали 26 человек, 25 ранены, среди погибших несколько детей. В апреле же в результате двойного теракта в церквях на западе Египта погибло более 40 человек. Ответственность за апрельские атаки, как и за расстрел автобуса, взяла на себя группировка «Исламское государство» (запрещена в РФ). И такие атаки происходят в Египте регулярно.

На итоговой пресс-конференции Сергей Лавров и Самех Шукри сообщили, что борьба с терроризмом была одной из ключевых тем в ходе состоявшихся переговоров. При этом дипломаты не выделяли преследование террористами коптов (хотя глава МИД РФ выразил соболезнования по поводу «отвратительного» теракта в Эль-Минье), а говорили о терроризме в целом. «Необходимо постоянное проявление бдительности и налаживание самого широкого международного сотрудничества в борьбе с терроризмом,– сказал Сергей Лавров.– Необходимо наращивать усилия мирового сообщества на антитеррористическом направлении».

По словам российского министра, «сейчас нет ничего важнее борьбы с терроризмом и его идеологией». «И вести эту борьбу нужно только совместно»,– добавил Сергей Лавров. Комментируя удары египетских ВВС по позициям террористов в соседней Ливии – а на такой шаг власти Египта пошли после теракта в Эль-Минье,– глава МИД РФ напомнил, что в свое время западные страны в нарушение резолюции Совбеза ООН ударили по Ливии, добившись падения режима Муаммара Каддафи. При этом они, по словам Сергея Лаврова, превратили Ливию «в черную дыру» – территорию, где вольготно чувствуют себя террористы. Российский министр призвал мировое сообщество не повторять в Сирии ошибок, которые были допущены в Ливии, а до этого в Ираке, куда США и их союзники, по его словам, вторглись «под вымышленным предлогом».

Сергей Лавров сообщил, что в ходе переговоров была затронута и тема возобновления авиаперелетов между двумя странами. Напомним, авиасообщение с Египтом было прервано по инициативе РФ в конце 2015 года после крушения самолета «Когалымавиа», выполнявшего рейс Шарм-эш-Шейх–Петербург. Москва тогда потребовала усиления мер безопасности в аэропортах Египта, российские специалисты неоднократно посещали страну, но сроки возобновления полетов до сих пор не определены. Как уже сообщал “Ъ” (см. номер от 13 мая), египетская сторона пока не готова одобрить присутствие в местных аэропортах российских специалистов, которые контролировали бы систему авиабезопасности, и прекратила диалог по этому вопросу. По данным египетских СМИ, власти страны считают постоянное присутствие иностранных силовиков нарушением своего суверенитета.

Глава МИД РФ в понедельник заявил, что Москва никаких новых условий для возобновления прямого авиасообщения с Египтом не выдвигает, а лишь настаивает на выполнении перечня мер, о котором стороны договорились еще в декабре 2015 года (вопрос о присутствии российских специалистов в египетских аэропортах в этот перечень входил). «И мы, и наши египетские друзья должны сделать все необходимое, чтобы не допустить повторения подобных трагедий (как с бортом “Когалымавиа”.– “Ъ”). В этом контексте принципиально важно довести до конца расследование, а также осуществить практические шаги, которые были согласованы между нашими сторонами и полное осуществление которых позволит приступить к практическому возобновлению полетов»,– сказал Сергей Лавров, сделав упор на слово «полное».

### РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; ТАТЬЯНА ШАДРИНА; 2017.05.29; БИЛЕТ НА БЕРЕГ МОРСКОЙ

Авиакомпании решили цены сильно не задирать

Курортный сезон только начался, а уже есть первые задержанные авиадебоширы и рейсы. Но есть и хорошие новости: стоимость билетов сильно не выросла, и перевозчики наперебой увеличивают число самолетов, чтобы заработать на популярных направлениях, главным образом, на тех, которые ведут к морским пляжам.

**Росавиаци**я ожидает в этом году рекордный прирост перевозок, который перекроет даже сезон 2015 года. Уже в первом квартале рост составил более 20 процентов. Но здесь есть и обратная сторона: если спрос будет резко увеличиваться, то компании могут поднять цены, считает исполнительный директор агентства «Авиапорт» Олег Пантелеев. Политика их сдерживания несет риск остаться без прибыли. Тогда, добавляет главный эксперт Центра инфраструктурных проектов НИУ «Высшая школа экономики» Федор Борисов, к следующему лету не исключено, авиакомпаний станет меньше, а билеты резко подорожают.

