**03 ОКТЯБРЯ 2017**

**Вернуться в оглавление**

|  |
| --- |
| **Публикации** |

### КОММЕРСАНТ; 2017.10.03; ЗА «ВИМ-АВИА» ОТВЕТИТ ВСЯ ОТРАСЛЬ

Елизавета Кузнецова о правилах игры государства с проблемными авиакомпаниями

Когда стало ясно, что этой осенью мы проводим в последний путь еще одну авиакомпанию – «ВИМ-Авиа», у меня, как и у многих, возникло стойкое дежавю. Заявления руководства перевозчика об отсутствии денег на продолжение работы, организация чрезвычайного штаба с участием чиновников, паника туроператоров, просьбы о помощи в вывозе пассажиров – все это мы видели и осенью 2015 года, только с «Трансаэро».

К счастью кредиторов и регуляторов, у «ВИМ-Авиа» оказалось раз в десять меньше пассажиров, а долги исчисляются не сотнями миллиардов, а всего лишь одним десятком. Переложив спасение компании на плечи отрасли, совладельцы «ВИМ-Авиа» супруги Мурсекаевы спешно покинули страну – как и акционеры и руководители «Трансаэро» два года назад.

Но дальнейшее развитие событий показало, что все авиакомпании равны, «но некоторые равнее». Как только владельцы «ВИМ-Авиа» выехали за рубеж, Следственный комитет РФ тут же возбудил дело о мошенничестве. «Трансаэро» нет уже почти два года, но об уголовном деле в отношении ее руководства стало известно лишь этой весной: неустановленных должностных лиц заподозрили в мошенничестве с относительно небольшим займом Альфа-банка на 350 млн руб. Остальные участники процесса, другие банки, лизингодатели и прочие партнеры дел не инициируют. Возможно, понимая, что сами – по доброй воле или чьей-то настойчивой просьбе – способствовали созданию финансового пузыря «Трансаэро», и кто знает, какие вопросы могут возникнуть?

Однако и государство не мешало владельцам и менеджерам тогда второй авиакомпании страны уйти со сцены без шума и с достоинством, странным для столь критической ситуации. Только первый вице-премьер Игорь Шувалов разок аккуратно порекомендовал силовикам посмотреть, «насколько экономически обоснованными были те или иные решения и тарифы» «Трансаэро». В предвыборный год все жестче: уже была и критика президента в адрес главы **Минтранса** Максима **Соколов**а и вице-премьера Аркадия **Дворкович**а, выглядевшая справедливой, но запоздалой.

Крах «Трансаэро» – первый с 2008 года уход крупного перевозчика – оценивался как потрясение для отрасли, конкуренты зарекались не повторять ее ошибок, хотя бы в части демпинга. Но остановка «ВИМ-Авиа» уже выглядит как фарс. Хотя бы потому, что «Трансаэро» встала на фоне спада перевозок, не справившись с кредитами и платежами, а «ВИМ-Авиа» рухнула на растущем рынке.

Но источники в отрасли опасаются, что этим дело не ограничится, считая, что во второй десятке авиакомпаний остался еще не один перевозчик в плачевном состоянии. Теперь во избежание новых вопросов превентивные жесткие меры могут начать применять при малейших признаках проблем. Но приведет ли это к качественным изменениям в отрасли – вопрос открытый.

### РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; ТАТЬЯНА ШАДРИНА; 2017.10.02; ДОЛГИ ТЯНУТ ВНИЗ

Рейсы «ВИМ-Авиа» отправляют по расписанию до 15 октября

Завершили перевозку пассажиров «ВИМ-Авиа» с просроченными датами вылета. Но до 15 октября авиакомпания продолжит полеты по расписанию как по чартерной программе, так и по регулярным направлениям.

«Всех пассажиров с датой вылета после 2 октября будут перевозить согласно графику. Полеты войдут в плановый штатный режим», – пообещал глава **минтранса** Максим **Соколов**.

В понедельник было выполнено 17 рейсов, которые перевезли пассажиров «ВИМ-Авиа». Тринадцать из них – международные регулярные и чартерные рейсы, преимущественно из Внуково в Анталью, Даламан и обратно. Были полеты в китайские города Тайюань и Шэньян.

Хотя оперативный штаб по организации перевозки пассажиров продолжает работу, но кризис уже пройден. Самолеты «ВИМ-Авиа» не стоят под арестом. Экипажи не устраивают итальянскую забастовку из-за невыплаты зарплат.

Еще 29 сентября был проведен текущий платеж по заработной плате сотрудникам компании, и все средства доведены до их карточек за исключением сбежавшего президента компании, сказал Максим **Соколов**. «И в дальнейшем будем поддерживать работников компании, осуществлять платежи по заработной плате. А в случае остановки компании, ее банкротства, трудоустроим их», – пообещал министр.

Но долги у перевозчика были не только перед экипажами. Общая сумма долга 10 миллиардов рублей и за лизинг самолетов, и за обслуживание, в том числе в аэропортах других стран. Кому нужна закредитованная компания? По словам главы **Росавиаци**и Александра **Нерадько**, «компания сама по себе очень неплохая, если говорить о летном составе, техническом персонале. Скорее всего, вопросы к тому, кто управлял финансами и брал кредиты». Ту ситуацию, которая сложилась в «ВИМ-Авиа», можно было бы исправить, считает **Нерадько**, еще перекредитоваться, например, но собственник компании опустил руки. «Владелец заявил, что продает компанию за рубль и уезжает. Таких людей в отрасли не должно быть. Это огромная ответственность перед сотнями тысяч пассажиров», – сказал **Нерадько**.

Причина кризиса «ВИМ-Авиа» в том числе в сильной закредитованности. При этом в рамках финансового мониторинга состояния авиакомпаний учтены возможные большие суммы кредитов. Так почему у нас такой порог допустимых рисков для перевозчиков? В целом, высокая долговая нагрузка характерна для авиационного бизнеса во всем мире. Такова его специфика. Он работает от выручки с высокого сезона. При этом в отрасли высока стоимость эксплуатации самолетов, в результате чего авиакомпании вынуждены привлекать значительный объем средств либо фиксировать высокие операционные расходы.

Но у наших авиакомпаний все равно долговая нагрузка больше, чем в других странах.

Что будет, если снизят порог допустимых рисков?

Конечно, не смогут закрыть половину авиакомпаний, кто будет возить людей, считает главный редактор интернет-портала AVIA.RU Роман Гусаров. Но не исключено, что таким авиакомпаниям будут ограничивать допуски и разрешения на полеты. Понятно, что это приструнит авиакомпании, и они не будут вести столь рискованную политику. Но вводя более жесткие требования по финансовому мониторингу стоит учесть, как помочь авиакомпаниям устоять, когда пассажир не может покупать дорогой билет. А еще возможно, что к стоимости каждого билета прибавят 10 рублей, которые пойдут в страховой фонд от банкротства авиакомпаний.

Гусаров считает, что при такой схеме пассажиры крупных стабильных перевозчиков будут платить за банкротство авиакомпаний. А те, кто ведет высокорискованный бизнес, получать возможность по низкой цене продавать билеты, не выполнить обязательства перед пассажирами и закрыть свою лавочку. Все равно за счет фонда этих пассажиров перевезут. Все эти детали стоит учесть при выработке новых критериев оценки авиакомпаний и уровня ответственности перевозчиков перед пассажирами, считает он.

Сейчас авиавласти ведут пристальный финансовый мониторинг других перевозчиков, возможно, уже с учетом печального опыта «ВИМ-Авиа». И возможно, скоро мы узнаем, каково положение дел в авиации. Чьи еще финансы поют романсы? Кроме того, **минтранс** заявил о создании комиссии, которая расследует причины краха «ВИМ-Авиа». Пока, правда, подробности в ведомстве не раскрывают.

### ТАСС; 2017.10.02; ДВОРКОВИЧ: В ТУРЦИИ ОСТАЮТСЯ ОКОЛО ТЫСЯЧИ ТУРИСТОВ С ПРОСРОЧЕННОЙ ДАТОЙ ВЫЛЕТА

В Турции остается менее одной тысячи пассажиров «ВИМ-Авиа» с просроченной датой вылета, все они вернутся в Россию сегодня-завтра.

Об этом сообщил вице-премьер РФ Аркадий **Дворкович** на совещании у председателя правительства Дмитрия Медведева с вице-премьерами.

«Осталось менее тысячи туристов с просроченными датами вылета, они находятся в Турции. Они размещены в гостиницах, обеспечены всем необходимым и вылетят сегодня, самое позднее завтра утром, обратно в Россию», – сказал **Дворкович**.

Он выразил надежду, что эту операцию удастся завершить до конца дня, и не останется людей, которые задержались в других странах воспользовавшихся услугами «ВИМ-Авиа». По словам **Дворкович**а, остается около 10 тыс. пассажиров, у которых сроки вылета из стран, где они отдыхали, находятся за пределами 2 октября. Эти пассажиры будут возвращаться в РФ в обычном режиме на тех самолетах, которые предоставляются компанией «ВИМ-Авиа».

Вице-премьер также заверил премьер-министра в том, что в настоящий момент самолетов для вывоза граждан достаточно.

Завершение чартерной программы

Чартерная программа «ВИМ– Авиа» завершится до 7 октября, сообщил **Дворкович**.

«В настоящий момент самолетов достаточно [для вывоза пассажиров «ВИМ-Авиа»], есть вопросы, связанные с задолженностью авиакомпании по лизинговым платежам и по аэропортовому обслуживанию. Штаб, который будет создан специально для разрешения ситуации – им руководит лично **министр транспорта** Максим Юрьевич **Соколов**, эти проблемы решит. Мы планируем, что крайний срок, когда это завершится [чартерная программа «ВИМ-Авиа»], это 7 октября, когда все пассажиры с плановыми сроками вылета вернутся домой. Постараемся сделать все до 5 октября», – сказал **Дворкович**, отвечая на вопрос Медведева о том, достаточно ли самолетов для вывоза пассажиров «ВИМ-Авиа».

Вице-премьер добавил, что остается группа китайских туристов в Бельгии, которые летели через Домодедово, и выразил надежду, что эта группа вернется домой 5-7 октября. «Это срок, когда вся программа работы «ВИМ-Авиа» по чартерным перевозкам будет завершена», – сказал **Дворкович**.

### ПАРЛАМЕНТСКАЯ ГАЗЕТА; 2017.10.02; ИЗБЕЖАТЬ ПОВТОРЕНИЯ СИТУАЦИЙ С «ВИМ-АВИА» ПОМОЖЕТ УЖЕСТОЧЕНИЕ УК РФ, СЧИТАЕТ ОЛЕГ НИЛОВ

Ранее глава **Минтранса** Максим **Соколов** и курирующий авиационную отрасль вице-премьер Аркадий **Дворкович** анонсировали внесение в ближайшие недели в Госдуму поправок в воздушное законодательство и законодательство о туристской деятельности.

Законопроект, по словам чиновников, позволит создать систему контроля на авиарынке во избежание ситуаций, подобных тем, что случились с авиакомпаниями «Трансаэро» и «ВИМ-Авиа». Между тем член Комитета Государственной Думы по транспорту и строительству Олег Нилов считает подобные инициативы «долгим и кривым путём».

«Я считаю, что не требуется законов, которые будут регулировать каждую отдельную отрасль – авиационную, лесную, рыбную, банковскую, – уверен парламентарий. – У нас много отраслей, а проблемы везде одни и те же. А задача стоит такая, чтобы жулики и мошенники не пользовались деньгами пассажиров, дольщиков, вкладчиков и так далее и не накапливали их где-то в офшорах и не убегали с ними потом за границу».

По мнению Нилова, решить такую задачу позволит ужесточение уголовной ответственности для расхитителей чужой собственности. Для этого необходимо принять законы о полной конфискации имущества коррупционеров и растратчиков, а также их ближайших родственников в случае, если последние не смогут объяснить происхождения нажитого.

«Второе – за преступления так называемых оборотней при должностях, в погонах и мантиях, должна быть более жёсткая ответственность, – рассказал «Парламентской газете» Олег Нилов. – Потому что ни одно преступление по коррупции, казнокрадству и мошенничеству не происходит без прикрытия сверху. И поэтому «оборотни» должны нести ещё более суровую ответственность, чем те, кто ворует и выводит миллиарды из России».

Депутат высказал мнение, что за обман тысяч граждан и расхищение миллиардов рублей должна наступать такая же суровая уголовная ответственность, как в случаях государственной измены. То есть предельные сроки заключения при отсутствии возможности освободиться условно-досрочно либо по амнистии. Кроме того, разделить ответственность с расхитителями и коррупционерами должны и спецслужбы, которые не могут найти либо не ищут сбежавших с чужими деньгами людей.

«А у нас что ни день, то ЧП – то в авиационной, то в банковской, то ещё в какой отрасли! – негодует Нилов. – Надо идти прямо и бить по самым болевым участкам этих схем. А «отраслевые» законы – это кривой и долгий путь, проекты «вдолгую». И мне непонятно, почему нужно в каждой отрасли принимать такие законы».

### RNS; 2017.10.02; РОССИЙСКИЕ АВИАКОМПАНИИ НЕ ЗАИНТЕРЕСОВАНЫ В ПРИОБРЕТЕНИИ «ВИМ-АВИА»

Российские авиакомпании не заинтересованы в приобретении «ВИМ-Авиа», которая не располагает средствами на финансирование своей операционной деятельности, рассказали RNS в авиакомпаниях.

«Не заинтересованы (в покупке «ВИМ-Авиа». – RNS)», – сказал представитель Azur Air.

«Авиакомпания «Уральские авиалинии» не рассматривает вопрос о приобретении «ВИМ-Авиа»«, – сообщили в компании.

В «Аэрофлоте» подтвердили свое ранее распространенное сообщение о том, что ««Аэрофлоту» не интересны ни самолеты, ни маршрутная сеть, ни другие активы авиакомпании «ВИМ-Авиа»«.

Гендиректор Red Wings Евгений Ключарев также сказал RNS, что не авиакомпания заинтересована в приобретение активов «ВИМ-Авиа».

Представители S7 и UTair на запросы RNS не ответили.

В **Минтрансе**, **Росавиаци**и и банке Зенит, который является основным кредитором авиакомпании, отказались от комментариев.

Ранее сегодня вице-премьер Аркадий **Дворкович** на совещании правительства заявил, что в покупке «ВИМ-Авиа» вместе с долгами заинтересовано несколько инвесторов.

«Будет ли существовать дальше авиакомпания? Пока нет полного понимания. Есть инвесторы, которые рассматривают для себя вариант покупки авиакомпании вместе с долгами, но эта работа завершится в ближайшие дни по результатам анализа», – сказал он.

Он также подчеркнул, что ведутся «переговоры с банками, другими кредиторами компании по отсрочке в погашении платежей, чтобы уже новый инвестор, либо в процессе банкротства эта задолженность была урегулирована».

Источник, знакомый с ситуацией, подтвердил RNS, что переговоры с заинтересованными инвесторами ведутся, но раскрывать их не стал. В «ВИМ-Авиа» отказались от комментариев.

В ходе заседания оперативного штаба в аэропорту Внуково 29 сентября глава **Росавиаци**и Александр **Нерадько** заявил, что кредиторская задолженность «ВИМ-Авиа» оценивается в 10 млрд рублей. **Министр транспорта** России Максим **Соколов** тогда же заявил, что вопрос о возможном отзыве сертификата эксплуатанта у авиакомпании «ВИМ-Авиа» будет решаться в ближайшие недели.

