**08 ИЮНЯ 2017**

**Вернуться в оглавление**

|  |
| --- |
| **Публикации** |

### КОММЕРСАНТ; ТАТЬЯНА ДЯТЕЛ; АНАСТАСИЯ ВЕДЕНЕЕВА; НАТАЛЬЯ СКОРЛЫГИНА; 2017.06.08; ДЕНЬГИ ДЛЯ ТАМАНИ ТЯНУТ ИЗ «РОССЕТЕЙ»

Госхолдинг может профинансировать электрификацию порта

**Минтранс** предлагает полностью переложить расходы на электрификацию порта Тамань на «Россети». Госхолдинг призывают потратить на проект деньги из своей чистой прибыли и окупить расходы за счет платы частных инвесторов в порт за технологическое присоединение. По версии Минэнерго, идея окончательно не утверждена и является только одним из вариантов финансирования инфраструктуры порта.

**Минтранс** предлагает финансировать электрификацию Таманского полуострова за счет чистой прибыли «Россетей» (включают ФСК и межрегиональные распределительные компании, МРСК). Такая схема содержится в письме главы **Минтранса** Максима **Соколов**а вице-премьеру Аркадию **Дворкович**у от 2 июня. Как отмечается в письме, такой вариант **Минтрансу** предложило Минэнерго. Но в Минэнерго «Ъ» сообщили, что схема является лишь одним из предложенных вариантов (о других в министерстве говорить отказались) и «окончательное решение не принято». В **Минтрансе** лишь подтвердили факт отправки письма. В аппарате вице-премьера на запрос «Ъ» не ответили.

Электрификация Таманского полуострова должна проходить в два этапа: первым предусмотрено подключение сетевой инфраструктуры к железнодорожным подходам к Керченскому мосту (необходимая мощность – 93,41 МВт), вторым – электрификация сухогрузного района порта Тамань (92,29 МВт). Строить сетевую инфраструктуру должно подконтрольное «Россетям» «Кубаньэнерго», питать транспортную инфраструктуру и портовые мощности будет общая подстанция «Порт» и несколько ЛЭП.

Спор между министерствами о том, за чей счет финансировать электрификацию Таманского полуострова, возник еще в начале года (см. «Ъ» от 29 марта). «Кубаньэнерго» предлагало два варианта: сразу построить подстанцию «Порт» на 220 кВ или сначала создать подстанцию вдвое меньшей мощности для электроснабжения железнодорожных подходов, а затем нарастить ее мощность и для нужд порта Тамань к 2021 году. Первый вариант оценивался в 7,1 млрд руб., второй должен был обойтись дороже.

**Минтранс** сейчас выступает за то, чтобы реализовывать первый вариант. Министерство предлагает, чтобы до 2018 года на сети для железнодорожных подходов расходовались средства бюджета (по его оценкам, на это потребуется 3,51 млрд руб.). Что касается порта, то сети для него предлагается строить за счет средств «Россетей» в период до 2021 года. Предполагается, что «Россети» смогут вернуть свои инвестиции за счет платы частных инвесторов (резидентов порта Тамань) за техприсоединение портовых мощностей к сетевой инфраструктуре «Кубаньэнерго».

Источник, знакомый с ходом обсуждения, пояснил, что, поскольку проект сухогрузного района порта Тамань будет реализовываться за счет частных инвестиций, расходы на энергетическую инфраструктуру также лягут на плечи инвесторов, но ее строительство должно быть учтено заранее. Он поясняет, что инвесторы (концессионеры) смогут вернуть свои деньги за счет платы, которую получат от операторов терминалов за присоединение к внутрипортовым сетям и передачу по ним электроэнергии. Источник «Ъ» утверждает также, что вариант с финансированием сетей из чистой прибыли «Россетей» лишь один из обсуждаемых.

В «Россетях» заявили «Ъ», что в данный момент работают в рамках постановления правительства, предусматривающего строительство подстанции «Порт» за счет платы за техприсоединение. «Знаем, что рассматриваются разные варианты оплаты, но в настоящий момент компания не получала никаких директив относительно изменения существующей схемы оплаты»,– говорят в компании.

«Распределение чистой прибыли на финансирование приоритетных проектов, а не в виде дивидендов невыгодно миноритарным акционерам и негативно для капитализации компании»,– полагает Наталья Порохова из АКРА. «Россети», несмотря на рост скорректированной чистой прибыли по МСФО в 2016 году на 43,5%, до 144,8 млрд руб., и требования правительства выплатить 50% от нее в виде дивидендов, заплатят акционерам лишь около 2 млрд руб. Это решение объясняется вычетом из дивидендной базы расходов на инвестпрограмму и дополнительных неденежных доходов.

### РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; ТАТЬЯНА ШАДРИНА; 2017.06.07; ЦИФРАМИ ПО ШПАЛАМ

На железной дороге появится виртуальный попутчик

Минэкономразвития предлагает включить в закон о концессиях пункт о развитии вместе с бизнесом баз данных и центров обработки информации. Проект, как будет выглядеть цифровая концессия, уже в разработке.

Об этом сообщил замглавы минэкономразвития Николай Подгузов на Международном железнодорожном бизнес-форуме «Стратегическое партнерство 1520». Речь идет о создании транспортной матрицы, чтобы видеть динамичную модель транспортных связей в экономике. Данные из этой системы можно будет использовать для госпланирования.

Стабильная связь есть лишь на перегоне Москва – Питер

У **минтранса** есть свое видение использования цифровых технологий. Речь должна идти не только о логистике грузовых перевозок, но и о пассажирских мультимодальных перевозках. Как раз это сейчас прописывается в проекте закона о смешанных перевозках, чтобы пассажир мог купить один электронный билет сразу на все виды транспорта, пояснил замглавы **минтранса** Алан **Лушников**. При этом на поездах уже может и не быть машинистов. В **минтрансе** намерены уделять и этим технологиям большое внимание, добавил глава ведомства Максим **Соколов**.

По оценкам немецких экспертов, которые присутствовали на форуме, помимо повышения надежности и сокращения расходов, диджитализация на железнодорожном транспорте позволит обеспечить пассажиров более высоким уровнем комфорта: система информирования и помощи, широкополосный доступ в Интернет и развлечения, автоматизированный сбор оплаты, видеонаблюдение.

РЖД уже ведет переговоры с мобильными компаниями, чтобы покрытие сети железных дорог сотовым сигналом было не эпизодическим. Сейчас достаточно стабильная связь обеспечена только на перегоне между Москвой и Питером, отметил один из выступающих.

И это позволяет сейчас говорить о повышение скорости передачи данных в пути следования «Сапсанов». В поездах дальнего следования намерены запустить систему «Попутчик», которая подскажет расписание всех видов транспорта и ближайший маршрут следования, поможет заказать такси и даже предложит почитать или посмотреть фильм в дороге. Для обеспечения безопасности пассажиров создается система мониторинга состояния железной дороги.

РЖД с немецкими партнерами стремится развивать стратегию цифровой железной дороги. Недавно запустили Центр обработки и анализа данных, получаемых при эксплуатации подвижного состава и в перспективе железнодорожной инфраструктуры.

### RNS; 2017.06.07; СОКОЛОВ: ЧАРТЕРНЫЕ ПРОГРАММЫ НА РОССИЙСКИЕ КУРОРТЫ НЕ ПОСТРАДАЮТ ИЗ-ЗА СИТУАЦИИ С «ВИМ-АВИА»

Чартерные программы в Крым, Сочи и другие курорты черноморского побережья Кавказа из-за ситуации с «Вим-Авиа» не пострадают, сказал **министр транспорта** Максим **Соколов** в интервью телеканалу «Россия 24».

«Уверен, что в течение ближайших двух недель ситуация и с чартерными перевозками («Вим-Aвиа». – RNS) будет стабилизирована. Один из бортов уже прошел техническое обслуживание и встает на крыло в расписании. Но и помимо этого, мы активно работаем с нашими другими авиакомпаниями, Ассоциацией эксплуатантов воздушного транспорта, и нашли еще два отечественных борта большой емкости для поддержки перевозок «Вим-Авиа» в этот период. И уверен, что, по крайней мере, чартерные программы, которые касаются российского туризма в сторону Крыма, Сочи и других курортов Черноморского побережья Кавказа, – они точно не должны пострадать», – сказал он.

**Соколов** также отметил, что **Минтранс** выступил с предложением об увеличении компенсаций пассажирам со стороны авиакомпаний при задержке рейсов.

«**Минтранс** действительно выступил с таким предложением (увеличения выплат компенсаций авиакомпаниями за задержки рейсов. – RNS) и в ближайшее время мы обсудим с Ассоциацией эксплуатантов воздушного транспорта, с другими нашими авиакомпаниями. Но я абсолютно убежден, что надо повышать ответственность наших авиаперевозчиков перед пассажирами, своим клиентам за такие срывы, не важно, по каким причинам – финансовым или техническим», – сказал он.

В начале июня **Соколов** пообещал, что из-за проблем с «Вим-Авиа» компенсации всем авиапассажирам за задержку рейсов будут увеличены.

