**14 СЕНТЯБРЯ 2017**

**Вернуться в оглавление**

|  |
| --- |
| **Публикации** |

### ВЕДОМОСТИ; АЛЕКСАНДР ВОРОБЬЕВ; 2017.09.14; СЛАБЫЙ РУБЛЬ ПОЗВОЛИЛ РОССИИ МНОГО ЗАРАБОТАТЬ НА ЗАРУБЕЖНЫХ АВИАКОМПАНИЯХ

Минфин предлагает изъять в бюджет у Госкорпорации по организации воздушного движения (Госкорпорация по ОрВД, предоставляет услуги аэронавигационного обслуживания авиакомпаниям) 100% чистой прибыли в 2018–2020 гг. на общую сумму 41 млрд руб. Эти деньги предлагается направить на развитие аэродромной инфраструктуры, говорится в протоколе сентябрьского заседания рабочей группы при правительственной комиссии по транспорту. «Ведомости» ознакомились с документом, изложенную в нем информацию подтвердили два человека, близких к участникам заседания.

Откуда у Госкорпорации по ОрВД такие деньги? В 2014 г. обвалился рубль. А так как иностранные авиакомпании платят за аэронавигационное обслуживание в валюте, то в 2014–2016 гг. чистая прибыль госкорпорации выросла в несколько раз. На конец 2016 г. на ее счетах скопилось 48,5 млрд руб. В 2016 г. иностранные авиакомпании обеспечили ей около 80% доходов при меньшем объеме операций, чем выполнили российские перевозчики.

ВПП-3 и без того была самым затратным аэродромным проектом в программе подготовки к чемпионату мира по футболу 2018 г.

Если принять предложение Минфина, госкорпорации придется отменить 80% своей программы развития в 2018–2020 гг., говорится в протоколе. Программа предусматривает модернизацию аэронавигационного оборудования, говорит близкий к госкорпорации человек. При этом по эффективности аэронавигационного обслуживания Россия значительно уступает странам Европы и Северной Америки. Если принять предложение Минфина, будет создан очень плохой прецедент, продолжает собеседник «Ведомостей».

Госкорпорация уже скорректировала программу развития из-за того, что ей надо софинансировать достройку третьей взлетно-посадочной полосы в «Шереметьево», говорится в протоколе. **Министр транспорта** Максим **Соколов** рассказывал в июне, что госкорпорация может направить на этот проект 7,7 млрд руб. Новая взлетно-посадочная полоса в «Шереметьево» – самый грандиозный аэродромный проект в России, ее стоимость выросла с 35,5 млрд до 55 млрд руб. Полностью полоса будет достроена в 2018–2019 гг. уже после чемпионата мира по футболу – 2018.

Дополнительный 41 млрд руб. нужен не только для «Шереметьево», говорит близкий к госкорпорации человек. Представители **Минтранса** и **Росавиаци**и не ответили, во сколько сейчас оценивается новая взлетно-посадочная полоса в «Шереметьево». Правда, других крупных аэродромных проектов больше не остается: полоса нового аэропорта «Платов» под Ростовом-на-Дону за 17,99 млрд руб. будет достроена в этом году. Одна из полос в «Домодедово» за 12,85 млрд руб. достраивается в конце этого – начале 2018 года. Все другие проекты к ЧМ-2018 в разы уступают даже им по стоимости, часть их уже завершена.

Доходы аэронавигационной системы согласно рекомендациям Меж­ду­на­род­ной организации гражданской авиации (ICAO), к которым присоединилась и Россия, можно направлять только на развитие самой системы, говорится в протоколе. Минфин уже давно зарится на деньги госкорпорации, он не обращает внимания на ICAO, сетует человек, близкий к госкорпорации. Пока аргументом про ICAO удавалось притязания Минфина отбить, говорит другой собеседник. Более того, еще в 2016 г. руководитель правительственной комиссии по транспорту вице-премьер Аркадий **Дворкович** решил, что доходы госкорпорации будут идти на ее же развитие, говорит третий близкий к ней собеседник.

Представитель госкорпорации сказал только, что решение правительства еще не принято. Представители Минфина и **Дворкович**а от комментариев отказались. Правительственная комиссия по бюджетному планированию не поддержала предложение Минфина забрать деньги у Госкорпорации по ОрВД, говорит федеральный чиновник.

«Государство вправе самостоятельно распределять доходы, никакие международные правила это не регулируют», – заявил представитель ICAO. Если нарушить рекомендации ICAO, международные организации и авиакомпании, в первую очередь иностранные, могут возмутиться и потребовать снизить ставки за аэронавигационное обслуживание, говорят два человека, близких к госкорпорации. Сборы по международной практике должны обеспечивать функционирование и развитие отрасли, а не латать дыры в национальных бюджетах, добавляет один из них. Ассоциация эксплуатантов воздушного транспорта уже просила госкорпорацию снизить ставки за обслуживание, говорит ее сотрудник.

Строительству третьей полосы в «Шереметьево» были альтернативы, отмечает ведущий научный сотрудник Института экономики транспорта Федор Борисов. Пропускную способность аэропорта (сейчас не более 55 взлетов-посадок в час, с третьей полосой – не более 90) можно было существенно увеличить за счет современных аэронавигационных технологий и совершенствования законодательства. «Это обошлось бы на порядок дешевле полосы», – констатирует Борисов. А забирать средства на развитие аэронавигации и закатывать их в бетон – это неэффективность в квадрате, добавляет он.

### GAZETA.RU; ЕКАТЕРИНА КАТКОВА; 2017.09.13; АВИАКАТАСТРОФЫ: МАК УЖЕ НЕ НУЖЕН

Зачем полномочия по расследованию авиапроисшествий отберут у МАК в пользу спецкомиссии ЕАЭС

Россия в ближайшее время может создать с партнерами из ЕАЭС Комиссию по расследованию авиапроисшествий и выйти из соглашения о Межгосударственном авиационном комитете. **Минтранс** уже подготовил проект соглашения и рассчитывает в октябре приступить к согласованию документа. МАК полагает, что проблема в «узковедомственных интересах», а эксперты опасаются, что качество работы новой структуры на первых порах будет далеко от идеала.

**Минтранс** России передал Евразийской экономической комиссии (регулирующий орган Евразийского экономического союза России, Казахстана, Белоруссии, Армении и Кыргызстана) проект соглашения о создании Комиссии по расследованию авиационных происшествий. Речь идет о формировании аналога Межгосударственного авиационного комитета (МАК).

Как пояснили «Газете.Ru» в пресс-службе **Минтранса**, следующий шаг – рассмотрение и проработка проекта документа, которое будет проходить в рамках специально создаваемой рабочей группы из числа экспертов стран-участниц.

 «К согласованию текста документа планируется приступить к концу октября текущего года», – уточнили в **Минтрансе**.

В настоящее время расследованием авиакатастроф на территории 11 стран бывшего СССР, включая Россию, Киргизию, Армению, Казахстан и Белоруссию, занимается созданный в 1991 году Межгосударственный авиационный комитет. Формально он неподотчетен правительствам и имеет независимый статус.

«Сегодня мы считаем, что наш Евразийский союз дозрел до такого формата, уровня, когда ему требуется свой инструмент для реализации политики, в том числе в этом вопросе.

И поэтому подготовили межправительственное соглашение», – заявил ранее **министр транспорта РФ** Максим **Соколов** в интервью РИА «Новости».

Отношения российских авиационных властей с МАК резко испортились еще в 2015 году, когда МАК отозвал сертификат типа у самолетов Boeing 737 (Classic и NG), эксплуатируемых российскими авиаперевозчиками.

Решение комитета вызвало огромный резонанс на авиарынке. Глава **Росавиаци**и Александр **Нерадько** вынужден был специально заявить, что решение МАК касалось процедур расследования катастрофы Boeing 737, которая произошла в ноябре 2013 года в Казани, и пока оснований для прекращения эксплуатации данного типа самолетов нет.

Один из источников в отрасли говорил «Газете.Ru», что решение, принятое в МАК, отчасти является ангажированным и связано с лишением сертификата эксплуатанта «Трансаэро».

Председатель МАК Татьяна Анодина – свекровь бывшего гендиректора авиакомпании «Трансаэро» Ольги Плешаковой и мать бывшего исполнительного директора авиаперевозчика Александра Плешакова. Анодина также являлась миноритарным акционером «Трансаэро» (около 3%) и до лета 2015 года входила в состав совета директоров авиакомпании.

Менее чем через месяц после заявлений МАК правительство подготовило документ о перераспределении большинства функций МАК между **Минтрансом**, Минпромторгом и **Росавиаци**ей.

Полномочия по сертификации авиационной техники и ее производителей были переданы **Росавиаци**и. Подготовка и утверждение требований к производителям авиатехники перешли в ведение Минпромторга. Правила, касающиеся требований к летной годности гражданских самолетов, теперь утверждаются **Минтрансом** по согласованию с Минпромторгом.

Таким образом, новой структуре ЕАЭС будет передана только одна оставшаяся у МАКа функция – расследование авиапроисшествий.

В МАК называют позицию российских авиационных властей «узковедомственными интересами».

«Тиражируемая в СМИ информация о существующих разногласиях между МАК и **Росавиаци**ей в действительности является конфликтом между объективным, профессиональным подходом к установлению причин авиационных происшествий и узковедомственными интересами», – подчеркивается в официальном заявлении МАК.

«Деятельность МАК полностью поддерживается государствами – участниками соглашения, которые контролируют МАК через своих полномочных представителей в Совете по авиации и использованию воздушного пространства», – отмечают в МАКе.

Но процесс создания параллельной структуры уже не остановить. Глава **Минтранса** считает, новая структура по расследованию авиапроисшествий может появиться уже в 2018 году.

После этого, по словам министра, Россия примет решение о своем дальнейшем участии в соглашении о МАКе.

