**27 СЕНТЯБРЯ 2017**

**Вернуться в оглавление**

|  |
| --- |
| **Публикации** |

### ВЕДОМОСТИ; АЛЕКСАНДР ВОРОБЬЕВ; 2017.09.27; «ВИМ-АВИА» ОТКАЗАНО В ГОСПОДДЕРЖКЕ

Помощь будет оказана пассажирам авиакомпании, но кто это оплатит, неизвестно

**Минтранс** не намерен спасать «ВИМ-авиа», заявил **министр транспорта** Максим **Соколов**. «Господдержка уже бессмысленна, потому что компания практически прекратила работу», – передал его слова ТАСС. Поздно вечером 25 сентября сама «ВИМ-авиа» и **Росавиаци**я признали: у компании закончились деньги. Продажи билетов перевозчик прекратил еще 22 сентября, знает участник оперативного штаба **Росавиаци**и по решению проблем с перевозками «ВИМ-авиа». Но до середины октября компания успела продать 196 000 билетов, сообщил глава Ростуризма Олег Сафронов. 39 000 пассажиров, по его словам, остаются за рубежом, в основном в Турции.

Часть пассажиров «ВИМ-авиа» перевезут «Уральские авиалинии», «Айфлай», «Ред Вингс», «Нордстар», «Икар», «Северный ветер» и «Якутия» – эти затраты им будут компенсированы. На это в бюджете 2018 г. предусмотрено 200 млн руб., сообщила пресс-служба **Росавиаци**и.

«Средняя стоимость перевозки пассажира – 5000 руб., соответственно, на 200 млн можно перевезти только 40 000 человек», – говорит топ-менеджер крупной авиатранспортной компании. Затраты на вывоз всех наших пассажиров мы оцениваем в 800 млн руб., сказал человек, близкий к «ВИМ-авиа».

Часть пассажиров перевезет сама «ВИМ-авиа», в основном чартерных, сообщила **Росавиаци**я. Финансироваться эти полеты будут из внебюджетных источников, отметил регулятор. Со вторника, 26 сентября, «ВИМ-авиа» летает из «Внуково». Ранее «ВИМ-авиа» базировалась в «Домодедово» – именно отказ аэропорта в пятницу заправлять ее самолеты в долг («ВИМ-авиа» уже должна «Домодедово» около 500 млн руб.) сделал публичной кризисную ситуацию в авиакомпании.

Пресс-служба **Росавиаци**и сообщает, что в «ВИМ-авиа» введено внешнее управление, которое будет сформировано из представителей аэропорта «Внуково» и авиакомпаний, имеющих опыт антикризисного менеджмента. Представитель «ВИМ-авиа» это не комментирует.

Топ-менеджер крупной авиакомпании рассказал, что на совещании в **Росавиаци**и говорилось, что управление «ВИМ-авиа» может перейти к «Аэрофлоту» и его «дочке» – авиакомпании «Россия», базирующейся во «Внуково». Представитель «Аэрофлота» это не комментирует. Гендиректор «России» Дмитрий Сапрыкин в 2015 г. два с лишним месяца возглавлял терпящую бедствие «Трансаэро».

Два человека, близкие к сторонам переговоров, говорят, что, возможно, «Россия» также оплатит полеты «ВИМ-авиа» из «Внуково». Представитель «России» это опровергает. «Полеты «ВИМ-авиа» из «Внуково» продолжатся, пока не будут выполнены обязательства перед пассажирами, – примерно две недели», – сказал один из собеседников «Ведомостей».

«Внуково» не будет взимать с бортов «ВИМ-авиа» сборы за аэропортовое обслуживание, так что в основном придется оплачивать заправку самолетов. Затраты на топливо за две недели, по оценке собеседника, могут составить до 1 млрд руб.

Контролируемый государством «Аэрофлот» с 1 сентября по 26 октября 2015 г. финансировал работу обанкротившейся в итоге «Трансаэро». Затраты авиакомпании, по ее оценке, составили 17 млрд руб., было перевезено 2 млн пассажиров.

### ИНТЕРФАКС; 2017.09.26; РОССИЯ И ЛАОС ПОДПИСАЛИ ДОКУМЕНТЫ О ВОЗДУШНОМ СООБЩЕНИИ И СОТРУДНИЧЕСТВЕ В ОБЛАСТИ ЭНЕРГЕТИКИ

**Министр транспорта РФ** Максим **Соколов** и министр общественных работ и транспорта Лаосской Народно-Демократической Республики Бунтян Синтхавонг подписали соглашение между правительствами двух стран о воздушном сообщении.

Церемония подписания состоялась в ходе встречи премьер-министра России Дмитрия Медведева с его лаосским коллегой Тхонглуном Сисулитом во вторник.

В свою очередь, глава Минэнерго РФ Александр Новак и министр энергетики и горнодобывающей промышленности Лаоса Кхаммани Интхират поставили свои подписи под меморандумом между двумя ведомствами о сотрудничестве в области энергетики.

### РИА НОВОСТИ; 2017.09.26; СОКОЛОВ: ГРЕЧЕСКИЕ АВИАКОМПАНИИ ПРЕДЛОЖИЛИ ПОМОЩЬ В СИТУАЦИИ С «ВИМ-АВИА»

Греческие авиакомпании выражают заинтересованность вывезти пассажиров «ВИМ-Авиа», которые направляются на греческие курорты, своими силами, власти РФ готовы пойти навстречу, сообщил журналистам глава **Минтранса** Максим **Соколов**.

В понедельник «ВИМ-Авиа» официально призналась, что не имеет финансовых средств для продолжения деятельности и прекращает выполнять чартерные рейсы. Авиакомпания также заявила, что продолжает переговоры с финансовыми структурами для обеспечения нормализации ситуации и скорейшего вывоза пассажиров и рассчитывает на поддержку госорганов и партнеров из туристической отрасли.

**Соколов** отметил, что в **Росавиаци**и есть перечень компаний, которые готовы вывозить российских туристов «ВИМ-Авиа» с курортов.

«И, кстати, не только российских, но и греческие компании выражают заинтересованность в том, чтобы вывезти тех туристов, которые направляются на греческие курорты, своими силами. Мы в этом случае пойдем, конечно, навстречу», – рассказал **Соколов**.

Массовые и длительные задержки рейсов «ВИМ-Авиа» начались еще летом. Сейчас они достигли такого масштаба, что потребовалось вмешательство **Минтранса** и **Росавиаци**и. В свою очередь, прокуратура начала проверку перевозчика, а Следственный комитет возбудил уголовное дело по факту хищения средств пассажиров сотрудниками «ВИМ-Авиа».

### ТАСС; 2017.09.26; МИНПРОМТОРГ ПОДДЕРЖИВАЕТ ИДЕЮ МИНФИНА О ПОВЫШЕНИИ УТИЛЬСБОРА В АВТОПРОМЕ НА 15%

Минпромторг РФ поддерживает идею Минфина о повышении утилизационного сбора в автопроме на 15% с 2018 года, сообщил журналистам глава Минпромторга Денис Мантуров.

«По линии автопрома и для импортных, и для производимых в стране (повышение – прим. ТАСС). Да, мы поддерживаем, потому что это, в том числе, источник для программ развития, в том числе автопрома», – сказал он.

Ранее **министр транспорта** Максим **Соколов** сообщал, что объем дополнительных доходов за счет индексации утилизационного сбора при покупке автомобиля составит 5 млрд руб. ежегодно. По его словам, индексация этого сбора должна стать стабильным источником софинансирования обновления подвижного состава.

Доходы от проиндексированного утилизационного сбора будут поступать уже с 2018 года. **Соколов** отметил, что эти средства целесообразно направить в первую очередь на поддержку закупки экологичных и инновационных видов транспорта, которые, в том числе, оборудованы и для пользования маломобильными группами населения.

О предложениях Минфина

Министерство финансов заложило в проект бюджета индексацию утилизационного сбора на автомобили как на производимые в РФ, так и на иномарки, сообщала газета «Ведомости» со ссылкой на пояснительную записку к проекту федерального бюджета на 2018-2020 года.

Как поясняет издание, сбор может быть увеличен на 15% с 1 января 2018 года, что принесет бюджету более 28 млрд руб. за год. При этом общие поступления от утилизационного сбора в 2018 году вырастут на 58,4 млрд руб. – до 223,4 млрд руб., а в 2019 году уже до 259,8 млрд руб.

Эти цифры, следует из пояснительной записки, учитывают и прогноз роста производства и импорта автомобилей, а также введение с 2019 года сбора на средства производства тяжелого и энергетического машиностроения по адвалорной (рассчитанной в форме зафиксированного процента от стоимости) ставке 7%.

Правительство 18 сентября в целом одобрило разработанный Минфином проект бюджета на 2018-2020 годы. Однако 20 сентября премьер-министр РФ Дмитрий Медведев поручил Минфину и Минэкономразвития РФ до 22 сентября доработать проект для последующего внесения в Госдуму.

«Ведомости» напоминают, что утилизационный сбор уже был проиндексирован в 2016 году на 65% в связи с ослаблением рубля. Представитель Минэкономразвития сообщил изданию, что министерство выступает против новой индексации, однако не сообщил причин позиции ведомства.

Утилизационный сбор платят автопроизводители как импортирующие автомобили на территорию РФ, так и локализованные в России. При этом первоначально местные и локализованные производители не выплачивали утилизационный сбор, принимая на себя обязательства по самостоятельной утилизации автомобилей.

Однако присоединение России к ВТО обязало власти РФ уравнять производителей в условиях работы на российском рынке, что привело к тому, что все компании взяли на себя обязательства по выплате утильсбора. Эта плата является гарантией того, что автомобиль по окончании срока эксплуатации будет утилизирован. Базовая ставка для легковых машин составляет 20 тыс. руб., для грузовиков и автобусов – 150 тыс. руб.

### КОММЕРСАНТ САМАРА; ГЕОРГИЙ ПОРТНОВ; 2017.09.26; ПЕРВАЯ ОЧЕРЕДЬ ЮЖНОГО ОБХОДА В ОРЕНБУРЖЬЕ БУДЕТ ДОСТРОЕНА В 2018 ГОДУ

Строительство первого пускового комплекса объездной дороги в Оренбургской области вступило в финальную фазу. Речь идет об объекте на участке от автодороги Оренбург – Беляевка до трассы Оренбург – Илек – гр. Республики Казахстан. Об этом сообщает правительство Оренбуржья по итогам прошедшей в понедельник, 25 сентября, встречи губернатора Юрия Берга и **министра транспорта** России Максима **Соколов**а.

«Сегодня работы по возведению новой магистрали, соединяющей выезды из областного центра в сторону Беляевки и Соль-Илецка, вышли на финальный этап»,– говорится в сообщении.

По информации правительства Оренбургской области, строительство объекта завершится в 2018 году. Протяженность трассы составит 12 км дороги первой технической категории. Объект будет включать два путепровода и две многоуровневых развязки. Предполагается, что открытие первой очереди южного обхода Оренбурга освободит дороги города от большого числа большегрузов. Фуры, следующие из Казахстана, Акбулака и Соль-Илецка в Орск, Уфу, Казань или Самару, будут следовать по своему маршруту без заезда в Оренбург.

### КОММЕРСАНТ САМАРА; ГЕОРГИЙ ПОРТНОВ; 2017.09.26; В СПИСОК СУБСИДИРУЕМЫХ НАПРАВЛЕНИЙ АЭРОПОРТА ОРЕНБУРГА ВКЛЮЧЕНО 14 РЕЙСОВ

14 авиарейсов внесено в число субсидируемых направлений аэропорта Оренбурга в текущем году. Об этом сообщает правительство Оренбургской области по итогам встречи губернатора Юрия Берга и **министра транспорта** России Максима **Соколов**а в понедельник, 25 сентября.

«В 2017 году в список субсидируемых направлений ГУП Оренбургской области „Аэропорт Оренбург“ вошли 14 направлений»,– говорится в сообщении.

В настоящее время основные перевозки региональной авиакомпании «Оренбуржье» производятся на 17 самолетах L-410 и 12 авиасудных Ан-2. За период с января по июнь текущего года перевозчик осуществил 4038 рейсов. Объем пассажирооборота за это время увеличился на 16,7% по отношению к этому же периоду 2016 года и достиг 19,3 млн пассажиро-километров. Всего за это время было перевезено 37,3 тыс. пассажиров.

### ТАСС; 2017.09.27; АЭРОПОРТ АНАДЫРЯ УВЕДОМИЛ «ВИМ-АВИА» ОБ ОТКАЗЕ ОБСЛУЖИВАТЬ ЕЕ САМОЛЕТЫ ИЗ-ЗА ДОЛГА

Аэропорт Угольный в Анадыре уведомил авиакомпанию «ВИМ-Авиа» об отказе обслуживать ее самолеты из-за долга. Об этом сообщил ТАСС в среду директор аэропорта Олег Дикий.

«Сегодня, 27 сентября, в 00:25 (15:25 мск 26 сентября) прибыл самолет «ВИМ-Авиа» из Москвы, который привез более 200 пассажиров. Сразу после этого мы уведомили компанию «ВИМ-Авиа» о приостановке обслуживания их самолетов в нашем аэропорту из-за задолженности, которая составляет 7,5 млн рублей. Соответствующее уведомление направлено радиограммой. В ней мы просим обеспечить хотя бы частичное погашение долга», – сказал Дикий.

По его словам, долг авиакомпании перед аэропортом начал копиться после 10 сентября. Тогда руководство «ВИМ-Авиа» в гарантийном письме обязалось погасить задолженность до 18 сентября и исправно оплачивать выполняемые рейсы, однако этого сделано не было.

«Следующий самолет «ВИМ-Авиа» из Анадыря в Москву должен отправиться сегодня в 16:00 местного времени (07:00 мск). Однако, если оплата долга не поступит на счета аэропорта, аэропорт оставляет за собой право прекратить обслуживание рейса. Анадырь на этом самолете должны покинуть 25 пассажиров. Остальные, зная о ситуации с компанией «ВИМ-Авиа», сдали свои билеты заранее», – сказал собеседник агентства.

Дикий уточнил, что авиаперевозками по маршруту Анадырь – Москва на данный момент занимается еще один перевозчик – UTair.