### ТАСС; 2017.10.02; В МОСКВЕ СОСТОЯЛСЯ МЕЖДУНАРОДНЫЙ ФОРУМ «ИНТЕЛЛЕКТУАЛЬНЫЕ ТРАНСПОРТНЫЕ СИСТЕМЫ РОССИИ»

27-28 сентября 2017 года в Москве прошел второй Международный форум «Интеллектуальные транспортные системы России». Эксперты обсудили вопросы развития транспортной инфраструктуры в системе цифровой экономики и безопасности на транспорте. Важным событием мероприятия стало официальное объявление об образовании Ассоциации по развитию цифровых технологий транспорта «Цифровая эра транспорта», среди главных задач которой заявлены стандартизация и продвижение ИТС в регионах.

В этом году в форуме «Интеллектуальные транспортные системы России» в течение двух дней участие приняли более трехсот человек из России и других стран – это представители органов власти, эксперты транспортной отрасли, участники научного сообщества и ИТ-специалисты.

Под крылом государства

В рамках пленарного заседания выступил **министр транспорта РФ** Максим **Соколов**, который отметил значимость данной дискуссионной площадки для отрасли и рассказал о том, каковы перспективы развития транспорта в России.

«Отрадно видеть, что год от года форум собирает все больше участников, стендов и экспонентов, представителей бизнеса и региональных органов власти, которые активно взаимодействуют в рамках развития интеллектуальных транспортных систем. И в условиях цифровой экономики (а мы не только говорим об этом – мы уже живем в этом мире) транспорт является одним из ключевых звеньев всех социально-экономических отношений, обеспечивая мобильность населения, скорость коммуникаций, взаимодействие людей, технологий и создавая новые продукты и идеи, – сказал Максим **Соколов**. – Это не может не отразиться на модернизации систем управления, организации дорожного движения, контроля за ним. И роль ИТС имеет большое значение – порой не меньшее, чем сама модернизация или даже создание объектов транспортной инфраструктуры».

Отдельно министр подчеркнул влияние цифровых и интеллектуальных систем на качество и безопасность пассажирских перевозок. По его словам, развитие этого направления позволит привлечь частный бизнес в разработку автоматизированных систем управления дорожным движением, обеспечить транспортный комплекс системами сбора информации о транспортных потоках, создать единые системы продажи билетов и оплаты проезда на различных видах транспорта. В результате будет обеспечена поддержка здоровой конкуренции, направленной на развитие передовых технологий и улучшение качества для конечного пользователя.

Также министр принял участие в обходе выставки, на которой в этом году были представлены экспозиции более 10 компаний, ряда регионов и стран.

Шаг в Digital Age Transportation

Одним из ключевых событий форума стало объявление о создании ассоциации «Цифровая эра транспорта», президентом которой стал Сергей Тен, член Комитета по транспорту и строительству Государственной Думы РФ.

«Важно отметить, что внедрение ИТС по стране происходит локально и неравномерно, системы не связаны между собой, разрозненны, без должной научной и концептуальной проработки. Это не системный подход. Только если губернатор или мэр заинтересован в продвижении этого направления, оно развивается. Надо признать, что последовательного, целевого финансирования на уровне регионов у нас нет, – отметил Сергей Тен, рассказывая о причинах создания ассоциации. – Что касается положительных моментов, технологии продвинулись вперед. Сегодня не осталось ни одного эксперта, который бы сомневался в необходимости развития ИТС и их положительном влиянии на роль экономического потенциала страны. Второй этап реализации проекта «Безопасные и качественные дороги» предусматривает внедрение в городских агломерациях ИТС – это будет еще один дополнительный импульс. Идея создания Ассоциации появилась еще на конференции «ИТС регионам» в Орле и требовала осмысления и анализа, но все наши дискуссии за прошедший год привели к тому, что Ассоциация «Цифровая эра транспорта» была создана».

Как рассказал Сергей Тен, основные цели ассоциации – стандартизация ИТС, продвижение ИТС в регионах, реализация прикладного характера ИТС. При этом работа ассоциации будет вестись проектным методом. На первом этапе деятельность будет сконцентрирована на развитии инфраструктуры дорог и городов.

В рамках форума состоялось подписание соглашения между Федеральным дорожным агентством и ассоциацией о сотрудничестве в области развития интеллектуальных транспортных систем в дорожном хозяйстве. Подписание проходило в присутствии **министра транспорта** РФ Максима **Соколов**а.

От теории к практике / Стратегия и тактика

В центре дискуссий участников форума оказалось сразу несколько стратегически важных тем – это и место транспортной инфраструктуры в системе цифровой экономики, и изменения, которые ожидают отрасль в связи с наступлением Digital Age Transportation, и перспективные схемы финансирования проектов внедрения ИТС. Обсуждался и ряд практических вопросов. Среди них – перспективы развития и использования ГЛОНАСС, систем автоматического весогабаритного контроля, каршеринга, автоматизация алгоритмов контроля и управления транспортом, различные системы оплаты проезда в транспорте и так далее. Также дискуссии развернулись вокруг стратегий развития ведущих отечественных компаний на ближайшие годы в условиях роста экономики и ее цифровизации, а также вокруг перспектив использования в российских условиях международного опыта в области ИТС.

«В России была создана не просто ИТС, но государственная ИТС, и в этой области Россия оказалась впереди планеты всей. Сегодня системой ЭРА ГЛОНАСС было принято и обработано более 380 тыс. экстренных вызовов. Почти по 3,5 тысяч из них потребовалась помощь служб экстренного реагирования. Почти половина из них – это тяжелые случаи, когда система срабатывала в автоматическом режиме. На этой неделе мы перешагнули важный психологический рубеж: на нашем ресурсе зарегистрировано более миллиона транспортных средств» – сообщил генеральный директор АО «ГЛОНАСС» Андрей Жерегеля.

Весьма активное обсуждение участников форума вызвала тема скорого появления на отечественных дорогах беспилотного транспорта, для функционирования которого ИТС жизненно необходимы. Беспилотный транспорт многим видится одним из самых перспективных направлений развития транспорта.

По мнению Бориса Глазкова, вице-президента ПАО «Ростелеком» важным признаком является то, что уже сейчас беспилотный транспорт работает в локальных зонах, таких как аэропорты, города. Это значит, что человеческие жизни стали доверять беспилотному транспорту.

Наиболее радикальное мнение высказала Ольга Ускова, президент Cognitive Technologies. Она уверена, что речь идет не о будущем: оно уже наступило. «Мы с вами – последнее поколение, которое застало несмешанные автомобильные потоки на дорогах. Смешанные потоки – это не будущее, речь идет о выпуске на дороги промышленной серии роботизированных автомобилей уже в 2019 году, – заявила Ольга Ускова. – Текущий заказ «искусственных мозгов» к 2019 году составляет 22 миллиона копий, а значит через полтора года 22 миллиона машин поедут в роботизированном режиме по дорогам мира».

Она подчеркнула, что пришло время говорить с технологами о решении практических задач. В частности, есть три ключевых вопроса, которые могут резко снизить риски для людей на дорогах. Это цифровые 3D-карты, цифровые знаки и метки на одежду для более четкого распознавания пешеходов. Их введение не требует существенных инвестиций, но организационные усилия необходимы, и сейчас самое время их приложить.

В завершении форума его гости смогли посетить Технический тур в Центр организации дорожного движения Правительства Москвы (ЦОДД Москвы), где ознакомились с тем, как в столице применяются современные технологии для управления транспортными потоками и совершенствования дорожной инфраструктуры.

Будущее ИТС

Форум «Интеллектуальные транспортные системы России» показал, что ИТС на данный момент является одним из направлений, на которое готовы делать ставку представители не только дорожно-транспортной отрасли, но и ИТ-компании, и телеком-операторы. Это свидетельствует о том, что в дальнейшем компетенция участников рынка будет расти, будут появляться новые решения и запускаться проекты.

Михаил Яковлевич Блинкин, председатель Общественного совета **Министерства транспорта** РФ, директор Института экономики транспорта и транспортной политики Высшей школы экономики, отметил, что цифровая эра транспорта – это некоторое клише, обозначающее грандиозные перемены, происходящие в транспортной отрасли всего мира. «Мне чрезвычайно приятно, что Россия находится в этом тренде. Скажу больше – обе составляющие нашего названия находятся в центре внимания политического руководства страны, о важности цифровой экономики недавно говорил президент РФ. Второе, на что я хотел обратить внимание, это то, что технологические, технические, институциональные решения, которые находят наши предприниматели, крупные и небольшие компании, чрезвычайно интересны и перспективны. И ни в одной из линий, связанных с транспортом цифрового века, мы не являемся аутсайдерами и тем более зрителями, потому что во всех решениях, начиная от мониторинга, фискальных, управленческих решений и так далее в России есть оригинальные решения. Это повод для оптимизма. И хотя проблемы есть, это проблемы грандиозного роста», – подчеркнул он.

«Сегодня создались более чем благоприятные условия для консолидации научного сообщества, потому что роль государства в формировании вектора по этому важнейшему направлению, к сожалению, не всегда достаточна. Это неудивительно: тема очень сложная, многоплановая, высокоинтеллектуальная и не может быть решена росчерком пера и даже выделением денег.

Она может быть решена только консолидацией усилий большого количества людей, владеющих знаниями и умениями в этой сфере. Поэтому мне представляется, что форум «Интеллектуальные транспортные системы России» может сыграть очень большую роль, особенно с учетом появления ассоциации, в рамках которой мы можем консолидировать усилия. Ведь важно не только встречаться раз в год, но и организовать работу постоянно», – резюмировал Николай Быстров, президент ассоциации «РОСАСФАЛЬТ».

### ПЕТЕРБУРГСКИЙ ДНЕВНИК; 2017.10.03; БЕЗОПАСНОСТЬ В МЕТРО ПЕТЕРБУРГА УСИЛЯТ КИНОЛОГАМИ И «УМНЫМИ» КАМЕРАМИ

После теракта 3 апреля Петербургский метрополитен кратно увеличил расходы на безопасность пассажиров под землей.

Суммы исчисляются сотнями миллионов рублей. Только за последние дни на сайте госзакупок появились тендеры в общей сложности почти на 200 млн рублей.

Камера с интеллектом

Начнем с самого крупного госзаказа подземки: более 140 млн рублей на установку систем интеллектуального видеонаблюдения на трех станциях – «Лесной», «Горьковской» и «Петроградской». Эти работы метрополитен оплатит за счет субсидии, выделяемой предприятию из городского бюджета.

По документам закупки, работы по установке «умного» видео должны начаться 1 ноя– бря этого года. На «Горьковской» и «Петроградской» система должна заработать к 24 ноября, а на «Лесной» – 11 декабря. Эта станция откроется в конце года пол– ностью обновленной.

Как ранее сообщал «ПД», интеллектуальное видеонаблюдение позволяет сотрудникам подземки следить за неадекватными пассажирами и нештатными ситуациями под землей. Так, камеры могут реагировать на оставленные вещи, в частности, обращают внимание оператора на предмет, который лежит без движения.

Сейчас в метрополитене работает более 3 тыс. камер интеллектуального видеонаблюдения, по ранее озвученным планам к концу этого года их должно быть более 4 тыс.

Техобслуживание рамок

Примерно в 17,5 млн рублей обойдутся техобслуживание и ремонт рамок металлодетекторов, установленных в вестибюлях станций. Метрополитен уже ищет под– рядчика, который выполнит эти работы.

Отметим, что специалистам предстоит не только следить за отсутствием повреждений и коррозии. В перспективе рамки металлодетекторов не должны срабатывать на так называемые предметы личного пользования, содержащие металл. Такие вещи есть у каждого пассажира.

Подрядчик дол жен будет наладить работу всех 365 рамок. Напомним, они появились в петербургском метро в конце 2015 г. Тогда новинка стоила городским транспортникам около 60 млн рублей.

Сразу после появления рамки металлодетекторов вызвали много вопросов. Не меньше (а то и больше) их стало, когда летом этого года Петербургский метрополитен решил организовать тотальный досмотр пасса– жиров на четырех станциях метро – «Спасской», «Звенигородской», «Электросиле» и «Крестовском острове». Тогда в зону досмотра отправляли всех без исключения пассажиров, что вызывало возмущение петербуржцев. Но метрополитен ответил, что всего лишь исполнял действующий закон.

В конце июля во время своего визита в Санкт-Петербург **министр транспорта РФ** Максим **Соколов** заявил, что держит ситуацию в петербургском метро под личным контролем. И пообещал решить проблему. Прошло чуть больше месяца, и **Минтранс** России предложил внести поправки в закон, по которым досмотр пассажиров остается только выборочным.

Досмотру научат

В новых реалиях метрополитену приходится больше работать с кадровым составом. За 17 млн рублей сотрудников подземки научат правильно проводить досмотр пассажиров.

Как оказалось, это будут самые настоящие занятия с изучением теории, то есть нормативной базы в сфере транспортной безопасности. Закрепят полученные знания на практике, как следует из материалов госзакупки. Под этим подразумеваются ситуации, «максимально имитирующие производственные процессы». Также в программе выездные занятия и работа в лаборатории.

Кинологи с собаками

Еще одно нововведение ждет пассажиров с 23 октября на станции «Технологический институт».

Искать у пассажиров взрывчатые вещества будет специально обученная собака. Вместе с кинологом она проработает 2 месяца, за это метрополитен заплатит почти 700 тыс. рублей. Ожидается, что кинологи будут работать в обоих вестибюлях «Технологического института». В их обязанности войдет выборочное обследование пассажиров и их багажа «на предмет обнаружения взрывчатых веществ».

Как ранее сообщал «ПД», человека, вызвавшего подозрение, отведут в досмотровую зону после того, как он пройдет через рамку металлодетектора. Затем его багаж досмотрят «при помощи поисковой собаки». Кинологу придется внимательно следить за поведением своего питомца. В частности, он не должен допускать случаев нападения собаки на людей и домашних животных, перевозимых пассажирами, а также «исключить возможность побега поисковой собаки».

Сотрудников проверят

Кроме того, около 300 сотрудников Петербургского метрополитена, отвечающих за без– опасность, пройдут аттестацию. На проверку их квалификации транспортное пред– приятие истратит почти 5 млн рублей. При этом проверки должны начаться в середине октября, а закончиться в июне 2018 г. Напомним, что трагедия, случившаяся 3 апреля в петербургском метро, унесла жизни 15 человек. Взрыв прогремел в перегоне между станциями «Сенная площадь» и «Технологический институт».

### ИНТЕРФАКС; 2017.10.02; «ВИМ-АВИА» В ВОСКРЕСЕНЬЕ ВЫПОЛНИЛА 22 РЕЙСА, ВСЕГО ПЕРЕВЕЗЕНО 6 ТЫС. ЧЕЛОВЕК – МИНТРАНС

Самолеты авиакомпании «ВИМ-Авиа» в воскресенье выполнили 22 рейса, с учетом рейсов других российских и зарубежных авиакомпаний на внутрироссийских и международных чартерных и регулярных рейсах перевезено почти 6 тыс. человек, говорится в сообщении **Минтранса** РФ.

Из 22 рейсов «ВИМ-Авиа» 13 были международными. К местам назначения доставлено почти 2,2 тыс. туристов. Из российских городов полеты осуществлялись в Анадырь и Благовещенск.