 «Мы примем эти решения и объявим о них после формирования своего евразийского агентства», – пообещал он, добавив, что соглашение будет открытым, и к нему смогут присоединиться, как государства, состоящие в МАК, так и не входящие в него.

ЕЭК и МАК не смогли предоставить оперативный комментарий.

Один из представителей отрасли полагает, что причина создания МАК-2 не в неудовлетворенности компетенциями комитета в части расследования происшествий, а в политических и личных разногласиях.

По словам еще одного собеседника «Газеты.Ru», «другие злые языки говорят, что в отрасли качество расследований МАК иной раз вызывало вопросы».

В тоже время, ведущий эксперт Высшей школы экономики Андрей Крамаренко считает, что «в любом случае, как и с сертификационными функциями, есть риск, что «эрзац-МАК» будет хуже оригинала, по крайней мере, в первые годы».

Создание новой структуры потребует привлечения высококвалифицированных кадров и создания необходимой лабораторно-исследовательской базы – вовсе не факт, что сотрудники комитета по расследованию авиапроисшествий МАК все как один встанут и перейдут в новую структуру, отмечает исполнительный директор отраслевого агентства «АвиаПорт» Олег Пантелеев. Кроме того, чем меньше участников будет входить в новое соглашение, тем больший объём средств потребуется от каждого государства для того, чтобы финансировать деятельность организации.

Решение партнёров по ЕАЭС относительно создания новой структуры сейчас сложно предугадать. «Никому не хочется менять вполне работоспособный механизм на нечто новое, тем более в такой чувствительной сфере, как безопасность полётов. Однако у России есть определённые меры влияния: сегодня наша страна является крупнейшим плательщиком в бюджет МАК. Если перекрыть этот поток и перенаправить его на новую структуру, остальным государствам будет сложно в полном объёме финансировать деятельность Межгосударственного авиационного комитета», – считает эксперт.

### ИЗВЕСТИЯ; АРСЕНИЙ ПОГОСЯН; АЛИНА ЕВСТИГНЕЕВА; 201.09;14; КРЫМСКИЙ МОСТ И «СИЛА СИБИРИ» РАЗОГРЕЛИ МЕТАЛЛУРГИЮ

Инвестиции в эти два проекта составляют уже более триллиона рублей

Металлургия в январе–июле стала самой быстрорастущей отраслью в промышленном производстве России. Как указано в мониторинге РАНХиГС и Института Гайдара, с декабря прошлого года металлургия (отрасль занимает пятую долю в промпроизводстве) выросла на 11% – это рекордные темпы роста. Даже быстро восстанавливающаяся добыча полезных ископаемых увеличилась всего на 3%. По оценкам экономистов, такой впечатляющий рост стал возможен благодаря крупным проектам – таким как мост через Керченский пролив и газопровод «Сила Сибири». Эти стройки фактически спасают отрасль, которая с прошлого года испытывает дефицит заказов со стороны девелоперов. В будущем металлургию будут поддерживать новые проекты, один из которых – мост на Сахалин.

Металлургия в последние годы явно не была драйвером промышленного производства. В прошлом году она упала на 2,3%, в 2015-м – на 6,5%. В 2013–2014 годах показатели ее роста находились вблизи нуля.

«Положительная динамика объясняется благоприятной внешней и внутренней конъюнктурой: растет мировой рынок стали, на внутреннем рынке высокий уровень спроса обеспечивает в первую очередь строительная отрасль, – указано в мониторинге РАНХиГС и Института Гайдара. – В частности, крупные стройки, такие как мост через Керченский пролив, газопровод «Сила Сибири», а также производство машин и оборудования».

Как пояснил «Известиям» независимый эксперт Леонид Хазанов, наиболее заметно выросло производство грузовых вагонов – на 90,5%. Кроме того, ощутимо расширилось производство легковых (20,5%) и грузовых (12,1%) автомобилей, автобусов (18,9%) и стальных конструкций (11,8%). По его словам, рост заказов обеспечивало и строительство спортивных объектов к чемпионату мира по футболу 2018 года.

– Положительную роль сыграло весеннее ослабление рубля, сделавшее цены на российский металл более привлекательными на мировом рынке. К тому же снизилась конкуренция. Китай заметно уменьшил производство стальной продукции и ее продажи в другие страны мира, – пояснил эксперт.

По данным «Газпрома» и **Росавтодор**а, общий объем инвестиций в проект «Сила Сибири» и Крымский мост составил более триллиона рублей (800 и 233 млрд рублей соответственно).

Загружать заводы заказами «Сила Сибири» начала еще с осени 2014 года. По данным газовой монополии, на 3 тыс. км трубы потребуется порядка 2,5 млн т металла. Запуск работы трубопровода запланирован на конец 2019 года.

Строительство Крымского моста стартовало в начале прошлого года. По открытым данным, только на возведение пролетных строений моста потребуется более 230 тыс. т металла, еще более 10 тыс. т – для арочных пролетов, а для железнодорожной части – более 130 тыс. т, сообщили «Известиям» в **Росавтодор**е. Открытие трассы намечено на 2018 год.

– Эти два проекта останутся драйверами роста металлургии в ближайшее время, – уверен Леонид Хазанов.

Поддержать российскую металлургию в будущем могут новые проекты. В их числе эксперты называют строительство моста с материка на Сахалин, а с последнего – на японский остров Хоккайдо.

О проекте строительства моста с материка на остров рассказал первый вице-премьер Игорь Шувалов, выступая на Восточном экономическом форуме. По его словам, Россия близка к тому, чтобы начать свою часть работ – довести до побережья Тихого океана железную дорогу и построить переход из материковой части страны на Сахалин. По словам главы **Минтранса** Максима **Соколов**а, проект может быть реализован уже в первой половине 2020-х годов.

Опрошенные «Известиями» металлургические компании позитивно смотрят в будущее. По итогам года потребление продукции металлургов будет на уровне роста экономики, то есть примерно плюс 1,5% в 2017 году, прогнозируют в «Северстали».

– При этом от отрасли к отрасли будет складываться очень разнородная картина. Есть сегменты, в потенциал роста которых мы верим больше, – это, например, железнодорожное и сельскохозяйственное машиностроение. Эти сегменты будут расти благодаря тому, что в рамках программы импортозамещения созданы неплохие условия для развития отечественного производителя, – сообщили «Известиям» в пресс-службе «Северстали».

Алюминиевая отрасль в ближайшие годы продолжит рост благодаря спросу на продукцию с высокой добавленной стоимостью, считает представитель «Русала». Стратегия стимулирования спроса на алюминиевую продукцию высоких переделов (сюда входят, например, детали для авиастроения или алюминиевые вагоны) была утверждена премьер-министром Дмитрием Медведевым в декабре 2016 года.

В пресс-службе Минпромторга «Известиям» сообщили, что в будущем драйвером развития металлургии станут судо-, авиа– и автомобилестроение, производство станков и прочего оборудования. Также в ведомстве рассчитывают на импортозамещение в черной и цветной металлургии.

### URA.NEWS; 2017.09.13; КОБЫЛКИН ОБСУДИЛ В МОСКВЕ ДЕТАЛИ СЕВЕРНОГО ШИРОТНОГО ХОДА

Губернатор ЯНАО Дмитрий Кобылкин в Москве встретился с министром транспорта РФ Максимом **Соколов**ым, чтобы сверить планы по строительству в регионе железнодорожной магистрали Северный широтной ход (СШХ).

Как уточнили в пресс-службе губернатора ЯНАО, Дмитрий Кобылкин с министром обсудили основные моменты, касающиеся реализации проекта Северный широтный ход. Кроме того, на встрече они подняли вопросы по строительству железной дороги «Бованенково-Сабетта» и других логистических проектов на территории региона.

Вскоре должно состоятся рассмотрение концессионной заявки РЖД на заседании межведомственной рабочей группы по вопросам железнодорожного транспорта. Как ранее писало «URA.RU», чтобы получить одобрение правительства России, компании «РЖД» необходимо подтвердить эффективность проекта. Компания также должна оплатить строительство железнодорожного моста через Обь в районе столицы Ямала. Ямальские власти при этом за свой счет достроят автомобильную часть конструкции.

Кроме того, Дмитрий Кобылкин сообщил министру, что в регионе начали процедуру по привлечению инвестора для заключения концессионного соглашения по модернизации аэропорта в Новом Уренгое. Заявки на концессионное соглашение подали: ООО «Уренгойаэроинвест» холдинга «Аэропорты регионов» (входит в группу компаний «Ренова») и ООО «Международный аэропорт Новосибирск» (входит в «Новапорт»).

### ВЕДОМОСТИ; ОЛЬГА АДАМЧУК; 2017.09.14; ДОРОГИ УПРУТСЯ В НАЛОГИ

Во вторник Госдума приняла во втором чтении правительственные поправки в Налоговый кодекс, уточняющие налогообложение концессий. Они приравнивают плату концедента к доходу, с которого концессионер должен платить налог на прибыль. Механизм такой же, как при субсидиях.

Возникает вопрос, входит ли в плату концедента капитальный грант (софинансирование государством затрат на создание объекта), отмечет исполнительный директор Центра развития ГЧП Максим Ткаченко, – рынок исходит из того, что не входит, но некоторые органы власти с этим не согласны. Нет однозначного ответа, входит ли капитальный грант в плату концедента, отмечает старший менеджер налоговой и юридической практики EY Александр Чижов. И без поправок в дорожных концессиях плата концедента и капитальный грант учитываются как прибыль и с нее платится налог, говорит федеральный чиновник дорожной отрасли. Рисков для проектов нет, наоборот, будут устранены юридические неточности, которые могут создавать риски, считает он.

Но поправки все же могут привести к росту налоговой нагрузки, говорят эксперты. Они введут налогообложение капитального гранта, получаемого концессионером, как субсидии, это означает, что деньги будут облагаться постепенно, отмечает старший налоговый менеджер PwC Екатерина Морина. Проблемы могут возникнуть, если срок концессии меньше срока полезного использования объекта, например дороги, объясняет Морина, тогда концессионер не успеет полностью его амортизировать и с оставшейся суммы гранта придется платить налог на прибыль. Плату концедента придется признавать по мере признания расходов, осуществленных за счет этих средств, отмечает Чижов, проблема может возникать, если концессионер успеет признать не все расходы.