Как сообщалось ранее, «ВИМ-Авиа» – десятая по величине авиакомпания России – стоит на грани приостановки перевозок. При этом **министр транспорта** России Максим **Соколов** заявил, что господдержка перевозчика бессмысленна, «поскольку компания уже практически прекратила работу». Сообщалось, что ряд авиакомпаний выразил готовность перевозить пассажиров по билетам «ВИМ-Авиа» внутри России. На компенсации таким перевозчикам выделят 200 млн рублей.

### ТАСС; 2017.09.26; ПЕСКОВ ПЕРЕАДРЕСОВАЛ В КАБМИН ВОПРОСЫ ПО ПРОБЛЕМЕ «ВИМ-АВИА»

Пресс-секретарь президента РФ Дмитрий Песков не стал комментировать проблемы авиакомпании «ВИМ-Авиа».

На вопрос журналистов, должно ли государство вмешаться в решение проблем авиакомпании, представитель Кремля ответил: «Это все-таки не вопрос Кремля, это вопрос к правительству, к соответствующим ведомствам». Он посоветовал обращаться за разъяснениями в кабинет министров.

В понедельник авиакомпания «ВИМ-Авиа» объявила о решении полностью прекратить чартерные перевозки пассажиров к местам отдыха из-за финансовых проблем. **Росавиаци**я инициировала внеплановую проверку авиакомпании. По данным ведомства, длительные задержки рейсов связаны с задолженностью компании перед топливно-заправочными организациями. **Министр транспорта** Максим **Соколов** заявлял, что ситуация с задержками рейсов «ВИМ-Авиа» находится под контролем ведомства. В министерстве также сообщали, что будет проведена оценка потенциальных финансовых рисков авиакомпании по перевозке пассажиров до конца нынешнего года. «ВИМ-Авиа» обязалась перевести более 200 тыс. пассажиров до конца 2017 года. Это уже вторая волна крупных задержек рейсов авиакомпании.

### ТАСС; ГУЛЬНАРА ЗИННУРОВА; 2017.09.27; НА ФОРУМЕ В МОСКВЕ ОБСУДЯТ ПЕРСПЕКТИВЫ РАЗВИТИЯ ТРАНСПОРТА В ЦИФРОВОЙ ЭКОНОМИКЕ

Представители власти, государственных компаний, регионов и бизнеса, а также международные эксперты обсудят перспективы развития транспортной инфраструктуры в системе цифровой экономики на международном форуме «Интеллектуальные транспортные системы России». Форум состоится 27-28 сентября при поддержке **Минтранса** РФ.

В дискуссии примут участие помощник президента РФ **Игорь Левитин**, **министр транспорта РФ** Максим **Соколов**, руководитель **Федерального дорожного агентства** (**Росавтодор**) **Роман Старовойт**, член комитета по транспорту и строительству Госдумы Сергей Тен, управляющий директор по инфраструктурным проектам госкорпорации «Ростех» Виктор Кирьянов, вице-президент ПАО «Ростелеком» Борис Глазков, представитель **министерства транспорта** и связи Финляндии, ответственный за интеллектуальный транспорт и телематику, Ээрни Сеппо.

Главная цель форума – подвести промежуточные итоги за два года совместной работы, а также определить существующие барьеры в межотраслевом и межведомственном взаимодействии для развития отрасли.

Возможности цифровых технологий

О широких возможностях использования цифровых технологий в транспортной отрасли заявил президент РФ Владимир Путин на заседании президиума Госсовета в пятницу.

Глава государства подчеркнул, что на транспорте необходимо больше использовать цифровые технологии, в том числе для учета, планирования, контроля пассажирских перевозок, для проведения взаиморасчетов перевозчиков и борьбы с нелегальным бизнесом в этой сфере. По его мнению, нелегальный бизнес «наносит реальный ущерб этому сегменту экономики».

По словам Путина, современные технологии делают реальным дистанционный медицинский контроль водителей и технический мониторинг транспортных средств. Президент отметил, что видел примеры эффективных современных способов контроля за физическим состоянием водителей во время посещения компании «Яндекс». Подобные разработки есть в отдельных регионах, успешный опыт которых нужно изучать и тиражировать, добавил глава государства.

Транспорт в цифровой экономике России

О перспективах развития транспортной инфраструктуры в системе цифровой экономики впервые было заявлено в программе «Цифровая экономика в РФ», которую правительство представило Путину в начале июля.

Согласно программе, с 2018 года начнется реконструкция крупных муниципалитетов. В них будут внедряться цифровые технологии управления энергетическими и водными ресурсами, а также общественным и личным транспортом. Испытанные технологии будут тиражироваться не только в российских городах, но и в городах Евразийского экономического союза.

Уже в 2019 году будут запускаться пилотные проекты автоматизированного парковочного пространства – их будет не меньше десяти. А в 2024 году в десяти умных городах общественный транспорт станет беспилотным.

Что такое цифровая экономика

Программа дает следующее определение цифровой экономики – это модель управления хозяйством, построенная с максимальным использованием компьютерных технологий, которая позволит вывести на новый уровень повседневную жизнь человека, производственные отношения, структуру экономики, образование.

Цифровая экономика будет акцентироваться на восьми основных направлениях: государственное регулирование, информационная инфраструктура, исследования и разработки, кадры и образование, информационная безопасность, государственное управление, умный город и цифровое здравоохранение.

Чтобы дать дорогу будущему, необходимо подготовить нормативную базу. К 2018 году в России должны появиться законы, определяющие основные понятия и принципы правового регулирования цифровой экономики, особенности осуществления основных видов деятельности человека в новых условиях, права и обязанности основных участников экономической деятельности.

### ТАСС; 2017.09.27; ДЕПУТАТ ПРОСИТ РОСАВИАЦИЮ И РОСТУРИЗМ СОЗДАТЬ КОМИССИЮ ДЛЯ АНАЛИЗА РАБОТЫ АВИАКОМПАНИЙ

Председатель комитета Госдумы по труду, социальной политике и делам ветеранов Ярослав Нилов (ЛДПР) обратился в среду к руководителям **Росавиаци**и и Ростуризма Александру **Нерадько** и Олегу Сафонову с просьбой рассмотреть возможность создания межведомственной комиссии для анализа работы российских авиакомпаний, занимающихся чартерными перевозками. Копия запроса депутата имеется в распоряжении ТАСС.

В документе Нилов отмечает, что поводом для обращения к главам ведомств послужила ситуация с авиакомпанией «ВИМ-Авиа», в результате которой пострадали десятки тысяч пассажиров. Политик напоминает, что в настоящее время авиакомпания не имеет средств для продолжения деятельности, в связи с чем прекращены выполняемые ею чартерные рейсы. «Очевидно, что это будет иметь целый ряд негативных последствий, прежде всего для российских граждан, большинство из которых является туристами», – пишет он.

«С целью недопущения подобных ситуаций в отрасли прошу Вас рассмотреть возможность создания межведомственной комиссии для анализа деятельности других российских авиакомпаний, занимающихся чартерными перевозками», – обращается Нилов к **Нерадько** и Сафонову. Он считает это «актуальной мерой в целях защиты прав граждан».

«ВИМ-Авиа» объявила о решении полностью прекратить чартерные перевозки пассажиров к местам отдыха из-за «тяжелой экономической ситуации», вследствие чего финансирование компании заморожено.

### ТАСС; 2017.09.26; РОСИМУЩЕСТВО ЕЩЕ НЕ ПОЛУЧИЛО РЕКОМЕНДАЦИЙ ИНВЕСТКОНСУЛЬТАНТОВ О ПРИВАТИЗАЦИИ «СОВКОМФЛОТА»

Росимущество пока не получило от инвестконсультантов рекомендаций по приватизации «Совкомфлота», сообщил журналистам глава ведомства Дмитрий Пристансков.

«Мы здесь в данном случае ориентируемся на рекомендации инвестконсультанта, а они нам пока в этой части еще не поступали. Разные варианты обсуждаем», – сказал он, отвечая на вопрос о возможности увеличения дивидендов компании как альтернативы приватизации.

«Выждем его (инвестконсультанта – ред.) анализа рынка, возможностей», – добавил Пристансков.

О том, что альтернативой приватизации крупнейшей российской судоходной компании «Совкомфлота» в условиях ухудшения рыночной конъюнктуры может стать увеличение выплачиваемых компанией дивидендов, ранее заявил ТАСС зам**министра транспорта** РФ Виктор **Олерский**.

Сейчас «Совкомфлот» на 100% принадлежит государству через Росимущество. На этот год пакет акций «Совкомфлота» (25% минус одна акция) является единственным крупным активом на приватизацию. Минфин рассчитывает выручить от приватизации компании около 30 млрд рублей.

Основным организатором приватизации назначен «ВТБ Капитал», помогать ему будет Sberbank CIB.

Приватизировать «Совкомфлот» планировалось еще в первом полугодии 2017 года, причем только на Московской бирже, впоследствии сроки перенесли на вторую половину года. Как говорил источник ТАСС, из-за расширения США антироссийских санкций ее могут сдвинуть на неопределенный срок.

Первый вице-премьер РФ Игорь Шувалов не исключал и другие формы приватизации «Совкомфлота». По его словам, вопрос обсуждается, в том числе, с партнерами из Азии.

О компании

«Совкомфлот» – крупнейшая российская судоходная компания, специализируется на перевозке углеводородов, обслуживании шельфовой разведки и добычи нефти и газа.

Собственный и зафрахтованный флот, специализирующийся на транспортировке углеводородов из районов со сложной ледовой обстановкой, включает 146 судов общим дедвейтом 13 млн тонн. Треть судов имеет высокий ледовый класс.

### ТАСС; 2017.09.27; ЭКСПЕРТЫ: МЕЖДУНАРОДНЫЙ КОНСОРЦИУМ УСКОРИТ СОЗДАНИЕ МОСТА МАТЕРИК – САХАЛИН – ХОККАЙДО

Создание международного консорциума ускорит реализацию проекта строительства мостового перехода материк – Сахалин – Хоккайдо, а привлечение зарубежного капитала к строительству позволит снизить и экономические, и политические риски. Такое мнение высказали ТАСС специалисты Экспертно-аналитического центра Дальневосточного федерального университета (ДВФУ).

Предложение о строительстве мостового перехода, который соединит острова Сахалин и Хоккайдо с материковой частью страны, было озвучено президентом России Владимиром Путиным на пленарном заседании Восточного экономического форума (ВЭФ) 7 сентября. Японский премьер-министр Синдзо Абэ на ВЭФ предложил подумать над возможностью реализации этого проекта.

«Строительство столь масштабных объектов требует колоссальных материальных затрат и, если будет принято решение о возведении мостовых переходов материк – Сахалин – Хоккайдо, создание консорциума в форме государственно-частного партнерства представляется не только целесообразным, но и единственно верным», – считает заместитель центра Дмитрий Шелест.

Минимизация рисков

Эксперты считают, что привлечение зарубежного капитала к строительству мостового перехода позволит снизить и экономические, и политические риски. «Такой подход [создание международного консорциума] даст возможность минимизировать экономические риски для России, снизить коррупционную составляющую, конкретно планировать сроки окупаемости, иметь четкое разделение ответственности, а также использовать передовые зарубежные технологии в строительстве», – сказал Шелест.

По его словам, привлечение частного зарубежного капитала позволит снизить и политические риски. «Они весьма высоки, пока между Москвой и Токио отсутствует мирный договор, а на территории Японии размещаются американские военные базы, согласно Договору о взаимном сотрудничестве и гарантиях безопасности между США и Японией. Не добавляет оптимизма и ракетно-ядерная программа Северной Кореи, направленная, прежде всего, на союзников Вашингтона в регионе – Республику Корея и Японию», – пояснил эксперт.

Власти Сахалинской области также рассматривают создание международного консорциума как один из вариантов реализации амбициозного проекта. По словам губернатора Сахалинской области Олега Кожемяко, российское правительство сейчас предметно изучает возможности реализации данного проекта. Идут переговоры с потенциальными инвесторами, ведутся подсчеты по финансовым затратам.

Глава региона подчеркивает, что «строительство транспортного перехода Сахалин – материк, а также автомобильно-железнодорожного сообщения между Сахалином и Хоккайдо позволит в полной мере раскрыть экономический потенциал островного региона и всего Дальнего Востока».

Возведение мостов как толчок к развитию БАМа

Ведущий специалист Экспертно-аналитического центра ДВФУ Виталий Савенков считает, что ввод в эксплуатацию мостов, соединяющих материк с Сахалином и Японией, существенно повлияет на состояние Байкало-Амурской магистрали (БАМ).

«Ведь сами по себе мосты – это, по сути, полдела, так как без полноценной инфраструктуры поезда с этих мостов будет попросту некуда отправлять. Хотя для действительно качественного толчка к развитию БАМа необходимо ключевое условие – принятие решения об интенсивном развитии этой инфраструктуры одновременно с работами по возведению мостов. В этом случае качественные изменения в жизни БАМа выглядят вполне реалистично на горизонте десяти лет», – отметил Савенков.

В свою очередь губернатор Хабаровского края Вячеслав Шпорт считает, что мост на Сахалин обеспечит железнодорожным сообщением и новым рабочими местами сразу три района Хабаровского края – Николаевский, Ульчский и Комсомольский.

Железнодорожное и автомобильное сообщение

Эксперты считают, что при проектировании мостового перехода материк – Сахалин – Хоккайдо необходимо предусмотреть железнодорожное и автомобильное транспортное соединение. «С учетом того, что сам по себе мост в текущей ситуации обоснован не столько экономически, сколько политически, однобокое его использование не является рациональным вариантом», – отметил Савенков.

«Традиционно для России железная дорога представляет собой один из основных видов транспорта. Учитывая железнодорожные возможности РФ и технологический потенциал Японии в области скоростного железнодорожного транспорта, данный вид грузоперевозок выглядит весьма предпочтительно», – сказал эксперт.

При этом подчеркивается, что автомобильное сообщение по маршруту материк – Сахалин – Хоккайдо позволит расширить возможности туризма.

Ранее первый вице-президент РЖД Александр Мишарин в интервью ТАСС говорил, что РЖД и министерство инфраструктуры и транспорта Японии создали рабочую группу для проработки проекта создания транспортного перехода между Россией и Японией. Мишарин подчеркивал, что непременным условием реализации проекта является строительство транспортного перехода между Сахалином и материком.