Средние цены на авиабилеты по России выросли на 3 процента, а за границу по некоторым направлениям даже снизились.

Выгоднее для россиян стала Европа, так как курс рубля укрепился, снизилась стоимость поездок. Так, по данным туристического сервиса Туту.ру, в июне доля внутренних перелетов снизилась на 5 процентов за счет выросшего спроса на авиабилеты в страны ближнего зарубежья и Европы. В топ-5 самых востребованных авиамаршрутов дальнего зарубежья, по версии Туту.ру, вошли также Тель-Авив и Анталья из обеих столиц и Вашингтон из Москвы. По всем этим направлениям наблюдается снижение средних цен на 15-17 процентов по сравнению с июнем 2016-го.

Как ни странно, летом продолжаются и деловые поездки. Так, по данным агентства делового туризма «Аэроклуб», самыми популярными у российских бизнес-туристов этим летом стали Париж, Барселона и Лондон. В пятерку лидеров вошли Ереван и Амстердам. Самым дорогим зарубежным бронированием этого лета стал рейс Москва – Нью-Йорк – Москва стоимостью 576 тысяч рублей для бизнес-туриста из сферы образования, отмечают в агентстве.

Среди российских направлений этим летом деловые путешественники чаще всего летают в Москву, Симферополь и Санкт-Петербург. Средний чек перелета по России экономклассом этим летом составит 11 тысяч рублей, бизнес-классом – 66 тысяч.

Популярным у туристов не жаркого пляжного отдыха продолжает быть Калининград. И туда билеты по программе субсидирования полетов может купить любой гражданин России.

Кроме финансирования перевозок в Калининград и Крым государство должно уделять внимание развитию региональных маршрутов, считает Борис Федоров. В частности, для раскатки маршрутов на срок трех-пяти лет.

А вот дальнемагистральные перевозки в Москву, считает он, не нужно субсидировать. Для снижения стоимости билетов и развития внутренних направлений будет эффективнее обнуление НДС. В частности, для выравнивания конкурентной позиции с железной дорогой, где НДС уже обнулили, отметил Федоров.

### ВЕДОМОСТИ; АЛЕКСАНДР ВОРОБЬЕВ; 2017.05.30; «ПОБЕДА» ТЕСТИРУЕТ СПРОС

Лоукостер «Победа» наращивает число пассажиров и оптимизирует долю билетов по минимальной цене 999 руб.: в этом году она может составить 7,7% по сравнению с 10% в 2015 г. и 6,8% в 2016 г.

В 2017 г. «Победа» (100%-ная «дочка» «Аэрофлота») увеличит количество самых дешевых билетов (999 руб. с учетом сборов и тарифов) минимум на 20,7% до 350 000 билетов, рассказала представитель компании Елена Сел**иванов**а. За первые четыре месяца предложено уже 120 000 билетов по минимальному тарифу, добавила она.

В 2015 г. (первый полный год работы) «Победа» перевезла 3,1 млн пассажиров, из них 10% – за 999 руб., рассказывал гендиректор «Аэрофлота» Виталий Савельев.

В 2016 г. было продано 290 000 билетов за 999 руб., или 6,8% (всего было 4,3 млн пассажиров); в этом году доля промобилетов может составить 7,7% (всего «Победа» планирует перевезти 4,5 млн человек).

«С нашим пассажиропотоком, динамикой и загрузкой доля билетов по 999 руб. именно примерно в 8% оптимальна. Мы изначально говорили о том, что количество билетов по минимальному тарифу ограничено и сильно разнится от направления, даты вылета и сезонного фактора», – поясняет Сел**иванов**а.

Без багажа дешевле

«Тариф может быть снижен при существенном изменении законодательства. Так, отмена обязательства бесплатно провозить 10 кг багажа позволила бы еще на 20% снизить базовую цену. Тем более что более трети наших клиентов не пользуются правом провоза багажа и путешествуют налегке», – говорит Сел**иванов**а. Средняя цена билета «Победы» в этом году – 3500 руб.

