**09 ИЮНЯ 2017**

**Вернуться в оглавление**

|  |
| --- |
| **Публикации** |

### ИНТЕРФАКС; 2017.06.08; РОСАВИАЦИЯ ОБЯЗАЛА ЧАРТЕРНЫЕ АВИАКОМПАНИИ СКОРРЕКТИРОВАТЬ ДО 20 ИЮНЯ ЛЕТНУЮ ПРОГРАММУ, ГРОЗИТ ПРОВЕРКАМИ

Руководитель **Росавиаци**и Александр **Нерадько** провел с руководителями российских чартерных авиакомпаний совещание по вопросам задержек и отмен рейсов, сообщил «Интерфаксу» представитель ведомства в четверг.

В ходе совещания Александр **Нерадько** сообщил, что **Росавиаци**я провела анализ деятельности ведущих чартерных авиакомпаний. За прошедшие пять месяцев 2017 года отмечается значительный рост объемов пассажирских перевозок, составляющий 22%. При этом чартерные авиакомпании увеличили свои показатели в полтора-два раза. А.**Нерадько** отметил, что такой рост объемов перевозок оказался не подкреплен наличием соответствующего парка воздушных судов и авиационного персонала.

Несоответствие программ своих перевозок с реально располагаемыми возможностями стало причиной многочисленных задержек и отмен рейсов у ряда чартерных авиакомпаний, вынуждающих пассажиров ожидать вылета задержанного рейса по 6-10 и более часов.

«В ходе совещания было обращено внимание на то, что авиакомпании пренебрегают требованиями о резерве воздушных судов, не всегда предоставляют пассажирам задержанных рейсов полагающиеся бесплатные услуги. Авиакомпаниям было указано на необходимость использовать полностью исправные воздушные суда (без так называемых «отложенных неисправностей» (MEL) с надлежащим состоянием салонов, санитарных узлов, комфортным размещением пассажиров с нормативным шагом между рядами кресел», – сообщили в **Росавиаци**и.

По поручению **Росавиаци**и до 20 июня 2017 года чартерные компании должны скорректировать свою программу авиаперевозок, обеспечить обязательное наличие резервных бортов, полностью ликвидировать и не допускать задержек свыше двух часов, заблаговременно информировать пассажиров обо всех изменениях в расписании.

«В случае невыполнения вышеуказанных требований **Федеральное агентство воздушного транспорта** публично обратится к туроператорам и пассажирам с предупреждением о недобросовестности таких авиакомпаний, проведет их внеплановые проверки на предмет соответствия сертификационным и лицензионным требованиям, а также «точечно» ограничит чартерную программу», – заключил представитель ведомства.

Как сообщалось, с конца мая авиакомпания «ВИМ-Авиа» в массовом порядке отменяет свои чартерные рейсы из Москвы и регионов РФ. Накануне А.**Нерадько** заявлял журналистам, что «ВИМ-Авиа» обещает стабилизировать расписание рейсов к середине июня. «ВИМ-Авиа» стремились к росту своих перевозок, «перегрелись», и сейчас им приходится корректировать свои программы перевозок», – говорил глава **Росавиаци**и. Он добавил, что еще до начала кризисной ситуации, **Росавиаци**я рекомендовала компании сократить маршрутную сеть, но та не отреагировала оперативно.

### REGNUM; 2017.06.08; БЕСПЛАТНЫЙ ТРАНСПОРТ КУБКА КОНФЕДЕРАЦИЙ ОБОЗНАЧАТ ЕДИНОЙ ЭМБЛЕМОЙ

В России во время Кубка конфедераций 2017 года для болельщиков будет доступна широкая сеть общественного транспорта, которая включает в себя как общественный транспорт внутри городов, трансфер из аэропорта до города, так и междугородние бесплатные поезда, сообщили в **Минтрансе** РФ.

Для того, чтобы болельщикам было быстрее находить бесплатный транспорт, его пометят специально разработанной эмблемой бесплатного проезда.

Эмблема представляет собой купол красного или синего цвета, в который вписаны фигуры болельщиков. Сам купол расположен на основании с надписью: «Бесплатный проезд / Free Ride». Также эмблема может быть реализована в черно-белом варианте.

Эмблема бесплатного проезда Кубка Конфедераций 2017 может располагаться как на корпусе транспортного средства, так и на его лобовом стекле.

Отметим, для получения права на бесплатный проезд болельщику необходимо купить билет на матч и оформить паспорт болельщика (Fan ID).

Как сообщало ИА REGNUM, в Москве к Кубку конфедераций – 2017 и чемпионату мира ФИФА – 2018, подготовят бесплатные карманные карты-схемы метро и специальные справочники «Московский транспорт». 400 тысяч справочников будут раздавать в метро, на МЦК и других транспортных объектах.

Напомним, Кубок конфедераций ФИФА – 2017 пройдет в России с 17 июня по 2 июля. В Москве игры примет стадион «Спартак».

### ИНТЕРФАКС; 2017.06.08; СТРОИТЕЛЬСТВО ПЛАТНОГО УЧАСТКА ТРАССЫ ТУЛА-НОВОМОСКОВСК ОЦЕНИВАЕТСЯ В 20 МЛРД РУБ

Новый платный участок дороги протяженностью 20 км, соединяющий федеральные трассы «Дон» и «Крым», появится в Тульской области, сообщил заместитель председателя правительства Тульской области – министр экономического развития Григорий Лаврухин журналистам в четверг.

По его словам, предварительно проект дороги «Тула-Новомосковск» оценивается в 20 млрд рублей. Расчеты проведены специалистами с учетом затрат на строительство дорог аналогичной категории в других регионах Центральной России.

Г.Лаврухин отметил, что окончательные сроки строительства пока не определены.

«Необходимо провести финансово-экономическое обоснование, разработку документа территориального планирования. Эти работы мы прогнозируем завершить до конца 2018 года. Следующий этап – прохождение проектирования, подбор инвестора и концессионера, далее проведение конкурсных процедур и сами строительные работы», – подчеркнул министр.

«Все варианты финансирования проекта рассматриваются. Это могут быть как деньги инвестора, так и софинансирование из федерального и областного бюджетов», – отметил Г.Лаврухин.