По оценкам генерального директора Института исследования проблем железнодорожного транспорта Павла Иванкина, сухопутный переход между странами может обойтись в 1 трлн рублей. При этом строительство может начаться одновременно между материком и Сахалином и Хоккайдо и Сахалином, и с учетом проектно-изыскательских работ проект займет от трех до пяти лет. Эксперт также отмечал высокий потенциал маршрута с точки зрения пассажирского сообщения, а вот перспективы грузового сообщения, считает Иванкин, требуют детальной оценки.

### ИНТЕРФАКС; 2017.09.26; БАШКИРСКИЙ ДОРОЖНЫЙ ПРОЕКТ «ВОСТОЧНЫЙ ВЫЕЗД» ПОДОРОЖАЛ ДО 34 МЛРД РУБ

Стоимость проекта по финансированию, строительству и эксплуатации нового выезда из Уфы на федеральную трассу М-5 «Урал» («Восточный выезд»), составляет 34 млрд рублей, сообщил директор управления финансирования инфраструктуры АО «ВТБ Капитал» (концессионер проекта) Анатолий Суходолов.

«Стоимость строительства – 34 млрд рублей с НДС. Финансирование предполагается главным образом из двух источников: 24,5 млрд рублей капитального гранта, который республика (Башкирия – ИФ) планирует привлекать в Новом банке развития БРИКС, а также за счет средств федеральной поддержки – межбюджетных трансфертов», – сказал он на заседании «круглого стола» во время Транспортного форума во вторник в Уфе.

Он предположил, что соглашение между Башкирией и **Росавтодор**ом о предоставлении соответствующих трансфертов может быть заключено в июле 2018 года.

А.Суходолов напомнил, что проект «Восточный выезд» предполагает завершение начатого в 1992 году строительства тоннеля, строительство моста, эстакады, автодороги к трассе М5, системы и пунктов взимания платы, создание дорожно-эксплуатационного предприятия.

Генеральным подрядчиком выступает турецкая Limak Group, которая в июле этого года приобрела 49%-ную долю в капитале ООО «Башкирская концессионная компания», созданного для реализации этого концессионного проекта.

В настоящее время генподрядчик завершает исследование состояния строящегося тоннеля, ведет проектирование новых объектов, актуализирует уже имеющиеся проекты. Завершить проектные работы планируется в марте-апреле 2018 года.

Строительство основных объектов проекта, как ожидается, начнется в июле 2018 года, завершится в 2021 году.

Как сообщалось ранее, ВТБ (MOEX: VTBR) и власти Башкирии 1 июня 2017 года подписали концессионное соглашение о финансировании, строительстве и эксплуатации платной автодороги – нового выезда из Уфы на трассу М-5.

«Восточный выезд»– это крупнейший инвестиционно-инфраструктурный проект в республике, реализуемый на основе закона о концессионных соглашениях. Стоимость строительства ранее оценивалась в 29 млрд рублей, срок концессии – 25 лет.

В рамках концессионного соглашения планируется завершение начатого в 1992 году строительства автодорожного тоннеля протяженностью 1,2 км, а также сооружение мостового перехода длиной 2,5 км и автомобильной дороги протяженностью 14 км, создание системы взимания платы и управления дорожным движением, а также механизированной базы для содержания и эксплуатации дороги.

Проект планировался к реализации с 1992 года. Ежегодное содержание долгостроя составляло около 200 млн рублей. Глава Башкирии Рустэм Хамитов называл этот проект «безумной затеей» и «чемоданом без ручки». «Может быть, потратить 2 млрд (рублей – ИФ) на обратную засыпку, чем каждый год тратить по 100-150 млн, и таким образом эту тему закрыть, снять с повестки дня?» – говорил он.

В свою очередь председатель правления ГК «Автодор» Сергей Кельбах называл башкирский проект нереализуемым из-за «очень высокой себестоимости строительства отдельных инженерных сооружений».

Тем не менее, власти региона приняли решение о завершении проекта. В феврале этого года Госкомитет Башкирии по транспорту и дорожному строительству провел открытый конкурс на заключение концессионного соглашения о финансировании, строительстве и эксплуатации нового выезда, победителем стало ООО «Башкирская концессионная компания». Тогда же, в феврале, власти региона подписали с руководством ВТБ соответствующий протокол о взаимодействии.

### РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; ТАТЬЯНА ШАДРИНА; 2017.09.26; ЗИМОЙ ПОЕДЕМ БЫСТРЕЕ

Пассажирские поезда в обход Украины пойдут в ближайшие два месяца

Осенью откроют движение пассажирских поездов в обход Украины. Сначала здесь будут курсировать составы, которые сейчас ходят без остановок по старому маршруту. А это 30 процентов от всех поездов, которые в дальнейшем будут следовать по участку Журавка – Миллерово. Об этом сообщил директор по пассажирским перевозкам РЖД Дмитрий Пегов.

Всего в обход Украины будет ходить 61 пара поездов. И уже с графика следующего года, который начинает действовать со второго воскресенья декабря, РЖД будут полностью готовы пустить основную часть пассажирских поездов на юг России через новый участок. На нем они смогут идти со скоростью более 100 километров в час.

«Но мы должны понимать, что участок новый, надо его обкатать», – напомнил Пегов. Продолжается тестовая эксплуатация, которая позволит проверить готовность железнодорожной инфраструктуры, работу систем управления движением, а также подготовить локомотивные бригады, которым предстоит водить здесь поезда. Затем надо будет скорректировать график, «чтобы не ставить ряд населенных пунктов вообще без пассажирского движения», добавил Пегов.

Как только составят новое расписание, начнется продажа билетов и будет ясна их цена. Купить их можно и через мобильное приложение, необязательно ходить в кассу на вокзал, сказал Пегов. Вышла обновленная версия мобильного приложения «РЖД пассажир». «Мы делаем так, чтобы приобретение билетов становилось все более удобным», – заметил он. Уже более 1,5 миллиона человек установили приложение на свои девайсы.

Не исключено, что по новому участку начнут ходить инновационные составы. Пегов пообещал, что скоро РЖД раскроет, чем они будут отличаться от тех, что возят российских пассажиров сегодня.

Что касается тенденций на железной дороге, то летние перевозки показали интерес пассажиров к маршрутам на расстояние не больше тысячи километров и высокий спрос к путешествиям в двухэтажных вагонах. Растет и доля пассажиров, которые используют самолет для перевозок на дальние расстояния.

Новые пути

От Журавки до Зайцевки

Новый участок железной дороги в обход территории Украины составляет 137 километров.

Он проходит по Воронежской и Ростовской областям.

На пути построено семь новых станций: Зайцевка, Сергеевка, Сохрановка, Кутейниково, Виноградовка, Колодези и Боченково. Но для остановки пассажирских поездов будут задействованы только платформы Журавка и Боченково, а также вокзал на станции Зайцевка.

### ИНТЕРФАКС 2017.09.26; РЖД ВИДЯТ РОСТ ПЕРЕВОЗОК ПАССАЖИРОВ ДО 1 ТЫС. КМ, НО ГОТОВЫ БОРОТЬСЯ ЗА НИХ И НА БОЛЕЕ ДЛИННЫХ РАССТОЯНИЯХ

Группа «Российские железные дороги» видит рост пассажирских перевозок в пределах 1 тыс. км, но готова бороться за тех, кто едет и на большее расстояние.

«Сейчас целиком меняется структура (этого рынка – ИФ) по стране. Пассажиры более (часто – ИФ) выбирают поезда на расстояние до 1 тыс. км, потому что мы постоянно повышаем скорости движения, улучшаем расписание, вводим на этих направлениях более комфортабельные поезда», – заявил директор по пассажирским перевозкам РЖД Дмитрий Пегов на брифинге во вторник.

При этом он отметил, что «сейчас в рамках компании обсуждаются мероприятия, которые позволили, в том числе, сохранить пассажира, (следующего – ИФ) на расстояние более 1 тыс. км». По словам Д.Пегова, изменение структуры рынка, в монополии, в том числе, связывают с развитием авиационных перевозок на фоне мер поддержки правительства и **министерства транспорта** РФ. «Растет доля пассажиров, которые используют самолет на дальних расстояниях, мы видим эту тенденцию», – отметил он.

Говоря о мероприятиях по привлечению пассажиров на расстояния более 1 тыс. км, топ-менеджер заявил, что они различные. Все зависит именно от конкретного направления, от того пассажира, который использует это направление, от того, что в этом направлении (происходит – ИФ) с авиаперевозками. Поэтому ФПК (АО «Федеральная пассажирская компания», «дочка» «Российских железных дорог») постоянно занимается своим тарифообразованием, системой динамического управления тарифами, перешли на формирование (составов – ИФ) под то направление, с вагонами, какие на нем востребованы», – уточнил Д.Пегов.

Отвечая на вопрос о содержании обращений, которые РЖД получают от своих пассажиров, в том числе в рамках летних перевозок, топ-менеджер отметил, что большая их часть касается комфортности поездки. Есть вопросы к качеству обслуживания в пути, компания «это не отрицает, подчеркнул топ-менеджер. «Видим, что у нас еще остается незначительная доля вагонов, которые не оборудованы кондиционерами, сейчас – особенно в поездах, которые курсируют в южном направлении – мы хотим добиться того, чтобы все вагоны были оборудованы системами кондиционирования воздуха и климат-контроля», – сказал директор по пассажирским перевозкам монополии.

«Остаются вопросы по графику движения поездов, удобности остановок и работы обслуживающего персонала. Пассажиры хотят повышения качества электронных сервисов, прежде всего – возможности быстрого приобретения билетов, оборудования поездов интернетом», – добавил он. Имеются вопросы по обслуживанию на вокзалах, в билетных кассах: они разбираются с участием представителей дирекции железнодорожных вокалов РЖД. «Мы эти проблемы видим, закладываем в долгосрочные инвестиционные программы, чтобы постепенно эти вопросы решать и больше давать комфорта пассажирам», – отметил Д.Пегов.

Между тем, пока перевозки пассажиров в поездах дальнего следования в РФ падают: в августе 2017 г. они сократились на 2,2% по сравнению с тем же месяцем 2016 г. Отрицательная динамика наметилась в июле (падение составило 0,2%, несмотря на летний «пик» перевозок). С начала же 2017 г. она была положительной. В частности, в мае и июне был зафиксирован рост «месяц к месяцу» на 0,6% – после всплеска (до +2,9%) в апреле в преддверии майских праздников. В марте тоже наблюдался «провал» до «+0,3%», тогда как в феврале был отмечен его рост – также при более длинном праздничном периоде – в 3,4% (даже, несмотря на более короткий месяц по сравнению с февралем високосного 2016 г.).

В январе статистика перевозок также имела отрицательные значения (объем перевозок был на 2% ниже, чем в том же месяце 2016 г.). В «минус» показатель ушел в октябре, по окончании внутреннего туристического сезона, снизившись на 0,4% – впервые за последние месяцы. В ноябре число отправленных пассажиров находилось на уровне того же месяца 2015 г. До этого же прослеживалась четкая положительная динамика «месяц к месяцу», которая обозначилась после многолетнего падения весной 2016 г.

### RNS; 2017.09.26; РЖД ПРОГНОЗИРУЮТ ПЕРЕВЕЗТИ 108 МЛН ПАССАЖИРОВ ПО МЦК ПО ИТОГАМ 2017 ГОДА

Число пассажиров Московского центрального кольца в 2017 году составит 108 млн человек, с начала года уже перевезено более 76 млн, сообщил журналистам директор по пассажирским перевозкам РЖД Дмитрий Пегов.

«На настоящий момент с начала года перевезено более 76 млн человек, и Московское центральное кольцо наращивает обороты. ... Планируем, что до конца года перевезем порядка 108 млн пассажиров», – сказал он.

Ранее сообщалось, что в 2017 году будет перевезено 90 млн пассажиров. Пассажирское движение на МЦК открылось в сентябре 2016 года.

### КОММЕРСАНТ; АНАСТАСИЯ ВЕДЕНЕЕВА; 2017.09.27; ПОРТЫ РАССТАВЯТ ПО КРИТЕРИЯМ

ФАС подвела под споры со стивидорами аналитическую базу

ФАС, которая уже год находится в конфликте с крупнейшими стивидорами, систематизировала перечень критериев, по которым она будет оценивать уровень конкуренции в отрасли, и пришла к выводу, что в целом он низкий. В одном из крупнейших стивидоров – UCLH называют проект ФАС «набором спорных допущений и исключений», а выводы «абсурдными». Мнения опрошенных „Ъ“ грузоотправителей разделились в основном в зависимости от того, есть ли у них собственный порт.

Как стало известно „Ъ“, ФАС по поручению вице-премьера Аркадия **Дворкович**а подготовила проект справки-доклада о состоянии конкуренции в морских портах РФ за 2015–2017 годы. Свои предложения ведомство направило в **Минтранс** (там отказались от комментариев). Подготовка документа связана со спором между ФАС и крупнейшими стивидорами о том, как нужно дерегулировать отрасль и, в частности, выводить конкретные порты и терминалы из списка естественных монополий. В августе Ассоциация морских торговых портов направила в ФАС и Минэкономики письмо, в котором утверждала, что в результате ввода новых портовых мощностей в 2012–2016 годах «по состоянию на 2017 год на рынке сложилась фактическая конкуренция».

Но ФАС с этим не согласна. Как заявил „Ъ“ советник главы службы Павел Шпилевой, по итогам анализа ограниченная конкуренция обнаружена на рынке перевалки черных металлов, минимальная – по зерну, средняя – по перевалке нефтепродуктов, а в некоторых сегментах она вообще отсутствует. ФАС учитывала вид грузов, отдельно выделяя кэптивные порты, оценивая условия доставки грузов в порт и его глубоководность. Также принималось во внимание, на какие средства построена инфраструктура. «Есть терминалы, созданные за бюджетные деньги, и сегодня они сдаются в аренду за 1–2% от выручки, а есть примеры на Тамани, в Усть-Луге, куда средства вкладывают частные инвесторы. Условия конкуренции не равны»,– подчеркивает Павел Шпилевой.