Закон о концессионных соглашениях не использует понятие «капитальный грант», «комментировать порядок его учета не имеет смысла», спорит представитель Минфина: поправки в Налоговый кодекс приравнивают к бюджетным субсидиям только плату концедента, так как условия их выдачи сопоставимы. Дополнительных налогов не будет, поскольку субсидии отражаются в составе доходов, по мере того как тратятся, уверяет он.

### РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА – СТОЛИЧНЫЙ ВЫПУСК; ТАТЬЯНА ШАДРИНА; 2017.09.13; «ВОЛГА» ДО НИЖНЕГО ДОВЕДЕТ

На трассе М-7 на въезде в Балашиху открыто движение по эстакаде «Волга»

Основное движение на въезде в Балашиху по трассе М-7 «Волга» (на примыкании Объездного шоссе) теперь пущено по новой, шестиполосной эстакаде. Теперь нет пробки от улицы Советской до Объездного шоссе в Балашихе.

**Росавтодор** предупреждает автомобилистов о новой схеме движения. Теперь при поездке из Москвы в область для поворота на Объездное шоссе нужно будет съехать на дорогу-дублер и, развернувшись под эстакадой, повернуть направо. Временная схема организации движения учитывает высокую интенсивность на данном направлении и предполагает, что дорога для разворота – главная. Водители, следующие по боковому проезду по направлению в Москву должны уступать дорогу тем, кто делает разворот. В ноябре схема будет изменена. Две другие эстакады на 21-м километре (на пересечении с ул. Советской) и на 23-м километре (на примыкании Леоновского шоссе) планируется открыть в начале ноября. Запуск по трем эстакадам позволит развязать транспортный узел на подъезде к столице, убрать транзитный трафик из Балашихи. Изменения должны почувствовать и автомобилисты, которые ездят из Ногинска, Орехово-Зуево, Павловского Посада по трассе М-7 «Волга» в Москву.

Также планируется проведение капитального ремонта участка с 23-го по 26-й километр трассы М-7 «Волга», но уже в 2018 году. Еще предполагается убрать шесть светофоров на участке с 23-го по 30-й километр. Стратегией развития автомагистрали М-7 предусмотрено проектирование капитального ремонта на участке с 30-го по 42-й километр в районе поселков Зеленый, Старая Купавна, Обухово и деревни Новая Купавна в Ногинском районе. На 43-м километре предполагается строительство транспортной развязки в 2018-2019 годах. И в районе Ногинска на 50-м километре дорожники намерены сделать развязку, которая позволит решить проблему заторов на этом участке трассы. Готовятся проекты капитальных ремонтов на участках с 57-го по 60-й и с 63-го по 69-й километр.

### РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА – НЕДЕЛЯ; ВЛАДИМИР БАРШЕВ; 2017.09.13; ТРАССЫ, КОТОРЫЕ НАС РАЗОРЯЮТ

К каким неожиданностям нужно готовиться, отправляясь в путешествие за рулем

Платные дороги, нескончаемые их ремонты, временные знаки, а также камеры фотовидеофиксации нарушений – все это может сильно подпортить впечатление от поездки в дальние дали за рулем.

Курортный сезон закончился, начался бархатный. Люди по-прежнему едут в теплые края. Итак, что же, помимо загара и хороших воспоминаний привозят из отпуска водители? Пачку штрафных квитанций за нарушения правил дорожного движения.

Наш корреспондент проехался по двум основным курортным магистралям. От Москвы до Астрахани по М-4, а затем по Р-22 и точно так же в обратном порядке. А потом до Крыма и обратно по М-4. Об опасностях, которые подстерегают на пути честного водителя, он и рассказывает.

Никому не надо рассказывать про то, что у нас на дорогах появилось огромное количество камер фотовидеофиксации нарушений. Недавно Московская область начала использовать мобильные камеры ОСКОН. В отличие от традиционных скворечников они установлены на крыше микроавтобуса и фиксируют все и вся. Разработчики вместе с сотрудниками ГИБДД заявляли, что радар-детекторы их не засекают.

Однако наш корреспондент должен разочаровать разработчиков. Его радар-детектор выявляет эти камеры на таком расстоянии, которого хватит, чтобы сбросить скорость.

Ремонт с засадой

Надо сказать, что по обеим трассам есть довольно большие участки дорог, где ведутся те или иные ремонтные работы. Все они обозначены соответствующими временными знаками, ограничивающими скорость, движение по полосам, запрещающими обгон. Но эти знаки имеют свои особенности.

Дело в том, что в приказе МВД N 185, который утверждает административный регламент по работе дорожно-патрульной службы, есть четкие указания. А именно, запрет на использование автоматических камер фотовидеофиксации, если ограничения установлены временными знаками.

Получивших тяжелые ранения в ДТП водителей обяжут сдавать тест на алкоголь

То есть в таких ситуациях выявлять нарушение и привлекать водителя к ответственности ГИБДД может только в ручном режиме. Увидел инспектор нарушение, остановил водителя, выписал ему постановление.

Но в регионах, вероятно, об этом забыли. «Треноги», они же «скворечники» стоят в полный рост за временными знаками. В Волгоградской и Ростовской областях, а также в Краснодарском крае корреспондент «РГ» встречал и вовсе вопиющую ситуацию. Под временным знаком ограничения скорости висела табличка о том, что ведется автоматическая фотовидеофиксация нарушений.

Понятно, что выписанный в такой ситуации в автоматическом режиме штраф – прямое нарушение приказа МВД.

Очень платные дороги

У нас появилось огромное количество платных участков дорог. Можно их оплачивать наличными, можно банковской картой, а можно с помощью так называемого транспондера. Это специальное устройство, которое приобретается в компании «Автодор». При этом заключается договор, заводится счет, с которого потом списываются средства за проезд по платным участкам.

Штука – удобная. Не надо тратить времени, стоя в очереди перед терминалом. Надо найти соответствующую табличку, на которой написано «Т-PASS», и проехать по свободному коридору.

При временных знаках автоматические камеры не должны применяться

Однако на деле оказывается все не так просто. Как правило, из трех-четырех дорожек для счастливых обладателей транспондеров работают только две. При этом в одной из них, стоит тот, у кого транспондера нет.

Зачастую это просто случайно не туда заехавший водитель. Он ждет, когда кто-нибудь появится в кассе, а водители с транспондерами ждут, когда он очистит дорогу.

Есть и другой вариант. В эту полосу может заехать мошенник, который хочет проехать по платному участку бесплатно. Он встал у шлагбаума, сзади подъезжает автомобиль с транспондером, шлагбаум открывается... Конец комедии, проехали оба.

Как сообщили «РГ» в компании «Автодор», в этой ситуации шлагбаум просто не должен открыться. Но сбоев электронных систем никто не отменял. Однако водитель, пропустивший «зайца», заплатит только за себя.

Электронных сбоев действительно никто не отменял. Минимальный тариф установлен за транспортное средство, высотой не более двух метров. При этом груз, прикрепленный на крыше, в габариты машины не входит.

Однако когда вы проезжаете по транспондеру, а у вас на крыше установлен кофр, то автоматика может посчитать его частью автомобиля. В таком случае с вас спишут на 50 процентов больше, чем вы рассчитывали. Если вы заметили, что деньги, положенные на счет, списываются значительно быстрее, то стоит обратиться в компанию. От вашего имени составят заявление и через 3-5 дней переплата вернется на счет.

Но что делать, если у человека нет возможности пополнить этот счет? Проезжать за наличные? Тогда зачем он брал этот транспондер, чтобы получить дополнительную головную боль?

Оказывается, у «Автодора» предусмотрено решение на этот случай. Необходимо только на месте проезда терминала написать заявление. Тогда будет предоставлена возможность проезда в кредит. А после пополнения счета, долги спишутся.

Впрочем, разумнее было бы отладить работу автоматики. А водителям пока остается класть на счет больше денег, чтобы не оказаться в неприятной ситуации.

### РИА НОВОСТИ; 2017.09.13; ФИНАНСИРОВАНИЕ ДОРОЖНОЙ СФЕРЫ В 2018 ГОДУ НЕ СОКРАТЯТ, ПООБЕЩАЛ ВОЛОДИН

Финансирование дорожной сферы в федеральном бюджете на 2018 год будет не ниже текущего года, заявил спикер Госдумы Вячеслав Володин.

«Финансирование дорожной сферы будет однозначно не менее, чем финансирование в текущем году. Этот вопрос волновал и транспортников. На встрече с жителями эти темы звучали, обсуждались. Было опасение у членов комитета по транспорту и строительству, что финансирование сферы дорог уменьшится. Свою позицию высказал председатель правительства… для нас это тоже важный итог разговора», – сказал Володин, комментируя прошедшее совещание Медведева с руководством Госдумы и фракцией ЕР по проекту бюджета на 2018 год и на плановый период 2019-2020 гг.

### ТАСС; 2017.09.13; РАБОЧЕЕ ДВИЖЕНИЕ ОТКРЫТО ПО ВОРОШИЛОВСКОМУ МОСТУ В РОСТОВЕ-НА-ДОНУ

Ворошиловский мост в Ростове-на-Дону открыт для автомобильного движения в ночь на среду после реконструкции. Об этом сообщили ТАСС в пресс-службе регионального **Минтранса**.

«В день 80-летия Ростовской области по Ворошиловскому мосту открыто движение по всем шести автодорожным полосам», – сказала официальный представитель ведомства Инна Бабаян.

Ворошиловский мост является одним из главных символов Ростова-на-Дону. С 15 февраля 2014 года движение по нему было закрыто, мост был полностью демонтирован.