По его словам, необходимость строительства нового участка между двумя крупными промышленными городами вызвана как большой загруженностью дороги, так и ростом аварий, что значительно затрудняет движение на трассе. «Возможность реализации альтернативной трассы и потребность в ней очень высокая», – подчеркнул министр.

Как сообщалось, Внешэкономбанк, правительство Тульской области и госкомпания «Российские автомобильные дороги» («Автодор») в рамках Петербургского международного экономического форума подписали соглашение о сотрудничестве. В частности, речь идет о проекте строительства автомобильной дороги, которая соединит федеральные автомагистрали М-2 «Крым» и М-4 «Дон».

Соглашение также предусматривает координацию действий по формированию и расширению дорожно-транспортной сети Тульской области в целях решения приоритетных задач социально-экономического развития региона. «Автодор», ВЭБ и правительство Тульской области намерены совместно отбирать, структурировать, а затем реализовывать инвестиционные проекты по развитию транспортной инфраструктуры региона.

«Мы рассчитываем, что Внешэкономбанк профинансирует это строительство, а «Автодор» возьмет на себя функции консультанта», – подчеркнул А.Дюмин.

В свою очередь председатель Внешэкономбанка Сергей Горьков заявлял, что ВЭБ, действуя в качестве якорного инвестора, будет привлекать средства российского бизнеса и зарубежных партнеров.

### REGNUM; 2017.06.08; ЛЕНОБЛАСТЬ ПОПРОСИТ МИНТРАНС ВВЕСТИ «ПЛАТОН» НА РЕГИОНАЛЬНЫХ ТРАССАХ

Предложение о применении системы «Платон» на региональных дорогах Ленинградской области вынесут на обсуждение в ходе специализированной федеральной конференции с участием представителей **Министерства транспорта** РФ, которая пройдёт на следующей неделе в Сочи. Об этом сегодня, 8 июня, корреспонденту ИА REGNUM сообщил глава комитета по дорожному хозяйству Ленобласти Юрий Запалатский.

Ранее о необходимости расширения охвата системы «Платон» на областные дороги заявлял губернатор Ленобласти Александр Дрозденко.

«14 июня собираемся, будет Всероссийская конференция в Сочи. Мы от Ленинградской области выносим два вопроса, один из которых – применение системы «Платон» на региональных дорогах. Хотим обосновать тем, что мы являемся приграничным транзитным регионом. Будем отстаивать позицию, чтобы на наших региональных дорогах ввели систему «Платон», чтобы мы могли пополнить дорожный фонд и увеличить объем ремонтных работ», – объяснил Запалатский.

По его словам, после введения системы взимания платы с большегрузов за проезд по федеральным трассам, серьезно увеличилась нагрузка на региональные дороги транзитных районов Ленобласти. Больше всего от тяжелых фур страдают Ломоносовский, Кингисеппский, Выборгский и Приозерский районы области.

«Сейчас в Кингисеппском районе построен порт, в этом году выходят на грузооборот в 100 млн тонн. Понятно, что где есть платы, водители пытаются обойти и выходят на региональные дороги. Если раньше машины были 6 тонн, то сейчас есть и по 20 тонн», – посетовал Юрий Запалатский, имея в виду порт Усть-Луга.

Напомним, руководство Ленобласти ранее заявляло о необходимости ввести плату за проезд большегрузных автомобилей по областным дорогам, по аналогии с системой «Платон», действующей на федеральных трассах. С предложением по организации движения большегрузов по так называемым грузовым коридорам, проезд по которым будет бесплатным для перевозчиков, обращался в конце 2015 года в **Минтранс** РФ губернатор региона Александр Дрозденко.

### КОММЕРСАНТ; НАТАЛЬЯ СКОРЛЫГИНА; АНАСТАСИЯ ВЕДЕНЕЕВА; 2017.06.09; НА БАМ СКИНУТСЯ ВСЕЙ СТРАНОЙ

ОАО РЖД хочет оплатить стройку из тарифа

ОАО РЖД может профинансировать расширение БАМа и Транссиба за счет инвестнадбавки в 2% к тарифу. По подсчетам экспертов, это даст компании порядка 25-26 млрд руб., но только на пропуск новых грузов из Кузбасса может понадобиться еще 24 млрд руб. Эксперты считают, что инвестнадбавка в общесетевом тарифе должна быть направлена на повышение эффективности работы всей сети железных дорог, а не одного направления.

ОАО РЖД рассматривает возможность финансирования развития БАМа и Транссиба за счет инвестсоставляющей в тарифе, сообщил вчера глава монополии Олег Белозеров. По его словам, механизм инвестнадбавки прорабатывается с прошлого года, сейчас его обсуждают с ФАС. Примерный уровень надбавки – 2%, сообщил он. В этом году сходная надбавка шла на капремонт путей, и рассматривается возможность ее продления. «Мы сейчас обсуждаем, какой принцип инвестнаценки был бы справедлив: все ли будут платить, не все»,– сообщил глава ОАО РЖД, добавив, что «методика подготовлена, расчеты сделаны, есть варианты».

Олег Белозеров считает, что в качестве цели надбавки «БАМ, Транссиб – хорошее направление». «Может быть, подходы к портам – дополнительно, не те, которые мы уже заложили,– пояснил он.– Считаем, что нужен не просто «тариф плюс 2%», а как в этом году по капремонту – куда, с какой целью и что ОАО РЖД должно за это обеспечить». Он добавил, что и надбавка на капремонт в значительной части пошла на Дальний Восток.

О возможном направлении надбавки в 2% на модернизацию БАМа и Транссиба Олег Белозеров рассказывал в интервью «Ъ» 30 мая, оговорившись, что вариант рассматривается в случае роста экспорта в 2018 году. Он упоминал, что ОАО РЖД ориентируется на увеличенный грузопоток по БАМу – 80 млн тонн к 2025 году. Кузбасс готов дать 30 млн тонн дополнительных грузов (см. «Ъ» от 31 мая). Необходимость в новых инвестициях в пропускную способность Транссиба для вывоза грузов из Кузбасса до 2020 года оценивается в 40 млрд руб. против плановых 16 млрд руб.