Отдельный вопрос – географические границы рынка, которые ФАС трактовала в соответствии с законом как границы порта. «Если гипотетически предположить, что это морской бассейн, получается, что у нас один-два участника рынка. И либо это монополия, либо коллективное доминирование»,– поясняет Павел Шпилевой. Он добавил, что ФАС будет делать вывод о наличии конкуренции, если у потребителя с учетом вышеперечисленных критериев есть реальная возможность выбора порта перевалки. Подготовленный проект доклада служба договорилась обсудить с участниками рынка на площадке РСПП.

В UCL Holding Владимира Лисина „Ъ“ заявили, что материал ФАС не является полноценным анализом уровня конкуренции и, как показывает судебная практика, отражает «ошибочную точку зрения некоторых руководителей ведомства» по определению границ рынка отдельно взятым портом, а также игнорирует наличие конкуренции между мелководными и глубоководными портами при перевалке зерна в Азово-Черноморском бассейне, регулярную обработку кэптивными операторами грузов сторонних клиентов, возможность универсальными стивидорными компаниями изменять структуру переваливаемых грузов и т. д. В этом году Новороссийский морской торговый порт (НМТП), который ФАС обвинила в завышении стоимости стивидорных услуг, выиграл у службы два спора в судах. «Искусственный набор спорных допущений и исключений ФАС приводит к абсурдным выводам, противоречащим действительному положению дел в отрасли и игнорирующим высокий уровень конкуренции среди стивидоров»,– отмечают в UCLH.

В Global Ports, НМТП и основном его акционере – группе «Сумма» Зиявудина Магомедова отказались от комментариев. При этом источник „Ъ“ на рынке называет «положительным сигналом» желание ФАС вести конструктивный разговор с участниками рынка. По его мнению, требуется отделить рыночный сегмент стивидоров, которые активно инвестируют в инфраструктуру, от тех, кто зарабатывает на государственных активах. Источники „Ъ“ на рынке добавляют, что в докладе ФАС вообще не отражено влияние работы ОАО «РЖД» на конкуренцию между портами, хотя на многих направлениях есть острый дефицит пропускной способности железнодорожной сети. Как отмечает один из собеседников „Ъ“, сейчас каждый порт зависит прежде всего от принятия решения ОАО «РЖД» о возможности перевозки груза в его адрес и согласования конкретных объемов.

На удорожание перевалки за последние два года в ФАС жаловались «Роснефть», «Газпром нефть», ЛУКОЙЛ, «Башнефть» и «Русснефть». На отсутствие конкуренции в отрасли указывали и другие грузоотправители, как правило, не владеющие портами. Так, «Русал» полностью согласен с ФАС, что анализ должен исходить из фактического рынка, а не гипотетически возможного, говорит директор департамента транспорта компании Мария Никитина. Если покупатель металла находится в Турции, как можно в качестве конкурентного рынка стивидорных услуг рассматривать порты Дальнего Востока или порты Балтики, недоумевают в «Русале». Там полагают, что если исключить прибалтийские порты, то в России нет конкуренции в стивидорных услугах для рынков Атлантического и Черноморского бассейнов, «причем это понимание существенно усилилось в связи с украинскими событиями». Порты Дальнего Востока достаточно быстро развиваются под напором роста цен на уголь и спроса на него в Китае, но большинство из них кэптивные и не заинтересованы в сторонних или непрофильных грузах, говорит Мария Никитина.

Источник „Ъ“ на рынке контейнерных перевозок отмечает разнородный характер конкуренции по регионам. Среди профильных терминалов конкуренция наблюдается только в Санкт-Петербурге, ограниченная – в Новороссийске и портах Дальнего Востока. Комплексный подход ФАС в оценке конкуренции в отдельно взятых портах и бассейнах выглядит оправданным, считает собеседник „Ъ“. Тем не менее, по его мнению, доклад ФАС едва ли приведет к значимым последствиям для контейнерной отрасли: «Рынок перевозок в целом достаточно конкурентен, и у большинства клиентов, особенно в центральной части страны, есть значительная свобода в выборе оптимального маршрута перевозки между несколькими портами и видами транспорта».

### ТАСС; 2017.09.26; ЕНИСЕЙСКОЕ ПАРОХОДСТВО ВОШЛО В ЧИСЛО ЛИДЕРОВ ПРЕДПРИЯТИЙ ВОДНОГО ГРУЗОВОГО ТРАНСПОРТА

Енисейское речное пароходство (Красноярск) вошло в число ведущих российских предприятий внутреннего водного грузового транспорта, компании присвоен рейтинг ААА (высший уровень надежности), сообщила пресс-служба пароходства во вторник.

«По итогам ранжирования на основании данных Государственной службы статистики акционерному обществу «Енисейское речное пароходство» присвоена группа ААА, которая характеризует предприятие как организацию с высшим уровнем надежности. По показателям девяти ключевых критериев предприятие заняло пятое место из пятидесяти в номинации «Лидер отрасли – 2017» по ОКВЭД «Деятельность внутреннего водного грузового транспорта», – говорится в сообщении.

Сообщается, что оценивались, в частности, выручка, активы, валовая и чистая прибыль, капитал и резервы, основные средства. Оценка проводилась на основе официальной финансовой отчетности предприятий в соответствии с Европейским стандартом рейтингования.

Енисейское речное пароходство является крупнейшим перевозчиком грузов по водным путям бассейна Енисея, обладает самым мощным в регионе сухогрузным и танкерным флотом, рабочее ядро флота – 460 единиц. Основной акционер пароходства – компания «Норникель». За навигацию 2016 года компания перевезла более 4 млн тонн грузов, основной поток грузов отправляется в арктические районы, около половины грузов приходится на «Норникель».

### КОММЕРСАНТ; ЕЛИЗАВЕТА КУЗНЕЦОВА; АЛЕКСАНДРА МЕРЦАЛОВА; 2017.09.27; НА «ВИМ-АВИА» НАВАЛИЛИСЬ ВСЕМЕРОМ

Подготовлен план развоза пассажиров компании

Правительство и участники авиарынка согласились помочь пассажирам остановившейся «ВИМ-Авиа». Ее регулярные и чартерные рейсы выполнят семь авиакомпаний, на покрытие их расходов из бюджета выделят 200 млн руб., для финансирования вывоза туристов из-за рубежа будут использованы внебюджетные источники. Все операции самой «ВИМ-Авиа» переведены из Домодедово во Внуково, представители аэропорта вместе с «Аэрофлотом» также будут участвовать в антикризисном управлении перевозчиком.

Регулярные и чартерные рейсы «ВИМ-Авиа» выполнят другие российские авиакомпании, на компенсацию их затрат из федерального бюджета будет выделено 200 млн руб., сообщили в **Росавиаци**и по итогам совещания с собственниками и менеджментом перевозчика. В нем также участвовали представители «Аэрофлота», S7, «Роял Флайт», Azur Air, «Уральских авиалиний», iFly, «Нордстара», Red Wings, «Северного ветра», «Икара» и «Якутии» (семь последних выразили готовность перевозить пассажиров по билетам «ВИМ-Авиа»). «Ситуация в “ВИМ-Авиа” крайне сложная: у перевозчика нет ресурсов для продолжения операционной деятельности»,– признали чиновники. Заправка и обслуживание воздушных судов «ВИМ-Авиа» прекращены и в России и за рубежом, самолеты, взятые в лизинг, находятся под угрозой ареста.

Вывоз туристов чартерами из-за рубежа будет профинансирован из «внебюджетных источников», эти средства пойдут на оплату топлива и аэропортовое обслуживание и для контроля их расходования в «ВИМ-Авиа» вводится внешнее управление. Этим займутся представители «Аэрофлота», его дочерней «России» и аэропорта Внуково. Последний готов принимать все рейсы «ВИМ-Авиа», его руководство «проявляет понимание складывающейся ситуации и готово идти на компромиссы в части оплаты за оказанные услуги».

По словам президента Транспортной клиринговой палаты (ТКП) Михаила Баскакова, она уже заморозила 90 млн руб. «ВИМ-Авиа», которые пойдут на выплаты пассажирам. «Начаты мероприятия по организации работы возврата денежных средств пассажирам по авиабилетам, оформленным на бланках СПД и электронных билетах СВВТ на рейсы ООО “Авиакомпания «ВИМ-АВИА»”, – пояснил топ-менеджер.– В агентства по продаже перевозок направлены телеграммы о порядке возврата денежных средств пассажирам».

Расписание обслуживания пассажиров «ВИМ-Авиа» будет согласовано в течение двух дней. По оценкам Ростуризма, на ее рейсы до конца октября продано 196,6 тыс. билетов, сейчас за рубежом находятся 38,9 тыс. туристов, которых должна была вывезти авиакомпания. Еще 1,6 тыс. пассажиров нужно доставить на чартерных рейсах внутри страны, а также вернуть в Китай 2,2 тыс. его туристов (Ростуризм уже пообещал продлить пострадавшим безвизовое пребывание в РФ).

По данным Ассоциации туроператоров России (АТОР), за рубежом находятся около 30 тыс. клиентов туроператоров, которые не могут вернуться с отдыха из-за проблем «ВИМ-Авиа». В АТОР поясняют, что туроператоры уже решают проблемы клиентов, оплачивая им дополнительный период размещения или подыскивая альтернативные варианты перевозки. Тем, кому туры с участием «ВИМ-Авиа» только предстоят, туроператоры в зависимости от ситуации предлагают вернуть стоимость путевки, компенсировать цену перелета с выбором другого перевозчика, заменить выбранное направление или сохранить наземное обслуживание и купить билет самим. Самостоятельным путешественникам глава Ростуризма Олег Сафонов посоветовал добиваться компенсации потерь через суд.

По мнению **Росавиаци**и, проблемы «ВИМ-Авиа» возникли из-за «агрессивной политики»: перевозчик расширил флот за счет аренды дальнемагистральных самолетов и формировал расписание с учетом этих объемов, но «не рассчитал силы и не принял в расчет ряд обстоятельств». Во избежание повторения подобных ситуаций **Росавиаци**я будет «пристальнее следить за состоянием авиакомпаний и изучать их бухгалтерскую отчетность». Кроме того, задержки рейсов станут одним из критериев выдачи авиакомпаниям допусков на международные маршруты.

Между тем все это не новые методы, процедура контроля зафиксирована с 2009 года в Федеральных авиационных правилах. Ситуация с остановившейся в это же время три года назад «Трансаэро» была похожей, в **Росавиаци**и и тогда обещали усилить контроль. Сейчас чиновники не могут объяснить, почему не ограничили раньше работу «ВИМ-Авиа», явные признаки серьезных проблем у которой можно было наблюдать еще в начале сезона. Между тем судьба «ВИМ-Авиа» может разрешиться не так быстро, как «Трансаэро», чей сертификат эксплуатанта был аннулирован быстро и без особых объяснений. С тех пор в силу вступили новые правила, которые не предполагают автоматического прекращения полетов авиакомпании-банкрота.

По мнению партнера Bain & Company Андрея Панова, остановка «ВИМ-Авиа» не слишком сильно скажется на рынке, где на нее приходится менее 3%. Исключением, уточняет эксперт, могут стать только дальнемагистральные рейсы по РФ, а в целом пассажиропоток «естественным образом» перераспределится между ключевыми игроками.

### ИЗВЕСТИЯ; ЕВГЕНИЙ ДЕВЯТЬЯРОВ; 2017.09.27; ELLINAIR СПАСЕТ «ВИМ-АВИА»

Часть авиапарка терпящей бедствие компании переходит греческому перевозчику вместе с экипажами

Греческая авиакомпания Ellinair согласилась обеспечить перевозку всех пассажиров авиакомпании «ВИМ-Авиа», застрявших на греческом направлении из-за приостановки полетов российского перевозчика. Данная программа запускается со среды и продлится до 15 октября. Полеты будут выполняться в аэропорт Домодедово. Количество пассажиров, отправленных из Москвы, составит около тысячи человек, а из Греции будут возвращены за этот период свыше 3,5 тыс. человек. Для перевозки пассажиров Ellinair будет использовать самолеты и экипажи «ВИМ-Авиа», оформив воздушные суда в лизинг.

Как рассказал «Известиям» источник, близкий к руководству Ellinair, для выполнения этой программы полетов греческий перевозчик возьмет в так называемый «мокрый лизинг» (аренда воздушных судов вместе с экипажами) три самолета «ВИМ-Авиа». Самолеты российской авиакомпании начнут выполнять полеты под флагом Ellinair из московского аэропорта Домодедово, начиная с пятницы, 29 сентября.

– У Ellinair на данный момент уже достигнуты все договоренности с российскими и греческими авиационными властями. Кроме того, Ellinair близка к договоренности с аэропортом Домодедово о применении в отношении этих рейсов нулевой ставки за аэропортовое обслуживание и выполнение операций взлет-посадки, – отметил источник «Известий».

В **Росавиаци**и «Известиям» официально подтвердили факт достижения соглашения между «ВИМ-Авиа» и греческим перевозчиком.

– Действительно, российские самолеты с экипажами будут переданы в «мокрый лизинг» греческой авиакомпании Ellinair в соответствии с ее просьбой. Таким образом, греческая авиакомпания берет на себя все текущие операционные расходы, связанные с оплатой топлива и аэропортовым обслуживанием по греческому направлению, – заявили «Известиям» в **Росавиаци**и.

В «Домодедово» заявили, что обслуживание бортов «ВИМ-Авиа» будет осуществляться в соответствии с действующим договором с Ellinair.

По словам источника «Известий», программа полетов из города Салоники будет выполняться на самолете Airbus A330 авиакомпании «ВИМ-Авиа». Даты вылетов – 27, 29 и 30 сентября, далее 1, 7, 8 и 14 октября. Причем первую перевозку в среду Ellinair выполнит на двух своих самолетах Airbus A320. Рейсы из Ираклиона будут выполняться на самолете «ВИМ-Авиа» Boeing 777. Но первый рейс будет также выполнен на самолете греческого перевозчика Airbus A320 28 сентября. Остальные даты вылета – 1, 5 и 8 октября. Полеты из Ларнаки намечены на 1 и 8 октября. Они будут выполняться на самолете Airbus A319 авиакомпании «ВИМ-Авиа».