Как напомнила собеседница агентства, если в настоящее время проектная пропускная способность моста составляет свыше 70 тыс. автомобилей в сутки, то ранее он был рассчитан на 19 тыс. машин в сутки. Общая стоимость работ превысила 6 млрд рублей, в том числе 1,5 млрд рублей – это средства, перечисленные грузоперевозчиками через государственную систему «Платон».

Как уточнили в пресс-службе администрации Ростовской области, торжественная церемония открытия движения состоится 23 сентября. Мост удалось сдать раньше намеченного срока благодаря применению передовых технологий. Ворошиловский мост укрепит транспортные связи рекреационной зоны левобережья, в том числе строящегося к чемпионату мира по футболу 2018 года стадиона «Ростов– Арена» с центральной частью города.

«Из шести мостов через Дон в Ростовской области три расположены в Ростове-на-Дону, еще один – Аксайский мост – на территории Большого Ростова. Модернизируя транспортную инфраструктуру агломерации, мы укрепляем транспортные связи <...> с востребованными направлениями – это необходимо для развития деловых отношений, для комфортной жизни наших граждан», – привели в пресс-службе слова губернатора Ростовской области Василия Голубева.

### ТАСС; 2017.09.13; В АМУРСКОЙ ОБЛАСТИ ЗАЯВИЛИ, ЧТО МОСТ МЕЖДУ РОССИЕЙ И КИТАЕМ ДОЛЖЕН СТАТЬ КРУГЛОСУТОЧНЫМ

Пограничный мост, который соединит российский Благовещенск и город Хэйхэ в Китае, с момента запуска в конце 2019 года должен работать круглосуточно, чтобы обеспечить запланированный поток грузов и пассажиров, сообщила в среду заместитель министра внешнеэкономических связей, туризма и предпринимательства Амурской области Екатерина Киреева.

«Мы сейчас решаем задачу строительства новых автомобильных пунктов пропуска. Чтобы мост работал в полную силу, обеспечивал перевозку запланированных 4 млн тонн грузов и 2 млн пассажиров в год, необходима его работа в круглосуточном режиме», – сказала Киреева на симпозиуме «Диалог СМИ России и Китая».

Она добавила, что пока китайская сторона «с осторожностью идет на такие меры», но до сдачи моста в конце 2019 года еще есть время для согласования режима работы.

Россия официально приступила к строительству пограничного моста через Амур протяженностью 1,2 км в феврале 2017 года. В проект планируется вложить около 18,8 млрд рублей.

По данным властей, мост через реку Амур позволит обеспечить необходимой инфраструктурой территорию опережающего развития (ТОР) «Приамурская», ориентированную на создание транспортно-логистических объектов, газохимических и газоперерабатывающих заводов в Амурской области. Его появление позволит снизить транспортные издержки, увеличить количество и масштабы китайско-российских инвестиционных проектов, а также даст возможность более чем втрое сократить продолжительность перевозок между соседними регионами двух стран. Власти Приамурья рассчитывают, что строительство моста положительно скажется и на развитии туризма.

Второй симпозиум «Диалог СМИ России и Китая» проходит 12-15 сентября в Благовещенске. Его организуют информационное агентство ТАСС, издание Global Times и правительство Амурской области.

### ТАСС; ОКСАНА ГАМЗАЕВА; 2017.09.13; СТРОИТЕЛЬСТВО ДОРОГИ МЕЖДУ КРАСНОДАРСКИМ КРАЕМ И АДЫГЕЕЙ ЗАВЕРШИЛИ В РЕСПУБЛИКЕ

Трассу «Уляп – Тенгинская», связывающую Адыгею и Краснодарский край, строительство которой заняло девять лет, открыли в среду в республике. В церемонии приняли участие руководители двух регионов – Мурат Кумпилов и Вениамин Кондратьев, сообщили в пресс-службы главы республики.

«Новая дорога с мостом [через реку Лаба] облегчит жизнь людей, проживающих на левом и правом берегах Лабы, обеспечит кратчайшее транспортное сообщение между соседними районами Адыгеи и Краснодарского края, позволит снизить нагрузку на Усть-Лабинский и Некрасовский мосты, трассу «Майкоп – Усть-Лабинск», придаст дополнительный импульс развитию торгово-экономических связей между регионами Юга России», – цитирует Мурата Кумпилова пресс-служба главы Адыгеи.

Как уточнили в министерстве строительства, транспорта, жилищно-коммунального и дорожного хозяйства республики, дорога «Уляп – Тенгинская» значительно разгрузит автотрассы федерального значения и сократит расстояние между Красногвардейским районом Адыгеи и населенными пунктами Краснодарского края в несколько раз, значительно упростив путь на Черноморское побережье Кубани и горно-курортную часть Адыгеи.

Трасса обеспечит кратчайший выход для населенных пунктов Адыгеи на один из основных автодорожных маршрутов Южного Федерального округа – «Темрюк – Краснодар – Кропоткин» – граница Ставропольского края с выходом на Калмыкию и далее, отметили в пресс-службе.

Общая протяженность автомобильной дороги Уляп– Тенгинская в Адыгее – порядка 4,6 км, включая автодорожный мост через реку Лаба длиной 171 м. Начав строительство дороги в 2008 году, свою основную часть работ республика выполнила за несколько лет, вложив 480,5 млн рублей.

Протяженность дороги на территории Кубани – почти 2 км, край направил на реализацию проекта 672,3 млн рублей. Дорога строилась рамках госпрограммы «Развитие сети автомобильных дорог Краснодарского края», добавил собеседник агентства.

### ВЕДОМОСТИ – САНКТ-ПЕТЕРБУРГ; ДМИТРИЙ ГОРШЕНИН; 2017.09.14; ПЕТЕРБУРГСКИЙ МЕТРОПОЛИТЕН ПОТРАТИТ БОЛЕЕ 700 МЛН РУБЛЕЙ НА БЕЗОПАСНОСТЬ

ГУП «Петербургский метрополитен» 12 сентября объявил электронный конкурс на услуги предоставления систем безопасности. Аукцион назначен на 6 октября, максимальная цена контракта – 726 млн руб., следует из документов на сайте госзакупок.

Метро закупит систему, состоящую из камер видеонаблюдения, приборов извещения и проч., она будет проводить мониторинг нижних вентиляционных шахт и передавать информацию в ситуационный центр, а в случае нештатных ситуаций – отправлять сообщение тревоги.

Подрядчик должен будет настроить и поддерживать систему с 1 мая 2018 г. до конца 2022 г. Для определения цены метро направляло запрос предложений в пять компаний, получило четыре ответа, диапазон цен – от 718 млн до 735 млн руб.

Петербургский метрополитен признан небезопасным по итогам проверки, проведенной после теракта 3 апреля. **Ространснадзор** вынес 16 постановлений о привлечении метро к ответственности по ст. 11.15.1 КоАП (нарушение требований в области транспортной безопасности). Среди основных претензий – низкая квалификация служб контроля, отсутствие отдельных стационарных камер с аудиозаписью. Установленные в метро камеры видеоконтроля пассажиропотока, по мнению ведомства, не прошли сертификацию. Метро оспаривает в суде все постановления **Ространснадзор**а, три из них суд уже отменил.

На станциях метро уже установлены около 6000 камер видеонаблюдения и 356 стационарных металлодетекторов. За полгода служба безопасности метро проверила свыше 7,8 млн человек, у которых обнаружено 37 000 запрещенных к проносу предметов, в том числе ножи, оружие и проч.

### КОММЕРСАНТ; НАТАЛЬЯ СКОРЛЫГИНА; 2017.09.14; ОТДАЙВАГОНЗАВОД

«Ростех» хочет забрать у ФГК вагоны Уралвагонзавода

Как выяснил “Ъ”, «Ростех» и ОАО РЖД не договорились о возвращении 27,2 тыс. полувагонов «УВЗ-Логистики» (УВЗЛ, подконтрольна госкорпорации через Уралвагонзавод) из аренды у входящей в ОАО РЖД Федеральной грузовой компании (ФГК). Вагоны были арендованы в 2015 году до конца 2018 года, но с тех пор доходность оперирования ими выросла более чем вдвое. «Ростех» хочет расторгнуть договор, но за это положен штраф в 4 млрд руб. По мнению экспертов, условия договора нельзя назвать кабальными, а фиксированная ставка страхует УВЗЛ от изменения конъюнктуры. В итоге вопрос придется решать на уровне правительства.

11 сентября у вице-премьера Аркадия **Дворкович**а прошло совещание по вопросу досрочного изъятия парка УВЗЛ из аренды ФГК (подконтрольна ОАО РЖД), рассказал “Ъ” источник, знакомый с ситуацией. Другой уточнил, что господин **Дворкович** появился на совещании ненадолго и по вопросу состоится еще одно. В аппарате господина **Дворкович**а от комментариев отказались.

В ноябре 2015 года, когда на фоне профицита вагонов на рынке наблюдался кризис, а средняя ставка предоставления полувагонов составляла 550–600 руб. в сутки, ФГК арендовала у УВЗЛ до конца 2018 года 27,2 тыс. полувагонов (из них 5,9 тыс. инновационных). Этот парк взят в лизинг УВЗЛ у «ВЭБ-лизинга» и «Газпромбанк Лизинга». Но в конце 2016 года президент передал Уралвагонзавод «Ростеху». И уже этой весной «Ростех» начал работу по изъятию парка УВЗЛ, рассказывает собеседник “Ъ”, знакомый с ситуацией. А в июле глава госкорпорации Сергей Чемезов обратился к президенту ОАО РЖД Олегу Белозерову с просьбой об «оперативном решении по возврату полувагонов в управление УВЗЛ до конца 2017 года» путем досрочного прекращения договора и увеличения арендной ставки «до рыночного уровня в 1,3 тыс. руб. за вагон в сутки до момента возврата вагонов» (письмо есть у “Ъ”). Господин Чемезов поясняет, что ведется поиск решений по сокращению убытков компаний УВЗ, а основная причина сложного финансового состояния УВЗЛ – аренда вагонов «на нерыночных условиях». Ежемесячные потери он оценил не менее чем в 500 млн руб.