Сбои в расписании у авиаперевозчика возникли в конце мая, когда начались многочасовые задержки рейсов в Болгарию, Турцию и по другим направлениям.

### RNS; 2017.06.07; МИНТРАНС ОБЪЯСНИЛ ЗАДЕРЖКИ И ОТМЕНЫ РЕЙСОВ «ВИМ-АВИА» ТЕХНИЧЕСКИМИ ПРИЧИНАМИ

Ситуация с задержкой и отменой рейсов «Вим-Авиа» связана с тем, что не все самолеты авиакомпании своевременно прошли техническое обслуживание, заявил **министр транспорта** Максим **Соколов** в эфире телеканала «Россия 24».

«Ситуация с компанией «Вим-Авиа» принципиально отличается от ситуации с компанией «Трансаэро», которая у нас была два года назад», – подчеркнул министр.

«Здесь вопросы не финансовые, а технические. Причина тех задержек или отмен рейсов заключается в том, что не все самолеты авиакомпании «Вим-Авиа» своевременно прошли техническое обслуживание. Вернее, в процессе технического обслуживания им потребовалось прохождение так называемой тяжелой формы, и компания просто не получила самолеты, а летнее расписание было рассчитано на большой объем пассажиропотока. Совершенно справедливо, что в такой ситуации авиакомпании задерживают или отменяют чартерные авиаперевозки, сосредотачиваясь на регулярном авиасообщении», – сказал **Соколов**.

Глава **Минтранса** подчеркнул, что сейчас ситуация с регулярным авиасообщением стабилизировалась. По его словам, «Вим-Авиа» работает с другими авиаперевозчиками и туроператорами, пересаживая пассажиров на другие рейсы и предлагая им другие направления.

### ТАСС; 2017.06.07; ДВОРКОВИЧ: СОЗДАНИЕ ВТОРОГО ЛОУКОСТЕРА В РОССИИ НАХОДИТСЯ НА УРОВНЕ ИДЕИ

Создание второго лоукостера в России в настоящее время находится на уровне идеи, конкретного бизнес-плана нет, сообщил журналистам вице-премьер РФ Аркадий **Дворкович**в кулуарах конференции Startup Village.

«Это пока на уровне идеи, нет даже бизнес-плана», – сказал он, пояснив, что это идея не государства, а отдельных инвесторов.

О том, что конкретных предложений по созданию новых лоукостеров пока нет, говорил **министр транспорта РФ** Максим **Соколов** в рамках Петербургского международного экономического форума. Стратегически **Минтранс** поддерживает идею создания лоукостеров, отмечал он.

Ранее газета «Коммерсантъ» сообщала, что в России может появиться еще одна низкобюджетная авиакомпания. Российские инвесторы ведут об этом переговоры с рядом иностранных лоукостеров – Air Asia, Wizz Air и Pegasus, а также с Российским фондом прямых инвестиций. Новый перевозчик на базе действующей российской авиакомпании мог бы летать из недозагруженных региональных аэропортов, например из петербургского Пулково.

### ИНТЕРФАКС; 2017.06.07; ВИМ-АВИА ОБЕЩАЕТ СТАБИЛИЗИРОВАТЬ РАСПИСАНИЕ РЕЙСОВ К СЕРЕДИНЕ ИЮНЯ – РОСАВИАЦИЯ

Авиакомпания «ВИМ-Авиа» обещает стабилизировать расписание рейсов к середине июня, заявил глава **Росавиаци**и Александр **Нерадько** журналистам в среду.

«По нашим оценкам, она (ситуация – ИФ) исправится, если пессимистично, к середине июня», – сказал глава ведомства, отвечая на соответствующий вопрос.

По его словам, «ВИМ-Авиа» увеличила объем перевозок с января по май на 204% в годовом выражении, не рассчитав при этом «свои возможности со своими желаниями». «ВИМ-Авиа» стремились к росту своих перевозок, «перегрелись», и сейчас им приходится корректировать свои программы перевозок», – сказал глава **Росавиаци**и. Он добавил, что еще в середине мая, то есть до начала кризисной ситуации, **Росавиаци**я рекомендовала компании сократить маршрутную сеть, но та не отреагировала оперативно.

При этом он добавил, что ограничить сертификат эксплуатанта перевозчика в связи с массовыми отменами рейсов «нормативно невозможно». «Нужны новые дополнения в законодательстве, которые бы более строго регулировали эти вопросы», – отметил А.**Нерадько**.

Сведений о том, что перевозчик летает на неисправных воздушных судах, у ведомства нет. «То, что пишут разные источники со ссылкой на неких техников, надо делить на несколько частей, потому что на самолетах есть так называемые перечни допустимых отказов и неисправностей, при которых можно некоторое время летать. И можно по-разному это интерпретировать. Ситуация с безопасностью полетов находится на контроле», – сказал чиновник.

Вице-премьер РФ Аркадий **Дворкович** подтвердил в среду, что ситуация с «ВИМ-Авиа» находится под контролем. «Стараемся сейчас найти приемлемые решения и рассчитываем, что компания выйдет из сложностей. По крайней мере, задержки устраняются, компания готова платить деньги за фрахт – это не вопрос ликвидности, а вопрос наличия самолетов, которые доступны для полетов», – заявил он журналистам.

В конце мая сообщалось о массовых задержках рейсов «ВИМ-Авиа» из ряда городов РФ. В компании это объясняли поздним возвратом с планового ремонта нескольких широкофюзеляжных самолетов. Между тем транспортные прокуратуры нескольких регионов начали проверку авиакомпании, а **Росавиаци**я вызвала руководство перевозчика для разъяснения ситуации.

В минувшую пятницу «ВИМ-Авиа» сообщила о сокращении 13% своих чартерных рейсов с 2 июня по 15 июня. В компании пообещали, что все обязательства перед пассажирами чартерных рейсов, которые уже были перевезены на российские и зарубежные курорты, будут выполнены. Позднее «ВИМ-Авиа» еще несколько раз публиковала перечни отменяемых полетов, куда попали как московские, так и региональные направления.

По информации Ростуризма, уведомления о сокращении чартерной программы «ВИМ-Авиа» получили туроператоры «НТК Интурист», «Корал Трэвел», «ТТ-Трэвел», «Музенидис Тревел Центр», «Ай Си Эс Тревел Сервис», «Компания ТЕЗ Тур», «АНЕКС Туризм Групп».

«ВИМ-Авиа» – одна из крупнейших по объему пассажирских перевозок авиакомпаний РФ, за январь-апрель перевезла более 466 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 аэропорту «Домодедово». По данным базы «СПАРК-Интерфакс», авиакомпания принадлежит гражданам РФ Светлане и Рашиду Мурсекаевым.

### РИА НОВОСТИ; 2017.06.07; РОСАВИАЦИЯ ПРИГРОЗИЛА АВИАКОМПАНИЯМ ОТМЕНОЙ ЧАРТЕРНЫХ РЕЙСОВ

**Росавиаци**я намерена предупредить представителей чартерных авиакомпаний о возможности отмены нерегулярных рейсов в случае массовых задержек, сообщил журналистам глава ведомства Александр **Нерадько**.

Наибольшие проблемы в последнее время возникли у компании «ВИМ-Авиа», которая массово задерживает рейсы из разных аэропортов. Перевозчик объясняет это поздним прибытием воздушных судов с технического обслуживания. В прошлый четверг компания сообщила о сокращении чартерной программы до 15 июня.

«У нас есть ряд чартерных авиакомпаний, и мы завтра с ними проводим совещание в **Росавиаци**и, где мы еще раз предупредим авиакомпании о том, что если будут такие массовые задержки рейсов, то нам придется объявить об этом пассажирам. Нам придется просто пойти на отмену нерегулярных рейсов», – пояснил **Нерадько**.

Говоря о ситуации с «ВИМ-Авиа», чиновник заявил, что ведомство не имеет права ограничивать сертификат эксплуатанта из-за задержек рейсов. **Росавиаци**я также не может рекомендовать компании пересмотреть маршрутную сеть и график, поскольку это будет вмешательством в хозяйственную деятельность.

«Тем не менее, мы обратили внимание авиакомпании на то, что их провозные емкости и парк воздушных судов не соответствуют их желаниям, еще 15 мая – до того, как начал развиваться этот кризис, – и рекомендовали сократить маршрутную сеть. Авиакомпания не так оперативно среагировала, и только после того, как лавинообразно стали нарастать задержки и отмены рейсов, она начала как-то реагировать», – добавил **Нерадько**.

По его словам, **Росавиаци**я «каждый день» работает с «ВИМ-Авиа».

«Как мера – мы можем не подтверждать программу нерегулярных рейсов. Но, если мы это сделаем и не подтвердим, то все издержки тогда лягут на нас, тогда к нам придут туристы и скажут: «На каком основании?» А авиакомпания, я думаю, славирует, и скажет: «Да мы готовы вас перевести, это **Росавиаци**я так делает», – предположил глава ведомства.