«На 2 октября запланировано выполнение 17 рейсов, 13 из которых – международные регулярные и чартерные рейсы, преимущественно из «Внуково» в Анталью, Даламан и обратно. Также будут осуществляться полеты в китайские города Тайюань и Шеньян», – говорится в сообщении **Минтранса**.

При этом в министерстве указывают, что в понедельник планируется завершить перевозки туристов из Турции, чей вылет был просрочен. Предполагается, что будут перевезено порядка 1 тыс. человек, «после чего полеты будут осуществляться в штатном расписании».

Накануне глава **Росавиаци**и Александр **Нерадько** заявил, что на 2 октября запланировано 17 рейсов самолетами «ВИМ-Авиа», в том числе девять чартерных.

### ВЕДОМОСТИ; ПАВЕЛ КАНТЫШЕВ; 2017.10.03; МИНТРАНС ПРОЩАЕТСЯ С MICROSOFT

Ведомство закупает вместо продуктов американской корпорации российский софт

**Министерство транспорта** намерено мигрировать с импортного софта на отечественный, следует из закупок ведомства. За перевод своих систем на российские разработки министерство готово заплатить 54,8 млн руб.

Речь идет о миграции 625 пользователей, говорится в документации (по собственным данным **Минтранса**, к началу прошлого года штат ведомства насчитывал 583 сотрудника). На рабочих местах установлены операционные системы Microsoft Windows различных версий, офисные пакеты Microsoft Office, почта Microsoft Exchange, платформа виртуализации VMWare. К концу 2018 г. рабочие места и серверы должны работать на операционных системах «Альт рабочая станция» и «Альт сервер» разработки компании «Базальт СПО», на офисном софте и почтовом сервисе «МойОфис» компании «Новые облачные технологии» и системе виртуализации «Р-платформа», говорится в документации **Минтранса**.

Государство уже давно озаботилось переводом чиновников на отечественное программное обеспечение. С 1 января 2016 г. свободные закупки программ для госорганов ограничены специальным реестром отечественных программ, что ведет Минкомсвязи, а если госоргану нужно купить софт не из реестра, то он должен обосновать эту закупку и указать, чем не устраивает софт из реестра. В закупочной документации **Минтранс** указывает, что намерен мигрировать на продукты из реестра.

По плану Минкомсвязи к 2019 г. 80% чиновников должны перейти на российский софт (офисные пакеты и операционные системы). Такие рекомендации министерство утвердило в июле. Госорганы должны будут заменять отечественным как уже купленный софт, так и еще только планируемый, говорится в документе. Уже к концу 2017 г. российские офисные пакеты должны появиться на рабочих местах не менее 50% чиновников, а отечественные операционные системы – не менее чем у 30%.

Показатели амбициозные и достичь их будет непросто, говорили собеседники «Ведомостей». Но сейчас число запросов ощутимо растет, по мере того как конкретные пилотные проекты показывают, что российские продукты удовлетворяют требованиям заказчиков, объясняет управляющий директор «Росплатформы» Владимир Рубанов. Работает сарафанное радио, уверен он. В большинстве случаев используются только базовые функции продукта, поэтому, учитывая более низкую стоимость, российские продукты обещают экономию, уверяет гендиректор «Новых облачных технологий» Дмитрий Комиссаров. В прошлом году о желании заменить почтовый сервис Microsoft на продукт «Новых облачных технологий» заявляла мэрия Москвы. Хотя «МойОфис» заявляет о полном соответствии функций, опыт внедрения в мэрии показывает, что есть технические нюансы, знает директор департамента по работе с госорганами «Техносерва» Юлия Кржешовская. Вдобавок персонал предстоит обучать работе с новой программой, указывает она.

Для «Базальт СПО» это средняя закупка, ежегодно компания продает лицензии примерно на 50 000 рабочих мест, говорит ее гендиректор Алексей Смирнов. Госзаказчиков среди них немного. В прошлом году госзаказчиков было мало, но сейчас они занялись изучением импортозамещения, объясняет Смирнов. Он указывает на технические сложности совместимости софта, во-первых, с собственными IT-системами госорганов, а во-вторых, с внешними государственными системами. Они все разрабатывались для работы с Windows-продуктами и сейчас госсектор размышляет, как интегрировать в эту инфраструктуру отечественные продукты, объясняет Смирнов. Из-за большей клиентской базы западных вендоров их техподдержка может быть дешевле, чем у российских коллег, и из-за этого, возможно, инфраструктура на западном софте может оказаться дешевле отечественной, рассуждает собеседник «Ведомостей» в крупном системном интеграторе.

Представитель Microsoft отказался от комментариев. Представитель **Минтранса** не ответил на запрос «Ведомостей».

### ТАСС; 2017.10.02; ПРЕЗИДЕНТЫ РОССИИ И ТУРКМЕНИСТАНА ПОДПИСАЛИ ДОГОВОР О СТРАТЕГИЧЕСКОМ ПАРТНЕРСТВЕ

Президенты России и Туркменистана Владимир Путин и Гурбангулы Бердымухамедов подписали договор между двумя государствами о стратегическом партнерстве. По итогам состоявшихся переговоров между лидерами двух стран было подписано еще 14 совместных документов.

В частности, главы министерств сельского хозяйства подписали межправительственного соглашение в области сотрудничества АПК. Главы министерств промышленности подписали межправительственное соглашение о сотрудничестве в области промышленности. Среди подписанных документов – межправительственное соглашение о взаимном учреждении представительств компетентных органов в сфере миграции, а также соглашение о сотрудничестве в борьбе с незаконным оборотом наркотиков и психотропных веществ.

**Министерство транспорта** РФ и Государственная служба Туркменистана по морскому и речному транспорту подписали протокол о внесении изменений в межправительственное соглашение в области морского транспорта от 17 сентября 2013 года.

В число подписанных документов по итогам российско-туркменских переговоров на высшем уровне вошли также межправительственное соглашение о сотрудничестве в области спорта, соглашение о сотрудничестве в области туризма, а также соглашение о сотрудничестве в области здравоохранения.

Среди подписанных документов – программа сотрудничества между министерствами культуры двух стран на 2018-2020 годы, меморандум о сотрудничестве между министерствами финансов двух государств, а также меморандум о сотрудничестве в области стандартизации и метрологии.

Также были подписаны два соглашения о развитии сотрудничества между регионами. По итогам переговоров было подписано соглашение между администрацией города Орел и городом Мары об установлении побратимских отношений. Кроме того, было подписано соглашение между администрацией Краснодарского края и правительством Туркменистана о торгово-экономическом, научно-техническом и культурном сотрудничестве.

По итогам переговоров между президентами России и Туркмении было подписано совместное заявление глав двух государств.

### SM-NEWS; 2017.10.02; ЗА 3 ГОДА «ЕДИНЫМ БИЛЕТОМ» ВОСПОЛЬЗОВАЛИСЬ 1,5 МЛН ПАССАЖИРОВ

«Единым билетом» для поездок в Крым или Абхазию за три года его действия воспользовались 1,5 миллиона пассажиров. Об этом в понедельник информирует **Минтранс**.

За прошедший курортный сезон – с конца апреля по сентябрь – его приобрели для путешествия на полуостров 170 593 человека. Покинули регион при помощи билета 162 170 пассажиров. В Абхазию турпоток с использованием проездного был намного ниже – 1403 человека. Перевозками из аэропорта Симферополя воспользовались по проекту Fly&Bus 11 304 туристов.

На «горячую линию» осуществлено более 50 000 звонков. Часто задаваемые вопросы касались оформления билетов и расписания движения транспорта, а также его стоимости.

### ТАСС; 2017.10.02; РОСАВТОДОР ВЛОЖИТ В ВЕДУЩУЮ К ЭЛЬБРУСУ ДОРОГУ 800 МЛН РУБЛЕЙ ДО 2020 ГОДА

**Росавтодор** вложит в развитие транспортной инфраструктуры горнолыжного курорта «Эльбрус» 800 млн рублей до конца 2020 года. Об этом в понедельник сообщили в пресс-службе главы и правительства Кабардино-Балкарии (КБР).

В середине августа и начале сентября в Кабардино-Балкарии сошли два крупных селевых потока – в городе Тырныаузе и Приэльбрусье. Во время второго селя погибли три человека, было нарушено газоснабжение шести населенных пунктов, разрушена федеральная дорога, ведущая к курорту Эльбрус.

Ранее в понедельник во время совещания главы КБР с членами правительства в числе других рассматривался и вопрос о восстановлении дороги и газоснабжения в Приэльбрусье. «По данным профильного министерства, **Росавтодор** планирует инвестировать до 2020 года на эти цели (привидение в нормативное состояние федеральной дороги А-158 Прохладный – Баксан – Эльбрус, единственной дороги, ведущей к горонолыжному курорту Эльбрус – прим. ТАСС) свыше 800 млн рублей, но уже сегодня обеспечен безопасный проезд», – говорится в сообщении.

По данным гендиректора ООО «Газпром межрегионгаз Нальчик» Владимира Анастасова, на сегодня обеспечена бесперебойная подача газа по основной ветке во все жилые дома и социальные учреждения Приэльбрусья.

### ИНТЕРФАКС; 2017.10.02; СТРОИТЕЛИ КЕРЧЕНСКОГО МОСТА УЛОЖИЛИ ВЕРХНИЙ СЛОЙ АСФАЛЬТА НА ПИЛОТНОМ УЧАСТКЕ НА ТУЗЛЕ

Участок верхнего слоя асфальта строящегося через Керченский пролив моста уложен на пилотном участке на острове Тузла, сообщил информационный центр проекта «Крымский мост» в понедельник.

«Это более 600 метров дорожного покрытия в направлении Крыма – асфальт, по которому в будущем году поедут автомобили», – говорится в пресс-релизе.

Дорожники отработали технологическую последовательность формирования полотна. «Верхний слой выполнен из щебеночно-мастичной асфальтобетонной смеси. Это слой износа, поэтому в его составе повышенное содержание щебня. Он обеспечит требуемый коэффициент сцепления автомобильного колеса с дорогой и долговечность покрытия», – отмечается в сообщении.

Укладка нижнего слоя асфальтобетона толщиной шесть сантиметров началась на Тузле в июле этого года.

Затем рабочие приступили к устройству водоотвода: по нему вода будет стекать с дорожного полотна в специальные лотки и уходить в систему очистных сооружений. «По оси водоотвода строители уложили дренажную смесь, установили водоприемные решетки, провели тестовую оценку стока воды и, получив плановые результаты, уложили верхний слой асфальтобетона толщиной 5 см. Таким образом, дорожное покрытие на пилотном участке было сформировано практически полностью», – сообщил «Крымский мост».

Дорожное покрытие Керченского моста почти по всей трассе двухслойное – общей толщиной 11 см, кроме участков сопряжения по берегам пролива, там оно будет трехслойным.

Асфальтобетонная смесь готовится с применением модифицированного полимерными добавками битума. Он делает покрытие более прочным, устойчивым к деформациям и трещинам.

19-километровый мост станет самым длинным в России и соединит полуостров с материковой частью РФ автомобильной и железной дорогой. Движение машин по мосту откроется в декабре 2018 года, поездов – 1 декабря 2019 года. Стоимость объекта составляет 227,9 млрд рублей в ценах соответствующих лет.

### INTERFAX-RUSSIA.RU; 2017.10.02; ЗАПРЕТ НА ДВИЖЕНИЕ БОЛЬШЕГРУЗОВ РЕШЕНО ВВЕСТИ В САМАРСКОЙ ОБЛАСТИ ДЛЯ ПОДГОТОВКИ К ЧМ-2018

Правительство Самарской области приняло поправки в нормативно-правовую базу, позволяющие запретить проезд большегрузов в регионе в дневное время до начала ЧМ-2018.

Документ опубликован на сайте облправительства 29 сентября, вступает в силу через 10 дней после опубликования и будет действовать до 14 июня 2018 года.

Новые правила позволяют **Минтрансу** региона в целях подготовки к ЧМ-2018 временно ограничивать или запрещать с 6:00 до 22:00 движение транспорта с полной массой, включающей собственный вес и груз, свыше 8 тонн по автомобильным дорогам регионального или межмуниципального значения в Самарской области, муниципалитетам – по дорогам местного значения в населенных пунктах региона.

Вместе с тем, поправками предусматривается, что власти обязаны проинформировать пользователей автодорог о запрете на движение большегрузов за 20 дней до его введения.

Запрет не будет распространяться на машины аварийных и спасательных служб, а также на транспортные средства, задействованные в ремонте и строительстве автодорог, мусоровозы, бетономешалки и машины, используемые для реализации программы подготовки к ЧМ-2018.

Ранее сообщалось, что власти Самарской области, планируя ограничить проезд большегрузов в Самаре в связи с подготовкой города к ЧМ-2018, столкнулись с жалобами со стороны промпредприятий и ритейлеров. Последние говорят, что нововведение может привести к росту цен на товары и, возможно, дефициту продовольствия.

Исполнительный директор Ассоциации компаний розничной торговли (АКОРТ) Владимир Ионкин заявлял в июне, что после ввода запрета производители и ритейлеры будут вынуждены нанимать грузовики небольшой грузоподъемности.

«Предлагаемая фактически в одностороннем порядке модель управления логистической операционной схемой Самары создаст нагрузку на инфраструктуру области в ночное время, повлечет за собой перестройку логистических цепочек и значительный рост затрат компаний на перевозку готовой продукции, вызванный снижением скорости оборачиваемости грузов, и как следствие, пересмотру тарифов грузоперевозчиками», – говорил тогда В.Ионкин журналистам.

Со своей стороны, в **Минтрансе** региона заявляли, что ввод запрета в городской черте необходим для подготовки к ЧМ-2018, при этом власти не собираются запрещать движение большегрузов к основным самарским предприятиям, расположенным в промышленной зоне Самары, а также на правобережье реки Самары и за границами города.

Матчи ЧМ-2018 пройдут в 11 городах России: Москве, Санкт-Петербурге, Сочи, Ростове-на-Дону, Калининграде, Самаре, Нижнем Новгороде, Екатеринбурге, Казани, Саранске и Волгограде.

### ИНТЕРФАКС; 2017.10.02; ПУТИН ПЕРЕДАЛ ПРАВИТЕЛЬСТВУ РФ ПОЛНОМОЧИЯ ОПРЕДЕЛЯТЬ НАЗВАНИЕ ДОЛЖНОСТИ ГЛАВЫ РЖД

Президент РФ Владимир Путин утвердил поправки в федеральный закон «Об особенностях управления и распоряжения имуществом железнодорожного транспорта», касающиеся названия должности главы ОАО «Российские железные дороги».

«Полномочие по определению наименования будет принадлежать правительству, которое осуществляет от имени РФ полномочия акционера этого акционерного общества, в том числе утверждает его устав», – говорится в сообщении на сайте главы государства.

Документ был принят Государственной думой РФ 22 сентября и одобрен Советом Федерации РФ 27 сентября. Он готовился в рамках планируемого изменения названия должности главы РЖД из президента в генерального директора – в соответствие с национальными традициями корпоративного управления в сфере ж/д транспорта и с европейской железнодорожной корпоративной практикой (как отмечали авторы законопроекта).

Ранее сообщалось, что министерство экономического развития РФ разрабатывает проект постановления правительства о переименовании должности главы «Российских железных дорог» и увеличении срока его полномочий с 3 до 5 лет. Вторая инициатива объяснялась необходимостью планирования и реализации основного объема инвестиционных договоров с учетом сроков проектирования и строительства по ним. Не менее 5 лет составляют сроки привлечения долгосрочного заемного финансирования, в том числе для реализации инвестпроектов, отмечало ведомство.