Переговоры о привлечении греческой авиакомпании к перевозке пассажиров «ВИМ-Авиа» по другим направлениям пока не велись. Однако под флагом Ellinair можно полететь в любую страну Европы, Турцию, Египет, поэтому возможность достижения таких договоренностей по отдельным курортным направлениям не исключается.

Как ранее сообщали «Известия», у «ВИМ-Авиа» на прошлой неделе возникли сложности, связанные с недостатком оборотных средств для ведения операционной деятельности. С 22 сентября в аэропорту Домодедово начались серийные задержки рейсов по причине накопившейся задолженности перевозчика перед аэропортом и поставщиками топлива. В начале этой недели авиационными властями было согласовано решение о выделении около 200 млн рублей из средств федерального бюджета следующего года для компенсации затрат авиакомпаниям, которые выполнят перевозку пассажиров «ВИМ-Авиа» на внутренних регулярных направлениях. Также был принципиально решен вопрос о финансировании международных чартерных рейсов для вывоза туристов из-за рубежа. Оно будет осуществлено за счет внебюджетных источников. Для контроля и эффективного расходования этих средств в «ВИМ-Авиа» вводится внешнее управление.

### РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; ВАЛЕРИЙ ЛЬВОВ; 2017.09.26; ЧТО СТОИТ ЗА ДЕШЕВЫМ АВИАБИЛЕТОМ

Сегодня тарифы российских авиакомпаний в два-три раза ниже, чем среднемировые. Хорошо ли это?

Специалисты подсчитали: на основании статистики деятельности всех мировых авиакомпаний, перевозящих более 3,5 млрд пассажиров в год, реальная экономически обоснованная стоимость авиабилетов в современной мировой транспортной системе составляет примерно 100 долларов на 1000 км пути. В России этот показатель значительно ниже. Не случайно нашими самолетами из-за невысоких цен на билеты любят летать не только россияне, но и иностранцы, в том числе транзитные пассажиры из многих стран. Казалось бы, такое положение должно радовать авиаперевозчиков, но не будем спешить с выводами.

Тарифы российских авиакомпаний существенно недотягивают до среднемировых. Если эти тенденции продолжатся, то, по мнению экспертов, дальнейшая политика низких тарифов грозит негативными последствиями не только для отдельных авиакомпаний, но и для всего российского рынка перевозок авиапассажиров.

Минимальные доступные тарифы российских авиакомпаний осенью 2017 г. находились в диапазоне 5,5-6 центов/пасс./км, а на отдельных маршрутах они достигали значения 3,5 цента/пасс./км. Даже самые низкобюджетные мировые перевозчики довели этот типичный показатель до 6-7 центов/пасс./км, что составляет примерно $60-70 за 1000 км пути. При этом типичный среднемировой показатель удельной стоимости перевозки для классических сетевых перевозчиков составляет 12-14 центов/пасс./км, или $110-120 за 1000 км пути. А абсолютный рекорд на отдельном маршруте в Европе, достигнутый низкобюджетными перевозчиками, зафиксирован на маршруте Дюссельдорф – Пальма-де-Мальорка – 3,7 цента/пасс./км. Что касается России, то, например, эксплуатируемый российскими компаниями маршрут Домодедово – Симферополь имеет средний тариф 81 доллар (расстояние 1188 км).

Самый передовой в мире на сегодняшний день – американский рынок пассажирских авиаперевозок. Удельные минимальные тарифы американских авиакомпаний, как классических, так и низкобюджетных, реально доступные в сентябре 2017 г., были выше среднемировых и достигали $150-200 за 1000 км пути (15-20 центов/пасс./км) при немедленной покупке билетов по востребованным среднемагистральным направлениям, а при полетах на короткие дистанции с интенсивным движением достигали значений $220-240 за 1000 км пути. Удельные минимальные тарифы на ближнемагистральных маршрутах в США, многие из которых практически монополизированы, заметно (на 50-70%) выше, чем на маршрутах средней протяженности. Ценовая ситуация на рынке гражданской авиации США помогает лучше понять уровни экономически оправданных тарифов, динамику ценообразования, баланс «дешевых» и «дорогих» билетов.

Что показали недавно проведенные исследования консалтинговой компании «Инфомост» по сравнению стоимости авиабилетов в РФ и за рубежом, опубликованные на одном из наиболее авторитетных отраслевых деловых авиационных порталов АТО.RU, охватившие срез минимальных цен на авиабилеты в наиболее развитых регионах мира: РФ, ЕС и США? Стоимость авиабилетов на рейсы российских авиакомпаний, включая работающий в премиальном сегменте «Аэрофлот», в два-три раза ниже, чем в среднем в мире. Более того, тарифы российских классических авиакомпаний ниже, чем у зарубежных лоукостеров.

В последнее время не утихают дискуссии о ценах на авиационные билеты в России. Дополнительную неразбериху в умы пассажиров вносит агрессивная маркетинговая кампания европейских низкобюджетных авиаперевозчиков, распространяющих порой ложные сведения о низких ценах на билеты. Авиационные перевозки за последние 15 лет из элитарных стали общедоступными. Рынок подогрело бурное развитие туриндустрии. При этом стоимость перелетов чартерными рейсами опустилась до критически низкого уровня. Эксперты считают, что дальнейшее снижение цен губительно для отрасли.

На фоне ожесточенной конкурентной борьбы связанные с ней практически непрерывные ценовые войны 1990-2000-х годов создали у значительной части россиян ложные представления о том, сколько должны стоить авиабилеты. Сыграло свою роль и желание государства поддержать население. В ситуации, когда не регулируются цены на аэропортовые, аэронавигационные услуги, авиатопливо и прочее, но идет давление на авиакомпании, непременно последует череда банкротств, что мы сейчас наблюдаем на примере «ВИМ-Авиа». На авиакомпанию давили региональные и федеральные власти, требуя снижения цен на билеты. В результате компания оказалась в критическом финансовом положении и теперь не в состоянии без господдержки выполнить свои обязательства перед пассажирами и партнерами. По данным СМИ, авиаперевозчик не может заплатить за аэропортовое обслуживание, топливо, рассчитаться по зарплатам с персоналом. Эксперты предрекают, что уход компании с рынка – дело времени.

И если такой уровень тарифов сохранится, то дальнейшие банкротства других авиакомпаний просто неизбежны, как неизбежно ускорение консолидации рынка и радикальное повышение тарифов в будущем из-за монополизации отдельных сегментов рынка ограниченным числом оставшихся участников.

– Только экономически обоснованная стоимость билетов позволит сбалансировать авиатранспортную систему России и обеспечить ее устойчивое долгосрочное развитие, – заявил глава Infomost Consulting Борис Рыбак. – Отечественная авиационная отрасль подвергается беспрецедентному давлению со стороны государства, мы постоянно слышим призывы снизить стоимость авиабилетов. Хотя никто не призывает поставщиков авиатоплива снизить стоимость авиационного керосина, банкиров – снизить ставки по кредитам, автопроизводителей и дилеров – уменьшить цену продажи автомобилей. Давление на авиакомпании вынуждает перевозчиков летать ниже себестоимости, что ведет их к банкротству. История «ВИМ-Авиа» – наглядный пример того, как давление всевозможных чиновников, губернаторов, депутатов приводит к очевидному финалу. В том случае, если такой уровень тарифов сохранится, неизбежны дальнейшие банкротства авиакомпаний, ускорение консолидации рынка и радикальное повышение тарифов в будущем из-за монополизации отдельных сегментов рынка ограниченным числом оставшихся участников.

Посмотрим на проблему шире. То, что наши граждане могут путешествовать даже во времена жесточайших антироссийских санкций и продолжающегося мирового кризиса, в том числе благодаря относительно дешевым авиабилетам – хорошо. И то, что власти проводят здесь последовательную социально направленную политику, можно только приветствовать. Однако надо смотреть далеко вперед и понимать: если чересчур закрутить ценовые гайки, то можно спровоцировать разорение отдельных авиакомпаний, что усилит монополизм на рынке и приведет к росту цен. Но чтобы не допустить кризис в отрасли, который предрекают эксперты-экономисты, финансовым властям, может быть, следует проводить более гибкую политику ценообразования, которая позволила бы авиакомпаниям зарабатывать прибыль, как это происходит во всем мире.

### ВЕДОМОСТИ – САНКТ-ПЕТЕРБУРГ; МАРИЯ БУРАВЦЕВА; ДМИТРИЙ ГОРШЕНИН; 2017.09.27; ПАРКОВКА ВОЗЛЕ ТЕРМИНАЛА «ПУЛКОВО» ДОЛЖНА РАБОТАТЬ, КАК В «ШЕРЕМЕТЬЕВО» И «ДОМОДЕДОВО»

Водители пожаловались в антимонопольную службу на сокращение времени бесплатной парковки

Управление ФАС по Санкт-Петербургу и Ленобласти сообщило о множестве жалоб от частных лиц и обращениях от депутатов Законодательного собрания Петербурга, городской транспортной прокуратуры и НП «Объединение пассажирских перевозчиков «Пассажирское такси». С 1 июня ВВСС, управляющая компания «Пулково», сократила бесплатное пребывание в зоне Центрального пассажирского терминала с 15 до 10 минут и ввела штраф в 1000 руб. за превышение этого времени. С 1 сентября сумму штрафа сократили до 700 руб. с 11-й по 30-ю минуту, потом взимаются 700 руб. за каждые полчаса.

Заявители утверждают, что не могут уложиться в бесплатные 10 минут из-за заторов внутри терминала, говорится в сообщении ФАС. Инфраструктура, количество пропускных пунктов и полос для движения не позволяют за 10 минут подъехать, произвести высадку и посадку пассажиров и выгрузку багажа. Отдельных площадок, карманов для остановки автомобилей нет ни в зоне прибытия, ни у выездных шлагбаумов – автомобилисты вынуждены останавливаться на проезжей части, препятствуя движению, сообщает ФАС. «Пассажирское такси» ссылается на порядок, установленный в московских аэропортах «Шереметьево» и «Домодедово», где на бесплатную парковку на аэровокзальной площади для посадки и высадки пассажиров отводится 15 минут (плата за превышение времени – 700 руб.).

Директор по взаимодействию с органами власти и связям с общественностью ВВСС Денис Павшинский объяснял решение управляющей компании желанием увеличить пропускную способность зоны подъезда к аэропорту. Пассажиропоток «Пулково» существенно вырос и по итогам года может поставить рекорд – 16 млн человек (максимальный был в 2014 г. – 14,3 млн человек), что отразилось и на автомобильном трафике, говорил Павшинский в начале сентября, когда претензии по поводу высоких штрафов высказал вице-губернатор Петербурга Игорь Албин. За восемь месяцев аэропорт обслужил 10,9 млн человек, на 24% больше, чем в 2016 г. По расчетам ВВСС, зона подъезда к аэропорту принимает 20 000–25 000 автомобилей в день, 99% автомобилистов укладываются в 4–6 минут и только 200–300 машин остаются на 18–22 минуты. По утверждению Павшинского, расценки, установленные компанией, позволили увеличить пропускную способность зоны подъезда к терминалу почти на 25%.

Аэропорт сократил время стоянки, чтобы поднять загрузку официального перевозчика аэропорта «Такси Пулково», машины которого были не загружены из-за собственных высоких тарифов, считает гендиректор одной из служб такси. Причину автомобильных пробок он видит в том числе в неправильно спроектированном аэропорте.

Вчера оперативно получить комментарии ВВСС не удалось.

УФАС, рассмотрев жалобы и обращения, постановило, что ВВСС выполняет обязательства за счет ухудшения обслуживания пассажиров. Количество, ширина и размещение полос движения должны соответствовать пассажиропотоку в аэропорту, при этом пропускная способность аэропорта – 35 млн человек в год, отмечают антимонопольные чиновники. По требованию ФАС управляющая компания должна до 1 ноября привести тарифы и правила в соответствие с условиями в аэропортах Московского авиаузла.

### КОММЕРСАНТ; ДМИТРИЙ МАТВЕЕВ; 2017.09.27; ПОЧЕМУ «СОБАКИ» НЕ ЛЕТАЮТ

Открытие главного здания нового терминала аэропорта Пулково в 2013 году дало толчок к развитию маршрутной сетки полетов из Северной столицы. Однако, в отличие от других европейских хабов, среди курсирующих из Петербурга авиакомпаний мало классических лоукостеров. Приход новых игроков низкого ценового сегмента будет зависеть от тарифной политики, правительственных решений, конкуренции и финансового благополучия потребителей.

В настоящее время из Пулково летают российский низкобюджетный перевозчик «Победа», венгерский WizzAir, а также гибридные авиакомпании Vueling и AirBaltic, перечисляет коммерческий директор ООО «Воздушные ворота Северной столицы» (ВВСС, управляющая компания аэропорта.– BG) Евгений Ильин, а также постоянно ведутся переговоры о начале полетов с различными авиакомпаниями, в том числе с европейскими и азиатскими.

Как подчеркивает господин Ильин, значительным ограничением для развития международных лоукост-перевозок в России, и в Петербурге в частности, являются двухсторонние межправительственные соглашения, устанавливающие пределы на количество возможных маршрутов, перевозчиков на этих маршрутах и частот выполнения рейсов. «Снятие или как минимум послабление указанных ограничений стало бы мощным стимулом для прихода новых иностранных авиакомпаний, в том числе низкобюджетных, на российский рынок и для развития авиаперевозок на международных воздушных линиях»,– говорит коммерческий директор ВВСС.

Еще одним барьером для расширения присутствия на рынке Петербурга лоукост-перевозчиков, по его словам, является необходимость и сложность процедуры получения российской визы. «Кроме того, стоимость билета у низкобюджетных авиакомпаний нередко ниже затрат, которые требуются для получения визы, что для пассажиров является серьезным сдерживающим фактором при планировании поездки в Россию»,– отмечает Евгений Ильин.

В качестве решения данной проблемы топ-менеджер управляющей компании аэропорта видит введение электронных виз: реализация такой меры, по его мнению, будет способствовать развитию транспортной инфраструктуры и туристического потенциала города.

Представитель сервиса Aviasales Янис Дзенис считает, что в Пулково стоит звать лоукостеры Pegasus и Vueling. «Испания и Турция – два мощных направления. Кроме того, перевозчики, обладая хабами в домашних аэропортах, могут дать гораздо большую сеть, чем просто Барселона и Стамбул»,– уточняет он.