Ранее глава Федерального агентства по туризму Олег Сафонов рассказал, что около двухсот тысяч человек купили туристические продукты на основе перевозок «ВИМ-Авиа». С начала задержек рейсов уже пострадали порядка пяти тысяч россиян.

### ИНТЕРФАКС; 2017.06.07; РОССИЙСКИЕ АВИАКОМПАНИИ УВЕЛИЧИЛИ ПЕРЕВОЗКИ ПАССАЖИРОВ В МАЕ НА 26%, В ЯНВАРЕ-МАЕ – НА 22%

Двадцать крупнейших российских авиакомпаний увеличили перевозки пассажиров в январе-мае 2017 года на 22%, заявил журналистам глава **Росавиаци**и Александр **Нерадько** в среду.

«В этом году пассажиропоток растет высокими темпами: по двадцати крупнейшим авиакомпаниям мы подвели итоги с января по май. Рост количества перевезенных пассажиров составляет 22% по сравнению с аналогичным периодом прошлого года», – сказал А.**Нерадько**.

Как уточнил «Интерфаксу» официальный представитель **Росавиаци**и, 22%-ный рост зафиксирован по итогам пяти месяцев года не только у двадцати крупнейших, но и у всех российских авиакомпаний. При этом в мае авиакомпании РФ увеличили перевозки на 25,8%.

### РЖД-ПАРТНЕР; МАРИНА ЕРМОЛЕНКО; 2017.06.07; МИНТРАНС: ИНВЕСТИЦИИ В РАЗВИТИЕ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ ДОЛЖНЫ РАСТИ НА 1% ОТ ВВП ЕЖЕГОДНО

Инвестиции в развитие транспортной инфраструктуры РФ должны расти на 1% от ВВП ежегодно, заявил в ходе пленарной дискуссии «Время стратегических решений. Что станет основой успешного бизнеса в ближайшие 20 лет», прошедшей в рамках XII Международного железнодорожного бизнес-форума «Стратегическое партнерство 1520» заместитель **министра транспорта** РФ Алан **Лушников**.

**Минтранс**: инвестиции в развитие транспортной инфраструктуры должны расти на 1% от ВВП ежегодно

По его словам, последние оценки Центра стратегических разработок показали, что сейчас в развитие транспортной инфраструктуры страны инвестируется лишь около 2-2,5% ВВП ежегодно. «Это значит, что новых цифровых продуктов на транспорте практически не создается, так как их появление тесно связано с инфраструктурным обеспечением», – пояснил А.**Лушников**.

Он также добавил, что развитие единой цифровой среды на транспорте – дело будущего и в сегменте железнодорожного транспорта это, прежде всего, развитие цифровых сервисов для пассажиров. При этом должны развиваться и системы, обеспечивающие взаимодействие бизнеса между собой в создании новых продуктов. «В итоге мы получим абсолютно новое качество сервиса», -– заключил А.**Лушников**.

### RG.RU; ЮЛИЯ КРЫМОВА; 2017.06.07; СТРОЯЩИЙСЯ МОСТ В КРЫМ ЗАЩИТИЛИ ОТ ВОЗМОЖНОЙ АТАКИ ТЕРРОРИСТОВ

Спецслужбы провели антитеррористическую тренировку на строительной площадке моста через Керченский пролив.

Как сообщили в информационном центре «Крымский мост», в учениях были задействованы силы оперативной противодиверсионной группы Новороссийской военно-морской базы Черноморского флота, пограничного управления ФСБ России по Республике Крым, а также МВД и подразделения транспортной безопасности строительства.

Спецслужбы учились взаимодействовать и совместно устранять угрозы в акватории. По легенде в первый день тренировки катер с условными террористами намеревался подойти к участку, где выполняется укрупнение и сборка судоходных арочных пролетов моста. Нарушители собирались высадиться на берег и заложить там взрывное устройство. Спецслужбы обнаружили катер еще на подходе к мосту, задержали его и передали всех, кто находился на борту, территориальным органам МВД и ФСБ России для дальнейшего разбирательства.

Во второй день учебная спецоперация проходила в фарватере Керчь-Еникальского канала. По сценарию, террористы захватили буксир в порту Камыш-Бурун, чтобы подойти на нем к фарватерным опорам и заложить взрывное устройство. На подходе к мосту они были задержаны и обезврежены, а морской буксир освобожден от захватчиков. На его перехват были направлены противодиверсионный катер ЧФ «Раптор» и пограничный сторожевой катер береговой охраны.

– Конструкция моста такова, что может выдержать и землетрясение выше девяти баллов, – цитирует информационный центр заместителя начальника ФКУ Упрдор «Тамань» Виталия Вересовича. – Поэтому применение взрывчатых веществ с целью вывода моста из строя значительно затруднено. Тем не менее, для безопасности проекта предусматриваются все возможные варианты, проводятся тренировки задействованных сил и средств, чтобы принимать решения в экстренных ситуациях. Разработан целый комплекс предотвращения угроз с моря, воздуха или берега.

Безопасность строительства круглосуточно обеспечивают ФГУП «УВО **Минтранса** России», отделы полиции Тамани и Керчи, подразделения транспортной безопасности ООО «СГМ». Также привлечены силы Черноморского флота, погрануправлений ФСБ России по Республике Крым, Краснодарскому краю, территориальные органы МВД и ФСБ России. Объекты строительства находятся под контролем более 200 видеокамер.

### ИНТЕРФАКС; 2017.06.07; РФ И КАЗАХСТАН ДОГОВОРИЛИСЬ УВЕЛИЧИТЬ ЧИСЛО РАЗРЕШЕНИЙ НА АВТОГРУЗОПЕРЕВОЗКИ В 2017 Г ДО 11 ТЫС

Россия и Казахстан договорились увеличить количество разрешений на автомобильные грузоперевозки в 2017 г. с 7 до 11 тыс. шт.

Как говорится в сообщении **Минтранса** РФ, соответствующее решение было принято 6 июня в Сочи на заседании российско-казахстанской смешанной комиссии по вопросам международного автомобильного сообщения.

В ходе заседания делегации отметили увеличение объемов грузов, перевезенных российскими и казахстанскими перевозчиками, как в двустороннем сообщении, так и в сообщении с третьими странами.

«В условиях возросшей потребности российских перевозчиков в казахстанских разрешениях на перевозки грузов в/из третьих стран стороны договорились об увеличении контингента разрешений на 2017 год на 4 тыс. штук, с 7 тыс. до 11 тыс. разрешений. Также согласовано предварительное количество разрешений на перевозки грузов в/из третьих стран на 2018 год на уровне текущего года с определением окончательного контингента разрешений по результатам работы перевозчиков в первом полугодии 2018 года», – отмечает **Минтранс**.

При этом в сообщении указывается, что одним из проблемных в ходе переговоров стал вопрос осуществления транспортного (автомобильного) контроля в соответствии с установленным порядком в рамках Евразийского экономического союза. «Приняты решения о продолжении совместной работы по обеспечению информационного обмена, а также о принятии согласованных мер контрольно-надзорных органов двух стран к перевозчикам, допустившим нарушения порядка осуществления международных автомобильных перевозок», – говорится в сообщении.

Также обсуждались практические вопросы функционирования регулярных международных автобусных маршрутов между РФ и Казахстаном, количество которых в настоящее время составляет 104 маршрута.

### РИА НОВОСТИ; 2017.06.07; УЗБЕКИСТАН ПОПРОСИТ ОТМЕНИТЬ ДЛЯ СВОИХ ПЕРЕВОЗЧИКОВ ОПЛАТУ ПО «ПЛАТОНУ»

Власти Узбекистана в этом году инициируют переговоры с компетентными органами РФ об отмене взимания у автоперевозчиков республики платы с грузовиков массой свыше 12 тонн в российской системе «Платон», следует из проекта постановления президента страны Шавката Мирзиеева, обнародованного в среду.

Проект документа размещен на портале системы оценки воздействия актов законодательства для общественного обсуждения. В соответствии с графиком разработки, постановление планируется ввести в действие в первой декаде июля. Постановлением планируется утвердить программу мер диверсификации внешнеторговых маршрутов перевозки грузов и их интеграции в международную инфраструктуру.

И, в частности, в рамках предлагаемых мер намечено «проведение двухсторонних переговоров между компетентными органами Республики Узбекистан и Российской Федерации по отмене сбора платы от автоперевозчиков Узбекистана, пребывающих на территории России, имеющих разрешенную массу свыше 12 тонн», указывается в тексте документа. Срок проведения переговоров – 2017-2018 годы.

По данным министерства внешней торговли Узбекистана, выступающего разработчиком документа, основанием для отмены взимания платы являются положения межправительственного соглашения между Узбекистаном и РФ «О международном автомобильном сообщении», подписанного 19 мая 2000 года.

В частности, автотранспортные средства, осуществляющие перевозки пассажиров и грузов в рамках данного соглашения, освобождаются от сборов и платежей, связанных с использованием и содержанием автомобильных дорог, полагают в министерстве.