Кроме того, предполагается переименовать «первого вице-президента» РЖД в «первого заместителя генерального директора» и «старших вице-президентов и вице-президентов» в «заместителей генерального директора», а также изменить состав правления компании и порядок прекращения полномочий членов правления общества.

### ТАСС; 2017.10.03; КАБМИН УВЕЛИЧИЛ УСТАВНЫЙ КАПИТАЛ РЖД НА 13,15 МЛРД РУБ. ДЛЯ ИНВЕСТПРОЕКТОВ

Премьер-министр РФ Дмитрий Медведев подписал распоряжение об увеличении уставного капитала ОАО «Российские железные дороги (РЖД) на 13,15 млрд руб. для осуществления инвестиционных проектов. Документ опубликован во вторник на сайте правительства.

«Уставный капитал ОАО «РЖД» увеличен на 13,15 млрд рублей для реализации инвестиционных проектов по развитию железнодорожной инфраструктуры общего пользования», – говорится в пояснительной записке к распоряжению.

В частности, 3,74 млрд руб. будет направлено на реконструкцию участка им. М. Горького – Котельниково – Тихорецкая – Крымская с обходом Краснодарского железнодорожного узла. Еще 9,14 млрд руб. – на строительство дополнительных остановок Московской железной дороги и Московского центрального кольца.

На данный момент уставный капитал компании составляет 2,16 трлн руб. Направляемые средства предусмотрены федеральным бюджетом РФ на 2017 год, отмечается в справке к документу.

### ИНТЕРФАКС; 2017.10.02; ПОГРУЗКА НА СЕТИ РЖД В СЕНТЯБРЕ УВЕЛИЧИЛАСЬ НА 1,8%, В 2017 Г. МОЖЕТ ВЫРАСТИ НА 3%

Погрузка на сети ОАО «Российские железные дороги» в сентябре 2017 года выросла на 1,8%, до 103,8 млн тонн, сообщила компания.

В среднесуточном выражении она составила 3 млн 461,1 тыс. тонн, сообщил «Интерфаксу» источник, знакомый с деятельностью монополии. Грузооборот, по данным РЖД, увеличился на 4,2%, до 203,3 млрд тонно-километров (с учетом порожних рейсов вагонов – также на 4,2%, до 258,8 млрд тонно-километров). Приведенные данные являются оперативными и могут быть скорректированы в течение месяца.

Месяцем ранее «Российские железные дороги» ожидали роста погрузки на своей сети в сентябре только на 1%. «Будет, скорее всего, плюс 1%. 3,435 млн тонн (в сутки – ИФ)», – говорил директор по коммерческой деятельности РЖД, глава центра фирменного транспортного обслуживания компании Алексей Шило.

По итогам января-сентября 2017 г. погрузка выросла на 2,8%, до 937,3 млн тонн. При этом выросла отправка каменного угля (на 9,3%, до 262,96 млн тонн), нефти и нефтепродуктов (на 0,2%, до 175,2 млн тонн), черных металлов и их лома, (на 1,2%, до 53,5 млн тонн и на 4,1%, до 11,5 млн тонн, соответственно), химических и минеральных удобрений (на 7,9%, до 42,5 млн тонн), лесных грузов (на 3,8%, до 33,4 млн тонн), зерна (на 12,3%, до 14,6 млн тонн), химикатов и соды (на 2,1%, до 19,3 млн тонн), промышленного сырья и формовочных материалов (на 5,6%, до 27,4 млн тонн).

В то же время на 8,3% сократилась погрузка строительных грузов (101,9 млн тонн), на 0,2% – железной и марганцевой руды (до 82,4 млн тонн), на 0,7% – цемента (до 21,2 млн тонн), на 4,9% – цветной руды и серного сырья (до 15,3 млн тонн), на 3,6% – кокса (до 8,4 млн тонн). Грузооборот с начала 2017 г. вырос на 6,6%, до 1,846 трлн тонно-километров (с учетом порожних рейсов вагонов – на 6,3%, до 2,354 трлн тонно-километров).

В пятницу на селекторном совещании в РЖД А.Шило отметил «перевыполнение планов погрузки» в основном за счет грузов II (базового) и III (высокодоходного) тарифного классов: прирост за сентябрь и по тем, и по другим – около 4%, слова топ-менеджера приводит корпоративное издание монополии. Наибольшее увеличение – на Северо-Кавказской, Приволжской, Юго-Восточной и Западно-Сибирской железных дорогах. В связи с ростом перевозок высокодоходных грузов должны превысить плановые показатели и доходы компании (с увеличением грузооборота), отмечает газета. Выше ожидаемого объемы экспорта, отметил А.Шило, что в немалой степени связано с увеличением отправки зерновых за рубеж – на фоне рекордного урожая. В сентябре погрузка зерна выросла почти на 25%, до 60% – отправляется на экспорт.

План работы ОАО «Российские железные дороги» в октябре 2017 г. предполагает среднесуточную погрузку на уровне 3,44 млн тонн, или 106,64 млн тонн в целом за месяц, то есть почти на 3,15% больше, чем в октябре 2016 г. (тогда она составила примерно 103,386 млн тонн), сообщил источник «Интерфакса».

В августе погрузка выросла на 0,4%, до 106,2 млн тонн, среднесуточный показатель составил 3 млн 426,4 тыс. тонн. Итоговый показатель оказался близок к прогнозу, даже несмотря на некоторые проблемы в начале месяца с трафиком в Приморье, где из-за ливневых дождей была повреждена ж/д инфраструктура. План работы РЖД на август предполагал рост погрузки на 0,3%, об этом, в частности, говорил первый вице-президент монополии Анатолий Краснощек. При этом в предыдущие месяцы отправка грузов увеличивалась более высокими темпами: в мае, например, на 3,5%, в июне – на 2,6%.

В целом по году при формировании финансового плана на 2017 год «Российские железные дороги» закладывали рост погрузки, близкий к нулевому (в 2016 году этот показатель находился на уровне 1,222 млрд тонн, рост составил 0,6%). При этом президент РЖД Олег Белозеров выражал осторожную уверенность, что может быть увеличение в районе 1% (чуть позднее прогноз был повышен до «+0,6%»). Однако летом компания пересмотрела годовой прогноз, допуская увеличение погрузки на 2,6% – «исходя из складывающейся экономической конъюнктуры», до 1,254 млрд тонн.

Более того, в начале сентября О.Белозеров заявил, что компания допускает рост погрузки в 2017 году и выше 2,6%. «Это те цифры, которые заложены в план. План у нас до конца года помесячно и на каждую группу прописан. И мое внутреннее ощущение, что цифра будет лучше», – пояснил топ-менеджер. «Рост за 9 месяцев свидетельствует о наличии грузовой базы, достаточной для выполнения задания руководства компании по погрузке, даже с учетом принятой корректировки в сторону ее увеличения на 34,7 млн тонн за год, что на 3% выше первоначальных параметров», – пишет корпоративное издание РЖД, ссылаясь на А.Шило.

По словам топ-менеджера, в 2017 г. в компании стал «эффективнее использоваться» «тарифный коридор». С начала года было принято 44 решения по изменению тарифов на перевозки, за счет чего удалось привлечь более 5 млн тонн грузов, пишет газета. Среди наиболее значимых она выделяет снижение тарифов для крупных НПЗ – в том числе для Саратовского и «Волгограднефтепереработки». Скидки были введены и для увеличения погрузки черных металлов. Кроме того, введена система понижающих коэффициентов на перевозку автомобилей, что обеспечило прирост перевозок в этом сегменте на 55% за 9 месяцев. В конце сентября правление РЖД также приняло решение о предоставлении более чем 10%-ной скидки на экспорт зерна из ряда областей Центрального, Приволжского и Сибирского федеральных округов через морские порты , она будет действовать с 1 октября 2017 г. до 30 июня 2018 г., напоминает издание.

### ТАСС; 2017.10.02; РЖД В ЯНВАРЕ-СЕНТЯБРЕ 2017 ГОДА УВЕЛИЧИЛИ ПЕРЕВОЗКУ ПАССАЖИРОВ НА 9%

Число пассажиров, пользующихся услугами ОАО «Российские железные дороги» (РЖД), в сентябре 2017 года составило 98,6 млн человек, что на 6,1% превышает показатель сентября прошлого года, сообщается в пресс-релизе компании.

В частности, в пригородном сообщении было отправлено 90,1 млн пассажиров (рост на 6,6%), в дальнем следовании – 8,5 млн (рост на 0,5%).

Пассажирооборот в сентябре составил 10,9 млрд пассажиро-километров, что на 2,8% меньше, чем годом ранее.

Перевозки пассажиров в январе-сентябре 2017 г. в годовом выражении вырос на 9%, до 834,8 млн человек, в том числе в пригородном сообщении был зафиксирован рост на 10,1% – до 756 млн человек, а в дальнем следовании – снижение на 0,5%, до 78,8 млн пассажиров.

По итогам 9 месяцев 2017 года пассажирооборот на сети РЖД снизился на 2,3% и достиг 96,1 млрд пассажиро-километров. При этом пассажирооборот в дальнем следовании составил 72,1 млрд пассажиро-километров, что на 4% меньше, чем годом ранее, в пригородном сообщении – 24 млрд пассажиро-километров (рост показателя на 3,1%).

### ИНТЕРФАКС; 2017.10.02; РЖД ВВЕЛИ В ЭКСПЛУАТАЦИЮ Ж/Д СТАНЦИЮ НА РОССИЙСКО-ЛИТОВСКОЙ ГРАНИЦЕ

Калининградская железная дорога (КЖД, филиал АО «Российские железные дороги») открыла движение поездов через новую станцию «Чернышевское», расположенную на российско-литовской границе, передал корреспондент «Интерфакса» с церемонии открытия движения.

Как сообщил на церемонии генеральный директор КЖД Виктор Голомолзин, строителями было уложено более 26 км путей, установлено 86 стрелочных переводов. Также построены пост электрической централизации стрелочных переводов и сигналов, пешеходный мост, объездная автомобильная дорога, два водозабора, которые будут использоваться и в интересах близлежащих поселков. Возведены здание вокзала, помещения для сотрудников таможни, пограничников и других служб.

Общие инвестиции в проект превысили 2,4 млрд рублей, из которых средства РЖД – 1,9 млрд рублей. Пропускная способность новой станции в сутки – 24 пары грузовых и 10 пассажирских поездов. Ежегодно через данный международный пункт пропуска может переваливаться 24 млн тонн грузов с перспективой увеличения до 30 млн тонн.

Станция «Чернышевское» в 2001 году была включена в ФЦП развития Калининградской области как один из важнейших объектов развития транспортной инфраструктуры, который значительно увеличит пропускную способность международного перехода «Кибартай-Чернышевское» на российско-литовской границе. Погранпереход является основным пунктом для пропуска всех пассажирских и 90% грузовых поездов на калининградском направлении.

До настоящего времени российский контроль поездов, следующих из Калининградской области через Литовскую республику и обратно, вынужденно проводился на двух станциях, расположенных на удалении от погранперехода. Пассажирские поезда проверялись на станции «Нестеров» (11 км от границы), а грузовые – на станции «Черняховск» (61 км от границы), что значительно усложняло проведение всех видов контроля.

Строительство станции «Чернышевское» началось в 2005 году, и было сопряжено с проблемами финансирования и упразднением Росграницы. Средства выделяли РЖД, ФТС и ФСБ России, а также финансирование осуществлялось по линии и федеральной целевой программы развития Калининградской области.

По итогам 2016 года объем грузоперевозок на КЖД составил 13 млн тонн.

Эксплуатационная длина Калининградской железной дороги – около 963 км.

### ИНТЕРФАКС; 2017.10.02; РОСЖЕЛДОР НАПРАВИТ 904 МЛН РУБ. НА ОБЕСПЕЧЕНИЕ БЕЗОПАСНОСТИ ПРИ СТРОИТЕЛЬСТВЕ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ ПОДХОДОВ К МОСТУ В КРЫМУ

**Федеральное агентство железнодорожного транспорта** (**Росжелдор**) и ФГП «Ведомственная охрана железнодорожного транспорта Российской Федерации» (ФГП ВО ЖДТ) подписали контракт на обеспечение транспортной безопасности на этапе строительства железнодорожных подходов к мосту через Керченский пролив со стороны Крыма, сообщается в материалах на сайте госзакупок.

Конкурс был объявлен во второй половине августа 2017 года. По данным сайта госзакупок, начальная (максимальная) цена контракта составляла 904 млн рублей с учетом НДС. Источником финансирования работ является федеральный бюджет.

Контракт должен быть выполнен до 31 декабря 2019 года. Речь идет об обеспечении транспортной безопасности на этапе строительства искусственных сооружений, железнодорожных станций, вокзалов в Ленинском районе полуострова и Керчи (оба – восток Крыма).

На конкурс поступила одна заявка – от ФГП ВО ЖДТ, запросившего за свои услуги максимальную по этому контракту цену – 904 млн рублей.

Заявка признана соответствующей требованиям, указанным в конкурсной документации. **Росжелдор** и ФГП ВО ЖДТ подписали контракт в конце сентября.

По информации официального сайта ФГП ВО ЖДТ, предприятие включено в перечень стратегических в России. Под охраной его подразделений находятся более 2,3 тыс. объектов железнодорожной инфраструктуры, в том числе свыше 1,5 тыс. наиболее важных.

По данным Росстата, 100% уставного капитала ФГП ВО ЖДТ принадлежит **Росжелдор**у.

19-километровый мост станет самым длинным в России и соединит полуостров с материковой частью РФ автомобильной и железной дорогой. Движение машин по мосту откроется в декабре 2018 года, поездов – 1 декабря 2019 года. Стоимость объекта составляет 227,9 млрд рублей в ценах соответствующих лет. Генподрядчиком строительства является компания «Стройгазмонтаж» (СГМ) Аркадия Ротенберга. СГМ построит также железнодорожные подходы к мосту за 16,95 млрд рублей.

### ВЕДОМОСТИ; ДАРЬЯ БЕЛОГЛАЗОВА; 2017.10.03; ВНЕШЭКОНОМБАНК ПРОФИНАНСИРУЕТ ПОКУПКУ МОСКОВСКИМ МЕТРОПОЛИТЕНОМ НОВЫХ ВАГОНОВ «МОСКВА»

Общая сумма сделки с Трансмашхолдинома» составит 38 млрд рублей

Московское метро получит 96 поездов (768 вагонов) нового поколения «Москва» по контракту жизненного цикла благодаря средствам Внешэкономбанка (ВЭБ), следует из сообщения последнего. Вагоны поставит «Трансмашхолдинг». Его структура «Трансхолдлизинг» и ВЭБ заключили кредитное соглашение по поставке и передаче в лизинг вагонов «Метровагонмаша» (Мытищи, Московская область, входит в «Трансмашхолдинг») на сумму 38 млрд руб., говорится в сообщении. Помимо поставки в лизинг предусматривается сервисное обслуживание вагонов в течение 30 лет.

Первый транш кредита поступит уже в начале октября. Его размер не раскрывается. Представитель банка добавил, что финансирование осуществляется за счет средств Фонда национального благосостояния (ФНБ).