«999 руб. – это промоцена, так же как билеты EasyJet за 10 евро. Такие цены активно используют, например, когда нужно «раскатывать» новые маршруты. Пассажиры, купившие такой билет, начинают хвастаться своим знакомым, как дешево можно летать, обеспечивая лоукостер бесплатной рекламой, – говорит младший партнер Bain & Company Андрей Панов. – Поэтому логично, что в 2016 г., когда парк «Победы» не рос, а спрос и так был бешеным, число таких билетов сократилось. Разница между 6,8 и 7,7% больше похожа на статистическую погрешность».

Промобилеты распределяются на рейсах «Победы» неравномерно: на востребованное курортное или международное направление в сезон их может вообще не быть, а условно рейс Москва – Киров («Победа» с марта перестала летать в Киров, не договорившись с аэропортом о сборах за обслуживание) мог наполовину продаваться по 999 руб., рассказал человек, близкий к группе «Аэрофлот».

Долю промобилетов можно снизить сильнее, считает гендиректор Ozon Travel Дмитрий Яковлев: с одной стороны, с момента выхода «Победы» на рынок средние тарифы сильно упали, на короткие направления у других авиакомпаний цены могут быть ненамного выше, так что 999 руб. не так поражают воображение. С другой стороны, цены «Победы» в среднем и без промотарифов самые низкие, известность компании высока, многие ориентированы именно на нее, а промоакции должны когда-то заканчиваться, добавляет он. Сейчас у лоукостера другой способ привлекать пассажиров: очень дешевые международные перелеты, говорит Яковлев. В Европу «Победа» летает в основном в маленькие аэропорты, откуда автобусом доставляет желающих в большие города (Милан, Барселону, Мюнхен).

«Победа» третий год подряд лидирует среди регулярных российских авиакомпаний по загрузке кресел: в 2015 г. она была 81,7%, в январе – апреле 2017 г. – 92,1% (данные **Росавиаци**и).

### КОММЕРСАНТ ВОЛГА; СЕРГЕЙ ТИТОВ, 2017.05.30; «УЛЬЯНОВСК» СБИЛСЯ С КУРСА

Открытие реконструированного аэропорта переносится из-за непоставки оборудования

Открытие после реконструкции аэропорта «Ульяновск» им. Н. М. Карамзина, запланированное на конец мая, переносится на неопределенный срок. В облправительстве поясняют, что ВПП готова, а сдача объекта в эксплуатацию откладывается из-за непоставки наземного радионавигационного оборудования системы посадки, за что отвечает **Росавиаци**я. В связи с этим авиакомпании меняют свои планы по началу полетов из главного ульяновского аэропорта.

Как стало известно „Ъ“, запланированное на конец мая открытие аэропорта «Ульяновск» им. Карамзина (Баратаевка) переносится на неопределенный срок. Получить пояснения от ректора Ульяновского института гражданской авиации Сергея Краснова (именно УИГА является заказчиком работ по реконструкции ВПП) в течение дня не удалось.

Региональный министр промышленности, строительства, ЖКК и транспорта Дмитрий Вавилин пояснил „Ъ“, что причиной задержки с открытием аэропорта после реконструкции стала непоставка в Ульяновск наземного радионавигационного оборудования (системы посадки СП‑200). «Все эти поставки и работы относятся не к аэропорту и даже не к УИГА, а к центру организации воздушного движения, и заказчиком в этом является **Росавиаци**я», – сказал министр. По его словам, оборудование должно быть поставлено в Ульяновск из Краснодара, куда оно было временно направлено для обеспечения деятельности аэропорта, который тоже проходит период реконструкции (само оборудование находится в федеральной собственности, и распоряжается им **Росавиаци**я). «Ожидалось, что Краснодар отправит нам оборудование в апреле, но там были тоже сорваны сроки реконструкции, и теперь поставка ожидается в начале июня. После прибытия оборудования можно будет приступать к сертификации аэропорта. Планируется, что в середине июля аэропорт будет готов к работе», – сказал министр.