Система «Платон» была введена в РФ 15 ноября 2015 года. Деньги идут в федеральный дорожный фонд в виде компенсации за разрушение трасс грузовиками массой более 12 тонн. Сборы системы, по данным на 15 апреля 2017 года, превысили 23,5 миллиарда рублей.

### ТАСС; 2017.06.07; ПЕРВАЯ В РОССИИ ТЕСТОВАЯ ГРУЗОПЕРЕВОЗКА НА БЕСПИЛОТНИКЕ ПРОЙДЕТ В АВГУСТЕ

Транспортная компания Traft совместно с ГК «Автодор» впервые в России протестирует перевозку груза при помощи технологии беспилотного управления грузовым автомобилем на трассе М-11 «Москва – Санкт-Петербург». Тестовую перевозку планируется провести в конце августа текущего года. Об этом ТАСС сообщил исполнительный директор транспортной компании Артур Мурадян.

Traft выступит в качестве первого официального эксплуатанта – тестировщика беспилотников в отрасли грузоперевозок. «Автодор» предоставляет свою инфраструктуру и помощь по согласованию деталей с Госавтоинспекцией, **Минтрансом** и другими государственными партнерами.

Для тестовой грузоперевозки планируется использовать существующие наработки беспилотных технологий отечественных автопроизводителей и прототипы грузовых беспилотных автомобилей «Камаза» или «Группы ГАЗ».

Как рассказал Мурадян, по согласованию с «Автодором» будет перекрыт участок М-11 протяженностью около 30 км. В тестировании примет участие конвой из нескольких автомобилей. Помимо беспилотника (за рулем которого будет находиться оператор беспилотного транспортного средства) в конвое будут участвовать обычный грузовой автомобиль с водителем и два автомобиля с аварийными комиссарами от «Автодора». Эксперимент будет считаться завершенным после того, как в систему мониторинга компании поступит информация, что клиент в Санкт-Петербурге получил груз. Как пояснили в компании Traft, в тестировании будет использован реальный заказ.

«Мы пока не знаем точно, кто это будет из клиентов, мы сейчас ведем переговоры. Но это будет полностью коммерческая грузоперевозка. В этом плане все будет, как в реальной жизни. Вот почему, собственно, мы хотим застраховать и груз, и ответственность водителя», – сообщили в компании.

ОСАГО без водителя

Ответственность водителя-оператора на время экспериментального рейса будет застрахована на сумму до 3 млн рублей, сообщил ТАСС представитель страховщика – компании «Интач».

Страховка покроет возможный ущерб, причиненный жизни, здоровью и имуществу третьих лиц в результате действий оператора (например, если он не успеет вмешаться в нештатную ситуацию). Как рассказал директор по страхованию «Интач» Василий Бусаров, на покрытие этих рисков основано ОСАГО, при этом к беспилотнику эта модель в России применяется впервые, статистики нет, а потому обычная тарификация ОСАГО там неприменима – в отличие от водителя, оператор не контролирует автомобиль напрямую и лишь косвенно отвечает за его действия.

Стоимость полиса компания не раскрывает, так как договор еще не подписан, и вид транспортного средства будет определен накануне тестирования. Лимит ответственности шире традиционного ОСАГО, где выплаты за вред жизни и здоровью ограничены 500 тыс. рублей, а за вред имуществу – 400 тыс. рублей.

Эксперимент может привести к появлению в России нового типа автострахования. Сейчас применять страхование в сфере беспилотников проблематично с законодательной точки зрения: например, нет точного понимания, как разбирать ДТП с участием беспилотника и обычного автомобиля, указывает Мурадян.

В течение двух-трех месяцев до рейса перевозчик и страховщик будут собирать данные о движении грузовика и поведении водителя во время испытаний на полигонах, от них будет зависеть рисковая модель и финальные условия страхования поездки. Во время испытаний авторы проекта рассчитывают разграничить зону ответственности человека и искусственного интеллекта.

Данные эксперимента будут использованы для создания комплексного продукта страхования беспилотников. Такая страховка должна покрывать три вида ответственности: производителя оборудования, настройщика-тестировщика и эксплуатанта, отмечают представители Traft и «Интач».

Беспилотники в России

Первый в России прототип беспилотного автомобиля был создан в 2015 году на «Камазе» на базе серийного грузовика «Камаз-5350» с полноприводным шасси 6х6. Автомобиль умеет самостоятельно ездить по заданным маршрутам без помощи водителя, система искусственного интеллекта грузовика различает дорожную разметку, знаки, других участников дорожного движения, в том числе и пешеходов.

Инвестиции на развитие беспилотного автотранспорта в России в 2017 году составят порядка 7 млрд рублей, сообщал ранее глава «Камаза» Сергей Когогин. Из них 3,5 млрд рублей – бюджетные средства, столько же инвестируют автопроизводители. Предполагается, что российские беспилотники будут выведены на глобальный рынок к 2025 году.

«Камаз» планирует потратить на развитие беспилотных грузовиков порядка 400 млн рублей в 2017 году, заявлял глава компании.

Кому нужны беспилотники?

По данным социологического исследования, проведенного в начале февраля среди граждан России и США компанией Cognitive Technologies (разработчик технологий искусственного интеллекта для беспилотных транспортных средств), более половины россиян (56% опрошенных) выразили желание воспользоваться беспилотным автомобилем уже сегодня. Среди граждан США свое согласие подтвердили 68% респондентов.

Опрос о том, каким должен быть беспилотный автомобиль, проводился при поддержке Международного центра робототехники, МФТИ, НИТУ МИСиС, а также американской компании VidiaScope Inc.

В исследовании приняли участие более 33 тыс. человек из России (из 36 регионов) и 7 тыс. из США.

В России практически никто категорически не отказался проехать на беспилотнике. Этот показатель был зафиксирован лишь на уровне статистической погрешности, менее 1%, тогда как в США он составил 6%.

Безопасность для россиян оказалась вторичной

Из преимуществ, предоставляемых беспилотным транспортом, снижению аварийности на дорогах (30% голосов «за») граждане России предпочли возможность одновременно заниматься другим делом – за это проголосовали 55% респондентов. В США ситуация оказалась обратной: именно возможность более безопасного и низкоаварийного движения привлекла практически половину американцев – 49%.

У россиян и американцев оказались весьма схожие взгляды на потенциальные угрозы, которые могут в какой-то степени нести в себе беспилотные автомобили. Россиян в этом смысле больше всего пугает возможность технического сбоя системы беспилотника – это отметили более 51% респондентов. Аналогичный показатель в США составил 44%. За невозможность в принципе повлиять на ситуацию в процессе автономного движения проголосовало порядка 34% американцев и 29% российских участников опроса.

Опасность хакерского взлома интеллекта беспилотника обеспокоила лишь 16% отечественных респондентов и 19% в США.

Рабочая группа по формированию рынка беспилотников создана в рамках президентской программы Национальная технологическая инициатива (НТИ) при Агентстве стратегических инициатив (АСИ). В нее вошли представители Минобрнауки, Минпромторга, корпорации Cognitive Technologies, «Автодора» и инвесторы. Возглавил рабочую группу генеральный директор «Камаза» Сергей Когогин.

### RNS; 2017.06.07; МИНКАВКАЗ: ПРОЕКТ АВТОДОРОГИ СОЧИ – МИНВОДЫ БУДЕТ ДОРОГИМ ИЗ-ЗА ПРОКЛАДКИ ТУННЕЛЕЙ

Проект автодороги Минеральные Воды – Сочи будет дорогим, так как по маршруту возможной трассы необходимо пробивать горные туннели, считают в министерстве по делам Северного Кавказа. Причина – трасса проходит по территории заповедников.

«Дело в том, что маршрут этой дороги должен проходить в горной системе через два уникальных заповедника. Разрушить их ничего не стоит, но воссоздать – никаких денег не хватит. Соответственно, трассу необходимо прокладывать туннельным способом, а этот вариант очень дорогой. Необходимость в такой дороге есть, поэтому мы просматриваем различные возможности прохода туннелями, в том числе с организацией платных участков…» – рассказал RNS замглавы Минкавказа Одес Байсултанов.

Вопрос о необходимости строительства такой дороги в ходе заседания правительственной комиссии по вопросам социально-экономического развития Северо-Кавказского округа поднимал губернатор Ставрополья Владимир Владимиров. По словам главы региона, проект должен быть коммерческим, частным, а дорога – платной. По итогам заседания премьер-министр Дмитрий Медведев дал поручения **Минтрансу** и Минкавказу совместно с регионами рассмотреть вопрос о строительстве автодороги на принципах государственно-частного партнерства.

«**Минтранс** России направил в правительство свои предложения, учитывающие мнения субъектов РФ», – сказали RNS в **Минтрансе**, не раскрыв суть предложений.

По словам Байсултанова, пока проект находится на стадии концепции.

«Мое видение – проект тяжелый, но необходимый: это даст жителям Северного Кавказа возможность достаточно комфортно достичь побережья Черного моря… Пока проект находится на стадии рассмотрения возможностей, концепции… Подчеркну, здесь роль играют не столько финансы, сколько прокладка маршрута без нанесения непоправимого вреда уникальным природным территориям», – сказал замминистра.