Сейчас у структур «Трансмашхолдинга» (33% принадлежит Alstom, остальное – структурам Искандера Махмудова и Андрея Бокарева) заключено с московским метро два таких контракта: в марте 2014 г. – на 832 вагона с поставкой в 2014–2017 гг. и в декабре 2014 г. – еще на 768 вагонов с поставкой в 2017–2020 гг. Стоимость первого контракта – 143,95 млрд руб., второго – 130,9 млрд руб., сообщал ранее «Коммерсантъ». Правда, по первому соглашению в июне 2015 г. закупка была снижена до 664 шт.

Проекты реализуются в рамках программы правительства Москвы по замене электропоездов старых модификаций на действующих линиях, говорится в сообщении банка. По словам представителя «Трансмашхолдинга», в 2017 г. московская подземка по двум контрактам получит всего 264 вагона. К настоящему моменту «Метровагонмаш» уже поставил 176 вагонов.

Сейчас вагонный парк метро насчитывает 5500 вагонов, из них новых – 2180 (40%), говорит представитель Московского метрополитена. Поездов «Москва» – 18 составов (144 вагона), а до конца года поступят еще 15 составов (120 вагонов). К 2020 г. метрополитен планирует получить 114 поездов «Москва» (912 вагонов), а парк обновится почти на 60%, добавил представитель метро.

Вагоны метро серии «Москва» разработаны специально для Московского метрополитена. Новые составы заметно отличаются от своих предшественников – имеют сквозной проход и более широкие дверные проемы, а также новую систему светового оповещения открытия и закрытия дверей. Кроме того, они оборудованы интерактивными картами метро и системой климат-контроля.

Средства ФНБ позволят и производителю, и лизинговой компании, которые входят в один холдинг, получить свою норму прибыли за счет лизинговых платежей Московского метрополитена и последующего сервисного обслуживания новых составов в течение 30 лет, говорит аналитик «Финама» Алексей Калачев. По его словам, производитель практически не потеряет и в выручке за вагоны: за каждую единицу «Трансхолдлизинг» в среднем заплатит около 50 млн руб. Для сравнения: средняя стоимость производителей на вагоны для метрополитена составляет около 62 млн руб. Это выгодное предложение, которое практически соответствует себестоимости, добавляет он. По словам Калачева, стоимость вагонов вполне сопоставима с аналогами – контракт на 56 вагонов Октябрьского электровагоноремонтного завода (входит в «Трансмашхолдинг») без поддержки из ФНБ для Петербургского метрополитена обошелся в 2,57 млрд руб., или примерно 46 млн руб. за вагон.

Финансирование инфраструктурных проектов, в том числе в сфере транспорта, вполне вписывается в стратегию ВЭБа, говорит он. Минфин допускает использование части средств ФНБ для финансирования долгосрочных инфраструктурных проектов.

Представитель Минфина на запрос «Ведомостей» не ответил.

### ВЕДОМОСТИ; АНДРЕЙ ПАНОВ; 2017.10.03; ПОЧЕМУ УЧАСТИЛИСЬ БАНКРОТСТВА АВИАКОМПАНИЙ

Партнер Bain and Company Андрей Панов о том, как конкуренция выдавливает перевозчиков в сегмент лоукостеров

Авиакомпания «ВИМ-авиа» удостоилась чести закончить свою производственную деятельность практически одновременно с банкротством второго перевозчика Германии Air Berlin и разорением пятой авиакомпании Великобритании Monarch. В этих трех историях много параллелей.

Monarch – крупнейшая чартерная авиакомпания Великобритании – остановила свои операции в один момент. Более 100 000 пассажиров остались в других странах. Спасать их будут британские власти, которые законтрактовали более 30 машин для перевозки граждан обратно на родину. Эта временная авиакомпания, созданная с нуля, «стала бы одной из крупнейших авиакомпаний, если бы она работала постоянно», заявили британские власти. «Беспрецедентный ответ на беспрецедентную ситуацию, – цитирует **министра транспорта** Крис Грейлинг CNN. – Самая большая операция по возвращению британцев за всю историю мирного времени».

Упреждающие действия властей – это единственное отличие разорения Monarch от российской ситуации. В момент остановки операций сайт Агентства гражданской авиации стал рассказывать пассажирам, что им нужно делать, где проверять информацию о предстоящих перелетах и т. д. Ну и 30 самолетов были законтрактованы заранее, т. е. авиационные власти работали с авиакомпанией, чтобы предотвратить панику и смягчить удар по пассажирам.

Air Berlin не помогла поддержка материнской компании и правительства Германии

Бизнес-причины разорения очень похожи. Колебания фунта, сократившийся рынок из-за проблем в Египте и Турции и возросшая конкуренция за остальные чартерные направления. Ну и, наконец, давление со стороны лоукостов. В первую очередь Ryanair, которая в этом году обгонит по пассажиропотоку всю группу Lufthansa и станет безоговорочно лидирующей авиакомпанией Европы.

Ryanair вместе с WizzAir, EasyJet и другими лоукостерами стала причиной разорения и Air Berlin, которая, хоть иногда и притворялась бюджетной авиакомпанией, таковой никогда не была. Вот и «ВИМ-авиа» все последние годы активно работала в низшем ценовом сегменте. Но лоукостером в классическом понимании она не была.

Почему? Самое простое – это флот компании: шесть типов судов вместо одного. Из них ни одной машины, на которой летают Ryanair (Boeing 737-800 на 189 кресел), WizzAir (Airbus A320 на 180 кресел), EasyJet (Airbus A319 на 156 кресел) или «Победа» (Boeing 737-800 на 189 кресел). Средний возраст самолетов «ВИМ-авиа» – почти 20 лет – против 5,5 года у Ryanair или трех лет у «Победы», что не позволяет использовать их со средней интенсивностью в 13–15 часов в день.

Именно эти три фактора дают разрыв в стоимости перевозки одного кресла на 1 км в 20–30%. Более того, новые самолеты создают у пассажира дополнительное ощущение надежности и комфорта. В результате мы получаем авиакомпанию с продуктом хуже, чем у лоукостов, и с затратами почти как у премиальной компании. Но чудес не бывает. RASK (средний доход на кресло-километр) лоукостера может оставить авиакомпанию на плаву только в том случае, если CASK (средний расход на кресло-километр) тоже от лоукостера, а не от традиционной авиакомпании.

А есть ли вообще шанс на выживание у среднего сегмента, который находится между классическими лоукостерами и премиальными авиакомпаниями?

Впервые о банкротстве Alitalia объявила еще в 2008 г.

Даже при оптимальном управлении в этом есть большие сомнения, что в России, что в Европе. Конкуренция заставляет середняков уходить на поле лоукостеров. Характерный пример – это еда на борту. 50 лет назад, если верить рекламным плакатам, на борту подавали черную икру. 10 лет назад в большинстве авиакомпаний второго эшелона на еду с трудом можно было смотреть. В результате многие авиакомпании пришли к выводу, что полусъедобная еда мало чем привлекает пассажиров, и отказались от нее. Став еще на один шаг ближе к лоукостерам. Еще один пример – безбагажные тарифы. Не прошло и двух лет после появления на рынке «Победы», как почти все авиакомпании, кроме «Аэрофлота», ввели безбагажные тарифы. И стали еще ближе к продукту лоукостеров.

Однако снижение качества продукта не приносит много экономии (обычно это меньше 5%). А на сокращение зарплат, персонала, отказ от работы с GDS (глобальные дистрибутивные системы), переход на новые системы бронирования, унификацию флота и уплотнение салона не хватает ни человеческих ресурсов, ни воли, ни средств.

В результате все больше компаний в России сваливается в работу по принципу RASK – как у «Победы», а CASK – как у «Аэрофлота». Для европейского рынка формула выглядит очень похоже, только место «Победы» занимает EasyJet или Ryanair, а место «Аэрофлота» – Lufthansa или British Airways. И каждая из этих формул обещает нам, что череда банкротств и выделения госденег продолжится.

В этой ситуации авиационным властям имеет смысл продумать механизмы максимально безболезненной остановки авиакомпаний. Однако, пока собственники авиакомпаний выбирают стратегию борьбы до последнего, а потом побега из страны, сделать это непросто.

Не думаю, что **Росавиаци**я способна преодолеть страхи собственников. Значит, нужны более тщательный контроль за финансовым состоянием авиакомпаний и новые определения среднесрочной финансовой состоятельности. Задача на самом деле не вполне тривиальная – как отделить убыточные авиапредприятия от тех, которые с большой вероятностью обанкротятся в ближайшие три месяца и не будут спасены собственником. Но от того, насколько она будет успешно решена, зависит спокойствие пассажиров и процветание отрасли.

### РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; ВЛАДИСЛАВ КУЛИКОВ; 2017.10.02; ХУЛИГАНАМ ОБРЕЖУТ КРЫЛЬЯ

Госдума планирует в ноябре рассмотреть пакет законопроектов о «черных списках» авиадебоширов.

За дебош в самолете не только накажут, но и включат в «черные списки» – кому авиакомпании вправе не продавать билеты. Фото: Скриншот с сайта vesti.ruЗа дебош в самолете не только накажут, но и включат в «черные списки» – кому авиакомпании вправе не продавать билеты.

Об этом сообщил на пресс-конференции председатель Комитета Госдумы по государственному строительству и законодательству Павел Крашенинников.

Соответствующие поправки планируется внести в КоАП, Гражданский и Воздушный кодексы. Один проект предполагает составление авиакомпаниями «черных списков» авиадебоширов. Второй – позволяет авиаперевозчику не продавать билет на самолет гражданину, включенному в «черный список». В третьем проекте закона идет речь о получении авиакомпаниями уведомлений о штрафах за дебош на борту самолета.

«Я думаю, что в ноябре мы закончим всю эту историю» , – сказал вчера Павел Крашенинников. Это значит, что проекты должны быть приняты в третьем, окончательном чтении.

«Мы хотим, чтобы эти три законопроекта синхронно вступили в силу и одновременно всё заработало, – пояснил глава комитета Госдумы. – На пленарном заседании будем их принимать в третьем чтении пакетом в один день».

Он напомнил, что уже приняты и работают поправки в Уголовный кодекс, которые касаются хулиганов на любых видах транспорта – эти поправки появились как реакция на хулиганов с лазерными указками, которые слепили пилотов при посадке самолета, затем поправки были расширены и стали касаться хулиганов, которые своими действиями подвергают опасности пассажиров на любых видах транспорта. В отношении хулиганов в самолетах было решено ввести еще отдельное ограничение – составление «черных списков» таких дебоширов, которым не будут продавать билеты и не будут пускать на борт самолета.

Кстати, недавно сообщалось, что Министерство юстиции России также приступило к разработке поправок в КоАП, увеличивающих наказания за нарушения на общественном транспорте.

За брань в адрес стюардессы или трамвайное хамство наказывать будут строже. Как поясняют в ведомстве, законопроектом предлагается установить повышенные меры административной ответственности за мелкое хулиганство на железнодорожном, морском, внутреннем водном или воздушном транспорте, а также на любом ином общественном транспорте.

Напомним, что еще недавно был принят закон, усиливающий уголовную ответственность за хулиганство на транспорте. Однако далеко не всегда у хама получается надебоширить на уголовную статью – его могут остановить и раньше. Как правило, хамам, из-за которых порой задерживают рейсы или даже разворачивают самолеты, вменяют статью КоАП «Мелкое хулиганство». Эксперты уверены: административные санкции за дикие выходки на транспорте тоже должны быть серьезными.

Другая новость: Павел Крашенинников высказался против амнистии к 100-летию Октябрьской революции.

«Дата для амнистии должна быть какая-то объединяющая. Все-таки 100-летие Революции и вообще 1917 – это дата, которая разделила страну. Это не 9 Мая, 9 Мая объединяет всех», – сказал Павел Крашенинников на пресс-конференции в Москве.

По его словам, проекты, которые внесли ЛДПР и КПРФ, разные, но касаются нетяжких составов преступлений. «Мне кажется, в данном случае вместо того, чтобы одни и те же статьи все время использовать для амнистии, надо, наверное, универсально подходить к этим вопросам. И, может быть, подумать – вообще эти статьи либо упразднить с точки зрения уголовного права, переместить в КоАП, либо избирать другие виды наказания – штрафы огромные», – считает парламентарий.

### КОММЕРСАНТ УФА; БУЛАТ БАШИРОВ; МАЙЯ ИВАНОВА; 2017.10.03;»ЖЕМЧУЖНАЯ РЕКА» ОТПЛЫВАЕТ ОТ «ВИМ-АВИА»

Туроператор из КНР планирует найти замену перевозчику на рейсах Уфа-Хайнань до конца недели

Китайский туроператор «Жемчужная река», успевший продать до краха авиакомпании «Вим-авиа» первые два чартерных рейса с полной загрузкой по маршруту Уфа-Хайнань, срочно ищет замену перевозчику. Переговоры ведутся с российскими и китайскими авиакомпаниями, но и сама «Вим-авиа» официально от запланированных рейсов не отказалась, сообщили в «Жемчужной реке». С аэропортом Уфы «Вим-авиа» свои рейсы пока не согласовывала. Большинство опрошенных „Ъ“ экспертов считают, что в период, когда высокий туристический сезон позади, а решения о возобновлении чартерной программы в Египет нет, найти альтернативу самолетам «Вим-авиа» будет реально.

Чартерная программа из Уфы на китайский остров Хайнань, которую со 2 ноября планирует начать туроператор из КНР «Жемчужная река», оказалась под вопросом. У компании были договоренности, что еженедельные рейсы из Уфы будет выполнять на своих 280-местных Boeing 777-300ER авиакомпания «Вим-авиа». На прошлой неделе руководство «Вим-авиа» признало финансовые проблемы компании и невозможность кредитоваться для выполнения запланированных рейсов. По данным **Росавиаци**и, общая кредиторская задолженность перевозчика составила около 10 млрд руб. В правительстве РФ намерены обсудить проблемы «Вим-авиа» после 15 октября, а пока сосредоточили усилия на возвращении туристов из-за рубежа, которых не вывез перевозчик. По факту мошенничества должностных лиц «Вим-авиа» возбуждено уголовное дело, в рамках расследования которого под домашний арест помещены генеральный директор авиакомпании Александр Кочнев и главный бухгалтер Екатерина Пантелеева.

Туры из Уфы в Хайнань обещали быть одним из главных туристических предложений сезона. По оценке коммерческого директора «Жемчужной реки» Евгения Косинкова, спрос на них в Башкирии был выше, чем даже в более платежеспособной Тюмени. За месяц продаж первые два рейса проданы полностью, загрузка других до конца года – от 20 до 40%, сообщил господин Косинков. Средняя цена недельного тура на Хайнань составила 25 тыс. руб.

В «Жемчужной реке» заявили, что хотя пока не получили от «Вим-авиа» официального отказа от выполнения согласованной чартерной программы, ведут переговоры с российскими и китайскими перевозчиками. Своим клиентам китайский оператор заявил, что «обладает достаточными ресурсами для выполнения всех своих обязательств, независимо от разрешения ситуации с „Вим-авиа“«.

Решение об альтернативном перевозчике планируется принять до конца недели, сообщил Евгений Косинков. «Мы вообще не рассматриваем такого развития событий, как отсутствие рейсов»,– добавил он.