Сумму обсуждали 16 мая у зам**министра транспорта** Алана **Лушников**а, рассказал «Ъ» источник, знакомый с протоколом совещания. ОАО РЖД по итогам совещания поручено до 6 июля дать предложения по корректировке плана модернизации БАМа и Транссиба и подготовить также детальные планы и финмодели: до 20 июля – по развитию инфраструктуры для вывоза грузов из Кузбасса, до 15 октября – дополнительного развития инфраструктуры Восточного полигона. Также монополии до 6 июля поручено проработать альтернативные варианты финансирования модернизации БАМа и Транссиба в 2018 и 2019 годах – с учетом замещения средств бюджета альтернативными источниками, в том числе за счет возможного увеличения тарифной нагрузки на грузоотправителей, рассказывает собеседник «Ъ».

В ФАС «Ъ» сообщили, что идея инвесттарифов для ОАО РЖД прорабатывается для возможности заключать долгосрочные договоры с грузоотправителями по фиксированным ценам и конкурировать с другими видами транспорта. Инвестсоставляющая должна создать механизм гарантирования частных инвестиций в инфраструктуру, в том числе в рамках концессий, когда инвестор строит примыкающую инфраструктуру, а ОАО РЖД платит за ее использование или выкупает. Как говорят в ФАС, прорабатываются и механизмы инвесттарифов для возврата инвестиций в обновление локомотивного парка (локомотивная составляющая выделяется в выручке ОАО РЖД в виде платы за тяговое усиление на основе контракта жизненного цикла). Реализация этого будет выгодна ОАО РЖД, потребителям и частным инвесторам, механизмы описаны в проекте постановления правительства, который согласовывают с Минэкономики и **Минтрансом**. В Минэкономики сообщили «Ъ», что предложений о финансировании расширения БАМа и Транссиба из инвестнадбавки в 2% к тарифу не поступало. В **Минтрансе** на запрос «Ъ» не ответили.

По подсчетам главы агентства «Infoline-Аналитика» Михаила Бурмистрова, инвестнадбавка даст 25-26 млрд руб. в год, но он называет позицию ОАО РЖД «непоследовательной». Компания предлагает тарифы для инфраструктурных проектов только для грузоотправителей, использующих реконструируемую инфраструктуру, говорит эксперт, но намерена направить средства от повышения тарифа по всей сети на расширение БАМа и Транссиба. По его мнению, инвестсоставляющая в общесетевом тарифе должна повышать эффективность работы всей сети.

### RNS; 2017.06.08; РЖД ПЛАНИРУЮТ ЧЕРЕЗ НЕСКОЛЬКО ЛЕТ ЗАПУСТИТЬ ПЕРВЫЕ БЕСПИЛОТНЫЕ ПОЕЗДА

РЖД планируют запустить беспилотные технологии через несколько лет, сказал президент РЖД Олег Белозеров на встрече с журналистами в рамках железнодорожного форума «Стратегическое партнерство 1520» в Сочи.

«Мы активно работаем в этом направлении», – отметил он.

По его словам, станция Лужская – это лучшая станция, на которой созданы все условия для работы без человека. «Локально если что-то произойдет – у нас техника иногда отказывает, – всегда можно на это оперативно отреагировать (с помощью человека. – RNS)», – сказал он.

По словам Белозерова, на МЦК уже есть готовность работать без человека.

«МЦК – мы там, в принципе, уже готовы работать без человека. Но очень большой пассажиропоток, и встает вопрос надежности, который мы сейчас тестируем… Соответственно, какой-то промежуток времени, может быть несколько лет, нам потребуется для того, чтобы четко сказать, что такая технология позволяет нам работать без человека и при этом обеспечить полную надежность», – отметил он.

Белозеров также сказал, что в случае внедрения таких технологий людям будет оказана поддержка по трансформированию в новый рабочий процесс.

«Если будет что-то меняться, мы своих людей будем максимально перенастраивать, создавать все условия, чтобы люди трансформировались (в новые условия. – RNS), учились. Самый дорогой капитал – это человеческий», – сказал он.

### ТАСС; 2017.06.08; КОНСОРЦИУМ «НЕМЕЦКАЯ ИНИЦИАТИВА» ОБНОВИТ ПРЕДЛОЖЕНИЕ ПО СТРОИТЕЛЬСТВУ ВСМ МОСКВА-КАЗАНЬ

Консорциум «Немецкая инициатива» в июне – июле обновит свое предложение по строительству высокоскоростной магистрали (ВСМ) Москва – Казань, заявил журналистам глава Siemens в России **Дитрих** Мёллер.

«РЖД требует обновления предложения прошлого года, – сказал он. – У меня такое ощущение, что мы должны довольно быстро, в июне – июле, актуализировать наше предложение».

«Мы договорились, что мы работаем сейчас в двух направлениях: первое – это финансирование, там много детальных вопросов по срокам, ставке и так далее. Второе – это техническая группа, там о конкретных параметрах технического решения, в том числе вопрос о том, рассматривать ли проект в целом или поэтапно (речь шла о пилотном полигоне до Владимира, до Нижнего Новгорода)», – пояснил Мёллер.

Первый вице-президент РЖД Александр Мишарин накануне сообщил, что компания предлагает консорциуму «Немецкая инициатива» снизить ставку и увеличить сроки кредита на строительство ВСМ Москва – Казань. По его словам, речь идет о ставке евро или Libor плюс 1% на 20 лет.

Консорциум может привлечь российские компании к строительству ВСМ

Консорциум «Немецкая инициатива» может привлечь российские строительные компании к участию в проекте строительства высокоскоростной магистрали (ВСМ) Москва – Казань, сказал **Дитрих** Мёллер.

«Немецкая инициатива» ведет переговоры с российскими строительными фирмами, которые подключились к этому вопросу. Понятно, что самая главная часть проекта, две трети – это строительные работы. Они посетили референтные проекты в Германии и подтвердили, что возможности, компетенции в России есть, чтобы развивать стройку ВСМ такого масштаба с некоторыми немецкими технологиями и решениями», – сказал он. По словам Мёллера, речь идет о «больших строительных компаниях в России, которые в том числе участвовали в стройках в Сочи».

Говоря о формате участия российских строительных компаний, Мёллер отметил, что есть несколько вариантов. «Может быть вариант, что строительные компании пойдут как генподрядчики, а «Немецкая инициатива» – как субподрядчик. Может быть образован консорциум, то есть оба партнера на равных условиях. Может быть немецкие фирмы будут подрядчиком, а строительные фирмы – субподрядчиком. Это вопрос обсуждения», – пояснил он.