### ВЕДОМОСТИ; ДАРЬЯ БЕЛОГЛАЗОВА; 2017.06.08; НПФ «БЛАГОСОСТОЯНИЕ» И «СОГАЗ» ПОМОГУТ РЖД ПОСТРОИТЬ ВЫСОКОСКОРОСТНУЮ МАГИСТРАЛЬ

Монополия подписала с ними соглашения о сотрудничестве при строительстве участка Москва – Владимир

РЖД подписала с НПФ «Благосостояние» и страховой компанией «Согаз» соглашения о сотрудничестве при строительстве высокоскоростной магистрали (ВСМ) Москва – Казань, сообщила РЖД. С НПФ «Благосостояние» РЖД договорилась, что фонд может вложить в проект временно свободные средства. А с «Согазом» – кроме финансирования еще и о страховой защите имущественных интересов участников. Соглашения помогут РЖД реализовать первый этап магистрали – Москва – Владимир.

Детали соглашений РЖД, НПФ «Благосостояние» и «Согаз» не раскрывают. Будет ли финансирование предоставлено на возвратной основе или это будет взнос в капитал, они не говорят. РЖД рассчитывает привлечь до 130 млрд руб. у российских и иностранных фондов, в том числе с помощью инфраструктурных облигаций, сказал первый вице-президент РЖД Александр Мишарин. «Я думаю, что существенная доля в этом может принадлежать и «Согазу», и НПФ «Благосостояние», – рассказал он (цитата по ТАСС). Для инвестиций НПФ «Благосостояние» может использовать ликвидный портфель, исключающий стратегические акции и облигации фонда, говорит аналитик рейтингового агентства RAEX Павел Митрофанов: вложения могут превысить 10 млрд руб. Хотя проект РЖД может быть неликвидным, инвесторов может привлечь надежность, которую обеспечивают госгарантии, говорит эксперт.

Стоимость ВСМ Москва – Казань – 1,26 трлн руб. Протяженность – 762 км, эксплуатационная скорость поезда – до 360 км/ч. Начало эксплуатации – 2022–2023 гг. Инвестора РЖД еще не выбрала. Китайский консорциум «Шелковый путь» предлагает внести 52 млрд руб. в капитал первой фазы проекта, $1 млрд – второй, предоставить 20-летний кредит на 400 млрд руб. под 4% годовых. РЖД хочет увеличить сумму кредита и снизить ставку. «Немецкая инициатива» (Siemens, Deutsche Bank, Deutsche Bahn и др.) предлагает профинансировать строительство на 2,7 млрд евро и привлечь до 800 млн евро. «Наше последнее предложение в силе, – сказал президент Siemens в России Дитрих Меллер. – Мы ведем переговоры с РЖД по объемам финансирования». Соглашения с НПФ «Благосостояние» и «Согазом» – элемент торговли с китайскими претендентами, считает гендиректор исследовательского агентства InfraNews Алексей Безбородов: РЖД стремится продемонстрировать интерес инвесторов.

### КОММЕРСАНТ; НАТАЛЬЯ СКОРЛЫГИНА; АНАСТАСИЯ ВЕДЕНЕЕВА; 2017.06.08; ЖЕЛЕЗНЫЕ ДОРОГИ НЕ МОДЕЛИРУЮТСЯ

ЦМР отложили на осень с неясными перспективами

Для доработки целевой модели рынка (ЦМР) железнодорожных грузоперевозок и ее реализации создается новая структура – рабочая группа с сопредседательством **Минтранса** и Минэкономики. Она должна подготовить новый пакет документов с полностью снятыми разногласиями, а также долгосрочную программу развития ОАО РЖД и его финансовую модель к 5 октября. Между тем текущий вариант модели ряд экспертов и чиновников называют серьезно недоработанным. В ФАС вообще считают подобный документ преждевременным.

Подготовку и реализацию целевой модели рынка железнодорожных грузоперевозок поручили новой рабочей группе, следует из протокола по итогам совещания у вице-премьера Аркадия **Дворкович**а 24 мая (копия протокола есть у «Ъ»). Ее сопредседателями выступят курирующие замминистры транспорта и экономического развития (Алан **Лушников** и Николай Подгузов). Доработанный проект ЦМР и план мероприятий по ее реализации должны быть представлены до 5 октября. В частности, поручено проработать и согласовать предложения по институту частных перевозчиков, долгосрочному тарифному регулированию, балансу парка на сети, привлечению частных инвестиций в инфраструктуру. Также **Минтранс**, Минэкономики и ОАО РЖД должны ускорить подготовку долгосрочной программы развития монополии, в том числе ее финансовую модель, для принятия документа одновременно с ЦМР и в увязке с ней. К этому же сроку необходимо провести оценку последствий реализации модели для участников рынка и экономики страны в целом.

Согласовать ЦМР пытаются с 2015 года. Стороны рассчитывали утвердить ее как раз 24 мая, но снять многочисленные разногласия не удалось (см. «Ъ» от 26 мая). Вчера в **Минтрансе** на запрос «Ъ» не ответили. В Минэкономики поручение пока не получили. Несмотря на отсутствие комментариев, неофициально чиновники уверяют «Ъ», что ЦМР «будет дорабатываться открыто и публично», при этом «главная задача – сделать рабочую модель, которая бы не содержала в себе противоречий, была понятной и применимой». Старший вице-президент ОАО РЖД Вадим Михайлов также заверил «Ъ», что компания выполнит все распоряжения вице-премьера по итогам совещания: «Будет совместная рабочая группа – будем дорабатывать целевую модель. На совещании было сказано о том, что следует доработать прежде всего те вопросы, которые связаны со взаимодействием с потребителями».

Глава совета директоров компании «Трансойл» Игорь Ромашов считает, что на данном этапе важно придерживаться принципа последовательности: вначале модель рынка, а далее его участников. Рынок не сможет, да и не должен развиваться под бизнес-цели какого-либо из участников перевозочного процесса, подчеркивает топ-менеджер. Он подчеркивает, что перевозка – это «неотъемлемая часть сбытовой деятельности грузоотправителей». «В интересах заказчиков перевозки нужно расширять горизонт планирования тарифной политики и вырабатывать прозрачные механизмы формирования затрат за счет разделения инфраструктурной и перевозочной деятельности внутри монополии»,– полагает Игорь Ромашов.

Заместитель гендиректора Института проблем естественных монополий Владимир Савчук отмечает, что фундаментальным недостатком последнего проекта ЦМР является отсутствие цифр, «в документе нет перечня конкретных показателей KPI, отражающих исторические изменения до принятия модели и после ее выполнения». При обсуждении ЦМР неоднократно звучали пожелания «оцифровать модель», а чтобы это сделать, нужно провести расчеты, показывающие, какие положения к каким результатам должны привести, говорит эксперт. По его словам, с учетом необходимости разработки KPI ЦМР роль **Минтранса** и рабочей группы при согласовании ЦМР повышается. Также, считает господин Савчук, положительным решением и системным подходом к вопросу формирования ЦМР является идея увязать документ с программой долгосрочного развития ОАО РЖД.

В ФАС еще более категоричны и вообще считают затянувшуюся дискуссию вокруг ЦМР бессмысленной. Споры о целевой модели не должны подменять решения текущих проблем грузоотправителей, которым прежде всего нужны качество, доступность и предсказуемость, пояснил «Ъ» замглавы службы Александр Редько. «Мы видим, что глава ОАО РЖД Олег Белозеров делает многое для улучшения качества работы компании и возвращения грузов,– добавил он.– Тот же запуск электронной площадки грузоперевозок – серьезный шаг на пути от монополии советского типа к инновационной логистической компании». По мнению чиновника, прежде чем принимать новую модель, нужно дать оценку предыдущей, реализация которой происходила в тяжелых условиях, сопровождалась рыночными кризисами и коллапсами, связанными то с невывозом грузов, то с банкротством операторов и проблемами лизинговых компаний, и стоила экономике и потребителям «сотен миллиардов рублей».

### ТАСС; 2017.06.07; РЖД ДО КОНЦА ИЮНЯ ПРЕДСТАВЯТ ШУВАЛОВУ СВОЮ ПОЗИЦИЮ ПО АКЦИЯМ «ТРАНСКОНТЕЙНЕРА»

ОАО «Российские железные дороги» (РЖД) до конца июня представит первому вице-премьеру РФ Игорю Шувалову свою позицию о дальнейшей судьбе пакета РЖД в ПАО «Трансконтейнер», заявил журналистам вице– президент РЖД Андрей Старков.

«Есть формализованное поручение Игоря **Иванов**ича Шувалова, и мы вместе с **Минтрансом** и Минэкономразвития до конца июня его отработаем», – сказал он.

Ранее в ходе Петербургского международного экономического форума Шувалов заявил, что ждет от РЖД и **Минтранса** комплексного доклада с экспертизой Минэкономразвития для принятия решения о судьбе 50% акций «Трансконтейнера».