«Судя по всему, судьба „Вим-авиа“ предрешена, и она вряд ли выполнит эти рейсы»,– отмечает главный редактор портала «Авиа.ру» Роман Гусаров. Авиационный эксперт Андрей Крамаренко полагает, что переговоры не будут простыми. «Пик чартерных перевозок, конечно, пройден, и глубокой осенью еще не у всех авиакомпаний распланирован график. Но надо учитывать, что „Вим-авиа“ – это не мелкий перевозчик и так просто заместить его рейсы нельзя. Кроме того, не всем авиакомпаниям полеты раз в неделю могут показаться интересными, такая программа может не отвечать их плану полетов. Выхода два – отменять чартерную программу или договориться с **Росавиаци**ей, чтобы она в порядке исключения разрешила на первое время задействовать китайских перевозчиков. Хотя им такой объем может быть не интересен»,– отметил господин Крамаренко.

«Вероятность привлечения китайских перевозчиков, наверно, существует, но, мягко говоря, довольно незначительна,– отмечает исполнительный директор агентства „Авиапорт” Олег Пантелеев.– В России сложилась такая коммерческая практика, что российских туристов вывозят российские авиакомпании. По окончании „горячего“ сезона найти альтернативные провозные емкости возможно, учитывая, что египетское направление, которое могло бы отвлечь значительную часть бортов, пока не подтверждено. На рынке есть авиакомпании с широкофюзеляжным флотом, например, у „Северного ветра“«.

В Ростуризме также настроены оптимистично. «Хайнань – это популярное туристское направление с хорошо развитым авиасообщением, поэтому технические возможности найти подходящие рейсы есть»,– считают в агентстве.

### КОММЕРСАНТ FM; АЛЕКСЕЙ СОКОЛОВ; 2017.10.02; НАЙДЕТСЯ СВОЙ КУПЕЦ

На компанию «ВИМ-Авиа, которая находится на грани банкротства, нашлись покупатели: вице-премьер Аркадий **Дворкович** заявил, что некие инвесторы могут купить перевозчика вместе с долгами. Как уже сообщали в **Росавиаци**и, общий долг «ВИМ-Авиа» составляет 10 млрд руб., при этом стоимость активов по состоянию на конец прошлого года – всего на 400 млн больше. Владельцы перевозчика, Рашид и Светлана Мурсекаевы, покинули Россию. Судьба «ВИМ-Авиа» решится после 15 октября, когда авиакомпания прекратит выполнять регулярные полеты.

Ведущий аналитик управляющей компании «Горизонт» Владимир Рожанковский считает, что разговор о потенциальных инвесторах может вестись в том числе и с целью вернуть владельцев в Россию. Эксперт отмечает, что перевозчику помогло бы размещение акций на бирже, но для этого нужны дополнительные средства:

«Выходить на рынок с такой дырой весьма проблематично, размещаться действительно будет очень сложно. Если разницы между активами и пассивами всего лишь 400 млн руб, то это не идет как ранг даже компании со средней капитализацией, это что-то ближе к малому бизнесу. Исходя из активов, у них должен быть собственный капитал величиной хотя бы в треть от размера активов: если мы ведем речь о 10 млрд руб., это 3 млрд в виде акционерного капитала – тогда его можно разбить на акции, нанять консультантов, провести IPO на бирже. Если появляются собственники, все становится намного проще: они могут продать компанию за любую сумму, если будет интерес или спрос. Но это может быть как раз-таки способом выманить их, вернуть обратно в поле видимости, а потом предъявить юридические претензии, поэтому вопрос также в том, пойдут ли на это владельцы „ВИМ-Авиа“«.

По данным РБК, одним из потенциальных инвесторов может стать Борис Карлов: в 2000-е он был управляющим директором инвест-фонда TPG Aurora. По словам собеседника издания, бизнесмен намерен инвестировать в авиакомпанию, если ей будет предоставлена господдержка. Кассовый разрыв, который необходимо покрыть для перезапуска перевозчика – 3 млрд руб.

«ВИМ-Авиа» могут купить и ее иностранные партнеры, считает независимый эксперт по рынку авиаперевозок Андрей Крамаренко. Эксперт отметил, что продать компанию Рашид Мурсекаев может и за границей:

«Может быть, это будет даже не российский инвестор, а, например, китайский, с которым у «ВИМ-Авиа» был бизнес по перевозке китайских туристов в Европу. Мурсекаев уже давно был готов ее продать, причем, в общем-то, недорого, может, даже за рубль – он давно понял, что он денег с «ВИМ-Авиа» он не сделает. Для продажи ему, наверное, нужно встретиться с новым покупателем; могу предположить, что в XXI веке, особенно если договор будет подписан не в российском праве, вовсе не обязательно ставить личную подпись и капать на договор кровью. Мурсекаева долго уговаривать не нужно, особенно в нынешней ситуации: если авиакомпания будет продана другим инвесторам, это снимет все риски с Мурсекаева и Кочнева, в уголовном преследовании не будет никакого смысла».

Несколько ключевых российских авиакомпаний рассказали агентству RNS, что не заинтересованы в приобретении самой «ВИМ-Авиа» – зато, по мнению авиаэкспертов, игроков рынка может заинтересовать штат компании: в нынешних условиях дефицита летных кадров сотрудников

наймут перевозчики-конкуренты.

### РИА НОВОСТИ; 2017.10.02; ДОЛГАМИ «ВИМ-АВИА» ЗАНИМАЮТСЯ ВЛАСТИ, ЗАЯВИЛ ДВОРКОВИЧ

Власти ведут работу по урегулированию задолженности перед сотрудниками «ВИМ-Авиа», а также переговоры с кредиторами авиакомпании по отсрочке платежей, сообщил вице-премьер РФ Аркадий **Дворкович**.

«Кроме того, занимаемся погашением задолженности по зарплате перед пилотами, стюардессами и другими членами летных экипажей, которые обслуживают соответствующие рейсы, чтобы не было никаких проблем с людьми. Роструд занимается урегулированием дальнейших трудовых отношений этих специалистов. Кроме того, ведем переговоры с банками и другими кредиторами компании по отсрочке погашения платежей, чтобы уже новый инвестор, либо в процессе банкротства, эта задолженность была урегулирована», – сказал **Дворкович** на совещании премьер-министра Дмитрия Медведева с вице-премьерами.

Ситуация с вылетом рейсов «ВИМ-Авиа» обострилась 23 сентября из-за долгов. Общая кредиторская задолженность компании составляет около 10 миллиардов рублей. С проблемами столкнулись несколько десятков тысяч клиентов перевозчика как в РФ, так и за рубежом. К вывозу пассажиров под контролем **Минтранса** и **Росавиаци**и подключились другие авиакомпании.

### РИА НОВОСТИ; 2017.10.02; МЕДВЕДЕВ ПОРУЧИЛ УСКОРИТЬ РАБОТУ НАД ПРОЕКТОМ ПО УЖЕСТОЧЕНИЮ АВИАПЕРЕВОЗОК

Премьер-министр РФ Дмитрий Медведев на совещании с вице-премьерами в понедельник поручил ускорить подготовку законопроекта по ужесточению правил авиаперевозок.

«Всю эту работу нужно довести, естественно, до конца, чтобы не осталось никаких проблем в том, что касается перевозок пассажиров. Что же касается подготовки нормативного акта, то также нужно работать как можно быстрее. Как только проект будет подготовлен, доложите мне лично», – сказал Медведев.

Как сообщил на совещании вице-премьер РФ Аркадий **Дворкович**, законопроект об ужесточении правил авиаперевозок и страхования полетов и пассажиров будет готов в ближайшее время.

«Готовим проект нормативно-правового акта, проект закона, который бы устанавливал более жесткую систему контроля за деятельностью авиакомпаний, ввел бы показатели финансовой устойчивости, а также обеспечивал страхование пассажиров от подобных ситуаций. Законопроект будет готов в ближайшие недели и внесен в правительство Российской Федерации», – сообщил **Дворкович**.

Ранее президент РФ Владимир Путин в связи с проблемами авиакомпании «ВИМ-Авиа» заявлял о необходимости выработать в РФ эффективное правовое регулирование в авиаотрасли.

Ситуация с вылетом рейсов «ВИМ-Авиа» обострилась 23 сентября из-за долгов. Общая кредиторская задолженность компании составляет около 10 миллиардов рублей.

С проблемами столкнулись несколько десятков тысяч клиентов перевозчика как в РФ, так и за рубежом. К вывозу пассажиров под контролем **Минтранса** и **Росавиаци**и подключились другие авиакомпании.

### РИА НОВОСТИ; 2017.10.02; ПРОБЛЕМЫ С АРЕСТАМИ САМОЛЕТОВ «ВИМ-АВИА» РЕШЕНЫ, ЗАЯВИЛ ДВОРКОВИЧ

Проблем с арестами самолетов «ВИМ-Авиа» в настоящее время нет, сообщил вице-премьер РФ Аркадий **Дворкович** на совещании главы правительства со своими заместителями.

«Есть вопросы, связанные с задолженностью авиакомпании по лизинговым платежам и аэропортовому обслуживанию. Штаб, который был создан специально для решения ситуации, эти проблемы решил. Сейчас нет проблем с арестом, задержанием самолетов в аэропортах», – сказал **Дворкович**.

Ситуация с вылетом рейсов «ВИМ-Авиа» обострилась 23 сентября из-за долгов. Общая кредиторская задолженность компании составляет около 10 миллиардов рублей. С проблемами столкнулись несколько десятков тысяч клиентов перевозчика как в РФ, так и за рубежом. К вывозу пассажиров под контролем **Минтранса** и **Росавиаци**и подключились другие авиакомпании.

На этом фоне **Росавиаци**я сначала сообщила, что самолеты «ВИМ-Авиа» находятся под угрозой ареста из-за большой просроченной задолженности перед лизингодателями, а 27 сентября уточнила, что воздушные суда перевозчика уже арестованы в аэропортах турецких Даламана и Антальи, а также бельгийского Льежа.

Между тем в пятницу представитель «ВИМ-Авиа» сообщил РИА Новости, что компания провела переговоры с лизингодателями, и в итоге пока все самолеты остаются под ее оперативным управлением.

### ПАРЛАМЕНТСКАЯ ГАЗЕТА; 2017.10.02; ДЕПУТАТ ЕФИМОВ СЧИТАЕТ, ЧТО В РОССИИ НАДО СОЗДАТЬ СИСТЕМУ ОТСЛЕЖИВАНИЯ АВИАРЫНКА

В России надо создать систему отслеживания авиарынка, заявил первый заместитель председателя комитета Госдумы по транспорту и строительству Виталий Ефимов «Парламентской газете», комментируя готовящуюся в правительстве инициативу, которая предусматривает усиление контроля за авиаперевозчиками.

«Критерии оценки в системе, о которой я говорю, должны быть не выдуманные, а чёткие. Может быть, надо дать **Минтрансу** больше полномочий. Или хотя бы дать ему возможность запрашивать информацию, сколько поступает билетов в продажу и сколько их уже продано», – отметил депутат.

Он напомнил, что на железной дороге таких ситуаций вообще не возникает, так как там всегда есть в резерве составы. Не может быть такого, чтобы пассажир купил будет на поезд, а ему не хватило места или ваш состав задерживается стуками. «Надо ввести огромные штрафы за невылет вовремя», – отметил парламентарий.

Ранее зампред Правительства РФ Аркадий **Дворкович** сообщил, что в ближайшее время Правительство внесёт на рассмотрение в Госдуму проект закона, который предумстаривает усиление контроля за авиарынком. Если Федеральное собрание инициативу одобрит, а затем её подпишет президент, то это должно исключить возможность ситуации, которая произошла с авиакомпанией «ВИМ-Авиа».

### ПАРЛАМЕНТСКАЯ ГАЗЕТА; 2017.10.02; В СОВФЕДЕ ПРОКОММЕНТИРОВАЛИ ЗАКОНОПРОЕКТ КАБМИНА О РЕГУЛИРОВАНИИ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ АВИАКОМПАНИЙ

Законопроект по регулированию деятельности авиакомпаний, – правильный шаг, но делать его надо было до, а не после происшествия с «ВИМ-Авиа», заявил «Парламентской газете» сенатор Сергей Шатиров.

По его словам, всё, что связано с нуждами населения, его материальным благополучием, требует постоянного мониторинга на предмет регулирования процессов в той или иной сфере, будь это железнодорожное сообщение, строительство или авиаперевозки.

«Вместе с тем, любые вопросы, связанные со страхованием ответственности перевозчиков, – это, как правило, удорожание услуг. Поэтому сейчас Правительству надо выработать оптимальные критерии и показатели финансовой устойчивости авиакомпаний», – считает сенатор.

Сергей Шатиров убеждён, что любые критерии и показатели – не «священная корова». И они периодически требуют корректировки. «Но требуют они этого до происшествия, а не после, – заметил парламентарий. – В ситуации с «ВИМ-Авиа» все шаги, сделанные после срыва авиаперелётов, правильные. Но, как и в ситуации с пригородными электричками, шаги эти делает постфактум. И после того, как на это указывает президент».

Сегодня стало известно, что в Правительство в ближайшие недели будет внесён законопроект, который должен помочь предотвратить ситуации, подобные той, что случились с пассажирами «ВИМ-Авиа». Ранее глава Ростуризма Олег Сафонов заявил, что одной из мер в данном направлении может стать создание резервного фонда, без которого авиакомпании не должны допускаться на рынок перевозок.

### ПАРЛАМЕНТСКАЯ ГАЗЕТА; 2017.10.02; ПОСЛЕ УСИЛЕНИЯ КОНТРОЛЯ ЗА АВИАПЕРЕВОЗЧИКАМИ НУЖНО ПРЕДОТВРАТИТЬ РОСТ ЦЕН НА БИЛЕТЫ, СЧИТАЕТ ЖУРОВА

Важно не допустить подорожания билетов после того как усилится контроль за рынком авиаперевозчиков. Об этом заявила зампред думского Комитета по международным делам Светлана Журова, комментируя «Парламентской газете» готовящийся в Правительстве законопроект, предусматривающий введение жёсткой системы контроля за работой авиакомпаний.

«В документе должны быть прописаны максимальные ограничения для авиаперевозчиков», – сказала депутат, отметив, что руководство авиакомпаний вполне может объяснять подорожание цен тем, что требуют большей отчётности, нужно производить больше каких-либо операций и прочих действий, которые вообще никак не связаны, по сути, с перевозкой граждан.

«Что касается «ВИМ-Авиа», то когда начались первые проблемы с ней, то **Минтранс** уже прекрасно знал, чем дело кончится – банкротством, но у ведомства не было механизмов, чтобы это процесс пресечь», – отметила зампред думского Комитета.

Она добавила, что в законопроекте нужно прописать возможные моменты, связанные с финансовыми затруднениями авиакомпаний, и все возможности для остановки этого процесса.

Журова напомнила, что каждый россиянин сам выбирает, какой авиакомпанией ему лететь – государственной или частной. При этом когда с частниками начинаются проблемы, претензии предъявляются государству.

«То есть вся ответственность с коммерческой структуры перекладывается на государство, и весь негатив идёт на Правительство, Федеральное Собрание и президента – это странно».

Светлана Журова уверена, что в законопроекте должны быть чётко прописаны обязанности частных компаний по отношению к государству.

Ранее вице-премьер РФ Аркадий **Дворкович** сообщил, что кабмин работает над законопроектом, предусматривающим усиление контроля за авиарынком. Документ планируется внести в Госдуму через пару недель. После принятия инициативы случаи, подобные ситуации с «ВИМ-Авиа», должны быть исключены. По словам **Дворкович**а, проект закона должен установить более жёсткую систему контроля деятельности авиакомпаний, ввести показатели финансовой устойчивости, а также обеспечить страхование пассажиров от подобных ситуаций.