Участок Москва – Казань в будущем может стать частью высокоскоростной магистрали Москва – Пекин, стоимость строительства которой оценивается в 7 трлн руб., и проекта «Шелковый путь», который свяжет Китай с рынками Европы и Ближнего Востока. По словам президента РЖД Олега Белозерова, она может быть запущена в эксплуатацию до 2022-2023 гг.

Китай намерен предоставить 400 млрд руб. на проект ВСМ Москва – Казань в кредит на 20 лет, более 100 млрд руб. – в качестве взноса в уставный капитал специальной проектной компании.

Консорциум «Немецкая инициатива» (входят Siemens, Deutsche Bank, Deutsche Bahn и другие компании) предложил РЖД профинансировать строительство высокоскоростной магистрали Москва – Казань на 2,7 млрд евро и привлечь в проект до 800 млн евро.

Протяженность ВСМ Москва – Казань составит около 770 км, скорость движения поездов будет достигать 400 км/ч, на трассе будут организованы остановки через каждые 50-70 км. Время в пути от Москвы до Казани по ВСМ составит 3,5 ч против нынешних 14 ч.

### ТАСС; 2017.06.08; РФ И КИТАЙ ПЛАНИРУЮТ ВЫПУСТИТЬ ВЫСОКОСКОРОСТНОЙ ГРУЗОВОЙ ПОЕЗД В 2019 Г.

Российско-китайский поезд для грузовых перевозок по высокоскоростной магистрали (ВСМ) планируется выпустить в 2019 г., заявил первый вице-президент РЖД Александр Мишарин в рамках Международного железнодорожного бизнес-форума «Стратегическое партнерство 1520».

«В данный момент заканчивается разработка технических требований к этому специальному подвижному составу, и вместе с китайскими коллегами планируется его выпуск уже в 2019 г.», – сказал он.

По словам Мишарина, поезд будет обеспечивать оптимальные условия перевозки для грузов, чувствительных к скорости и условиям поставок, а его скорость составит до 400 км/ч.

Ранее в интервью ТАСС Мишарин говорил, что поезда для высокоскоростной магистрали Москва – Казань будут производиться на территории России.

Он напомнил, что над проектом грузового поезда уже работает группа «Синара», компания Siemens и крупнейший китайский производитель CRRC – они могут запустить производство на совместном предприятии «Синары» и Siemens «Уральские локомотивы» с возможностью выбора еще одной площадки в центральной части страны.

ООО «Уральские локомотивы» (г. Верхняя Пышма, Свердловская область) создано в 2010 г. на базе Уральского завода железнодорожного машиностроения для производства и продажи локомотивов и скоростных электропоездов. Завод является совместным предприятием российской машиностроительной группы «Синара» и германского концерна Siemens AG. Завод серийно выпускает грузовые электровозы постоянного тока 2ЭС6 «Синара» и 2ЭС10 «Гранит» и пассажирские электропоезда «Ласточка».

Участок Москва – Казань в будущем может стать частью высокоскоростной магистрали Москва – Пекин, стоимость строительства которой оценивается в 7 трлн руб., и проекта «Шелковый путь», который свяжет Китай с рынками Европы и Ближнего Востока. По словам президента РЖД Олега Белозерова, она может быть запущена в эксплуатацию до 2022-2023 гг.

Протяженность ВСМ Москва – Казань составит около 770 км, скорость движения поездов будет достигать 400 км/ч, на трассе будут организованы остановки через каждые 50-70 км. Время в пути от Москвы до Казани по ВСМ составит 3,5 часа против нынешних 14 часов.

### RNS; 2017.06.08; ПЕГОВ ОБЪЯСНИЛ РОСТ ПАССАЖИРОПОТОКА МЦК ВВЕДЕНИЕМ ДОПОЛНИТЕЛЬНЫХ СЕРВИСОВ

Директор по пассажирским перевозкам РЖД Дмитрий Пегов объяснил рост пассажиропотока Московского центрального кольца внедрением дополнительных сервисов и интеграцией с другими видами транспорта. Об этом он рассказал на Международном железнодорожном бизнес-форуме «Стратегическое партнерство 1520».

«Мы ожидали, что на Московском центральном кольце в сутки в первый год эксплуатации будет не больше 100 тыс. пассажиров, сейчас у нас уже скоро наберется до 400 тыс. пассажиров. 380 тыс. – уже такая цифра была в один из дней», – сказал он.

«Это все стало возможным из-за того, что на кольце мы реализуем дополнительный сервис.. – и Wi-Fi, и автоматы вендинговые, другие виды транспорта, а самое главное, конечно... бесшовный проход и проезд с пригородного электропоезда на городское метро – один билет. Сейчас за счет этого у нас такой стабильный пассажиропоток растущий на Московском центральном кольце. Поэтому, может быть и незначительные, все эти сервисы приводят к улучшению качества обслуживания пассажиров», – сказал Пегов.

С момента запуска МЦК в сентябре 2016 года перевезено 70 млн пассажиров, прогноз на этот год – 90 млн, говорил ранее начальник развития транспортно-пересадочных узлов ГУП «Московский метрополитен» Александр Егоров. 61% пассажиров пересаживаются на МЦК с метро, 26% – с пригородных электричек, говорил он.

### ДАЛЬНИЙ ВОСТОК; 2017.06.08; МЕЖДУ ВЛАДИВОСТОКОМ И БЛАГОВЕЩЕНСКОМ ВОЗОБНОВИТСЯ ПРЯМОЕ Ж/Д СООБЩЕНИЕ

В период летних отпусков из Благовещенска во Владивосток и обратно можно будет доехать без пересадок. Это упростит жителям Амурской области путешествие на побережье Японского моря, сообщил **минтранс** региона.

На маршрут выйдет беспересадочный вагон-купе. В направлении Благовещенск – Владивосток он будет курсировать с 15 июня по 12 сентября. Вагон начнёт путь в составе поезда № 35 до Хабаровска. Затем его прицепят к поезду № 100 Москва – Владивосток. Перевозки из Владивостока продлятся с 12 июня по 10 сентября. Вагон войдёт в состав поезда № 99 Владивосток – Москва. В Хабаровске его включат в состав поезда № 35.

Прямой поезд Благовещенск – Владивосток отменили три года назад из-за убыточности. Большинство жителей Амурской области предпочитают отдыхать в Приморье и Хабаровском крае из-за отдалённости региона и дорогих авиабилетов.