Директор АО «Аэропорт Ульяновск» Сергей Наконечный не исключает, что процесс может затянуться до августа. В связи с переносом открытия аэропорта авиакомпании уже объявили об изменении своих планов по началу полетов из него. „Аэрофлот“, который планировал открыть свои авиарейсы самолетами SSJ‑100 по маршруту „Ульяновск-Москва“ в начале этого года, затем – с конца мая, потом – первого июля, предварительно перенес начало полетов на первое сентября», – сообщил „Ъ“ директор аэропорта «Ульяновск-Восточный» Владимир Гортиков.

В «Аэрофлоте» „Ъ“ подтвердили, что, согласно официальному уведомлению, аэропорт «Ульяновск» (Баратаевка) остается закрытым до 1 сентября. При этом в авиакомпании отметили, что открывать авиарейсы во второй ульяновский аэропорт «Ульяновск-Восточный» не намерены в силу технических и сервисных причин. Авиакомпания «Руслайн», выполняющая авиарейсы «Ульяновск-Москва» и ранее указывавшая в качестве аэропорта посадки «Ульяновск» (Баратаевка), уже внесла в свое расписание изменения. До 31 августа авиакомпания будет выполнять полеты из аэропорта «Ульяновск-Восточный», а с 1 сентября рейсы должны начаться из «Ульяновска» (Баратаевка).

### ИНТЕРФАКС-ПОВОЛЖЬЕ; 2017.05.29; ТРАНСПОРТНАЯ ПРОКУРАТУРА ПРОВЕРЯЕТ «ВИМ-АВИА» ПОСЛЕ МАССОВОЙ ЗАДЕРЖКИ РЕЙСОВ

Татарская транспортная прокуратура начала проверку авиакомпании «ВИМ-Авиа» после задержки вылета из аэропорта «Домодедово» восьми рейсов, сообщило надзорное ведомство в понедельник.

Предварительной причиной задержек авиарейсов 28-29 мая «явился перенос в одностороннем порядке сроков ремонта воздушных судов и, как следствие, недостаточность парка воздушных судов для осуществления всего объема перевозок», говорится в сообщении.

Отмечается, что Татарская транспортная прокуратура и ранее выявляла нарушения лицензионного законодательства при перевозках пассажиров в деятельности «ВИМ-Авиа».

«В связи с этим данная авиакомпания неоднократно привлекалась к административной ответственности по ч. 3 ст. 14.1.2. КоАП РФ с назначением наказания в виде штрафа», – отмечается в пресс-релизе.

Ранее со ссылкой на пресс-службу «ВИМ-Авиа» сообщалось, что «задержки рейсов авиакомпании вызваны поздним возвратом с планового технического обслуживания трех широкофюзеляжных воздушных судов, прибытие которых в ВИМ-Авиа ожидали более 10 дней назад».

По данным пресс-службы, к веерным задержкам рейсов привел не только данный фактор, но также начало сезона отпусков, которое в этом году характеризуется высоким для конца мая ростом пассажиропотока, в частности, на курорты Турции. При этом попытки авиакомпании зафрахтовать под перевозку воздушными судами сторонних авиакомпаний не увенчались успехом из-за дефицита судов на данный момент.

Авиакомпания принесла извинения пассажирам за доставленные неудобства и гарантировала, что «ситуация будет исправлена в ближайшее время».

Ранее пассажиры авиакомпании пожаловались на задержки практически всех рейсов перевозчика. Были задержаны как внутренние, так и международные рейсы, в том числе, в Турцию. Как рассказал «Интерфаксу» один из пассажиров, причины задержек представители перевозчика не объясняли. В понедельник ряд СМИ сообщил о «бунте» в аэропорту «Домодедово» пассажиров авиакомпании, также сообщалось о попытках пассажиров выйти на полосу, чтобы привлечь внимание к ситуации.

Авиакомпания «ВИМ-Авиа», зарегистрированная в Татарстане, создана в 2002 году. Выполняет регулярные и чартерные пассажирские перевозки из Москвы и региональных российских центров в города России, Европы, Азии и Северной Африки. Базируется в московском аэропорту «Домодедово».