В конце августа господин Белозеров написал Аркадию **Дворкович**у (письмо есть у “Ъ”), что текущие ставки аренды парка УВЗЛ превышают ставки по другим контрактам ФГК, «что подтверждает рыночный характер взаимоотношений». Глава ОАО РЖД предупредил, что при досрочном расторжении договора по инициативе УВЗЛ штраф в пользу ФГК составит около 4 млрд руб.

В УВЗ говорят, что договор УВЗЛ и ФГК не расторгнут, но «претензий нет, компании ведут переговоры». В «Ростехе» и ФГК ситуацию не комментируют. В ОАО РЖД “Ъ” сообщили, что эффективность работы парка УВЗЛ под управлением ФГК выросла на 40% в первом квартале, до 24,5 млрд тоннокилометров. Своевременная помощь ФГК предотвратила изъятие вагонов УВЗЛ лизингодателями, добавляют в монополии. В **Минтрансе** “Ъ” сообщили, что вопрос в компетенции ОАО РЖД и «Ростеха».

По словам источника “Ъ”, в ОАО РЖД считают, что контракт должен быть реализован до конца, иначе «должен быть штраф и возврат авансов в несколько миллиардов рублей», а «Ростех» настаивает на возврате вагонов без штрафа. При этом, по его словам, в госкорпорации нет единой позиции по будущему УВЗЛ: в УВЗ считают, что актив надо продать, а менеджмент «Ростеха» рассматривает возможность самостоятельного оперирования или передачи вагонов в аренду другой компании. Два источника “Ъ” в отрасли слышали, что УВЗ планирует передать парк Первой нерудной компании (ПНК, владеет щебеночными заводами) Артема Чайки. В ПНК оперативных комментариев “Ъ” не дали. В конце июня УВЗЛ возглавил Александр Самусев, возглавляющий и ООО УК ПНК (учредитель – Артем Чайка).

Как говорит источник “Ъ” в отрасли, ФГК за время аренды трижды поднимала ставки для УВЗЛ по просьбе УВЗ, в целом на 70%. Рынок полувагонов перегрет, арендные ставки достигают 1,4–1,5 тыс. руб. в сутки, отмечает глава «Infoline-Аналитики» Михаил Бурмистров. При заключении договора ставка аренды была сопоставима с доходностью оперирования, но с учетом индексаций она составляет около 1,1 тыс. руб. без НДС в сутки, полагает он. ФГК в 2017 году заключила ряд долгосрочных договоров аренды по базовой ставке 850 руб. плюс 100 руб. сервисного сбора плюс 50% неотрицательной разницы между доходностью оперирования и базовой ставкой. То есть условия договора с УВЗЛ незначительно отличаются от контрактов с формульной ценой при меньших рисках для арендодателя, замечает эксперт. УВЗЛ в октябре планирует сама начать оперирование или сдавать парк в аренду от 1,4 тыс. руб. в сутки. По мнению Михаила Бурмистрова, желание «Ростеха» использовать аппаратный вес, чтобы расторгнуть договор без штрафов и повысить доходы УВЗЛ, понятно. Но он считает, что «Ростех» недооценил риск изменения конъюнктуры: на рынке полувагонов дефицит сменится балансом уже к третьему кварталу 2018 года и перейдет к профициту в 2019 году.

### КОММЕРСАНТ.RU; АНАСТАСИЯ ВЕДЕНЕЕВА; 2017.09.13; ОАО РЖД ДАЛО ЛЬГОТЫ НА РЫБУ

Перевозчики Дальнего Востока получили скидки в 13,4%

ОАО РЖД до конца года дало скидки на перевозки рыбы с Дальнего Востока. Льготы получат перевозчики свежей, охлажденной и свежемороженой рыбы, дополнительные скидки также будут даны перевозчикам, превысившим определенный суммарный объем. Общий объем скидок достигает 13,4%. Ранее монополия сообщила, что в августе перевозки рыбы из региона выросли на 19%, до 52,8 тыс. тонн.

ОАО РЖД ввело скидки до 13,4% на перевозки рыбы с Дальнего Востока до конца 2017 года, сообщила монополия. Понижающий коэффициент к железнодорожным тарифам получили перевозчики свежей, охлажденной и свежемороженой рыбы со станций Дальневосточной железной дороги. Скидка для них составит 6%. Кроме того, в случае превышения суммарного объема в сентябре – 50,5 тыс. тонн, в октябре и ноябре – 66 тыс. тонн, в декабре – 85 тыс. тонн, дополнительная сидка составит 7,9%.

Согласно уставу ОАО РЖД, мера вступит в силу по истечении десяти дней с даты опубликования на официальном сайте. В рамках тарифного коридора монополия имеет право регулировать уровень тарифа от минус 50% до 25%.

Всего, по данным компании, в августе перевозки рыбы со станций Дальневосточный железной дороги в сторону запада выросли год к году на 19%, до 52,8 тыс. тонн, однако за восемь месяцев 2017 года они сократились на 3%, до 384,4 тыс. тонн. За это время ОАО РЖД увеличило перевозки тихоокеанских морепродуктов ускоренными поездами на 67%. Всего со станций Дальневосточной железной дороги Мыс Чуркин и Угольная было отправлено 108 ускоренных рефрижераторных поездов с тихоокеанскими морепродуктами весом более 205 тыс. тонн.

С 2014 года в России действует продовольственное эмбарго, в том числе на поставки рыбы и рыбной продукции из США, ЕС, Канады, Австралии и Норвегии. Дальний Восток является основным рыбодобывающим регионом в России. Холодильные мощности в портах субъекта – 73 тыс. тонн, ежегодный объем вылова в регионе – около 3 млн тонн.

В 2016 году отправка тихоокеанской рыбы со станций Дальнего Востока выросла на 2,4%, до 668,7 тыс. тонн. Количество ускоренных поездов выросло на 64%, до 161 единицы. Всего было перевезено 291,3 тыс. тонн рыбы.

### RUБЕЖ; 2017.09.13; МИНТРАНС НАПРАВИЛ РОСЖЕЛДОРУ РАЗЪЯСНЕНИЯ ОТНОСИТЕЛЬНО БЕЗОПАСНОСТИ ОТИ

**Министерство транспорта** РФ ответило на вопросы, возникшие у **Федерального агентства железнодорожного транспорта** в связи с вступлением в силу постановлений Правительства РФ, устанавливающих требования для обеспечения транспортной безопасности на ж/д (П.Пр-ва от 26 апреля 2017 г. № 495) и в метрополитене (П.Пр-ва от 05 апреля 2017 г. № 410). Протокол совещания в Управлении транспортной безопасности **Росжелдор**а и разъяснения **Минтранса** опубликованы на сайте федерального агентства.

Участники совещания посетовали на неопределенность объемов работ по проведению оценки уязвимости в связи с вступлением в силу указанных постановлений и затратность данной процедуры для субъектов транспортной инфраструктуры (СТИ)

«По мнению ОАО «РЖД», проведение ОУ в полном объеме в соответствии с пп. 5 п. 5 ППр-ва № 495 на ОТИ с уже имеющейся ОУ повлечет за собой недопустимые повторные затраты финансовых средств CТИ на одни и те же мероприятия», говориться в протоколе.

Ответ **Минтранса** дал понять, что полностью отказаться от проведения оценки уязвимости нельзя. Со ссылкой на приказ **Минтранса** России от 12.04.2010 № 87 «О порядке проведения оценки уязвимости объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств» министерство указало на возможность проведения дополнительной оценки уязвимости только в части произошедших изменений.

Специалисты **Росжелдор**а обратили внимание на необходимость внесения изменений в

Порядок проведения оценки уязвимости, в части необходимости согласования с СТИ рекомендаций специализированных организаций по установлению зоны транспортной безопасности ОТИ и ТС. Министерство поделилось, что проект изменений уже подготовлен и проходит согласовательные процедуры.

Стороны согласились также в вопросе относительно необходимости гармонизации правил проведения досмотра, установленных приказом **Минтранса** России от 23.07.2015 № 227, и постановления Правительства РФ № 495.

Разработку получили и другие вопросы.

### ИНТЕРФАКС; 2017.09.13; РЖД ОТМЕЧАЮТ РОСТ ПАССАЖИРОПОТОКА ИЗ МОСКВЫ В Н.НОВГОРОД, ВОРОНЕЖ И БРЯНСК

ОАО «Российские железные дороги» сообщило о росте пассажиропотока на маршрутах Москва – Нижний Новгород, Москва-Воронеж и Москва-Брянск.

«В преддверии лета между Москвой и Нижним Новгородом стали чаще ходить поезда «Стриж», появилось большее количество «Ласточек» в 10-вагонном исполнении. Это позволило увеличить пассажиропоток на 16% (по сравнению с соответствующим периодом прошлого года – ИФ)», – сообщила Московская железная дорога РЖД, уточнив, что на этот маршрут приходится более 40% всего объема перевозок скоростными поездами столичного филиала «дочки» монополии – АО «Федеральная пассажирская компания» (ФПК).

«С 1 июня в категорию «скоростной» переведены двухэтажные поезда Москва-Воронеж. За летний период количество перевезенных пассажиров этими поездами возросло на 25%. Между Москвой и Брянском с 15 мая увеличилось количество рейсов скоростных поездов до трех в каждую сторону, что позволило увеличить пассажиропоток на 11%», – добавляет МЖД.

Кроме того, «Ласточки», курсирующие между Москвой и Орлом по пятницам-воскресеньям, с 13 декабря 2016 г. следуют по удлиненному маршруту – до Курска. Таким образом, в «пиковые» для выезда дни недели на маршруте Москва-Курск теперь курсируют два скоростных поезда. В результате пассажиропоток между этими городами вырос на 55%, превысив 100 тыс. человек.