«Трансконтейнер» является ведущим российским оператором контейнерных интермодальных перевозок. 50% плюс две акции оператора принадлежит «Объединенная транспортно– логистической компании» (ОТЛК, «дочка» РЖД), транспортная группа FESCO (структура группы «Сумма») владеет 25,07% компании, ЗАО «УК «Трансфингрупп» (управляет пенсионными резервами НПФ «Благосостояние», аффилированным с РЖД) – 24,5%.

В начале текущего года Шувалов в интервью агентству Bloomberg сообщил, что «Трансконтейнер» внесут в план приватизации активов РЖД. Однако до этого президент РЖД Олег Белозеров заявлял, что пока продажа акций РЖД в «Трансконтейнере» нецелесообразна. С этой позицией солидарен и глава Федеральной антимонопольной службы (ФАС) Игорь Артемьев, который считает, что «там, где существует монопольный сегмент, лучше, чтобы этот сегмент находился в руках государства, а не частных собственников».

«Трансконтейнер» располагает 45 собственными терминалами во всех грузообразующих центрах России, а также 19 железнодорожными терминалами в Казахстане (через совместное общество АО «Кедентранссервис», ведущего частного оператора сети железнодорожных терминалов в Казахстане) и управляет контейнерным терминалом «Добра» на границе Словакии и Украины. В собственности компании находится более 24 тыс. фитинговых платформ и около 64,5 тыс. крупнотоннажных контейнеров.

### ИНТЕРФАКС; 2017.06.07; РЖД РАССЧИТЫВАЮТ В 2018 Г. НАРАСТИТЬ ЗАКУПКИ ЛОКОМОТИВОВ БОЛЕЕ ЧЕМ ДО 500

ОАО «Российские железные дороги» на фоне роста грузовых перевозок планирует в 2018 году заметно увеличить закупки локомотивов, заявил журналистам вице-президент РЖД Олег Валинский в кулуарах железнодорожного форума «Стратегическое партнерство 1520» в среду.

«Вы видите, как начался этот год в отношении прогнозов – это рост, и поэтому мы сегодня формулируем предложения, которые будут больше цифры в 450 (объем закупок локомотивов в 2017 г. – ИФ). Я думаю, что (в 2018 г. – ИФ) они будут даже хорошо за 500», – сказал он.

По словам топ-менеджера, технику компания планирует покупать за собственные средства в рамках инвестиционной программы. «(Лизинг – ИФ) пока не рассматриваем. Но мы настолько зависимы от конъюнктуры и от рынка, что рынок сегодня расскажет нам, какие схемы будут применяться в 2018 г.», – сказал он.

При этом О.Валинский, уточнил, правда, что программа закупок является предварительной. «Потому что мы в прошлом июле «опустились» до 450 машин, исходя из тех объемов (доходов – ИФ), которые были», – напомнил вице-президент монополии.

### ТАСС; 2017.06.07; РЖД ДОПУСКАЮТ РОСТ ПОГРУЗКИ ПО ИТОГАМ ГОДА НА 2,5-3%

ОАО «Российские железные дороги» (РЖД) допускает рост погрузки по итогам 2017 года на 2,5-3%, заявил журналистам генеральный директор Центра фирменного транспортного обслуживания (ЦФТО – филиал РЖД), директор по коммерческой деятельности РЖД Алексей Шило.

«По пяти месяцам посмотрели – есть надежда, что мы год будем заканчивать не с 0,6%, а примере 2,5-3% роста», – сказал он.

«Это будет зависеть от многих факторов. Вы знаете, ситуацию, которая сегодня сложилась на Украине, когда стабильные перевозки в адрес Украины, например, угольной продукции, были приостановлены на определенный период из-за того, что запретили вагоны ФГК (Федеральной грузовой компании – прим. ТАСС) использовать. Мы в мае потеряли, по нашим оценкам, примерно около 100 тыс. тонн и будем восполнять их в июне», – отметил Шило. При этом, по его словам, РЖД сохраняют прогноз роста погрузки в июне на 2%.

В середине мая сообщалось, что «Федеральная грузовая компания», в отношении которой Украина ввела санкции, завершит вывод вагонов с территории страны в течение двух недель. По состоянию на тот период мая на Украине находилось около 6 тыс. вагонов ФГК. Объем перевозок в сообщении с Украиной составляет около 5% в общем объеме перевозок ФГК.

Ранее другой крупный российский железнодорожный оператор – Первая грузовая компания Владимира Лисина – вывел все вагоны своей украинской «дочки», находящийся под санкциями, с территории Украины.

В санкционный список, опубликованный в сентябре 2015 года на сайте президента Украины, вошла ПГК и ее украинская «дочка» – ООО «ПГК в Украине» (ПГКУ), доля в консолидированном грузообороте ПГК составляет около 2,5%. Согласно документу, компаниям запрещается осуществлять перевозки и транзит по территории Украины. ПГК заявляла, что будет взаимодействовать с Укрзализныцей для выработки плана дальнейшей работы.

**Минтранс** РФ заявлял, что исключение на Украине из рабочего парка порядка 5 тыс. вагонов может привести к дефициту вагонов на внутреннем рынке Украины и росту ставок на перевозку грузов.

### ВЕДОМОСТИ; АНАСТАСИЯ ИВАНОВА; 2017.06.08; ТУРОПЕРАТОРАМ РЕКОМЕНДОВАНО ОТКАЗАТЬСЯ ОТ ПРОБЛЕМНЫХ РЕЙСОВ «ВИМ-АВИА»

Авиакомпания выполнит только те перелеты, которые может гарантировать «

Руководитель Ростуризма Олег Сафонов призвал туроператоров отказаться от проблемных рейсов авиакомпании «ВИМ-авиа» и наладить сотрудничество с другими перевозчиками. Об этом он заявил на совещании штаба для урегулирования ситуации с задержкой рейсов «ВИМ-авиа». Кроме самого Ростуризма, как отмечается на его сайте, в состав штаба вошли представители аппарата российского правительства, **Минтранса**, **Росавиаци**и, «ВИМ-авиа», туроператоров, работающих с этой авиакомпанией, а также общественных объединений в сфере туризма.

Туристов стоит пересаживать на самолеты российских авиакомпаний, а не прибегать к помощи иностранных, подчеркнул Сафонов. В качестве альтернативных перевозчиков туроператоры пользуются бортами «Газпром авиа», «Саратовских авиалиний», «Ямала», Nord Star, RoyalFlight, Azur Air, отмечала ранее Ассоциация туроператоров России (АТОР).

Вечером 1 июня авиакомпания «ВИМ-авиа» объявила о сокращении 13% чартерных перевозок со 2 по 15 июня. Решение принято для стабилизации расписания после веерных задержек и отмен рейсов в конце мая, сказал перевозчик. Ранее представитель «ВИМ-авиа» объяснял задержки и отмены перелетов поздним возвратом с планового техобслуживания трех самолетов, а также высоким пассажиропотоком в начале сезона отпусков. Рейсы «ВИМ-авиа» отменились по внутренним направлениям – в Сочи и Крым и по зарубежным – в Турцию, Грецию, Болгарию и на Кипр. АТОР отмечала: за первую неделю «ВИМ-авиа» пересадила на борты других авиакомпаний около 5000 туристов и их число продолжает расти. Представитель авиакомпании обещал, что ситуация должна полностью нормализоваться к концу недели.

Сейчас «ВИМ-авиа», по словам ее представителя, ведет переговоры с туроператорами-партнерами, по их итогам перевозчик объявит об изменениях относительно летней чартерной программы.

Рейсы «ВИМ-авиа», на которых не ожидается задержек, туроператоры отменять не будут, говорит гендиректор Mouzendis Travel Александр Цандекиди. Однако, по его словам, Mouzendis Travel уже договаривается о возможных альтернативах по ряду направлений до конца июля – например, если будут отменены или надолго задержаны рейсы из Москвы и Санкт-Петербурга в Ханчжоу и Ларнаку, то Mouzendis Travel воспользуется бортами Ellinair.

Самой «ВИМ-авиа» на совещании предложено сократить число перевозок на китайском направлении, чтобы освободить самолеты для решения проблемы с чартерами, передает «Интерфакс» слова начальника управления регулирования перевозок **Росавиаци**и Андрея Круглова.

### КОММЕРСАНТ; АННА ПАВЛОВА; АЛЕКСАНДРА ВИКУЛОВА; ИРИНА АЛЕКСАНДРОВА; 2017.06.08; DEXTER ДО КИРОВА НЕ ДОВЕДЕТ

Авиакомпания закрыла большую часть своих регулярных рейсов

Авиатакси Dexter прекратило регулярные рейсы по девяти из 13 своих направлений в Приволжском федеральном округе (ПФО), в том числе по четырем – из Нижнего Новгорода. В компании это объясняют прекращением бюджетного субсидирования этих рейсов, в **Росавиаци**и с этим утверждением не согласны. По мнению экспертов, программа бюджетной поддержки региональных рейсов пока так и не принесла ощутимого роста пассажиропотока.