### ИНТЕРФАКС; 2017.05.29» ВИМ-АВИА» ПОЛУЧИЛА РАЗРЕШЕНИЕ НА ПОЛЕТЫ НА КУБУ

Росавиция выдала авиакомпании «ВИМ-Авиа» допуск к регулярным рейсам из Москвы в популярный курортный город Кубы Варадеро.

Перевозчик сможет летать по указанному направлению до 5 раз в неделю.

В настоящий момент прямой перелет на Кубу выполняет только «Аэрофлот» (MOEX: AFLT). По данным поисковика авиабилетов Pososhok.ru, компания совершает 7 рейсов в неделю из Москвы в Гавану по цене от 40 тыс. рублей в обе стороны.

«С пересадкой в Европе до Гаваны можно добраться семью авиакомпаниями, и здесь стоимость начинается от 35 тыс. рублей, – сообщил «Интерфаксу» генеральный директор Pososhok.ru Кирилл Фаминский. – Перелеты до Варадеро требуют минимум двух пересадок и, скорее всего, не пользуются популярностью у наших туристов. Хотя притом, что Варадеро является довольно востребованным курортом у россиян, полагаю, что все-таки большинство из них при равной или даже сопоставимой цене с «ВИМ-Авиа» предпочтет перелет «Аэрофлотом» до Гаваны из-за более высокого уровня сервиса, который важен для пассажиров на длинных перелетах. При этом в высокий сезон хорошие перспективы на заполняемость бортов «ВИМ-Авиа» может дать пакетный туризм».

Авиакомпания «ВИМ-Авиа» – одна из крупнейших по объему пассажирских перевозок авиакомпаний РФ, за январь – апрель перевезла 466,4 тыс. человек, заняв 10-е место в статистике **Росавиаци**и. Выполняет регулярные и чартерные рейсы по РФ, а также в Среднюю Азию и Европу, базируется в московском «Домодедово». Парк «ВИМ-Авиа» состоит из судов типа Boeing-737-500, Boeing-757-200, Boeing-767-300, Boeing-777-200, Airbus A319-111 и Airbus А330-200. По данным базы «СПАРК-Интерфакс», авиакомпания принадлежит гражданам РФ Светлане и Рашиду Мурсекаевам.

### ТАСС; 2017.05.29; «УРАЛЬСКИЕ АВИАЛИНИИ» ОТКАЗАЛИСЬ ОТ 15 РЕЙСОВ РАДИ СОВЕРШЕНСТВОВАНИЯ МАРШРУТНОЙ СЕТИ

**Росавиаци**я отозвала допуски на 15 международных авиарейсов из России в Белоруссию, Иран, Грузию, Армению и государства Средней Азии у авиакомпании «Уральские авиалинии» по заявке самого авиаперевозчика. Об этом сообщили ТАСС в пресс-службе авиакомпании.

«Авиакомпания пересмотрела портфель имеющихся допусков в рамках усовершенствования маршрутной сети. Эти шаги (отзыв допусков – прим. ТАСС) предприняты с целью повышения эффективности авиакомпании и не повлияют на общий объем ее деятельности или качество оказываемых услуг», – сказали в пресс-службе.

В частности, отозваны допуски на рейсы из Москвы в Тегеран (Иран), из Калининграда в Минск (Белоруссия) и Ташкент (Узбекистан), из Казани в Ташкент, из Минеральных Вод в Душанбе (Таджикистан), из Новосибирска в Кутаиси (Грузия), Батуми (Грузия) и Курган-Тюбе (Таджикистан), из Нижнего Новгорода в Ереван (Армения), Ош (Киргизия), Душанбе и Ташкент, из Ростова-на-Дону в Ташкент и Минск, из Челябинска в Ереван.

«Уральские авиалинии» входят в число ведущих российских авиакомпаний, по итогам 2016 года ее услугами воспользовались 6,4 млн пассажиров, география полетов насчитывает более 200 направлений. С начала года компания перевезла порядка 1,9 млн человек (рост 28% к аналогичному периоду прошлого года), за этот период самолеты авиакомпании выполнили 14,3 тыс. рейсов (рост 17%): 8,7 тыс. рейсов по России, 3,3 тыс. – по СНГ, 2,3 тыс. – за рубеж за пределы СНГ.