С 7 февраля между столицей и Смоленском стали чаще ходить «Ласточки» – по 3 рейса в каждую сторону. Это привело к росту пассажиропотока на 26%. С 20 июня 2017 г. между Москвой и Орлом стал курсировать новый поезд N746/745. 20 августа в первый рейс отправилась «Ласточка» N736/835 в сообщении Москва-Ковров (Владимирская обл.).

В целом количество пассажиров скоростных поездов московского филиала ФПК (в том числе «Ласточками», «Стрижами» и двухэтажными составами) минувшим летом выросло на 19%, до 1,9 млн человек.

### ИНТЕРФАКС; 2017.09.13; ГРУЗОВЫЕ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЕ ПЕРЕВОЗКИ В РФ ПО ИТОГАМ 8 МЕСЯЦЕВ ВЫРОСЛИ НА 4,1%

Объем грузовых перевозок на железных дорогах РФ по итогам января-августа 2017 года составил 914 млн тонн, что на 4,1% превышает результат за тот же период прошлого года, говорится в материалах ОАО «Российские железные дороги», с которыми ознакомился «Интерфакс».

Данные приводятся без поправки на дополнительный день в феврале 2016 г.

При этом объем транспортировки грузов внутри РФ увеличился на 1%, составив 538,9 млн тонн. Импорт вырос на 12%, до 54,7 млн тонн, транзит – на 20%, до 14,4 млн тонн, экспорт – на 7,9%, до 306,1 млн тонн.

Международные перевозки грузов через порты страны в январе-августе увеличились на 5,8%, до 200,3 млн тонн, через сухопутные пограничные переходы – на 12,8%, до 174,9 млн тонн.

### RNS; 2017.09.13; ПАССАЖИРОПОТОК «САПСАНА» ЗА ВОСЕМЬ МЕСЯЦЕВ ВЫРОС НА 8% – ДО 3,3 МЛН ЧЕЛОВЕК

Перевозки пассажиров скоростными поездами «Сапсан» в январе-августе 2017 года выросли на 8,2% по сравнению с аналогичным периодом прошлого года – до 3,3 млн человек, сообщили в РЖД.

В августе текущего года ими перевезено 517 тыс. пассажиров, что на 5,1 % больше, чем в августе прошлого года.

Поездами «Аллегро» сообщением Санкт-Петербург – Хельсинки в январе-августе текущего года перевезено около 329,8 тыс. пассажиров, что на 24,6 % больше, чем в прошлом году. В августе пассажироперевозки поездами «Аллегро» выросли на 20,7% до 50,2 тыс. человек.

Скоростными поездами «Стриж» и «Ласточка» в сообщении Москва – Нижний Новгород в январе-августе 2017 года перевезено свыше 1,75 млн пассажиров, что на 12,2 % больше чем годом ранее. В августе пассажироперевозки этими поездами выросли на 24,7% до 285 тыс. человек.

Поездами Strizh / «Стриж» сообщением Москва – Берлин в январе-августе 2017 года перевезено около 19 тыс. пассажиров. Всего с момента запуска (с 17 декабря 2016 года) этими поездами перевезено порядка 20 тыс. пассажиров.

### КОММЕРСАНТ; АНАСТАСИЯ ВЕДЕНЕЕВА; ГЕРМАН КОСТРИНСКИЙ; 2017.09.13; «ВИКТОРА ЧЕРНОМЫРДИНА» СДВИГАЮТ ВСЕ ДАЛЬШЕ

Срок сдачи ледокола могут перенести на 2019 год

Самый мощный в мире дизель-электрический ледокол «Виктор Черномырдин», строящийся на верфях Объединенной судостроительной корпорации (ОСК) более пяти лет, будет достроен лишь в июне 2019 года. Ранее предполагалось, что судно должно быть передано **Росморречфлот**у в сентябре 2018 года. Перенос сроков следует из материалов госзакупок Балтийского завода, но в Минпромторге и Минэкономики уверяют, что не знают об этом.

ОСК сдвинула сроки сдачи дизель-электрического ледокола «Виктор Черномырдин», такой вывод можно сделать на основании материалов, размещенных ООО «Балтийский завод – судостроение» (БЗС, входит в корпорацию) на портале госзакупок. В документах указано, что окончание строительства и передача ледокола заказчику – Росморечфлоту – намечены на 25 июня 2019 года. По договору, заключенному БЗС с «Адмиралтейскими верфями» (также входят в ОСК), стоимость работ «Адмиралтейских верфей» по завершению строительства судна составит 3,7 млрд руб.(о переносе достройки ледокола с БЗС см. “Ъ” от 25 июля).

Контракт на строительство самого мощного в мире дизель-электрического ледокола (25 МВт) «Виктор Черномырдин» для ФГУП «**Росморпорт**» был заключен БЗС и **Росморречфлот**ом в 2011 году. Стоимость контракта – 7,94 млрд руб., собеседники “Ъ” на БЗС оценивали текущую стоимость ЛК-25 в 11 млрд руб. В конце 2016 года на достройку «Виктора Черномырдина» заводу не хватало 2,5 млрд руб., в начале 2017 года правительство дало только 700 млн руб. на компенсацию убытков от девальвации рубля. В июле гендиректор «Адмиралтейских верфей» Александр Бузаков сообщал, что завод рассчитывает на дополнительное финансирование на достройку ледокола. К сожалению, контракт заключен очень давно и требует определенных усилий от заказчика и завода-судостроителя на его завершение, отмечал господин Бузаков. Предполагалось, что ЛК-25 будет сдан в конце 2015 года, но сроки неоднократно переносились. В марте сообщалось, что «Виктор Черномырдин» будет передан заказчику в сентябре 2018 года. **Росморречфлот** сейчас в суде требует с ОСК неустойку за срыв срока сдачи ледокола (см. “Ъ” от 29 июня 2016 года). Ближайшее заседание намечено на начало октября.

В ОСК не смогли предоставить оперативный комментарий. В **Минтрансе** и **Росморречфлот**е отказались от комментариев. Источник “Ъ” в «**Росморпорт**е» заверил, что новых договоренностей по переносу сроку сдачи ледокола достигнуто не было, срок сдачи не менялся.

В Минпромторге также говорят, что решение о переносе срока строительства ледокола «Виктор Черномырдин» не принято. Там добавляют, что вопрос о компенсации убытков, возникших при строительстве ледокола, поддерживается и рассматривается. Точная сумма и источники финансирования будут определены после корректировки бюджета на 2017 год и плановый период 2018 и 2019 годов, заключили в Минпромторге. В Минэкономики “Ъ” напомнили, что строительство ледокола осуществляется в рамках ФЦП «Развитие транспортной системы». В рамках формирования проекта бюджета на 2018–2020 годы предложений от **Росморречфлот**а и **Минтранса** о дополнительной потребности в средствах на строительство ледокола, а также о переносе срока ввода в эксплуатацию Минэкономики не получало.

### КОММЕРСАНТ; ЕЛИЗАВЕТА КУЗНЕЦОВА; 2017.09.14; «ПОБЕДЕ» ВЛЕТЕЛО ЗА ЛИШНИЕ БИЛЕТЫ

Компании выписали штраф за овербукинг

Проблема легализации в России овербукинга – продажи большего числа билетов, чем мест в самолете,– оборачивается прямыми убытками для авиакомпаний. Роспотребнадзор оштрафовал лоукостер «Победа» на 20 тыс. руб. за продажу билетов сверх числа мест на борту. В компании уверяют, что причиной стал «компьютерный сбой» – продажи на сайте были продублированы у агентов. Но источники “Ъ” утверждают, что вопреки закону обычная для мирового авиабизнеса практика овербукинга в РФ по-прежнему распространена. В **Минтрансе** поясняют, что работа по ее легализации прекратилась, поскольку авиакомпании не устроил размер компенсаций на уровне ЕС – до €600.

Лоукостер «Победа» (входит в группу «Аэрофлот») оштрафован за продажу билетов сверх числа посадочных мест в самолете, сообщил ТАСС со ссылкой на Московскую межрегиональную транспортную прокуратуру (ММТП). Нарушение выявлено в ходе проверки по итогам отказа пассажиру в посадке на рейс Красноярск–Москва. Билет приобретен в марте, сообщили в ММТП, пассажир прибыл в аэропорт заблаговременно, но в регистрации на рейс было отказано из-за отсутствия посадочных мест, что нарушает федеральные авиационные правила. При компоновке воздушного судна 189 посадочными местами авиакомпания продала 196 билетов. На основании заключения Роспотребнадзор Красноярского края выписал «Победе» штраф на 20 тыс. руб.

Представитель «Победы» пояснила “Ъ”, что причиной штрафа стал «компьютерный сбой». «В российских регионах процент покупателей авиабилетов через интернет ниже, чем в Москве,– рассказывает она,– поэтому лоукостер использует другие каналы – через дистрибутивные системы, из которых агенты ведут продажи». Но при межсистемном обмене «часто случаются накладки», поэтому «Победа» планирует «полностью отказаться от всех каналов продаж, кроме интернета,– тогда межсистемный обмен не потребуется».

Источники “Ъ” в авиакомпаниях говорят, что, несмотря на законодательный запрет овербукинга в РФ, участники рынка «повсеместно прибегают к такой практике». В июне транспортная прокуратура Сургута оштрафовала UTair на 30 тыс. руб. за отказ пяти пассажирам в посадке на рейс Игрим–Тюмень. Но чаще, говорят собеседники “Ъ”, разногласия с пассажиром удается решить мирно и без огласки, например «за счет повышения класса обслуживания, начисления бонусов на карту лояльности или выплаты компенсации на месте».

Законодательное разрешение овербукинга обсуждается с 2015 года, когда «Аэрофлот» пролоббировал соответствующий законопроект. Предполагалось, что авиакомпания должна информировать пассажира об альтернативном варианте перелета, если не может предоставить место на рейсе. Если пассажир не согласен с предложенными вариантами, то компания должна вернуть ему стоимость билета и «предоставить компенсацию».