### RNS; 2017.10.02; TUI ОЦЕНИЛ ДОПОЛНИТЕЛЬНЫЕ РАСХОДЫ ИЗ-ЗА СИТУАЦИИ С «ВИМ-АВИА» В $2 МЛН

Туроператор Tui оценил дополнительные расходы на перевозку пассажиров оплаченных ранее рейсов авиакомпании «ВИМ-Авиа» в $2 млн. Об этом сообщил журналистам гендиректор Tui Россия Тарас Демура.

«**Минтранс** и **Росавиаци**я всячески просят поддержки туроператоров в том, чтобы туроператоры повторно законтрактовали перевозку и оплатили ее, как они говорят, из внебюджетных источников, то есть за наш счёт. Наши дополнительные расходы в этой ситуации – минимум $2 млн. Это тот размер депозита, который был оплачен, и пока непонятно, кто и как будет это компенсировать», – сказал Демура.

В ситуации, когда «ВИМ-Авиа» остановила чартерные рейсы, Tui повторно оплачивала перевозку у авиакомпаний Red Wings, «Уральские авиалинии» и Atlasglobal. За последние дни туроператор перевёз более 4 тыс. туристов, сегодня с курортов будут вывезены последние клиенты «ВИМ-Авиа», чьи рейсы были задержаны, и с завтрашнего дня начнётся новая программа, отметил Демура.

«С завтрашнего дня у нас новая полётная программа. В кратчайшие сроки все нормализовали. Ни одного туриста не выселили, все жили в отелях за наш счёт, трансферы, все изменения, поддержка в аэропорте (были оказаны. – RNS)», – добавил он, не назвав конкретную сумму расходов.

Авиакомпания «ВИМ-Авиа» объявила об остановке чартерных рейсов 25 сентября. По состоянию на 26 сентября за границей находилось 38,9 тыс. туристов с билетами на рейсы авиакомпании.

### ИНТЕРФАКС; 2017.10.02; В КОМПАНИИ TUI НЕ ПОНИМАЮТ СУТИ ПРЕТЕНЗИЙ РОСПОТРЕБНАДЗОРА

«TUI Россия» до сих пор не получил информацию от Роспотребнадзора о претензиях по ситуации с «ВИМ-Авиа», в связи с которыми ведомство заявило о возбуждении административного дела в отношении туроператора, сообщил гендиректор компании Тарас Демура.

«Мы до сих пор не понимаем, в чем нас обвиняет Роспотребнадзор. В претензиях туристов речь идет о том, что им задержали вылет и они хотят компенсацию морального ущерба в размере 50 тыс. рублей. Непонятно, на какие статьи закона ссылается Роспотребнадзор, поскольку мы не обязаны оказывать помощь туристам в аэропорту. Мы же не МЧС. При этом у нас работал мобильный пункт с едой и водой», – сказал Т.Демура журналистам в понедельник.

Он уточнил, что представители туроператора связались с туристами, написавшими претензии. «Они говорят, что у них все нормально, благодарят за помощь», – подчеркнул Т.Демура.

Роспотребнадзор ранее заявил, что получил жалобы потребителей на бездействие туроператора TUI в связи с отменой рейсов авиакомпании «ВИМ-Авиа» и намерен возбудить административное дело в отношении компании. В TUI считают такие заявления необоснованными и планируют направить в ведомство претензию. Как ранее рассказал порталу «Интерфакс-Туризм» генеральный директор «TUI Россия» Т.Демура, претензии написали 30 туристов, которые хоть и были уведомлены о том, что рейс «ВИМ-Авиа» отменен, все же по собственной инициативе приехали в аэропорт Домодедово и искали там представителя авиакомпании. Причем все эти туристы той же ночью улетели на рейсе другой авиакомпании, который туроператор организовал как альтернативную перевозку.

«ВИМ-Авиа» 25 сентября остановила чартерные рейсы из-за недостатка средств на операционную деятельность. Билеты авиакомпании на этот момент приобрели почти 200 тыс. пассажиров.

### РИА НОВОСТИ; 2017.10.02; ЭКСПЕРТ: СИТУАЦИЯ С «ВИМ-АВИА» ВОЗНИКЛА ИЗ-ЗА БЫСТРОГО РОСТА АВИАКОМПАНИИ

Ситуация с авиакомпанией «ВИМ-Авиа» возникла из-за слишком быстрого роста авиакомпании в условиях резкого восстановления рынка авиаперевозок, рассказала РИА Новости руководитель управления машиностроения, транспорта и материалов компании «ВТБ Капитал» Елена Сахнова.

Ситуация с вылетом рейсов «ВИМ-Авиа» обострилась 23 сентября из-за долгов. Общая кредиторская задолженность компании составляет около 10 миллиардов рублей. С проблемами столкнулись несколько десятков тысяч клиентов перевозчика как в РФ, так и за рубежом.

К вывозу пассажиров под контролем **Минтранса** и **Росавиаци**и подключились другие авиакомпании. Перевозка пассажиров регулярными рейсами «ВИМ-Авиа» будет осуществляться до 15 октября, с 16 октября – прекратится.

«Ситуация с «ВИМ-Авиа» стало следствием слишком быстрого роста авиакомпании на фоне резкого восстановления рынка авиаперевозок в России. Продавая большое количество билетов, компания не справилась с обеспечением мощностей под свои продажи, вследствие чего сигналы о трудностях авиакомпании были уже в апреле-мае этого года в виде задержек и отмены рейсов», – отметила эксперт.

«В силу низкой прибыльности и высокого уровня кредиторской задолженности (около 10 миллиардов рублей) случившийся кассовый разрыв и отказ кредиторов в финансировании привел к остановке операционной деятельности», – продолжила Сахнова.

«Мы настороженно относимся к возможной санации «ВИМ-Авиа» из-за высокого уровня долга и смещения бизнес-модели компании в сторону низкомаржинальных сегментов чартерных и дальнемагистральных перевозок», – заключила она.

### РИА НОВОСТИ (КРЫМ); 2017.10.02; ПАССАЖИРЫ «ВИМ-АВИА» СМОГУТ УЛЕТЕТЬ ИЗ КРЫМА САМОЛЕТАМИ ДРУГИХ АВИАКОМПАНИЙ

Пассажиры авиакомпании «ВИМ-Авиа» могут воспользоваться услугами других авиакомпаний для вылета из Крыма. Об этом сообщили в пресс-службе аэропорта «Симферополь».

«Пассажиры авиакомпании «ВИМ-Авиа», купившие билеты с вылетом из аэропорта «Симферополь», могут бесплатно воспользоваться услугами авиакомпаний S7 Airlines, «Россия» и «Уральские авиалинии». Перевозка осуществляется при наличии свободных мест», – сообщили в аэропорту.

Пассажиры «ВИМ-Авиа» с действительными билетами допускаются к посадке на рейс в случае, если указанный в билете маршрут совпадает с маршрутом предоставляющей перелет авиакомпании. Для посадки на рейс им необходимо обратиться в представительства авиакомпаний «ВИМ-Авиа», S7 Airlines, «Россия» и «Уральские авиалинии», которые находятся в симферопольском аэропорту.

Ситуация с вылетом рейсов «ВИМ-Авиа» обострилась неделю назад. Авиакомпания 25 сентября официально призналась, что не имеет финансов для продолжения работы и прекращает выполнять чартеры. К вывозу пассажиров под контролем **Минтранса** и **Росавиаци**и подключились другие авиакомпании. Перевозка пассажиров регулярных рейсов «ВИМ-Авиа» будет осуществляться до 15 октября, с 16 октября – прекратится.

### РИА НОВОСТИ; 2017.10.02; В СУД ПОСТУПИЛ ПЕРВЫЙ ИСК ОТ ПОСТРАДАВШИХ ИЗ-ЗА ЗАДЕРЖЕК РЕЙСОВ «ВИМ-АВИА»

Пассажиры, пострадавшие из-за задержек рейсов авиакомпании «ВИМ-Авиа», обратились в суд с требованием компенсировать 869 тысяч рублей, сообщил РИА Новости в понедельник адвокат Алексей Михальчик.

«Этот иск является первым иском, поданным в интересах пассажиров авиакомпании «ВИМ-Авиа», – уточнил адвокат.

Он пояснил, что к нему обратилась семья с ребенком. «Они сутки провели в аэропорту. Ситуация осложнялась тем, что мать страдает серьезной болезнью и вынуждена принимать редкие и дорогостоящие лекарства. Они стали заканчиваться, они подняли панику и через сутки их отправили домой», – сказал адвокат.

По мнению Михальчика, положение людей было «серьезным и травмирующим», поэтому они решили обратиться в суд. «Иск подан в Подольский городской суд, надеюсь, скоро он будет принят к производству», – добавил он.

Адвокат настаивает на компенсации морального ущерба в размере 150 тысяч рублей и ущерба в рамках Монреальской конвенции, к которой присоединилась Россия, на сумму 719 тысяч рублей.

Ситуация с вылетом рейсов «ВИМ-Авиа» обострилась 23 сентября из-за долгов. Общая кредиторская задолженность компании составляет около 10 миллиардов рублей. С проблемами столкнулись несколько десятков тысяч клиентов перевозчика как в РФ, так и за рубежом.

К вывозу пассажиров под контролем **Минтранса** и **Росавиаци**и подключились другие авиакомпании. Перевозка пассажиров регулярными рейсами «ВИМ-Авиа» будет осуществляться до 15 октября, с 16 октября – прекратится.

### ТАСС; 2017.10.02; ТУРОПЕРАТОР TUI ОРГАНИЗУЕТ СОБСТВЕННУЮ АВИАПЕРЕВОЗКУ ИЗ-ЗА ПРОБЛЕМ С «ВИМ-АВИА»

Туроператор TUI в новом финансовом году организует авиаперевозки на собственных самолетах, чтобы больше не сталкиваться с ситуациями, подобным краху «ВИМ-Авиа». Об этом генеральный директор TUI Россия Тарас Демура сообщил на встрече с журналистами в понедельник.

«Пока не могу сказать, под каким флагом, но у нас будет собственная авиаперевозка. Подобных ситуаций не должно больше повториться. Это будет на базе существующих авиакомпаний, но на наших самолетах. То есть с 1 октября 2017 года по 1 октября 2018 года планируем перевезти порядка 800 тыс. пассажиров», – сказал Демура.

В то же время он с благодарностью отметил понимание со стороны авиакомпаний, с которыми TUI сотрудничал в рамках замещения рейсов «ВИМ-Авиа». «Мы не видели попытки нажиться на вот этом горе и задрать тарифы. Конечно же, мы должны были «остатки подбирать». Они, возможно, были не самыми экономически эффективными. Но каких-то попыток задрать цену не было», – сказал Демура.

### RNS; 2017.10.02; МНЕНИЕ: РОМАН ГУСАРОВ, ГЛАВНЫЙ РЕДАКТОР AVIA.RU

Вице-премьер Аркадий **Дворкович** на совещании правительства заявил, что в покупке «ВИМ-Авиа» вместе с долгами заинтересовано несколько инвесторов. Однако в ответ на запросы RNS четыре авиакомпании (Azur Air, «Уральские авиалинии», «Аэрофлот» и Red Wings) заявили, что не заинтересованы в покупке актива.

Найти инвестора для «ВИМ-Авиа» будет непросто, она даже активом как таковым не является. У нее нет устойчивых активов, за которые нужно погасить 10 млрд долгов, еще и заплатить за саму компанию, пусть это даже будет 1 руб.

Если разложить, все, что мы имеем, у авиакомпании есть в пассиве долги на 10 млрд, есть убытки, есть вхождение в низкий сезон, который принесет еще дополнительные расходы, впереди зима, пассажиры не летают, расходы на содержание авиакомпании вырастут, то есть инвестору придется потратить еще немалые деньги на то, чтобы она прожила хотя бы до весны, и начала летать на туристических маршрутах, когда оживет рынок.

У нее в активе есть несколько стареньких самолетов в собственности, все остальные в лизинге, уникальных маршрутных сетей нет, это не «Трансаэро» где есть, чем поживиться. Есть только кадры, но они просто зарплатой выманиваются и все, за это не надо платить 10 млрд. То есть нет ничего, ради чего стоит приобретать эту авиакомпанию, тем более рыночным игрокам, потому что все, что им нужно, это просидеть на берегу и подождать, пока проплывет труп врага.

При покупке «ВИМ-Авиа» инвестору придется как минимум погасить долги, а это уже 10 млрд, но я не нахожу, за что инвестор должен вкладывать такие деньги, потому что даже если за 1 руб. купит, придется погасить долги. И сможет ли инвестор вернуть эти средства, если авиакомпания с огромным опытом и опытном менеджментом накопила такие долги, то откуда возьмется в инвестора некая бизнес-модель, которая сейчас, когда все авиакомпании еле-еле сводят концы с концами, чтобы отбить эти 10 млрд и еще что-то заработать?

### ПРАЙМ; 2017.10.02; ОБЪЕДИНЕНИЕ ПАССАЖИРОВ ПРОСИТ ПРОВЕРИТЬ «НОРДАВИА» ИЗ-ЗА ОТМЕНЫ И ПЕРЕНОСОВ РЕЙСОВ

Общероссийское объединение пассажиров обратилось в транспортную прокуратуру Северо-Западного федерального округа с просьбой проверить факт наличия задержек рейсов, осуществляемых авиакомпанией Акционерное общество «Нордавиа – региональные авиалинии», заявил заместитель председателя объединения Илья Зотов.

Ряд региональных СМИ сообщали о задержках рейсов авиакомпании. По их данным, пассажиры «Нордавиа» все чаще стали сталкиваться с задержками, переносами, отменами и заменами рейсов. Тогда же стало известно, что задержкой или отменой рейсов «Нордавиа» заинтересовался уполномоченный по правам человека в Архангельской области.

Зотов заявил, что объединение, проанализировав публикации СМИ по задержкам рейсов, выяснило, что пассажиры сообщают о массовых задержках, при этом он утверждает, что на официальном сайте **Росавиаци**и никакой информации по этому поводу нет.

«В связи с этими отправляем обращение в транспортную прокуратуру Северо-Западного федерального округа, они уполномочены рассматривать эти вещи, с целью разъяснить, во-первых, нестыковки, почему **Росавиаци**я упускает, проверить надо, на самом деле были ли задержки, если были задержки, применить санкции к данной компании», – сказал Зотов.

По данным на сайте **Росавиаци**и, в августе «Нордавиа» выполнила 1,324 тысячи рейсов, из них задержано 100 рейсов (7,55% от общего числа выполненных за месяц). Количество международных чартерных рейсов «Нордавиа» из России за август составило 28, из них задержано свыше двух часов два рейса (7,1).

С конца июня **Росавиаци**я в связи с участившимися случаями задержек чартеров, в том числе у «ВИМ-Авиа», начала ежедневно публиковать список таких рейсов. В частности, согласно данным на сайте ведомства, вылет рейса «Нордавиа» Москва – Анталья 18 сентября был задержан на 7 часов 13 минут по решению авиакомпании, рейса Москва – Барселона 19 сентября – на 6 часов 47 минут из-за неисправности самолета.

Зотов добавил, что уже направил обращение в транспортную прокуратуру.

В обращении, имеющемся в распоряжении РИА Новости, объединение также просит проверить «финансовое состояние компании «Нордавиа» и причины массовых задержек рейсов, чтобы пресечь возможность возникновения ситуаций, когда компания продаст билеты и не сможет выполнить перевозку пассажиров».