Авиакомпания «Авиа менеджмент груп» (бренд Dexter) сообщила об отмене с 5 июня полетов по девяти маршрутам в Поволжье. По информации перевозчика, отменяются регулярные рейсы из Нижнего Новгорода в Киров, Пензу, Пермь и Ижевск, а также перелеты из Кирова в Пермь и Пензу, из Ижевска в Самару и Пензу и из Уфы в Ульяновск. Авиакомпания обещает компенсировать пассажирам стоимость проданных билетов. Dexter пока сохранил остальные четыре направления: Нижний Новгород–Ульяновск, Нижний Новгород–Нижнекамск, Уфа–Киров, Уфа–Чебоксары.

Dexter занимается воздушными перевозками на небольшие расстояния (до 2 тыс. км), в парке авиакомпании 10 восьмиместных турбовинтовых самолетов Pilatus PC-12. Компания предлагает как чартеры, так и регулярные рейсы в Поволжье.

В авиакомпании намерение прекратить полеты объяснили тем, что **Росавиаци**я отменила субсидирование ряда региональных направлений, и пообещали возобновить рейсы, когда вернется финансирование. По данным источников «Ъ» в отрасли, перевозчик жаловался на убыточность отмененных рейсов. В то же время, выяснил «Ъ», о своем намерении сократить маршрутную сеть «Авиа менеджмент груп» не предупредила ни нижегородский аэропорт, потерявший больше всех рейсов авиакомпании, ни **Росавиаци**ю, ни правительство Нижегородской области. В **Росавиаци**и сообщили, что все девять отмененных рейсов входят в программу развития региональных авиаперевозок и по-прежнему находятся в числе субсидируемых. В **министерстве транспорта** и автомобильных дорог Нижегородской области «Ъ» сообщили, что сейчас проводят проверку. Там подчеркнули, что заинтересованы в развитии авиасообщения и готовы предоставлять субсидии перевозчикам (в 2017 году было выделено 37,7 млн руб.).

Программа субсидирования региональных авиаперевозок действует в ПФО с 2013 года. В конце 2016 года окружная программа поддержки внутренних рейсов закончила действовать, рейсы стали субсидироваться по новой федеральной программе: 50% субсидий дает федеральный бюджет, еще по 25% выделяется из бюджетов регионов, которые связываются прямыми рейсами. Кроме Dexter в Поволжье в программу заявились «ЮВТ аэро», «Аэропорт Оренбург», «Комиавиатранс» и «ЮТэйр».

Главный редактор журнала «Авиатранспортное обозрение» Алексей Синицкий считает, что отмена рейсов является закономерным результатом того, что в ПФО хорошо развиты альтернативные виды транспорта, из-за чего сама программа субсидирования авиаперевозок не принесла ощутимого роста пассажиропотока: «Эти перевозки даже с учетом субсидий не очень востребованы, а если субсидии действительно отменили, то неудивительно, что перевозчик отменил убыточный рейс».

### РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; ТАТЬЯНА ЗАМАХИНА; 2017.06.07; КОМУ ПОДРЕЖУТ КРЫЛЬЯ

Авиадебоширов не пустят в самолет. Но есть и исключения

Госдума приняла во втором чтении законопроект о «черных списках» авиапассажиров-нарушителей. Поправки позволят авиакомпаниям отказывать хулиганам в перевозке на один год. Впрочем, депутаты предусмотрели ряд исключений – для полетов в лечебных целях и т.п.

В первом чтении законопроект, внесенный депутатом от ЛДПР Ярославом Ниловым, был принят давно – 11 июня 2014 года.

В Воздушном кодексе РФ появится новая статья, которая и даст возможность отказывать в продаже билетов пассажиру, внесенному в «черный список». «Обрежут крылья» человеку, «допустившему нарушение правил поведения на борту воздушного судна, создавшему угрозу безопасности полета либо угрозу жизни пассажиров, а также не выполнившему распоряжений командира экипажа самолета».

Хулиганы будут включаться в запрещенный перечень по решению суда о наложении наказания за административное правонарушение на борту самолета. Глава комитета по законодательству и госстроительству Павел Крашенинников («Единая Россия») подчеркнул, что такой подход позволит не допустить произвола со стороны транспортных компаний.

Перевозчик будет обязан уведомить пассажира о том, что он включен в «черный список». При этом авиакомпания будет обязана пустить на борт «черносписочного» пассажира в нескольких исключительных случаях. Во-первых, если он возвращается в РФ из такого места, откуда можно выбраться только на самолете. Во-вторых, если его выдворяют туда, куда тоже можно, опять же, только долететь. Также отказать в продаже билета нельзя будет, если авиадебошир направляется к месту лечения и обратно, либо сопровождает инвалида к месту лечения, либо едет на похороны родственника. Все эти причины должны быть подтверждены документально, иначе билет продан не будет.

Дума в ходе рассмотрения законопроекта отложила на другое заседание «сопутствующие» изменения в КоАП – по новым правилам, поправки в кодекс должны рассматриваться отдельно.

Все депутаты согласились, что санкции против дебоширов на борту нужны – решение было принято единогласно. «Регулярно мы видим в интернете, какие они разъяренные львы, храбрецы, им море по колено, – прокомментировал лидер «эсеров» Сергей Миронов. – Но как только их под рученьки выводят из самолета, эти львы превращаются в овечек. Пускай эти «овечки» ходят пешком, а не летают и не угрожают безопасности других пассажиров».

Ранее – в марте – Госдума приняла закон об уголовной ответственности для авиадебоширов и нарушителей на других видах транспорта. Напомним, что уголовное наказание для хулиганов составит до пяти лет лишения свободы. За те же деяния, совершенные группой лиц, преступникам будет грозить до семи лет, а за хулиганство на транспорте с применением взрывчатых средств – до восьми лет лишения свободы.

### РИА НОВОСТИ; 2017.06.07; ДВОРКОВИЧ ПРОКОММЕНТИРОВАЛ СИТУАЦИЮ С «ВИМ-АВИА»

Правительство РФ взаимодействует с авиакомпанией «ВИМ-Авиа», рассчитывает, что компания справится со сложностями, задержки рейсов постепенно устраняются, сообщил журналистам вице-премьер РФ Аркадий **Дворкович**.

По его словам, «ВИМ-Авиа» готова платить за фрахт судов, проблема не в ликвидности, а только в наличии самолетов, доступных для полетов.

«Рынок непростой, довольно жесткий сейчас, поэтому авиакомпаниям непросто. Тем не менее, стараемся сейчас найти приемлемое решение. Рассчитываем, что компания выйдет из сложностей. По крайней мере, постепенно задержки устраняются «, – сказал **Дворкович**.

«Компания готова платить деньги за фрахт. То есть это не вопрос ликвидности, а вопрос наличия самолетов, которые доступны для полетов. Мы (правительство – ред.) взаимодействуем с ними», – добавил вице-премьер.

В последнее время «ВИМ-Авиа» массово задерживает рейсы из разных аэропортов. Перевозчик объяснял это поздним прибытием самолетов с технического обслуживания. Транспортные прокуратуры нескольких регионов начали проверку по факту массовых задержек рейсов, а глава Колымы Владимир Печеный пожаловался на авиакомпанию в **Росавиаци**ю. В прошлый четверг компания сообщила о сокращении чартерной программы рейсов до 15 июня, чтобы стабилизировать ситуацию.

\*\*\*

### ТАСС; 2017.06.07; «ВИМ-АВИА» ЧАСТИЧНО СОКРАТИТ ЧАРТЕРНУЮ ПРОГРАММУ НА ЛЕТО 2017 ГОДА

«ВИМ-Авиа» частично сократит расписание чартеров на лето 2017 года, новое расписание будет опубликовано в четверг, сообщили в пресс-службе авиакомпании.

«С целью оперативной стабилизации расписания чартерных рейсов, авиакомпания «ВИМ-Авиа» приняла решение о частичном сокращении чартерной программы на весенне-летний период 2017 г.», – говорится в сообщении.

Отмечается, что руководство авиакомпании приняло решение о введении ограничений из-за нехарактерно высокого для конца мая прироста пассажиропотока, который «придал нарушениям графика полета веерный характер». График чартерных полетов на лето был скорректирован после консультаций с туроператорами и госорганами, контролирующими туристическую и авиационную сферы.

Подробности изменений в расписании будут обнародованы в четверг, 8 июня. Приоритет получили регулярные внутренние рейсы, а также чартеры, организаторы которых выполнили финансовые обязательства перед авиакомпанией в полном объеме. Расписание полностью стабилизируется в течение двух недель.

В последнее время «ВИМ-Авиа» массово задерживает рейсы из разных аэропортов. Перевозчик объяснял это поздним прибытием воздушных судов с технического обслуживания. Ранее компания сообщила о сокращении чартерной программы рейсов до 15 июня.