В **Минтрансе** “Ъ” пояснили, что в отказе от легализации овербукинга виноваты сами перевозчики – их не устроил размер компенсаций на уровне европейских. Поэтому «работа по данному вопросу прекратилась». В ЕС штраф за овербукинг составляет €250–600 в зависимости от продолжительности рейса. В США компенсация за срыв доставки пассажира в срок может достигать $1350. В 2016 году 12 крупнейших авиакомпаний США отказали в посадке из-за овербукинга 41 тыс. пассажиров.

Источник “Ъ” в «Аэрофлоте» уверяет, что компания «всецело поддерживает легализацию овербукинга: в интересах пассажиров в законе нужно четко прописать размер компенсации в случае перепродажи билетов, что повысило бы также ответственность авиакомпании». К тому же «официальный овербукинг позволит повысить доходную часть перевозчиков за счет увеличения загрузки рейсов, что в итоге поможет сдерживать тарифы», говорит собеседник “Ъ”. Он добавил, что аналогичные разногласия были и вокруг введения невозвратных тарифов, хотя в итоге «пассажиры от этого только выиграли».

Глава Infomost Борис Рыбак полагает, что введение принудительной компенсации в корне не изменит ситуацию – авиакомпании всегда будут перестраховываться от неявки на рейс, продавая большее число билетов. При этом, подчеркивает он, как и во всем мире, хорошая авиакомпания всегда позаботится о своем пассажире, а плохая – всегда найдет способ не платить.

### РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА – НЕДЕЛЯ; НАТАЛИЯ ЯЧМЕННИКОВА; 2017.09.13; ЗНАЙ СВОИ ВОЗДУШНЫЕ ПРАВА

Как защитит российского авиапассажира Монреальская конвенция

В России с октября начнет применяться Монреальская конвенция, которая устанавливает ряд новых правил в сфере международных авиаперевозок.

Напомним: в апреле с.г. Россия официально присоединилась к конвенции 1999 года, которую ратифицировали более 120 стран. Для российских авиаперевозчиков Монреальская конвенция должна стать «буквой закона» через шесть месяцев после ратификации.

Что должны теперь знать российские авиапассажиры? И что должны иметь в виду авиаперевозчики? Cамое главное: все компенсационные выплаты в Монреальской конвенции привязываются к специальным правам заимствования (СПЗ). Это искусственное платежное средство, курс которого формируется на основе корзины пяти валют – доллара, евро, японской иены, китайского юаня и фунта стерлингов. Курс СПЗ публикуется ежедневно. Так, на 26 августа 1 СПЗ равнялся 83,41 руб.

По сравнению с Варшавской, Монреальская конвенция устанавливает в четыре раза более высокую компенсацию в случае гибели или телесного повреждения пассажира – 113 100 СПЗ (около 8,7 миллиона рублей). До сего времени – не более двух миллионов рублей. При уничтожении, утере, повреждении или задержке при перевозке багажа установлена компенсация в сумме 1031 СПЗ, или 80 тысяч рублей. Существенно возрастет компенсация и за задержку рейса: максимальный размер – в 4694 СПЗ (около 364 тысяч рублей). Но это максимальные компенсации. Минимальные суммы, а также механизмы их получения должны быть прописаны регулятором. В России это **министерство транспорта**.

Комментарий эксперта

Виталий Бордунов, профессор, эксперт ИКАО:

– Конвенция значительно повышает уровень защиты прав и законных интересов пассажиров, летающих международными рейсами. Недавно инженер английской British Airways отключил бесперебойное питание компьютерного центра авиакомпании, а затем неправильно подключил его обратно. Это стало причиной настоящего хаоса в аэропортах: сбой коснулся нескольких тысяч авиапассажиров. Многие международные рейсы были отменены, что обошлось компании почти в 130 млн фунтов стерлингов, которые она в соответствии с правилами Монреальской конвенции заплатила пассажирам.

Пример для российских авиакомпаний очень поучительный. Пункт 1 ст. 22 конвенции устанавливает пределы компенсации в случае задержки международной воздушной перевозки в сумме 4150 СПЗ – 400 тыс. рублей. Так что задержка может очень дорого обойтись перевозчику. Например, на «Боинге-777» установлено 403 кресла, А320 – 240 кресел, А330 – 300 кресел. Несложно рассчитать риски возмещения вреда пассажирам. Это соответственно 160 миллионов, 80 миллионов рублей и 132 миллиона рублей. Ясно, что такие возмещения по монреальским правилам могут окончательно подорвать финансовое благосостояние перевозчика.

В наше время национальное законодательство в области международных воздушных перевозок к такому взаимодействию с Монреальской конвенцией пока не готово. Хотя ее нормы имеют приоритет над национальными нормами международных авиаперевозок, это отнюдь не означает, что они универсальны и способны регулировать любые правовые проблемы, порождаемые рынком международных авиаперевозок.

Успешному применению Монреальской конвенции во многом могла бы способствовать основательная подготовка к ее применению в российской правовой системе. Казалось бы, ч. 4 ст. 15 Конституции Российской Федерации, устанавливающей примат норм международного права над нормами внутригосударственного права в случае их расхождений, открывает нараспашку двери для ее внедрения в правовую систему России. В этих условиях специальный закон мог бы помочь внедрению конвенции и заодно способствовать возникновению правовой культуры единообразного толкования и применения новых правил международных авиаперевозок в российской деловой практике.

Пока процесс ратификации Монреальской конвенции ограничился формальным актом о ратификации, хотя специфика конвенции требует большего. Отсутствие имплементационного закона невольно может способствовать развитию ущербного процесса произвольного и спорного толкования и применения конвенции.

Комментарий юриста

Борис Елисеев, доктор юридических наук, профессор:

– Установленные размеры выплат в этом международном правовом документе определяют только максимум, верхний предел, который теоретически может быть возвращен пассажиру. При этом не следует забывать о том, что бремя доказывания понесенного убытка, ущерба будет лежать на истце. То есть к претензии, которую пассажир отправил перевозчику, должны быть приложены подтверждающие документы: кассовые чеки, квитанции и т.д.

А если авиакомпания после изучения доказательственной базы откажет пассажиру частично или полностью? Что делать пассажиру? Остается одно – обратиться в суд.

Надо сказать, что российские суды не всегда охотно применяют международные правовые акты прямого действия. Мне известно лишь несколько таких случаев. Как-то раз удалось убедить суд и получить решение на основе документа ИКАО. Но, поверьте, это было очень сложно. Между тем в Интернете уже появилась реклама неких «юридических» фирм, которые уверяют: мол, абсолютно за любую задержку рейса они запросто могут получить по «монреальским» правилам от перевозчика компенсацию 600 евро. Знайте: конвенцией это вообще не предусмотрено!

Упреждение и устранение рисков при международных авиаперевозках – новая важная задача, к решению которой должны активно подключиться сами российские перевозчики. Новому прочтению подлежат страховые договоры – авиакомпаниям полезно обновить соглашения по аутсорсингу услуг и надо специально оговорить случаи задержек рейсов по вине аэропорта. Отдельная тема – усовершенствование системы оповещения пассажиров о возможных случаях, ведущих к отмене/задержке рейсов.

Представим, что пассажир купил билет у российского перевозчика с пересадкой в иностранном аэропорту. А там – забастовка персонала, рейс задержан. Разумеется, пассажиры предъявят иск юридическому лицу, которое заключило с ним договор перевозки. Что делать нашему перевозчику? Подать регрессный иск? Переложить бремя ответственности на страховую компанию? Признать факт забастовки форс-мажором?..

Да, авиапассажир будет теперь защищен лучше. Но юристам авиакомпаний неплохо бы разобраться с судебной практикой континентального и англо-саксонского права по разрешению споров в сфере международных авиаперевозок. В свое время применению Варшавской конвенции очень помогали «Правила международных воздушных перевозок». Этим опытом полезно воспользоваться и в случае с Монреальской конвенцией.

### ИНТЕРФАКС; 2017.09.13; МИНТРАНС РФ ПРОРАБАТЫВАЕТ ВОПРОС ОГРАНИЧЕНИЯ ПАССАЖИРСКИХ ПЕРЕВОЗОК ВЕРТОЛЕТАМИ СТАРШЕ 25 ЛЕТ

**Минтранс** РФ прорабатывает вопрос ограничения перевозок пассажиров на вертолетах старше 25 лет.

«Вопрос в проработке», – сообщили «Интерфаксу» в пресс-службе ведомства.

В **Росавиаци**и отказались от комментариев.

Ранее российские СМИ со ссылкой на источники в правительстве сообщили, что соответствующее поручение **Минтранс** и **Росавиаци**я получили по итогам июльского заседания авиационной коллегии во главе с вице-премьером Дмитрием Рогозиным. По данным источников, на заседании выступили представители российского авиапрома, которые заявили, что старый парк вертолетов приводит к росту авиапроисшествий и числу жертв, в связи с чем нужна масштабная программа замены устаревших Ми-8 и других моделей.

Крупнейшим вертолетостроительным холдингом РФ является АО «Вертолеты России», которое через ОПК «Оборонпром» контролирует госкорпорация «Ростех». Крупнейшим российским эксплуатантом вертолетов является авиакомпания «ЮТэйр» (MOEX: UTAR), парк которой насчитывает более 160 машин: Ми-8Т, Ми-171, Ми-26Т, Ка-32Т, Robinson R44 и др.