«Учитывая приведенную информацию, просим провести соответствующую проверку по нарушениям прав пассажиров, соблюдение правил безопасности полетов, указанных в данных публикациях», – говорится в обращении объединения.

По словам Зотова, транспортная прокуратура должна разобраться, по какой причине были задержки и, если задержки были по вине авиакомпании, собрать фактуру с тех пассажиров, рейсы которых задержали, и возместить им издержки, в том числе материальные. «Потому что люди тратят на питание, проживание и прочее свои деньги, то есть на данный момент никакой компенсации нет», – пояснил Зотов.

Собеседник агентства сообщил, что пассажиры говорят о 6-7-часовых задержках, а также об отмене рейсов.

«Пассажиры не знают, к кому обратиться. Мы пытаемся стать такой аккумулирующей силой, направить обращение и уже потом собирать подтверждающие факты, чтобы усилить нашу позицию в дальнейшем, потому что на данный момент пассажиры не знают к кому обращаться, когда и что – у них отменили рейс – и все, они остаются в аэропорту жить сутки», – заключил Зотов.

В «Нордавиа» заявили РИА Новости» что дадут комментарий по этой теме позже.

«Нордавиа» образована в 2004 году, выполняет регулярные и чартерные пассажирские перевозки по России и за рубеж. В парке перевозчика девять пассажирских лайнеров Boeing-737-500. В апреле 2016 года основным акционером «Нордавиа» стала компания Sky Invest.

### ИНТЕРФАКС-ТУРИЗМ; 2017.10.02; НА ЗАРУБЕЖНЫХ КУРОРТАХ ОСТАЮТСЯ ОКОЛО 13,5 ТЫС. ТУРИСТОВ С БИЛЕТАМИ «ВИМ-АВИА» – АТОР

На зарубежных курортах остаются 13,5 тысяч российских туристов с билетами «ВИМ-Авиа», сообщает в понедельник Ассоциация туроператоров России (АТОР) со ссылкой на данные штаба при **Минтрансе**.

«За границей остаются 13,5 тысяч туристов, вывезенных рейсами «ВИМ-Авиа». Они отдыхают в Ларнаке, Римини, на Тенерифе и турецких курортах. Эти туристы будут возвращаться в Россию согласно датам, указанным в приобретенных билетам. Вместо «ВИМ-Авиа» рейсы (как завозные, так и вывозные) будут выполнять авиакомпании «Ред Вингс», «Ямал», «Уральские авиалинии», Atlasglobal, Ellin Air. Многие рейсы туроператоров уже выполняются перечисленными перевозчиками с 1 октября», – говорится в сообщении.

В Турции программы «ВИМ-Авиа» из Антальи и Даламана в Москву завершены. Остались только рейсы в регионы из Антальи.

«Помимо россиян, планово осуществляется перевозка китайских туристов. На момент остановки деятельности «ВИМ-Авиа» требовалась перевозка 2,5 тысяч туристов. На данный момент в Москве и Бельгии (Льеж) находится около 1,5 тысяч туристов из Китая. Они вернутся в Китай до 7 октября на самолетах «ВИМ-Авиа» и «Аэрофлота», – говорится в сообщении.

Ранее туроператоры сообщили, что на 90% проблема с вывозом туристов с билетами «ВИМ-Авиа» решена.

### ТАСС; 2017.10.02; БОЛЕЕ 1,7 ТЫС. ПАССАЖИРОВ «ВИМ-АВИА» ПЕРЕВЕЗЕНЫ 2 ОКТЯБРЯ

«ВИМ-Авиа» совместно с другими иностранными и российскими авиакомпаниями перевезла 2 октября более 1,7 тыс. пассажиров. Об этом сообщает в понедельник пресс-служба **Минтранса** по итогам заседания оперативного штаба.

«За 2 октября авиакомпанией «ВИМ-Авиа» и другими российскими и иностранными авиакомпаниями осуществлена перевозка свыше 1,7 тыс. человек. Вывоз туристов рейсами «ВИМ-Авиа» выполняется в плановом режиме. Запланированное на 2 октября количество туристов будет перевезено до конца текущих суток», – говорится в сообщении.

«ВИМ-Авиа» 25 сентября заявила о прекращении всех чартерных полетов из-за финансовых проблем и нехватки оборотных средств. Этому предшествовала серия задержек рейсов в российских и зарубежных аэропортах.

Следственный комитет возбудил уголовное дело о мошенничестве, в рамках которого были задержаны генеральный директор и главный бухгалтер «ВИМ-Авиа» Александр Кочнев и Екатерина Пантелеева. Общий долг «ВИМ-Авиа», по оценке **Росавиаци**и, составляет 7 млрд рублей.

### ИНТЕРФАКС – ДАЛЬНИЙ ВОСТОК; 2017.10.02; ЗАДЕРЖАННЫЙ САМОЛЕТ «ВИМ-АВИА» ВЫЛЕТЕЛ ИЗ МОСКВЫ НА ЧУКОТКУ

Самолет авиакомпании «ВИМ-Авиа» прибудет из Москвы на Чукотку с опозданием более чем на восемь часов.

На сайте ГУ МЧС по Чукотскому автономному округу сообщается, что во вторник, в 11:00 (чкт) вылетел очередной рейс №193 авиакомпании «ВИМ-Авиа» по маршруту Москва – Анадырь, на борту – около 150 человек.

Этот самолет также забрал пассажиров с отмененных ранее рейсов, говорится в сообщении.

В свою очередь на сайте аэропорта Анадыря сообщается, что рейс НН-193 из аэропорта Домодедово ориентировочно прибудет во вторник, в 20:55 по местному времени. По расписанию самолет должен был прилететь в 12:30.

### АГЕНТСТВО МОСКВА; 2017.10.02; БОЛЕЕ 11,7 ТЫС. КЛИЕНТОВ «ВИМ-АВИА» ПЕРЕВЕЗЕНЫ С 26 СЕНТЯБРЯ ЧЕРЕЗ АЭРОПОРТ ВНУКОВО

Более 11,7 тыс. пассажиров авиакомпании «Вим-Авиа» были перевезены с 26 сентября 2017 г. через аэропорт Внуково, сообщили в пресс-службе аэропорта.

«Международный аэропорт Внуково продолжает обслуживать рейсы авиакомпании «Вим-Авиа». С 26 сентября 2017 г. по 1 октября 2017 г. авиакомпания «Вим-Авиа» выполнила 103 рейса. За это время были перевезены 11 тыс. 751 пассажир, 142 тыс. 326 кг багажа, 14 тыс. 566 кг груза и 921 кг почты. Из них на прилет было обслужено 56 рейсов, перевезены 8 тыс. 669 пассажиров, 102 тыс. 660 кг багажа, 14 тыс. 566 кг груза и 921 кг почты», – говорится в сообщении.

Уточняется, что на вылет было обслужено 47 рейсов, перевезены 3 тыс. 82 пассажира и 39 тыс. 666 кг багажа.

«По состоянию на 15:30, 2 октября был отправлен рейс в Льеж, еще шесть рейсов запланированы к отправлению по маршрутам: Москва-Даламан, Москва-Анталья, Москва-Благовещенск, Москва-Анадырь, Москва-Тайюань, Москва-Шеньян. За ближайшие сутки было принято три рейса из Китая: Фучжоу – 4:58, Ченгду – 7:49, Сиань – 10:01, рейсы были без пассажиров. Также на 2 октября запланированы к выполнению рейсы из Льежа, Даламана и Антальи», – добавили в пресс-службе.

Ситуация с авиакомпанией «Вим-Авиа» обострилась в третьей декаде сентября 2017 г. В **Росавиаци**и сообщили, что у перевозчика отсутствуют ресурсы для продолжения операционной деятельности, в результате чего прекращена заправка и обслуживание воздушных судов в аэропортах РФ и иностранных государств. Ведомство обратилось к авиационному сообществу с просьбой поддержать перевозки пассажиров «Вим-Авиа» на регулярных и нерегулярных рейсах.

### ИНТЕРФАКС-СИБИРЬ; 2017.10.02; СЛЕДОВАТЕЛИ НАЧАЛИ ПРОВЕРКУ В СВЯЗИ С ИНЦИДЕНТОМ В ЯКУТИИ, ГДЕ У ЛАЙНЕРА ЗАГОРЕЛСЯ ДВИГАТЕЛЬ

Восточно-Сибирское следственное управление на транспорте СКР начало проверку в связи с авиаинцидентом в аэропорту Талакана (Якутия), сообщает пресс-служба ведомства.

«30 сентября около 12 часов по местному времени произошло возгорание правого двигателя самолета Ан-148 авиакомпании «Ангара», следовавшего по маршруту «Талакан – Иркутск», в связи с чем воздушное судно совершило вынужденную посадку в аэропорту вылета», – говорится в сообщении.

Отмечается, что на борту воздушного судна находились четыре члена экипажа и 74 пассажира. Никто из них не пострадал.

Ранее сообщалось, что для расследования произошедшего **Росавиаци**я и авиакомпания создали комиссию. В «Ангаре» инцидент с самолетом назвали «внештатной ситуацией, связанной с некорректной работой правого двигателя».

Между тем, пассажиры рейса выложили в сеть видеоролик, где видно, как из сопла реактивного двигателя Ан-148 вырывается пламя.

### ТАСС; 2017.10.02; ПАССАЖИРОПОТОК АЭРОПОРТА КАЗАНЬ ВПЕРВЫЕ ДОСТИГ ПОКАЗАТЕЛЯ 2 МЛН ЧЕЛОВЕК

Пассажиропоток международного аэропорта Казань впервые в своей истории достиг показателя 2 млн человек, сообщается на сайте аэропорта.

Если по итогам всего 2016 года пассажиропоток составил 1,9 млн человек на прилет и вылет, то всего за 9 месяцев 2017 года аэропорт обслужил более 2 млн пассажиров, отмечается в сообщении.

«Значительный рост производственных показателей фиксируется на большинстве направлений на протяжении всего года. Большим спросом пользуются и недавно открытые маршруты», – говорится в сообщении

В 2016 году международный аэропорт Казань обслужил на 7% больше пассажиров чем в 2015 году. Маршрутная сеть аэропорта Казань насчитывала 65 направлений, из них 31 – международные..

### RNS; 2017.10.02; АЭРОПОРТ ДОМОДЕДОВО ПРЕДЛОЖИЛ УТОЧНИТЬ ПРАВИЛА ДОПУСКА К НАЗЕМНОМУ ОБСЛУЖИВАНИЮ

Аэропорт Домодедово совместно с другими участниками отрасли прорабатывает изменения в нормативную базу, которые определяли бы требования к допуску на территории аэропорта, сообщила пресс-служба аэропорта. Предлагается создать двухуровневую систему допуска, по которой операторы наземного обслуживания аэропортов будут допускаться через сертифицированный и аттестованный персонал главного оператора аэропорта.

«Совместно с коллегами по отрасли мы разрабатываем предложения по внесению изменений в нормативную базу, которые позволят устранить правовую неопределенность в этой сфере. Одно из предложений – создание двухуровневой системы допуска к деятельности на территории аэропорта. Она предполагает сертификацию и аттестацию персонала главного оператора аэропорта и последующую процедуру допуска хэндлеров через него», – приводятся в сообщении Домодедово слова его директора по маркетингу Марины Букаловой.

Необходимость создания правил по допуску и закреплению требований к минимальному уровню качества услуг возникла, по ее словам, на фоне «демонополизации рынка наземного обслуживания в Домодедово».

### ТАСС; 2017.10.02; ПАССАЖИРОПОТОК АЭРОПОРТА МАХАЧКАЛЫ ВЫРОС В СЕНТЯБРЕ 2017 ГОДА НА 20%

Аэропорт Махачкалы увеличил пассажиропоток в сентябре этого года на 20% по сравнению с аналогичным периодом 2016 года, обслужив более 97 тыс. человек, сообщила ТАСС в понедельник помощник генерального директора авиаузла Камила Гамзатова.

«Пассажиропоток международного аэропорта Махачкала в сентябре 2017 года увеличился на 20% по сравнению с аналогичным периодом прошлого года и составил 97 492 пассажира», – сказала Гамзатова.

По ее словам, также увеличилось количество авиавылетов. «Этот показатель в прошлом месяце составил 850 рейсов, что на 12% больше, чем в сентябре 2016 года», – отметила она, добавив, что на 9% больше по сравнению с показателем прошлого года было обработано грузов и почты, в прошлом месяце этот показатель составил 176 тонн.

В 2014 году в аэропорте Махачкалы реконструировали взлетно-посадочную полосу. Как сообщалось ранее, по итогам 2016 года пассажиропоток авиаузла увеличился на 23% по сравнению с показателем 2015 года и составил более 869 тыс. человек. За первые шесть месяцев текущего года пассажиропоток увеличился на 17% по сравнению с аналогичным периодом в 2016 года.

Единственный аэропорт Дагестана к 2019 году планирует увеличить пассажиропоток до 1 млн человек в год. Сейчас пропускная способность авиаузла на внутренних рейсах составляет 200 пассажиров в час, на международных – 60 пассажиров в час. Ежедневно из Махачкалы вылетает от восьми до десяти самолетов в Москву, совершаются ежедневные рейсы в Санкт-Петербург. Из Махачкалы можно отправиться в Сургут, Ростов-на Дону, Сочи и Минеральные Воды, выполняются рейсы в Казахстан и Турцию.

Как сообщалось ранее, в конце октября 2017 года планируется запустить прямые авиарейсы между Махачкалой и Дубаем (ОАЭ), а также между Махачкалой и Краснодаром.

### ИЗВЕСТИЯ; 2017.10.02; «АЭРОФЛОТ» ПОБЕДИЛ В ДВУХ НОМИНАЦИЯХ ПРЕМИИ WORLD TRAVEL AWARDS 2017

Авиакомпания «Аэрофлот» одержала победу сразу в двух номинациях премии World Travel Awards 2017. Торжественная церемония награждения по региону «Европа» впервые прошла в России, в Санкт-Петербурге. Перевозчик объявлен победителем в категориях «Лидирующий авиационный бренд Европы» и «Авиакомпания Европы с лучшим бизнес-классом».

«Аэрофлот» стал единственной авиакомпанией из России, которая удостоилась премии в этом году. В номинации за лучший бизнес-класс он обошел многолетнего победителя – авиакомпанию Swiss, а также Air France, British Airways, KLM и Lufthansa. Награда в категории «Лидирующий авиационный бренд Европы» присуждалась впервые.

«Мы горды тем, что «Аэрофлот» признан лидером европейской индустрии путешествий в двух ключевых категориях. Это достижение подготовлено многолетней работой по возвращению в элиту мировой пассажирской авиации. «Аэрофлот» сегодня – это премиальная авиакомпания с глобальным охватом деятельности и сервисом на уровне высочайших международных стандартов. А группа «Аэрофлот» входит в топ-20 авиационных холдингов мира по пассажиропотоку и обладает маршрутной сетью, которая дает доступ во множество пунктов России с уникальным культурно-историческим наследием и удивительными природными красотами», заявил заместитель генерального директора ПАО «Аэрофлот» по стратегии и альянсам Джорджио Каллегари.

Премия World Travel Awards присуждается ежегодно с 1993 года по итогам голосования профессионалов и путешественников. Награды получают ведущие представители индустрии путешествий, гражданской авиации, гостиничного бизнеса и других направлений сферы гостеприимства, а также туристические столицы и направления.