Важнейшим фактором для привлечения лоукостеров, рассказывает менеджер по развитию Skyscanner в России Дмитрий Хаванский, являются условия обслуживания – у каждой авиакомпании свои требования, которым аэропорты должны соответствовать. «Например, совсем недавно Ryanair сообщил о том, что уходит с украинского рынка, так и не выполнив ни одного рейса. Причиной разрыва договоренностей с одним из самых крупных лоукостеров стал отказ киевского аэропорта Борисполь выполнить ряд условий, среди которых предоставление бесплатных стоек обслуживания, стоянок для такси, площадей для рекламы, 35% от доходов duty free и многое другое»,– вспоминает господин Хаванский.

Эксперт подчеркивает, что для предложения низких цены на билеты авиакомпания должна максимально снижать издержки и договариваться о выгодных условиях обслуживания с аэропортами. «Во многих городах Европы государство субсидирует маленьким аэропортам обслуживание лоукост-авиакомпаний – и неспроста. Полеты таких гигантов, как Ryanair или EasyJet, привлекают множество путешественников, что, в свою очередь, приводит к росту экономики региона – появляются новые рабочие места, растут доходы отелей, служб такси, ресторанов, туристических компаний, музеев, предприятий розничной торговли»,– уточняет он.

Запасной аэродром

В течение последних лет власти Ленинградской области продвигают проект создания аэропорта на базе бывшего военного аэродрома в поселке Сиверский. Формат реализации проекта окончательно не определен, однако в качестве одного из них региональными властями предлагался вариант создания площадки для лоукостеров, хотя в **Минтрансе** РФ такой вариант считают нецелесообразным.

Для лоукост-компаний открытие нового аэропорта в Ленинградской области могло бы стать хорошей возможностью для расширения маршрутной карты до Санкт-Петербурга, отмечает Дмитрий Хаванский, так как обслуживание в Пулково, как правило, могут позволить себе только крупные перевозчики. По этой причине для большинства бюджетных авиакомпаний Петербург пока труднодоступен, а с появлением узла в Сиверском вероятность доступа к новым международным направлениям (в первую очередь европейским) для жителей Петербурга увеличивается.

Господин Хаванский сравнивает этот проект с аэропортом Жуковский в Подмосковье – он открылся в мае 2016 года и сейчас активно развивается. «В настоящее время большинство рейсов из Жуковского выполняются бюджетными авиакомпаниями (хотя традиционные перевозчики тоже летают) и отправляются в страны СНГ и Азии. В планах аэродрома – расширение сетки направлений и проработка европейских маршрутов»,– рассказывает эксперт.

По его словам, если аэропорту Пулково, а потом и аэропорту в Сиверском удастся договориться с бюджетными авиакомпаниями, найти взаимовыгодные условия и получить поддержку государства, то число лоукост-перевозчиков и их маршрутов непременно возрастет, но для полноценной работы аэропортов и их востребованности среди путешественников потребуется создание удобной транспортной инфраструктуры.

Лоукостерам нужны периферийные аэропорты, солидарен представитель Aviasales, а аэропортам требуются авиакомпании с огромным пассажиропотоком. «В Жуковский в первые же месяцы пришли если не настоящие лоукостеры, то авиакомпании, использующие подобную модель перевозок хотя бы частично»,– аргументирует господин Дзенис.

Отправные точки

Представитель международного туристического метапоиска Momondo в России Ирина Рябовол напоминает, что пока ближайший к Санкт-Петербургу крупный пересадочный пункт – Москва. Отсюда путешественники могут отправиться прямыми рейсами в те города, в которые не могут долететь из своего города без пересадок. Например, при перелете из Северной столицы в Нью-Йорк придется сделать минимум одну остановку, в то время как из Москвы можно долететь напрямую. Кроме того, отсюда совершает международные рейсы «Победа», в то время как из Санкт-Петербурга этот лоукостер пока курсирует только по внутренним направлениям.

На втором месте по популярности – аэропорт Хельсинки, откуда чаще всего отправляются по европейским маршрутам – в Барселону, Рим, Прагу, Париж, на Тенерифе. Схожая ситуация с Таллином, откуда летят в Милан, Лиссабон, Барселону, Порту, Париж. Довольно популярной точкой для пересадок был также аэропорт Лаппенранта в Финляндии, однако в октябре 2015 года он приостановил свою работу и пока не возобновил ее в полной мере.

Летом «Победа» увеличила количество рейсов из Пулково в некоторые регионы: в Екатеринбург, Владикавказ, Волгоград, Махачкалу, Нальчик и Ростов. По данным сервиса Momondo, в этом сезоне спрос на эти направления снизился. В частности, в Екатеринбург в 2017 году летает на 13% меньше путешественников, во Владикавказ – на 25%, в Волгоград – на 6%, в Махачкалу – на 27%, в Ростов – на 12%. Положительную динамику демонстрирует только Нальчик, причем интерес возрос сразу на 250%, отмечает представитель сервиса.

«Кроме того, недавно «Победа» сообщила, что запускает рейсы из Петербурга в Москву. На данный момент спрос на перелеты в столицу также снижается (-8%), однако картина может измениться осенью, когда рейсы начнут действовать»,– говорит госпожа Рябовол.

Помимо указанных городов, «Победа» летает в Астрахань, Новосибирск, Красноярск, Ростов-на-Дону, Геленджик и Сургут. При этом единственный лоукостер страны не доставляет в Симферополь, который этим летом возглавил топ-10 направлений среди петербуржцев, и в Анапу, занявшую девятую строчку в рейтинге.

WizzAir запустил рейсы из Пулково в Будапешт с 27 августа, и это направление, по данным Momondo, интересно петербуржцам: на лето 2017 отпуск в столице Венгрии планировали на 23% петербуржцев больше, чем в прошлом. Среди других лоукостеров, летающих в город на Неве, – AirBaltic, AirBerlin, Vueling молдавский FlyOne, а c октября – азербайджанский лоукостер ButaAirways.

При этом из десятки самых востребованных жителями Санкт-Петербурга зарубежных направлений, отмечает представитель Momondo, прямые перелеты совершаются только в Барселону и Аликанте – перевозчиком Vueling. Все остальные рейсы – со стыковками, а это влияет и на стоимость, и на желание пассажиров покупать билеты: 38% путешественников из России стараются избегать рейсов с пересадками.

«Очевидно, что Северной столице не хватает прямых дешевых перелетов, и появление лоукост-рейсов по остальным популярным направлениям подстегнет конкуренцию среди авиакомпаний и приведет к снижению цен на билеты»,– подчеркивает госпожа Рябовол.

Мнение

Антон Щербаков, эксперт ИА «Крединформ»:

– По итогам января – июля 2017 года аэропорт Пулково демонстрирует прирост пассажиропотока: было обслужено более 7 млн человек (на 25,4% выше аналогичного периода прошлого года). Если тенденция первого полугодия сохранится, в 2017 году воздушная гавань Северной столицы сможет принять 16,6 млн пассажиров, достигнув исторического максимума после распада СССР. С другой стороны, проектная мощность Пулково после ввода нового и реконструкции старого терминалов составляет не менее 35 млн человек в год, а это вдвое больше текущих значений.

Аэропорт не использует свой потенциал: услуги хаба как перевалочного пункта находятся в зачаточном состоянии. В 2016 году он занимал лишь 35-е место в Европе, находясь в одной когорте с аэропортами Праги, Варшавы или Ниццы. Соседний Хельсинки обслужил 15,9 млн человек. Крупнейший хаб Старого Света – лондонский Хитроу – показал результат в 75,7 млн.

Тройка самых загруженных аэропортов мира по итогам 2016 года выглядит следующим образом: Хартсфилд-Джексон (Атланта, США) – 104,2 млн человек (максимум обслуженных пассажиров за все время развития гражданской авиации), Шоуду (Пекин, Китай) – 94,4 млн, и Дубай (ОАЭ) – 83,7 млн человек.

Россия до сих пор не присоединилась к договору «Открытого неба», который подписали практически все страны Европы. Из-за этого, например, Ryanair, будучи де-юре компанией из Ирландии, может открыть направления только между ирландскими и российскими городами. Однако загрузка рейсов не будет достаточной, чтобы обеспечить прибыльность их выполнения, а перевозки в Россию из других стран Европы будут считаться каботажем.

Средний чек на авиабилеты лоукост-авиакомпаний по внутренним направлениям ниже в два раза по сравнению с «обычными» рейсами. По международным рейсам средний чек ниже в среднем на треть. В российских условиях появление большого числа лоукостеров поставит на грань краха большинство отечественных перевозчиков, которые и так с трудом преодолели прошедший спад 2015-2016 годов, а некогда вторая авиакомпания России – «Трансаэро» – и вовсе ушла с рынка. После этого кризиса многие из них, по сути, стали похожи на лоукостеры. Например, авиакомпания Utair, раньше предлагавшая своим клиентам ланч даже на коротких рейсах, теперь сможет накормить пассажиров только за дополнительную плату.

Предполагается, что новый аэропорт в Сиверском сможет принимать рейсы не раньше 2020-2021 годов. Лоукостеры придут в Сиверский только на третьем этапе развития: в первый этап включено строительство грузового хаба, во второй – создание малой коммерческой авиации.

### ИНТЕРФАКС 2017.09.26; МИНТРАНС РАССЧИТЫВАЕТ ПОЛУЧИТЬ РЕЗУЛЬТАТЫ ПРОВЕРКИ ВИМ-АВИА В НАЧАЛЕ СЛЕДУЮЩЕЙ НЕДЕЛИ

**Минтранс** РФ рассчитывает получить результаты проверки проблемной авиакомпании «ВИМ-Авиа» в начале следующей недели, сообщил журналистам зам**министра транспорта** Валерий **Окулов** во вторник в Москве.

При этом, по его словам, о приостановлении или отзыве сертификата эксплуатанта авиакомпании говорить пока рано. «Пока об этом (отзыве или приостановлении сертификата эксплуатанта – ИФ) точно рано говорить, поскольку **Росавиаци**я только вышла на внеплановую проверку, на результаты проверки они рассчитывают быстро, пока они ориентируются на недельный срок, в начале следующей неделе они рассчитывают на какие-то результаты», – сказал В.**Окулов**.

Говоря о дальнейшей судьбе авиакомпании, замминистра отметил, что «нужно разные сценарии предусматривать, прежде всего ориентироваться на то, каким образом нам организовывать перевозку по безальтернативным маршрутам». «Их не так много – это Певек, это Комсомольск-на-Амуре. Непростая ситуация с Благовещенском – там вроде бы (авиакомпания – ИФ) «Икар» становится. Сейчас мы действительно ведем переговоры с авиакомпаниями с тем, чтобы имели возможность подставить плечо по перевозке по безальтернативным направлениям. Одного простого решения, которое позволило бы решить эту проблему, не существует», – сказал В.**Окулов**.

По его словам, это комплексная задача, которую «нужно просто решать в текущем режиме вместе с нашими коллегами, с авиакомпаниями, смотреть, какие еще есть возможности – операционные и финансовые, и есть ли такие возможности у «ВИМ-Авиа» продолжить свою операционную деятельность и на сколько».

При этом, отвечая на вопрос, какие авиакомпании могут помочь с перевозкой пассажиров «ВИМ-Авиа», В.**Окулов** отметил, что ограничений на это нет. «На рассмотрении находятся все эти вопросы, сейчас все это в процессе рассмотрения», – добавил он. По его словам, привлечение МЧС для вывоза пассажиров из-за рубежа не потребуется: «Я не вижу такой надобности».

Накануне в **Росавиаци**и по итогам совещания по вопросам операционной деятельности «ВИМ-Авиа» заявили, что собственник перевозчика не имеет ни оборотных, ни заемных средств для продолжения работы собственными силами. «С российскими авиакомпаниями ведутся переговоры о замене «ВИМ-Авиа» на социально значимых направлениях в города Дальнего Востока», – говорилось в сообщении ведомства.

«Государственные органы прорабатывают меры и осуществляют поиск средств для продолжения перевозок пассажиров авиакомпании. Рассматриваются различные варианты, в числе которых – введение антикризисного управления и отстранение существующего руководства от контроля за экономической деятельностью. Реализация этих мероприятий завершится в ближайшее время», – отмечали в **Росавиаци**и, добавляя, что продолжается работа с кредиторами «ВИМ-Авиа», и они сохраняют интерес к авиакомпании, «но только в случае коренного изменения ее финансовой модели».

При этом **Росавиаци**я подчеркивала, что при проведении мониторинга финансово-экономического состояния «ВИМ-Авиа» в **Федеральное агентство воздушного транспорта** предоставлялась бухгалтерская отчетность, которая свидетельствовала о благополучном состоянии авиакомпании. Ведомство собирается учесть это обстоятельство при проведении начавшейся внеплановой проверки. Кроме того, оно направит соответствующую информацию в правоохранительные структуры.

СКР возбуждено уголовное дело по факту хищения денежных средств пассажиров должностными лицами авиакомпании «ВИМ-Авиа» по признакам преступления, предусмотренного ч. 4 ст. 159 УК РФ (мошенничество в особо крупном размере). Следствием установлено, что не позднее 22 сентября «у должностных лиц указанной авиакомпании возник преступный умысел, направленный на хищение денежных средств пассажиров путем обмана в особо крупном размере». «Заведомо зная о том, что денежных средств авиакомпании недостаточно для закупки топлива, в том числе в аэропорту «Домодедово», не имея договоров на поставку топлива с иными поставщиками и не имея таким образом возможности выполнить обязательства по перевозке пассажиров, должностные лица продолжали реализовывать авиабилеты на рейсы, получив за это путем обмана денежные средства в размере свыше 1 млн рублей», – отметили в СКР.

Светлана и Рашид Мурсекаевы владеют 100% «ВИМ-Авиа». Компания, замыкающая топ-10 авиакомпаний РФ по объему пассажирских перевозок, в последнее время столкнулась с финансовыми проблемами.

По данным системы «СПАРК-Интерфакс», выручка «ВИМ-Авиа» в 2016 году составила 17,17 млрд рублей, при этом компания отразила в отчетности по РСБУ небольшую прибыль – 89 млн рублей. Согласно данным «СПАРКа», С.Мурсекаева заложила часть своей доли в ООО «Авиакомпания «ВИМ-Авиа» в банке «Зенит», в ЕГРЮЛ запись о залоге внесена 15 сентября. Речь идет о 5% уставного капитала авиакомпании.