### КОММЕРСАНТ.RU; АНАСТАСИЯ ВЕДЕНЕЕВА; 2017.06.08; ФАС УКАЗАЛИ ГРАНИЦЫ

Приморский торговый порт успешно оспорил претензии службы

ФАС проиграла в суде первое же дело по жалобе стивидора, обвиненного регулятором в установке монопольно высоких цен. Арбитражный суд Москвы признал незаконным предписание ФАС, выданное Приморскому торговому порту, но ведомство планирует подавать апелляцию. В судах находятся также иски Новороссийского морского торгового порта и Global Ports, не согласных с наложенными ФАС штрафами почти на 17 млрд руб.

Арбитражный суд Москвы в четверг признал незаконным и отменил вынесенные в ноябре 2016 года решение и предписание ФАС об установлении монопольно высокой цены на услуги по перевалке нефти в Приморском торговом порту (ПТП, входит в группу НМТП – СП «Транснефти» и группы «Сумма» Зиявудина Магомедова), сообщили «РИА Новости» из зала суда. Представитель ФАС сообщила агентству, что на решение будет подана апелляционная жалоба. Официально в ФАС в четверг дело не комментировали.

Представитель ПТП на заседании суда обвинил ФАС в «фундаментальной ошибке, которая потянула за собой незаконность ее актов». В частности, он заявил, что границами рынка перевалки нефти являются границы не порта Приморск, как считает ФАС, а всего Балтийского бассейна, включая порт Усть-Луга. «Это повлекло неправильное определение сопоставимых рынков, следовательно, сопоставимые рынки не исследовались»,– заявил юрист. Также он отметил, что у грузоотправителей есть возможность выбирать между перевалкой в Приморске или Усть-Луге. В свою очередь, представитель ФАС настаивал на том, что порт в Приморске – это субъект естественной монополии, и в отношении него применяется усеченный порядок определения доминирующего положения. По его словам, рентабельность ПТП в 2013 году составляла 117%, а в 2015 году за счет повышения цен при сохранении себестоимости она возросла до 263%. Как подчеркнул юрист, это доказывает, что цена на услуги стивидора была «монопольной высокой».

В прошлом году ФАС начала расследование ситуации с ценами стивидоров. В 2013 году начались либерализация сектора и отмена регулирования портовых тарифов. Но ФАС заподозрила, что в последние годы стивидоры, зафиксировав цены в долларах, резко повысили финансовую нагрузку на грузоотправителей. 10 ноября 2016 года служба признала ПТП нарушившим закон о конкуренции, а в конце месяца выдала компании предписание. В ведомстве тогда предупреждали, что если оно не будет исполнено, то приказ ФСТ в отношении ПТП от 2013 года о либерализации тарифов может быть отменен. Служба обязала ПТП отменить «монопольно высокую цену на услуги по перевалке нефти в размере $2,25 за тонну», введенную в апреле 2015 года, и установить «экономически обоснованный» тариф, уведомить о нем контрагентов и опубликовать расценки на сайте (см. “Ъ” от 21 ноября 2016 года).

Источник “Ъ”, близкий к ФАС, сообщал в начале этой недели, что ПТП может быть оштрафован. Порт стал первым стивидором, признанным ФАС нарушившим закон о конкуренции. Затем ведомство наложило оборотные штрафы на НМТП и три компании группы Global Ports почти на 17 млрд руб., а также признало «Контейнерный терминал Санкт-Петербург», входящий в UCL Holding Владимира Лисина, нарушившим закон (предписание должно быть выдано в ближайшее время). При этом служба не нашла нарушений у другого актива UCL Holding – Туапсинского морского торгового порта – и у подконтрольных структурам Андрея Мельниченко Мурманского морского торгового порта и «Агросферы». Сейчас НМТП и Global Ports также оспаривают в судах предписание и штрафы ФАС.

### КОММЕРСАНТ; ЕЛИЗАВЕТА КУЗНЕЦОВА; 2017.06.09; ПЕРЕЛЕТЧИКИ ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ

Российские пилоты массово устраиваются работать за границей

Российские авиакомпании всерьез обеспокоены утечкой летных кадров в Азию: по данным «Ъ», за последние 2,5 года туда уехали на работу более 300 командиров воздушных судов (КВС) и инструкторов (около 100 из них в Китай), еще 400 человек – в процессе трудоустройства. Основной причиной и в отрасли, и в **Минтрансе** считают высокий разрыв в зарплатах на фоне слабого рубля. Отток кадров начал сказываться на рынке: нехватку пилотов источник «Ъ» называет одной из причин скандального сокращения полетной программы «ВИМ-Авиа». Не исключено, что для решения проблемы авиакомпании РФ могут опять запросить расширение квоты на наем иностранных пилотов.

Российские авиакомпании обеспокоены утечкой кадров в Азию, в частности Китай и Корею, рассказали «Ъ» источники в отрасли. По их сведениям, за последние 2,5 года в регион уехало более 300 «наиболее подготовленных пилотов с отличными знаниями английского» – КВС и КВС-инструкторов. Еще порядка 400 пилотов этих категорий – «в процессе оформления документов». По данным «Ъ», утечка затронула, в частности, S7, «Уральские авиалинии», «Волга-Днепр» и «ВИМ-Авиа».

Собеседник «Ъ» замечает, что уход из «ВИМ-Авиа» сразу 12 КВС мог стать одной из причин масштабных сбоев полетной программы (о ней см. «Ъ» от 8 июня). В авиакомпании подтвердили «Ъ», что некоторые пилоты уехали работать в Китай, Индию и Вьетнам. Основная причина оттока, по мнению «ВИМ-Авиа», «имеет экономический характер»: в странах Азии государством созданы условия, благоприятствующие привлечению иностранного летного состава. Здесь нет ограничений и квот для пилотов-иностранцев, лояльная система валидации летного состава, и рекрутинговые агентства подбирают кадры в РФ и других странах.

В Китае в 2016 году насчитывалось 50,5 тыс. пилотов, из них – 25,2 тыс. коммерческих (за год их число выросло на 2,3 тыс. человек). По данным Boeing, в ближайшие 20 лет авиакомпании КНР будут нанимать по 5,5 тыс. пилотов в год – 111 тыс. человек к 2035 году. В 2016 году в стране было 59 авиакомпаний и 218 аэропортов, их перевозки выросли на 12%, до 488 млн пассажиров, а всего через аэропорты КНР прошло более 1 млрд человек.