### ЭХО МОСКВЫ;2017.09.13; В ВЕРХОВНОМ СУДЕ ПРОДОЛЖАЕТСЯ РАССМОТРЕНИЕ ИСКА АОПА-РОССИЯ К МИНТРАНСУ

Президент и председатель правления Межрегиональной общественной организации пилотов и владельцев воздушных судов Владимир Тюрин подал иск к **Минтрансу** с требованием отменить приказы **Минтранса**, установившие 110-километровую зону ограничения полетов вокруг Москвы на время проведения Кубка Конфедераций по футболу 2017 года, а также ограничения и запреты полетов над рядом других территорий. На первом заседании суд принял решение привлечь Минэкономразвития к рассмотрению к рассмотрению вопроса о законности приказов **Минтранса**.

Об этом Владимир Тюрин сообщил в эфире радиостанции «Эхо Москвы». По его словам, перед выходом приказов **Минтранс** не провел обязательную в таких случаях процедуру «оценки регулирующего воздействия» установления зон ограничения полетов на экономическую деятельность так называемых «хозяйствующих субъектов». «В иске мы просим суд обязать **Минтранс** проводить такую процедуру в будущем. А конкретно эти приказы, они установили не только зоны над Москвой во время Кубка Конфедераций в июне этого года, там есть еще несколько десятков других зон по всей стране, по ним также не были проведены эти процедуры, и эти зоны постоянно действующие, они сейчас действуют. Поэтому мы считаем, что **Минтранс** должен провести эти процедуры и переиздать эти приказы уже в полном соответствии с законом», – рассказал В.Тюрин. Президент «АОПА-Россия» добавил, что ему «сложно сказать, будет ли успешным иск» к **Минтрансу**, уточнив, что к настоящему моменту в данном процессе участвуют **Минтранс**, Минюст, Генпрокуратура, а также Минэкономразвития. Ведомства придерживаются «немножко разных позиций», при этом Минтрнас и Минюст считают иск «АОПА-Россия» «неоправданным», также сказал он. «И **Минтранс**, и Минюст сходятся в том, что все правильно сделали, что не провели процедуры оценки регулирующего воздействия», – заключил В.Тюрин.

Верховный суд РФ 14 сентября прододжит рассмотрение административного иска об отмене приказов **Минтранса**, установивших 110-километровую зону ограничения полетов вокруг Москвы на время проведения Кубка Конфедераций по футболу 2017 года, а также ограничения и запреты над рядом других территорий.

### GAZETA.RU; 2017.09.13; СТАЛА ИЗВЕСТНА РОССИЙСКАЯ КОМПАНИЯ С САМЫМ БОЛЬШИМ КОЛИЧЕСТВОМ ЗАДЕРЖАННЫХ ЧАРТЕРОВ

«ВИМ-Авиа» в августе текущего года лидировала по количеству задержанных чартеров среди российских авиакомпаний. Об этом сообщается на сайте **Росавиаци**и.

Как отмечается в сообщении **Росавиаци**и, с задержками боле двух часов «ВИМ-Авиа» в августе выполнила 59 рейсов из 479, «Азур Эйр» – 29 из 893, «Ред Вингс» – 24 из 113.

Авиакомпания «Норд Винд» выполнила с задержками 15 рейсов из 484, «Роял Флайт» – 17 из 377. Авиакомпания «Россия» задержала 14 чартеров из 393.

Ранее сообщалось, что Bulgaria Air и Onur Air получили допуски на отмененные рейсы «ВИМ-Авиа».

### RNS; 2017.09.13; CУД В РОССИИ ВПЕРВЫЕ ПРИГОВОРИЛ АВИАДЕБОШИРА К УГОЛОВНОМУ НАКАЗАНИЮ

Химкинский городской суд 12 сентября впервые назначил наказание авиадебоширу рейса «Аэрофлота», следовавшего в мае 2017 года по маршруту Тель-Авив – Москва в виде лишения свободы сроком на 6 месяцев в колонии-поселении. Такое решение стало первым после принятия поправок в статью 213 Уголовного кодекса РФ за «хулиганство на воздушном транспорте», сообщили в «Аэрофлоте».

Как рассказали в авиакомпании, во время полета пассажир Е.Петрухин создал угрозу безопасности полета: угрожал членам экипажа, мешал другим пассажирам, на замечания экипажа не реагировал, употреблял принесенные с собой спиртные напитки, громко разговаривал с применением ненормативной лексики. По прилету в Шереметьево он был передан сотрудникам полиции.

Госдума, как ожидается, осенью может принять законопроект, вводящий «черные списки» авиадебоширов. Авиакомпании получат право в течение одного года отказывать в перевозке гражданам, которые совершили правонарушение на борту самолета.

По словам заместителя генерального директора «Аэрофлота» по правовым и имущественным вопросам Владимира Александрова, «Аэрофлот» продолжит вести борьбу с любыми случаями проявления агрессии на борту воздушного судна в отношении пассажиров и членов экипажа.

«Для нас важно, чтобы каждый пассажир знал, что авиакомпания не только постоянно повышает уровень сервиса и комфорта, но и прилагает все усилия для обеспечения безопасности и защиты своих пассажиров», – отметил он.

### ТАСС; 2017.09.13; СУД ПРИЗНАЛ «ТРАНСАЭРО» БАНКРОТОМ

Арбитражный суд Санкт-Петербурга и Ленинградской области признал банкротом авиакомпанию «Трансаэро» и ввел процедуру конкурсного производства, передает корреспондент ТАСС из зала суда.

«Признать компанию «Трансаэро» несостоятельным банкротом, открыть процедуру конкурсного производства сроком на 6 месяцев до 13 марта 2018 года», – сказал судья.

В декабре 2015 года по иску Сбербанка в компании была начата процедура банкротства – наблюдение.

Признаки преднамеренного банкротства

В ходе заседания представитель управляющего сообщил, при анализе деятельности компании были выявлены признаки преднамеренного банкротства. По его словам, финансовые проблемы в «Трансаэро» начались еще в 2012 году.

«Имеются признаки преднамеренного банкротства, показатели были низкими с 2012 года, было ухудшение финансового состояния должника, искажение бухгалтерской отчетности, переоценка активов. С 2012 года финансирование должника велось за счет кредитно-денежных средств, необходимо было обращаться с заявлением о банкротстве», – сказал представитель управляющего.

Кроме того, с момента начала процедуры наблюдения произошло существенное снижение активов. «Годовой баланс по итогам 2016 года – активы должника – составляли более 67 млрд рублей, за 2017 год отчетность не представлялась. Произошло существенное снижение активов, на 2015 год они составляли более 73 млрд рублей», – сказал он.

По его словам, включенные требования кредиторов составляют 329 млрд рублей.

Представитель должника – «Трансаэро» – отметил, что в данный момент в компании числится 730 работников, однако большинство из них находятся в долгосрочных отпусках. Фактически работают 65 человек, это сотрудники юридического, кадрового, финансового, экономического и бухгалтерского отделов.

По словам представителя должника, компания владеет девятью самолетами, однако лишь один борт находится в России. «В собственности должника должно находится девять бортов, но на территории Российской Федерации зарегистрирован один, он находится во Внуково. Мы не можем отследить, куда они делись, многие летали по разовым разрешениям», – сказала представитель, добавив, что, по ее данным, один борт находится в Гонконге, еще один – на Украине.

Дело о банкротстве

Ранее суд трижды откладывал отчет управляющего по причине того, что не все требования кредиторов включены в реестр.

В декабре 2015 года арбитраж по иску Сбербанка ввел процедуру банкротства – наблюдение в отношении «Трансаэро». Альфа-банк также подавал иск о признании «Трансаэро» банкротом, однако аналогичный иск Сбербанка суд рассмотрел и удовлетворил раньше. Альфа-банк пытался оспорить банкротство должника, но суд в трех инстанциях ему отказал.

К осени 2015 года авиакомпания «Трансаэро» не смогла самостоятельно обслуживать свой долг объемом примерно 260 млрд рублей, 1 сентября на совещании межведомственной комиссии при **Минтрансе** РФ под председательством первого вице-премьера Игоря Шувалова была поддержана возможность продажи 75% плюс 1 акция «Трансаэро» ее главному конкуренту «Аэрофлоту» (сделка в итоге так и не состоялась: акционеры «Трансаэро» не смогли консолидировать необходимый пакет акций).

16 ноября 2016 года «Трансаэро» разослала кредиторам официальное предложение по плану перезагрузки своей деятельности. Авиакомпания предложила провести процедуру замещения активов, которая предполагает создание нового юридического лица, на 100% принадлежащего ОАО «АК «Трансаэро».

В новое юрлицо перемещаются все материальные активы «Трансаэро» (включая бренд), а после их оценки компания выставляется на торги, в результате чего кредиторы «Трансаэро» получают доли в акционерном капитале пропорционально объему задолженности.

### РИА НОВОСТИ; ЛИДИЯ ИСАМОВА; 2017.09.13; НА ЮГЕ ТАДЖИКИСТАНА ЗАКРЫЛИ АЭРОПОРТ ИЗ-ЗА ОТСУТСТВИЯ РЕЙСОВ ИЗ МОСКВЫ

Международный аэропорт в Курган-Тюбе, административном центре Хатлонской области на юге Таджикистана, временно закрыт из-за отсутствия рейсов из Москвы, сообщили РИА Новости в руководстве **министерства транспорта** и коммуникаций республики.

«Аэропорт временно закрыт из-за того, что российская авиакомпания «ВИМ-Авиа» прекратила полеты по маршруту Москва – Курган-Тюбе – Москва», – сказал собеседник агентства.

«ВИМ-Авиа» с 2014 года пять раз в неделю совершала полеты из Москвы в Курган-Тюбе. Но в августе полеты были сокращены до двух раз в неделю, а в начале сентября и вовсе прекращены.

«Данная компания собирается возобновить полеты в Курган-Тюбе в октябре, так как сейчас лайнеры «ВИМ-Авиа» заняты на рейсах на туристических маршрутах в России и за рубежом», – сказал представитель **Минтранса**.

Пока 120 сотрудников аэропорта отправлены в отпуск без содержания. Международный аэропорт в Курган-Тюбе не имеет собственных самолетов и существует за счет принятия и обслуживания рейсов авиакомпаний.