### ИНТЕРФАКС 2017.09.26; ОБЪЕМ ЗАДОЛЖЕННОСТИ ВИМ-АВИА НАХОДИТСЯ В ПРОЦЕССЕ ПОДСЧЕТА – МИНТРАНС

Объем задолженности проблемной авиакомпании «ВИМ-Авиа» находится в процессе подсчета, точных цифр пока нет, заявил журналистам заместитель **министра транспорта** РФ Валерий **Окулов** во вторник в Москве.

«Эти цифры плавают. Первоначально была задолженность по аэропорту «Домодедово» в районе 500 млн руб., сейчас уже другие объемы. Сейчас наша задача понять размер бедствия», – пояснил он, отметив, что фигурируют разные цифры по разным статьям, сейчас определяются суммы задолженности по категориям кредиторов – поставщиков авиатоплива, аэропортового обслуживания и т.п.

При этом авиакомпания пока официально не запрашивала госгарантий. «Никаких объемов (госгарантий – ИФ) они пока не запрашивали, пока это тоже на уровне разговоров, пока официального обращения мы не получали», – сказал В.**Окулов**.

Отвечая на вопрос о поддержке авиакомпании со стороны «финансовых институтов», о которых ранее говорила «ВИМ-Авиа», замминистра отметил, что авиакомпания, «видимо, тоже находится в режиме переговоров».

Ранее во вторник сообщалось, что аэропорт «Внуково» принял решение по приему всех бортов авиакомпании «ВИМ-Авиа» с начала сегодняшних суток (сама авиакомпания базировалась в «Домодедово»). **Минтранс** также указывал, что в течение двух дней будет согласована сетка расписания с участием перевозчиков, готовых оказать поддержку в перевозке пассажиров авиакомпании.

«При этом перевозчик собственными либо привлеченными силами выполнит свои обязательства по вывозу с мест отдыха пассажиров, имеющих на руках билеты авиакомпании «ВИМ-Авиа», – сообщал **Минтранс**.

В министерстве отмечали, что в связи с отсутствием у «ВИМ-Авиа» денежных средств для выполнения обязательств перед пассажирами министерство и **Росавиаци**я приняли решения по антикризисному управлению авиаперевозчиком, «а именно о приостановке отправки пассажиров в рамках чартерных программ как на внутрироссийских направлениях, так и за рубеж». «В максимально возможном объеме будет обеспечено согласование сетки полетов по регулярным направлениям, преимущественно внутри страны, а также за рубеж», – говорилось в сообщении.

Накануне в **Росавиаци**и по итогам совещания по вопросам операционной деятельности «ВИМ-Авиа» заявили, что собственник перевозчика не имеет ни оборотных, ни заемных средств для продолжения работы собственными силами. «С российскими авиакомпаниями ведутся переговоры о замене «ВИМ-Авиа» на социально значимых направлениях в города Дальнего Востока», – говорилось в сообщении ведомства.

«Государственные органы прорабатывают меры и осуществляют поиск средств для продолжения перевозок пассажиров авиакомпании. Рассматриваются различные варианты, в числе которых – введение антикризисного управления и отстранение существующего руководства от контроля за экономической деятельностью. Реализация этих мероприятий завершится в ближайшее время», – отмечали в **Росавиаци**и, добавляя, что продолжается работа с кредиторами «ВИМ-Авиа», и они сохраняют интерес к авиакомпании, «но только в случае коренного изменения ее финансовой модели».

При этом **Росавиаци**я подчеркивала, что при проведении мониторинга финансово-экономического состояния «ВИМ-Авиа» в **Федеральное агентство воздушного транспорта** предоставлялась бухгалтерская отчетность, которая свидетельствовала о благополучном состоянии авиакомпании. Ведомство собирается учесть это обстоятельство при проведении начавшейся внеплановой проверки. Кроме того, оно направит соответствующую информацию в правоохранительные структуры.

СКР возбуждено уголовное дело по факту хищения денежных средств пассажиров должностными лицами авиакомпании «ВИМ-Авиа» по признакам преступления, предусмотренного ч. 4 ст. 159 УК РФ (мошенничество в особо крупном размере). Следствием установлено, что не позднее 22 сентября «у должностных лиц указанной авиакомпании возник преступный умысел, направленный на хищение денежных средств пассажиров путем обмана в особо крупном размере». «Заведомо зная о том, что денежных средств авиакомпании недостаточно для закупки топлива, в том числе в аэропорту «Домодедово», не имея договоров на поставку топлива с иными поставщиками и не имея таким образом возможности выполнить обязательства по перевозке пассажиров, должностные лица продолжали реализовывать авиабилеты на рейсы, получив за это путем обмана денежные средства в размере свыше 1 млн рублей», – отметили в СКР.

Светлана и Рашид Мурсекаевы владеют 100% «ВИМ-Авиа». Компания, замыкающая топ-10 авиакомпаний РФ по объему пассажирских перевозок, в последнее время столкнулась с финансовыми проблемами.

По данным системы «СПАРК-Интерфакс», выручка «ВИМ-Авиа» в 2016 году составила 17,17 млрд рублей, при этом компания отразила в отчетности по РСБУ небольшую прибыль – 89 млн рублей. Согласно данным «СПАРКа», С.Мурсекаева заложила часть своей доли в ООО «Авиакомпания «ВИМ-Авиа» в банке «Зенит», в ЕГРЮЛ запись о залоге внесена 15 сентября. Речь идет о 5% уставного капитала авиакомпании.

### ИНТЕРФАКС 2017.09.26; МИНТРАНС РФ НЕ ОБРАЩАЛСЯ В МИНФИН ЗА ДЕНЬГАМИ НА РАЗРЕШЕНИЕ ПРОБЛЕМ ВИМ-АВИА

**Минтранс** пока не обращался в Минфин за деньгами на разрешение проблемной ситуации с рейсами авиакомпании «ВИМ-Авиа», оказавшейся в предбанкротном состоянии.

«Нет», – сказал журналистам глава Минфина Антон Силуанов, отвечая на соответствующий вопрос.

Накануне в **Росавиаци**и по итогам совещания по вопросам операционной деятельности «ВИМ-Авиа» заявили, что собственник перевозчика не имеет ни оборотных, ни заемных средств для продолжения работы собственными силами.

«Государственные органы прорабатывают меры и осуществляют поиск средств для продолжения перевозок пассажиров авиакомпании», – отмечали в **Росавиаци**и, добавляя, что продолжается работа с кредиторами «ВИМ-Авиа», и они сохраняют интерес к авиакомпании, «но только в случае коренного изменения ее финансовой модели».

Аэропорт «Внуково» принял решение по приему всех бортов авиакомпании «ВИМ-Авиа» с начала вторник, в течение двух дней будет согласована сетка расписаний с участием перевозчиков, готовых оказать поддержку в перевозке пассажиров авиакомпании, сообщил также **Минтранс**.

### РИА НОВОСТИ; 2017.09.26; МИНТРАНСУ ПРЕДЛОЖИЛИ ВЕРНУТЬ ДЕНЬГИ КЛИЕНТАМ «ВИМ-АВИА» ИЗ РЕЗЕРВНОГО ФОНДА

Общероссийское объединение пассажиров просит **Минтранс** РФ рассмотреть возможность вернуть деньги купившим билеты «ВИМ-Авиа», которая прекратила выполнять чартерные рейсы из-за финансовых проблем, за счет средств Резервного фонда, говорится в обращении объединения на имя главы **Минтранса** (есть в распоряжении РИА Новости).

«Просим вас рассмотреть возможность создания оперативного штаба (рабочей группы) на площадке **министерства транспорта** с целью возмещения потерь пассажирам и возврат стоимости оплаченных билетов из Резервного фонда Российской Федерации», – говорится в письме.

По мнению авторов письма, возмещение должно происходить только по билетам, приобретенным до 26 сентября, если пассажир отказывается от перелета по указанному маршруту альтернативными компаниями и билет был приобретен не в составе туристического пакета.

Отмечается, что более 100 тысяч пассажиров приобрели билеты «ВИМ-Авиа», однако сама авиакомпания не может возместить данные убытки.

### РИА НОВОСТИ; ИРИНА НЕХОРОШКИНА; 2017.09.26; В СОВФЕДЕ ОБСУЖДАЮТ ИДЕЮ СОЗДАНИЯ АНАЛОГА «ТУРПОМОЩИ» ДЛЯ АВИАПЕРЕВОЗЧИКОВ

Совет Федерации обсуждает возможности законодательного урегулирования ситуаций аналогичных той, что сложилась с «ВИМ-Авиа», и создания ассоциации для авиаперевозчиков по примеру «Турпомощи» в туротрасли, сообщил РИА Новости во вторник председатель экспертного совета по туризму при комитете Совфеда по социальной политике Игорь Фомин.

Собеседник агентства напомнил, что ситуация с «ВИМ-Авиа» назревала достаточно долго, и у компании всплывали разного рода проблемы в течение последнего полугодия. Тем не менее, многие туроператоры продолжали перевозить туристов при участии «проблемного» перевозчика, отметил он.

«Становится очевидно, что нам необходимо совершенствовать систему защиты туристов. «Турпомощь» обязана оказывать помощь при неисполнении обязательств туроператором», – сказал Фомин.

«Я уже слышал предложения своих коллег из турбизнеса относительно необходимости создания аналога «Турпомощи», только для авиаперевозчиков. Сейчас мы обсуждаем все возможные варианты законодательного регулирования таких вопросов, включая этот», – прокомментировал ситуацию сенатор.

В понедельник «ВИМ-Авиа» официально призналась, что не имеет финансовых средств для продолжения деятельности и теперь прекратит выполнять чартерные рейсы. Массовые и длительные задержки вылета рейсов «ВИМ-Авиа» начались еще летом. Сейчас они достигли такого масштаба, что потребовалось вмешательство **Минтранса** и **Росавиаци**и. В свою очередь, прокуратура начала проверку перевозчика, а Следственный комитет возбудил уголовное дело по факту хищения средств пассажиров сотрудниками «ВИМ-Авиа».

### ИНТЕРФАКС; 2017.09.27; ПРЕЗИДЕНТ РСТ ПОПРОСИЛ МЕДВЕДЕВА ПОМОЧЬ ТУРБИЗНЕСУ В СИТУАЦИИ С «ВИМ-АВИА»

Президент Российского союза туриндустрии (РСТ) Сергей Шпилько обратился к главе правительства РФ Дмитрию Медведеву с просьбой помочь турбизнесу из-за остановки рейсов авиакомпании «ВИМ-Авиа», сообщили в среду порталу «Интерфакс-Туризм» в пресс-службе организации.

«РСТ просит рассмотреть возможность финансирования за счет средств федерального бюджета или иных источников полетов «ВИМ-Авиа» хотя бы до 15 октября нынешнего года. Это позволит выполнить обязательства перед большинством туристов. Размещение их в гостиницах и другие расходы на услуги, входящие в стоимость туров, в период пребывания за рубежом уже оплачены туроператорами. При этом с учетом сроков выполнения рейсов и отсутствия свободных бортов выполнение такого количества рейсов наиболее реально самолетами именно «ВИМ-Авиа», – говорится в письме, направленном в аппарат премьера.

С.Шпилько напоминает, что после заявления **Росавиаци**и об остановке полетов авиакомпании 25 сентября около 40 тыс. туристов, находящихся за рубежом, не могут вернуться домой. Еще около 60 тыс. соотечественников потеряют оплаченный отдых.

Президент РСТ просит премьера рассмотреть возможность принятия дополнительных мер повышения ответственности авиакомпаний по исполнению своих обязательств перед пассажирами, в том числе и чартерных рейсов.

«Если турбизнес и дальше будет вынужден отвечать по обязательствам обанкротившихся авиаперевозчиков, предпринимательские риски, особенно в сегменте чартерных программ станут критическими даже для крупных туроператоров», – подчеркивает С.Шпилько.

Российский союз туриндустрии – крупнейшее отраслевое объединение, в которое входят туроператоры, турагентства, гостиницы, санаторно-курортные учреждения, транспортные, страховые, консалтинговые, IT-компании, учебные заведения, СМИ, общественные и иные организации в сфере туризма. Всего объединяет 2,5 тыс. компаний, работающих в сфере туризма.

Авиакомпания «ВИМ-Авиа» в понедельник остановила выполнение всех чартерных рейсов из-за финансовых проблем и нехватки оборотных средств. Остановке предшествовала серия задержек рейсов в российских и зарубежных аэропортах, затронувшая тысячи пассажиров. До конца сезона авиакомпания должна была отправить на курорты и вернуть с них от 50 до 80 тыс. клиентов туроператоров. В общей сложности она продала билеты более чем 190 тыс. пассажирам.

### ИНТЕРФАКС; 2017.09.26; БОРТ «ВИМ-АВИА» ЗАБРАЛ ПАССАЖИРОВ ИЗ КРЫМА В МОСКВУ С ОПОЗДАНИЕМ ПОЧТИ В СУТКИ

Самолет авиакомпании «ВИМ-Авиа», столкнувшейся с финансовыми проблемами, направился из Симферополя в столицу России с задержкой более чем в 21 час.

Как свидетельствует он-лайн табло аэропорта «Симферополь», борт «ВИМ-Авиа» вылетел в Москву в 18:13 мск вторника вместо 20:50 мск понедельника.

Загрузка судна составляла 270 человек, часть пассажиров направилась в столицу России, купив билеты на рейсы других авиакомпаний.

«ВИМ-Авиа» не предоставила гостиницу ожидающим клиентам, но обеспечила их едой и водой. «Мы предоставили пассажирам отдельный зал ожидания. Пассажиров с детьми разместили в зале повышенной комфортности», – сказал ранее во вторник «Интерфаксу» директор по связям с общественностью аэропорта «Симферополь» Игорь Лаптев.

Людей забрал самолет «ВИМ-Авиа», который ранее во вторник прилетел в Крым из московского аэропорта «Домодедово» с задержкой более 20 часов.

Между тем, вечером регулярного рейса «ВИМ-Авиа» из «Домодедово» в Симферополь и обратно не будет. Прилет и вылет борта отменены, оповещает онлайн-табло крымской воздушной гавани.