### ИНТЕРФАКС; 2017.06.07; РОСАВИАЦИЯ ПРЕДЛОЖИЛА ВИМ-АВИА СОКРАТИТЬ КИТАЙСКИЕ ПЕРЕВОЗКИ, ЧТОБЫ ВЫПОЛНЯТЬ РОССИЙСКИЕ

**Росавиаци**я предложила «ВИМ-Авиа» сократить китайскую программу, чтобы высвободить борта для выполнения рейсов из России, заявил на совещании в Ростуризме начальник управления регулирования перевозок **Росавиаци**и Андрей Круглов в среду.

«По китайским рейсам у авиакомпании задержек нет. Мы переговорили с некоторыми российскими перевозчиками, которые готовы в течение недели-двух забрать часть китайских пассажиров у «ВИМ-Авиа». Для нас главное – интересы российских пассажиров. Предлагаем подсократить китайскую программу, чтобы высвободить ряд судов для перевозки российских граждан в первую очередь из регионов», – пояснил А.Круглов.

Гендиректор НТК «Интурист» Виктор Тополкараев поддержал идею сокращения китайской полетной программы для нормализации ситуации на российском рынке.

«Не все рейсы из Китая – это туристы, которые едут в Россию осматривать достопримечательности, многие из них – транзитные пассажиры. Мне очень трудно будет объяснить своим клиентам, почему в угоду китайским пассажирам российские туристы не летят в Сочи и Крым. Нам пришлось отменить программы из пяти регионов, перенести их на более позднее время», – сказал он.

Сопрезидент авиакомпании «ВИМ-Авиа» Рашид Мурсикаев на совещании заявил, что «ВИМ-Авиа» пока не в состоянии назвать точное количество пассажиров, которые не смогут полететь на отдых в результате сокращения полетных программ.

### ИЗВЕСТИЯ; АЛЕКСЕЙ ШАРОГЛАЗОВ; 2017.06.07; МЕДВЕДЕВ ПРИЗВАЛ НЕ ОКАЗЫВАТЬ ДАВЛЕНИЕ НА РОССИЙСКИЕ АВИАКОМПАНИИ

На российские авиакомпании при закупке отечественных самолетов не должны оказывать административное давление, при этом госкомпаниям необходимо «давать правильные сигналы», заявил премьер-министр Дмитрий Медведев.

«Наши самолеты действительно должны выигрывать в конкурентной борьбе», – отметил глава правительства.

Медведев подчеркнул, что в российском авиапроме на рубеже XX и XXI века возник кризис, и сейчас власти прилагают значительные усилия для его преодоления.

Так, указал премьер-министр, в 2017 году на поддержку самолетостроения в РФ будет выделено свыше 40 млрд рублей.

Председатель правительства подчеркнул, что властям уже удалось добиться ощутимых результатов. В первую очередь речь идет о создании самолетов «Сухой-Суперджет» и МС-21.

### ИНТЕРФАКС; 2017.06.07; «УРАЛЬСКИЕ АВИАЛИНИИ» С СЕРЕДИНЫ ИЮНЯ ОТКРОЮТ РЕЙСЫ ИЗ «ЖУКОВСКОГО» В СИМФЕРОПОЛЬ

Авиакомпания «Уральские авиалинии» (MOEX: URAL) с 13 июня откроет полеты из подмосковного «Жуковского» в Симферополь, сообщается на сайте аэропорта.

Также авиакомпания планирует начать с 3 июля полеты из «Жуковского» в Пекин, а с 7 июля – в Рим.

Как сообщалось, в настоящее время «Уральские авиалинии» выполняют регулярные рейсы из «Жуковского» в Душанбе и Худжанд (Таджикистан) и в Тель-Авив (Израиль).

О планах перевозчика запустить рейсы из «Жуковского» в Пекин и Рим сообщалось ранее, о планах летать из этого аэропорта в Симферополь авиакомпания ранее не сообщала.

 «Уральские авиалинии» входят в топ-5 российских авиакомпаний по объему перевозок. Базируются в екатеринбургском аэропорту «Кольцово», московском «Домодедово» и петербургском «Пулково». Парк перевозчика состоит из 42 самолетов семейства A320. Крупнейший акционер компании – ее генеральный директор Сергей Скуратов.

«Жуковский» открылся в мае 2016 года, первый рейс принял в сентябре. В настоящее время, кроме «Уральских авиалиний», в аэропорту обслуживаются киргизская авиакомпания Air Manas (рейс в Бишкек) и белорусская «Белавиа» (рейс в Минск). В 2016 году «Жуковский» обслужил около 53 тыс. человек.

### ТАСС; 2017.06.08; ОВСЯННИКОВ: ПАССАЖИРОПОТОК АЭРОПОРТА БЕЛЬБЕК НА ЧАРТЕРАХ СОСТАВИТ ДО 10 ТЫС. ЧЕЛОВЕК В ГОД

Гражданский сектор аэропорта Бельбек, который будет построен по федеральной целевой программе развития Крыма и Севастополя до 2020 года, будет обслуживать чартерные рейсы, а годовой пассажиропоток составит 10 тыс. человек. Об этом в интервью ТАСС сообщил врио губернатора Севастополя Дмитрий Овсянников.

«В соответствии с поручением правительства Бельбек будет развиваться как филиал аэропорта Симферополь, осуществляя чартерные и VIP-перевозки. Это пассажиропоток порядка 10 тыс. человек в год», – сказал собеседник агентства.

По его словам, в будущем возможности аэропорта в Севастополе могут быть расширены. «Аэропорт Севастополю нужен, и он у него будет, давайте смотреть на это шире и с точки зрения длительной перспективы. Главное, чтобы гражданский сектор Бельбека заработал, дальше сможем его расширять и наполнять функциями, ведь запуск аэропорта – не самоцель», – сказал он.

Овсянников подчеркнул, что решение о том, что аэропорт Бельбек станет частью симферопольского аэропорта, а не самостоятельным севастопольским аэроузлом, продиктовано исключительно экономическими соображениями.

«В симферопольский аэропорт вкладывают порядка 50 млрд руб. в расчете на увеличение пассажиропотока, хотя там и сейчас весьма плотный график движения. Понятно, инвестора аэропорта Симферополь вряд ли обрадовало бы появление под боком конкурента, способного «отъесть» более полумиллиона пассажиров за год, при условии, что Бельбеку требуется куда меньший объем инвестиций – до 2,5 млрд руб.», – пояснил он, добавив, что никакого конфликта у Севастополя с властями Крыма по этому вопросу нет.

В настоящее время аэропорт Бельбек, расположенный на северо-западе Севастополя, обслуживает самолеты Воздушно-космических сил РФ.

### ИНТЕРФАКС; 2017.06.07; АЭРОПОРТ ИВАНОВО СМОЖЕТ ОБСЛУЖИВАТЬ МЕЖДУНАРОДНЫЕ РЕЙСЫ

Грузопассажирский пункт пропуска через госграницу РФ будет открыт в аэропорту «**Иванов**о», сообщил губернатор **Иванов**ской области Павел Коньков на заседании облправительства в среду.

П.Коньков отметил, что многосторонний международный пункт будет работать на нерегулярной основе.

«Правительство России приняло решение установить в **иванов**ском аэропорту международный пункт пропуска, соответствующее распоряжение уже подписано премьер-министром РФ Дмитрием Медведевым. Это открывает для региона целый ряд перспектив», – сказал губернатор.

По словам главы региона, аэропорт «**Иванов**о» готов к приему международных рейсов: взлетно-посадочная полоса позволяет принимать самолеты практически всех типов.

«Соответствующая современным требованиям инфраструктура аэропорта, а также его удачное географическое расположение – наши преимущества», – считает он.

На заседании губернатор поставил задачи перед профильными департаментами по исполнению распоряжения правительства, а также уточнил, что в ближайшее время необходимо совместно с **Минтрансом** России и профильными федеральными ведомствами осуществить необходимое проектирование и техническое оснащение аэропорта, а также организовать пограничный, таможенный и другие виды контроля.

П.Коньков также поручил представить предложения по развитию грузоперевозок.

«От руководства аэропорта сегодня потребуется слаженная и оперативная работа для того, чтобы он на практике пришел к статусу действующего международного аэропорта», – добавил он.

Как сообщалось, аэропорт «**Иванов**о» расположен в 7 км к юго-западу от центра города. В 2008 году аэропорт возобновил работу после масштабной реконструкции. Была перестроена взлетно-посадочная полоса, благодаря чему аэропорт теперь может принимать самолеты со взлетной массой до 200 тонн, а также вертолеты всех типов.

Из аэропорта осуществляются рейсы в Москву и Санкт-Петербург, открыто летнее направление **Иванов**о – Сочи – **Иванов**о, с 3 июня начались полеты по маршруту **Иванов**о – Симферополь – **Иванов**о.

**Иванов**ским аэропортом с мая 2013 года управляет ООО «Центр Авиа», до этого им управляло ОАО «Авиационное предприятие «Золотое кольцо», учрежденное правительством Москвы и правительством **Иванов**ской области.

По данным базы «СПАРК-Интерфакс», ООО «Центр Авиа», зарегистрированное в **Иванов**ской области в 2012 году, принадлежит Валерию Паку и Надежде Поляковой.