Авиакомпании РФ с 2011 года из-за дефицита КВС также боролись за право нанимать иностранных пилотов, и в 2014 году правительство выделило им квоту – до 200 иностранцев в год. Но это совпало со спадом пассажиропотока (в 2015 году – на 1,2%, в 2016-м – на 3,8%) и ослаблением рубля, спрос на работу в РФ упал. У «Аэрофлота» 21 иностранный пилот (18 человек – из Чехии), квота компании – 80 человек.

Источник «Ъ» в одном из зарубежных рекрутинговых агентств, ищущих пилотов для КНР, согласен, что приток летчиков из РФ совпал с падением пассажиропотока и прекращением полетов «Трансаэро» (осень 2015 года), когда из компании было уволено более 10 тыс. человек. По его словам, зарплата пилота в Китае в среднем в четыре раза выше, чем в РФ,– от $17-25 тыс. в месяц. График работы – 80 часов налета в месяц (в РФ – 90), не менее 96 дней отпуска (в России – 70 дней). С 2016 года в Китае упрощена выдача пилотам разрешений на работу, что «лишь стимулирует приход летного состава из России», говорит источник «Ъ». Интерес к россиянам проявляют десять китайских авиакомпаний, основной спрос – на КВС с налетом от 2,5 тыс. часов. Сейчас в КНР порядка 100 российских КВС и инструкторов, еще столько же готовятся к приему на работу.

Гендиректор «Аэрофлота» Виталий Савельев в кулуарах ПМЭФ-2017 рассказал, что в компании есть дефицит российских КВС, и подтвердил, что «пилоты гурьбой уходят в Азию и Китай, где заработные платы в 1,5-2 раза выше».

Авиакомпания уже пять раз увеличивала зарплату, но «больше не видит возможностей для ее роста», поскольку второй пилот получает 320-350 тыс. руб. в месяц, КВС – 470 тыс. руб., а инструктор – более 500 тыс. руб. «Аэрофлот» запросил новую квоту на 40 иностранных пилотов. По данным «Ъ», на 20% выросла зарплата летного состава «Уральских авиалиний» (там отказались от комментариев). В S7 «Ъ» подтвердили наличие проблемы, но «пока только в единичных случаях». В «Волга-Днепр» на запрос «Ъ» не ответили.

В «ВИМ-Авиа» подчеркивают, что иностранные компании не несут затрат на подготовку пилотов, не имеют обязательств по их пенсионному и соцобеспечению по окончании контракта, поэтому предлагают более выгодные условия оплаты труда. Утечка кадров наносит ущерб не только перевозчикам, но и экономике РФ в целом, считают в компании, так как большинство уезжающих получили образование за госсчет, а при работе за рубежом по краткосрочным контрактам не платят отчисления в Пенсионный и другие фонды. Проблему утечки кадров нужно поднять с отраслевого до государственного уровня, говорят в «ВИМ-Авиа».

В **Минтрансе** «Ъ» подтвердили тенденцию утечки кадров, но заверили, что «проблема гораздо меньшего масштаба». Там согласны, что отток вызван «прежде всего курсовой разницей валют». Предложения для предотвращения ухода пилотов обсуждаются с Ассоциацией эксплуатантов воздушного транспорта и скоро «будут представлены на общественное обсуждение». В S7 добавили, что планируют обсудить варианты решения проблемы с участниками отрасли. Пока, по словам источника «Ъ», российские авиавласти лишь формально затрудняют пилотам доступ к работе за рубежом – например, отказываясь подтверждать иностранным компаниям лицензию пилота или предоставлять другие документы, ссылаясь на закон о защите персональных данных.

Исполнительный директор «Авиапорта» Олег Пантелеев говорит, что с открытием рынков необходимо смириться с оттоком персонала или начать реально повышать зарплаты. Эксперт не исключил, что для покрытия дефицита кадров может быть принято решение расширить квоты по найму иностранных КВС.

### ВЕДОМОСТИ; АЛЕКСАНДР ВОРОБЬЕВ; 2017.06.09; АВИАКОМПАНИИ ИЩУТ ПАССАЖИРОВ В РЕГИОНАХ

Третья по величине в России авиакомпания – «Ютэйр» планирует перебазировать свои региональные самолеты ATR-72 (турбовинтовой вместимостью 70 кресел, дальность полета – 1650 км) из Москвы на юг России и ищет для них аэропорты, рассказали «Ведомостям» топ-менеджеры двух аэропортов. Гендиректор «Ютэйр» Андрей Мартиросов это подтверждает. «Программу полетов между городами юга России сейчас выполняют два самолета ATR-72, в течение года из Москвы могут быть переведены все пять ATR-72 – это будет зависеть от успешности программы, – говорит топ-менеджер. – В Московском авиаузле среднемагистральные лайнеры заменяют региональные, последние <...> маловаты для московского рынка, но хорошо подходят для региональных перевозок».

Всего в парке «Ютэйр» 15 ATR-72, большая их часть базируется в сибирских аэропортах – Тюмени, Сургуте и др. Региональную программу на юге «Ютэйр» запустила в конце мая: она включает рейсы Ростов – Махачкала, Ростов – Сочи, Минводы – Сочи, Минводы – Махачкала (расписание составлено так, что возможен перелет из Махачкалы в Сочи со стыковкой в Ростове или Минводах), все рейсы выполняются по три раза в неделю.

Также у «Ютэйр» есть рейсы из Сочи в Краснодар трижды в день. Этот маршрут субсидируется бюджетом Краснодарского края, пояснила представитель «Ютэйр», все остальные выполняются на коммерческой основе.

«Спрос стабильный, загрузка в первые недели на новых южных рейсах в среднем составила 73%, сейчас некоторые направления в отдельные дни загружаются до 100%, – говорит представитель «Ютэйр». – С сентября планируется рост количества самолетов и рейсов: появятся новые маршруты и увеличатся частоты по текущим».