Авиакомпания «ВИМ-Авиа» в понедельник остановила выполнение всех чартерных рейсов из-за финансовых проблем и нехватки оборотных средств. Этому предшествовала серия задержек рейсов в российских и зарубежных аэропортах, затронувшая тысячи пассажиров.

По состоянию на 25 сентября, «ВИМ-Авиа» продала более 196 тысяч билетов, глубина продаж – до конца октября, сообщает Ростуризм.

Следственный комитет России возбудил уголовное дело по части 4 статьи 159 УК РФ (мошенничество в особо крупном размере) по факту хищения денег пассажиров должностными лицами «ВИМ-Авиа».

Аэропорт «Внуково» принял решение по приему всех бортов «ВИМ-Авиа» с начала сегодняшних суток (сама авиакомпания базировалась в «Домодедово»).

«Уральские авиалинии», i-Fly, Red Wings, Nordstar, «Икар», «Северный ветер» и «Якутия» выразили готовность перевозить пассажиров по билетам «ВИМ-Авиа». Им компенсируют 200 миллионов рублей из бюджета 2018 года.

### ИНТЕРФАКС; 2017.09.26; ТУРОПЕРАТОРЫ ЗА ВТОРНИК СМОГЛИ ВЕРНУТЬ В РОССИЮ 3-4 ТЫС. ПАССАЖИРОВ «ВИМ-АВИА» – АТОР

В течение вторника туроператорам удалось вернуть в Россию 3-4 тыс. пассажиров «ВИМ-Авиа», застрявших за рубежом, сообщила журналистам во вторник исполнительный директор Ассоциации туроператоров (АТОР).

«Часть туроператоров в течение дня нашли альтернативные варианты и пересадили туристов на другие авиакомпании. Но это небольшая часть. На данный момент это 3-4 тыс. человек. По нашим данным, всего за границей находится 30 тыс. туристов с билетами «ВИМ-Авиа», – сказала М.Ломидзе.

Авиакомпания «ВИМ-Авиа» в понедельник остановила выполнение всех чартерных рейсов из-за финансовых проблем и нехватки оборотных средств. Остановке предшествовала серия задержек рейсов в российских и зарубежных аэропортах, затронувшая тысячи пассажиров.

### ИНТЕРФАКС; 2017.09.26; ОКОЛО 500 КИТАЙСКИХ ТУРИСТОВ ЗАСТРЯЛИ В АЭРОПОРТУ «ДОМОДЕДОВО» ИЗ-ЗА ОСТАНОВКИ ПОЛЕТОВ «ВИМ-АВИА»

Почти 500 китайских туристов не могут вылететь из московского аэропорта «Домодедово» из-за отмены рейсов «ВИМ-Авиа» в различные города Китая, еще девять тургрупп задержаны в петербургском «Пулково», сообщила порталу «Интерфакс-Туризм» исполнительный директор ассоциации «Мир без границ» Светлана Пятихатка.

«По состоянию на 13:00 26 сентября, из-за отмены рейсов российского перевозчика «ВИМ-Авиа» 13 туристических групп не смогли вылететь из «Домодедово». Это 482 человека. В аэропорту Пулково в Петербурге находятся 9 групп, число туристов уточняется. Все группы находятся в залах ожидания, не в стерильной зоне», – рассказала она.

С.Пятихатка добавила, что до 3 октября Россию должны покинуть еще 63 группы китайских туристов, у которых билеты на рейсы «ВИМ-Авиа» из Москвы и Петербурга в Пекин, Шанхай, Гуанчжоу, Шэньян и другие города. «Если ситуация с авиаперевозчиком не изменится, проблемы с выездом возникнут у 2,3 тысяч китайцев», – подчеркнула она.

По словам эксперта, часть групп уже пересекли границу РФ и теперь не могут выйти из аэропортов. Другая часть туристов пока находятся в городах, но их рейсы также отменены.

«Групповая виза, по которой они въехали, оформляется по соглашению о безвизовых групповых поездках. В нем жестко прописаны погранпункты въезда и выезда, а сроки пребывания ограничивается 15 днями. Если группа пробыла в России 15 дней, то продление уже невозможно и не регулируется никакими нормативными документами. В этом случае туристы автоматически становятся нарушителями визового режима», – рассказала С.Пятихатка.

По ее словам, уже известны случаи отказа отелей продлевать размещение групп, так как при нарушении постояльцами гостиницы визового режима она должна заплатить штраф в размере до 400 тыс. рублей за человека.

«В Ростуризме и МИДе созданы рабочие группы по решению этого вопроса. Пока организаторам безвизовых обменов предложено присылать списки групп в МИД, чтобы тот отдал распоряжение корпунктам в аэропортах продлить туристам пребывание в России», – добавила С.Пятихатка.

Авиакомпания «ВИМ-Авиа» в понедельник остановила выполнение всех чартерных рейсов из-за финансовых проблем и нехватки оборотных средств. Остановке предшествовала серия задержек рейсов в российских и зарубежных аэропортах, затронувшая тысячи пассажиров. До конца сезона авиакомпания должна была отправить на курорты и вернуть с них от 50 до 80 тыс. клиентов туроператоров. В общей сложности она продала билеты более чем 190 тыс. пассажирам.

### ТАСС; 2017.09.26; ЗАДОЛЖЕННОСТЬ «ВИМ-АВИА» ПЕРЕД АЭРОПОРТАМИ РФ СОСТАВЛЯЕТ БОЛЕЕ 660 МЛН РУБЛЕЙ

Задолженность перед аэропортами РФ авиакомпании «ВИМ-Авиа», которая стоит на грани приостановления перевозок, составляет более 660 млн рублей, сообщил ТАСС источник, близкий к руководству «ВИМ-Авиа».

«Задолженность «ВИМ-Авиа» перед аэропортами РФ составляет 667,6 млн рублей. По нашим подсчетам, основная долговая нагрузка приходится на Домодедово, ему компания должна 573,5 млн рублей. По остальным аэропортам 1-4 млн руб.», – сообщил источник.

«ВИМ-Авиа» объявила о решении полностью прекратить чартерные перевозки пассажиров к местам отдыха из-за «тяжелой экономической ситуации», вследствие чего финансирование компании заморожено.

По данным Ростуризма, за границей находятся почти 39 тыс. туристов, которые должны были лететь рейсами «ВИМ-Авиа», в основном они сосредоточены в Турции. На российских курортах «застряли» 1,55 тыс. туристов – клиентов «ВИМ-Авиа». Кроме того, пока не могут вылететь из России на родину 3,1 тыс. китайских туристов.

На наиболее социально значимых направлениях на Дальний Восток к перевозкам пассажиров «ВИМ-Авиа» могут подключиться другие российские авиакомпании.

Как сообщили в **Росавиаци**и, собственник «ВИМ-Авиа» в ходе совещания по вопросам операционной деятельности компании заявил, что у перевозчика нет ни оборотных, ни заемных финансовых средств для продолжения перевозок пассажиров собственными силами. При этом ранее «ВИМ-Авиа» сдавала в агентство воздушного транспорта отчетность, которая свидетельствовала о благополучном состоянии авиакомпании.

### RNS; 2017.09.26; БАНК «ЗЕНИТ» ОПРОВЕРГ СООБЩЕНИЯ О ПЛАНАХ ПО ФИНАНСИРОВАНИЮ АВИАКОМПАНИИ «ВИМ-АВИА»

Банк «Зенит» опроверг появившуюся ранее в СМИ информацию по финансированию авиакомпании «ВИМ-Авиа». Об этом сообщили RNS в банке.

«Опубликованная в ряде СМИ информация о том, что банк «Зенит» планирует предоставить финансирование авиакомпании «ВИМ-Авиа», не соответствует действительности», – сообщили в пресс-службе банка.

Ранее газета «Ведомости» сообщала, что авиакомпания запросила госгарантии в правительстве РФ. Представитель курирующего транспорт вице-премьера Аркадия **Дворкович**а Алия Самигулина сказала изданию, что речь идет о госгарантиях по кредитам. **Дворкович**, по ее словам, переправил письмо в **Минтранс** с предложением «проработать».

Сообщалось, что поддержку «ВИМ-Авиа» могут оказать «Татнефть», банк «Зенит» и правительство Татарстана. «Мы как поставщики топлива являемся одними из кредиторов, но не больше», – сообщал ранее RNS представитель «Татнефти». В пресс-службе правительства Татарстана сказали RNS, что не будут участвовать в поддержке авиаперевозчика «ВИМ-Авиа». «Правительство Татарстана не имеет отношение к перевозчику и не собирается нести никаких обязательств», – сообщили в пресс-службе. В банке «Зенит» вчера не комментировали эту информацию.

Вчера по итогам совещания **Росавиаци**я сообщила о прекращении «ВИМ-Авиа» чартерных перевозок. В **Минтрансе** России сегодня сообщили, что в течение двух дней будет согласована сетка расписаний с участием перевозчиков, готовых оказать поддержку в перевозке пассажиров «ВИМ-Авиа». Аэропорт Внуково уже принял решение по приему всех бортов авиакомпании «ВИМ-Авиа» с начала сегодняшних суток, отметили в **Минтрансе**.

### ТАСС;2017.09.26; РОСАВИАЦИЯ ПЛАНИРУЕТ ПРИОСТАНОВИТЬ СЕРТИФИКАТ ЭКСПЛУАТАНТА «ВИМ-АВИА»

**Росавиаци**я планирует приостановить действие сертификата эксплуатанта «ВИМ-Авиа», следует из сообщения агентства воздушного транспорта.

Ранее **Росавиаци**я обещала выделить 200 млн рублей из бюджета на 2018 год авиакомпаниям, которые перевезут пассажиров проблемного перевозчика. Как пояснили в ведомстве, выплаты будут происходить согласно постановлению российского правительства «Об утверждении правил предоставления субсидий из федерального бюджета авиационным перевозчикам для возмещения недополученных ими доходов в связи с обеспечением перевозки пассажиров, заключивших договор воздушной перевозки с авиационным перевозчиком, в отношении которого принято решение о приостановлении действия сертификата эксплуатанта».

Таким образом, для запуска механизма компенсаций **Росавиаци**я приостановит сертификат эксплуатанта «ВИМ-Авиа».

### ТАСС; 2017.09.27; РЕЙС «ВИМ-АВИА» ИЗ МОСКВЫ В БЛАГОВЕЩЕНСК ОТЛОЖЕН НА 12 ЧАСОВ

Прибытие рейса авиакомпании «ВИМ-Авиа» из Москвы в Благовещенск отложено на 12,5 часа, сообщили ТАСС в среду в аэропорту Благовещенска.

«Ориентировочное время прибытия рейса НН-181 в аэропорт Благовещенска – 20:30 местного времени. При этом первоначально он должен был прибыть в 08:00 местного времени (02:00 мск). Соответственно отложен и вылет обратного рейса НН-182 из Благовещенска в Москву: с 10:00 местного времени (06:00 мск) он перенесен на 21:50 (17:50 мск)», – сказали в справочной службе аэропорта.

Ранее сообщалось, что власти Приамурья договорились с перевозчиком о том, что авиакомпания выполнит рейсы между Благовещенском и Москвой, запланированные на два ближайших дня.

Власти Амурской области рассчитывают, что авиакомпания «Икар» с 6 октября вдвое увеличит число рейсов между Благовещенском и Москвой, восполнив пробелы вызванные перебоями в работе «ВИМ-Авиа». По словам главы областного **минтранса** Андрея Тягло, региональные власти также ведут переговоры с компанией «Уральские авиалинии» и будут добиваться, чтобы полеты между Благовещенском и Москвой выполнялись во все дни недели. Губернатор Александр Козлов добавил, что переговоры также намечены с авиакомпаниями UTair и «Россия».

Как сообщалось ранее, «ВИМ-Авиа» – десятая по величине авиакомпания России – стоит на грани приостановки перевозок. Источник, близкий к руководству перевозчика, заявил ТАСС, что задолженность «ВИМ-Авиа» перед аэропортами РФ превышает 660 млн рублей, из них 573,5 млн приходится на Домодедово.

### ИЗВЕСТИЯ;2017.09.26; «АЭРОФЛОТ» ПОЛУЧИЛ ВЫСШИЙ РЕЙТИНГ АМЕРИКАНСКОЙ АССОЦИАЦИИ APEX

Авиакомпании «Аэрофлот» присвоен высший рейтинг «пять звезд» от американской авиационной ассоциации APEX. Торжественная церемония APEX EXPO Awards, на которой рейтинг за сервис получили авиакомпании – члены ассоциации со всего мира, состоялась в Лос-Анджелесе.

Рейтинг «пять звезд» присужден «Аэрофлоту» в категории «Глобальная авиакомпания». Кроме того, перевозчики соревновались в номинациях «Крупные региональные авиакомпании», «Местные авиалинии» и «Лоукостеры».

Всего в соревновании за звание лучших по версии APEX приняли участие 470 авиакомпаний. По итогам голосования пассажиров пятизвездный рейтинг получили 12% участников. Еще 15% стали обладателями рейтинга «четыре звезды». В списке пятизвездных «Аэрофлот» – единственная авиакомпания из России и одна из шести европейских. Прочие перевозчики с рейтингом «пять звезд» – азиатские и ближневосточные – традиционные лидеры глобальных рейтингов качества сервиса.

«Мы горды тем, что наш сервис оценен на «пять звезд» в Соединенных Штатах, на крупнейшем в мире рынке авиаперевозок. Рейтинг APEX – это всемирно известный американский знак качества. В этом году он присужден по итогам глобального исследования удовлетворенности авиапассажиров, которое охватило миллионы людей на всех континентах и проведено с помощью инновационных методик. Для «Аэрофлота» большая честь присоединить этот приз к набору других престижных наград, в том числе за успехи на европейском рынке», – заявил гендиректор «Аэрофлота» Виталий Савельев.

Ассоциация APEX (Airline Passenger Experience Association) базируется в США и на протяжении четырех десятилетий специализируется на всестороннем изучении качества обслуживания пассажиров на воздушном транспорте.

В 2016 году «Аэрофлот» стал первой российской авиакомпанией, которой был присвоен престижный рейтинг «четыре звезды» Skytrax за качество сервиса.