«Региональные направления как минимум первый год надо развивать с бюджетными субсидиями, пока они не станут популярными и смогут окупаться на коммерческой основе. «Ютэйр» планировала запустить на юге более обширную программу с использованием сразу пяти ATR-72, только из Минвод предполагалось не менее пяти направлений с большей частотой», – рассказал человек, близкий к холдингу «Новапорт» (владеет аэропортом Минвод). Но ни один южный маршрут не вошел в федеральную программу субсидирования перевозок, а региональные бюджеты могут субсидировать от силы по одному рейсу или один на двоих, добавляет собеседник.

В начале мая региональную программу из Санкт-Петербурга запустила S7: по два раза в неделю в Калининград, Брянск, Калугу и Ярославль, пока полеты выполняются на Airbus 319, но будут переведены на Embraer 170-LR (78 кресел) после их получения авиакомпанией. Развивать маршрутную сеть на юге также планирует создаваемая авиакомпания «Азимут».

«Наши сети с «Ютэйр» практически не будут пересекаться. «Азимут» будет делать разлет из Ростова в большое количество городов не только юга России», – говорит председатель совета директоров «Азимута» Павел Удод.

«Московский рынок перегружен, причем большое количество кресел предлагается по низким ценам, которые в зимний сезон уводят авиационную отрасль в минус. В этой ситуации возможность накатать региональную маршрутную сеть в отсутствие конкуренции привлекательна. Она как даст дополнительных пассажиров, так и позволит подписать московское направление за счет транзита», – говорит исполнительный директор агентства «Авиапорт» Олег Пантелеев.

### ВЕДОМОСТИ – САНКТ-ПЕТЕРБУРГ; МАРИЯ БУРАВЦЕВА; 2017.06.09; ВЕНГЕРСКИЙ ЛОУКОСТЕР WIZZ AIR С АВГУСТА НАЧИНАЕТ ПЕРЕЛЕТЫ БУДАПЕШТ – «ПУЛКОВО»

В 2017 г. с августа и до конца года Wizz Air перевезет 14 000 пассажиров, в 2018 г. – 45 000, рассказал коммерческий директор Wizz Air Джордж Михалопулос. Wizz Air – новый перевозчик для петербургского аэропорта. Первый рейс из «Пулково» в Будапешт компания совершит 27 августа. В августе – октябре перевозчик будет летать в Будапешт дважды в неделю по средам и воскресеньям. В зимнем сезоне количество рейсов будет увеличено до трех в неделю – по вторникам, четвергам и субботам. Билеты на рейс будут продаваться по цене от 59,99 евро.

С 2013 г. Wizz Air летает в Будапешт из московского «Внуково», за это время авиакомпания перевезла около 500 000 человек. В 2017 г., по словам Михалопулоса, Wizz Air перевезет из Москвы около 100 000 человек.

Регулярные перелеты в Будапешт из «Пулково» не выполнялись с осени 2014 г. По оценке коммерческого директора «Воздушных ворот Северной столицы» (оператор аэропорта «Пулково») Евгения Ильина, по итогам 2016 г. непрямой пассажиропоток между Петербургом и Будапештом составил около 15 000 человек. Продукт, предлагаемый авиакомпанией Wizz Air, будет пользоваться высоким спросом как у туристов, так и у деловых путешественников с обеих сторон, считает Ильин.

Венгерский лоукостер Wizz Air начал полеты в 2004 г., в 2016 г. его пассажиропоток составил 22,6 млн человек. Компания летает по 141 направлению в 42 страны. Флот авиакомпании включает 82 самолета Airbus – A320 и А321.

«Венгрия – одно из самых востребованных направлений у наших туристов: увеличение спроса на туры в Будапешт этим летом составило 65%», – говорит PR-директор туроператора BSI Group Светлана Баранова. По ее словам, в этом году наблюдается и большая глубина бронирования туров в Будапешт: есть заявки на туры по направлению на весь летний сезон и уже на осень. Рейсы перевозчика будут востребованы, особенно на пиковые даты, когда доступные по стоимости билеты быстро заканчиваются, говорит Баранова. Средний чек за тур в Будапешт у BSI Group в этом году составил 24 100 руб. на человека, в основном бронируются туры на восемь дней. По данным онлайн-гипермаркета путешествий DaTravel.com, Будапешт ежегодно входит в двадцатку самых популярных зарубежных направлений у самостоятельных туристов из Петербурга. В 2016 г. спрос на это направление вырос на 11%. Средняя стоимость авиаперелета в Будапешт на этот летний сезон начинается от 15 500 руб. по маршруту туда-обратно, оценивает пресс-служба DaTravel.com. Wizz Air специализируется на низкобюджетных авиаперевозках, поэтому наверняка сможет предложить доступные тарифы, которые будут интересны самостоятельным туристам, считает представитель DaTravel.com.

В целом пассажиропоток аэропорта «Пулково» за январь – май 2017 г. вырос на 26% по сравнению с прошлым годом до 5,4 млн человек, сообщил Ильин. По итогам года он ожидает, что пассажиропоток «Пулково» превысит 15 млн человек и станет рекордным за всю историю аэропорта.

### РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; ИРИНА ЖАНДАРОВА; 2017.06.08; ВИП-ОЖИДАНИЕ

В России увеличилось количество залов для официальных лиц

За семь лет список аэропортов, в которых есть залы официальных лиц и делегаций, увеличился. Раньше они были в трех московских аэропортах, Санкт-Петербурге и Сочи. Сейчас ВИП-залы есть в Казани и Симферополе. Готовится к открытию в аэропорту Владивостока. Это потребовало обновление законодательства. «Российская газета» публикует приказ Управления делами президента РФ о залах для официальных лиц и делегаций.

Документ отменяет ранее действовавший приказ от 2010 года, в котором прописана возможность открытия таких залов только в Москве и области, Санкт-Петербурге и Сочи. Однако решение об открытии нового зала может быть принято только Управлением делами Президента.

Круг должностных лиц, которые могут обслуживаться в залах официальных лиц, ограничен. Это – глава государства и его помощники, председатель правительства, руководители аппаратов Думы и Администрации президента, федеральные министры, руководители агентств и служб, дипломаты, военные чины, судьи и главы религиозных конфессий. Всего в списке 380 позиций.

Но даже те, чьи должности перечислены в приказе, заранее подают заявку на обслуживание. За бюджетные деньги им оплачивается пользование залами только в командировках. В личных поездках за повышенный комфорт придется платить самим.

Бесплатно в залах сейчас обслуживают российских и иностранных послов, а также членов их семей. Освобождены от оплаты Герои СССР, Герои РФ и полные кавалеры ордена Славы, а также те, кто их сопровождает.

«Такие залы упрощают прохождение предполетных процедур и позволяют поработать в ожидании рейса», – поясняет Олег Пантелеев, исполнительный директор агентства «Авиапорт». Главное преимущество – экономия времени на прохождение таможенного, санитарного и паспортного контроля. В залах могут быть организованы отдельные пункты контроля, доставка на автомобиле к трапу самолета.

Обычные пассажиры не испытывают неудобств из-за того, что не могут пользоваться залами официальных лиц, считает Олег Пантелеев. Есть бизнес-залы, залы повышенной комфортности. Ими могут воспользоваться пассажиры, вылетающие бизнес-классом, пассажиры частных самолетов и участники всевозможных бонусных программ. Они также существенно экономят время пассажиров, только пользование ими обходится дешевле, а в некоторых случаях даже бесплатно.

### ТАСС; 2017.06.08; В ДУМУ ВНЕСЕН ПРОЕКТ, ПО КОТОРОМУ АВИАКОМПАНИИ МОГУТ ОТКАЗАТЬ ДЕБОШИРАМ В БИЛЕТАХ

Законопроект, который дает право авиакомпаниям отказывать в продаже билетов лицам из черных списков авиадебоширов, внесен в Госдуму. Его авторами выступили депутаты Павел Крашенинников, Евгений Москвичев и Ярослав Нилов.

Речь идет о поправках в статью 786 части 2 Гражданского кодекса (ГК) РФ. Ими предлагается дополнить ГК новым положением о том, что «в случаях, предусмотренных Воздушным кодексом РФ, перевозчик или лицо, уполномоченное перевозчиком на заключение договора воздушной перевозки пассажира, вправе отказать в заключении договора воздушной перевозки пассажира для защиты прав и законных интересов лиц и организаций».

Как говорится в пояснительной записке, «гражданская авиация все чаще сталкивается с чрезвычайными ситуациями, причиной которых являются случаи противоправного поведения отдельных пассажиров на борту воздушного судна, представляющего опасность как для жизни и здоровья других пассажиров, так и для безопасности полетов в целом».

По информации, предоставленной крупнейшими авиакомпаниями, за последнее десятилетие они зафиксировали более трех тысяч нарушений правил поведения на борту воздушного судна, в том числе грубых, вплоть до нападения и на бортпроводников, и других пассажиров, отмечается в сопроводительных документах. При этом все перевозчики отмечают тенденцию к росту числа случаев агрессивного поведения пассажиров на борту воздушного судна, а также вынужденных посадок воздушных судов, причиной которых являлись случаи опасного поведения авиапассажиров.

«В целях предотвращения подобных случаев, помимо усиления уголовной и административной ответственности за противоправное поведение на борту воздушного судна, авиакомпаниям необходимо предоставить право отказывать в заключении договора воздушной перевозки пассажира, если гражданин внесен данным перевозчиком в реестр лиц, воздушная перевозка которых ограничена, за совершение ими прежде серьезного правонарушения на борту воздушного судна, создавшего угрозу безопасности полета воздушного судна, жизни или здоровью других лиц либо повлекшего причинение вреда жизни или здоровью других лиц», – говорится в пояснительной записке.

Для реализации этого положения, указывают авторы, необходимо внести изменения в Гражданский кодекс в части «закрепления в нем исключения из общего правила о недопустимости отказа в заключении публичного договора, каковым является договор воздушной перевозки пассажира».

Законопроект о черных списках авиадебоширов

Накануне Госдума приняла во втором, основном чтении законопроект, в соответствии с которым авиакомпании смогут составлять черные списки пассажиров, нарушивших порядок на борту самолета. Инициативой предусматривается, что перевозчик сможет запрещать дебоширам летать своими рейсами в течение одного года.

Согласно поправкам, поступившим ко второму чтению, командиру воздушного судна предоставляется право передать дебоширов правоохранительным органам. При этом по прибытии воздушного судна на ближайший аэродром перевозчик будет иметь право отказать пассажиру в заключении договора воздушной перевозки, если он внесен в черный список.

Включение пассажира в указанный реестр будет осуществляться на основании вступившего в законную силу постановления о назначении ему административного наказания за совершение на борту воздушного судна из хулиганских побуждений действий, угрожающих безопасной эксплуатации транспортных средств.

### ТАСС; АНДРЕЙ МЕДИНСКИЙ; 2017.06.08; ВОЕННЫЙ АЭРОДРОМ В ЕЙСКЕ ПЛАНИРУЮТ ИСПОЛЬЗОВАТЬ КАК ГРАЖДАНСКИЙ АЭРОПОРТ

Глава Краснодарского края Вениамин Кондратьев предложил использовать военный аэродром в городе Ейске, в том числе и для гражданских целей. Минобороны уже прорабатывает этот вопрос, сообщила в четверг пресс-служба администрации региона по итогам встречи Кондратьева и заместителя министра обороны РФ Тимура **Иванов**а.

Ранее местные власти заявляли о намерениях возобновить в Ейске пассажирские авиаперевозки, приостановленные в 2011 году.

«Край сегодня активно развивает курортную инфраструктуру Ейска. Конечно, нет смысла говорить о больших инвестициях, если там не будет транспортной составляющей в виде авиации. Ейский аэродром необходимо использовать как совместную базу гражданской и военной авиации», – цитирует Кондратьева пресс-служба.

**Иванов**, в свою очередь, отметил, что этот вопрос уже находится в стадии проработки. «Требуется ряд консультаций с воздушно-космическими силами Минобороны, с начальником Генштаба, для того чтобы утвердить и понять, какие дополнительные решения или инвестиции нужны для доведения аэродрома до норм гражданской авиации», – пояснил он.

Сообщается также, что Кондратьев и **Иванов** обсудили сотрудничество властей Краснодарского края и руководства военного ведомства в сфере строительства, совместного использования имущества министерства, эксплуатации военных городков, инженерных сетей, расположенных на Кубани, санаторно-курортных учреждений Минобороны.

На базе аэродрома в Ейске сегодня функционирует Ейское высшее военное авиационное училище летчиков. Аэропорт имеет четыре взлетно-посадочных полосы и может принимать любые виды летательных аппаратов без ограничения массы.