**05 ОКТЯБРЯ 2017**

**Вернуться в оглавление**

|  |
| --- |
| **Публикации** |

### КОММЕРСАНТ; ЕЛИЗАВЕТА КУЗНЕЦОВА; 2017.10.05; АВИАТОРОВ СВЯЖУТ ВЗАИМНОЙ ПОРУКОЙ

Им предложено создать страховой фонд

Кризис вокруг «ВИМ-Авиа», которая из-за отсутствия средств завершит полеты в середине октября, вынудил **Минтранс** экстренно разработать меры реагирования на ухудшение финансового состояния авиакомпаний. Чиновники предложили вернуться к идее формирования за счет перевозчиков страхового фонда, аналогичного тому, который создали туроператоры. Но и у рынка, и у экспертов возникает опасение, что в такой схеме стабильная авиакомпания будет отвечать за ненадежную.

**Министр транспорта** Максим **Соколов** рассказал о мерах по повышению ответственности авиаперевозчиков и туроператоров перед пассажирами по итогам кризиса «ВИМ-Авиа». Если авиакомпания находится в неудовлетворительном финансовом состоянии, влияющем на безопасность полетов и права потребителей, то действие сертификата эксплуатанта следует приостановить, чтобы регулятор мог оперативно вмешаться, считает министр. Еще несколько лет назад в **Минтрансе** считали, что оценка финансово-экономического состояния не является основанием для аннулирования или приостановки действия сертификата, хотя сама система оценки перевозчиков формально действовала с 2009 года. Теперь же **Минтранс** хочет лишать нестабильные авиакомпании права продавать билеты, а в отдельных случаях – лицензии на выполнение воздушных перевозок.

В конце сентября совладелец «ВИМ-Авиа» Рашид Мурсекаев признал, что у авиакомпании, чья задолженность достигла 10 млрд руб., нет средств для продолжения операционной деятельности. Владимир Путин уже подверг жесткой критике Аркадия **Дворкович**а и главу **Минтранса** Максима **Соколов**а, который получил предупреждение о неполном служебном соответствии. По данным **Минтранса**, все туристы с просроченной датой вылета вернулись в РФ. Со вторника «ВИМ-Авиа» выполняет перевозки в плановом режиме, в середине октября ее рейсы завершатся окончательно.

**Минтранс** предлагает создать с участием авиакомпаний специальный страховой фонд для финансирования расходов при сбое рейсов и оказания помощи пассажирам, хотя об автоматическом страховании ответственности авиаперевозчика пока речи не идет. Президент Ассоциации эксплуатантов воздушного транспорта (АЭВТ) Владимир Тасун считает, что у потенциального страхового фонда на случай задержек есть «один серьезный недостаток: финансово устойчивые авиакомпании будут платить за менее надежных перевозчиков». В результате менее добросовестные участники рынка получат возможность довести компанию до преднамеренного банкротства, заранее выведя из нее средства. Господин Тасун напомнил, что подобная идея уже обсуждалась в 2009–2012 годах, когда предлагалось взимать с пассажира 10 руб. за 1 тыс. пассажирокилометров рейса и собрать порядка 3 млрд руб., но не нашла поддержки у авиакомпаний.

Партнер Bain & Company Андрей Панов считает страхование «не лучшим вариантом в ситуации, когда на рынке есть достаточное число нестабильных компаний; было бы сложно представить страховщика, который бы застраховал риски “ВИМ-Авиа” по приемлемой цене». По мнению эксперта, создание общего фонда – тоже неидеальное решение: если авиакомпании будут наполнять его пропорционально пассажиропотоку, то получится, что крупные стабильные компании будут субсидировать возвращение пассажиров-банкротов. Оптимальным вариантом было бы создание государством системы обеспечительных депозитов авиакомпаний, считает он. Каждый перевозчик будет переводить на гарантийный депозит эквивалент двух-трехнедельных затрат. Этих денег хватит на обеспечение мягкого ухода с рынка в случае банкротства, а ответственность будет индивидуальной, отметил эксперт.

Президент Всероссийского союза страховщиков (ВСС) Игорь Юргенс говорит, что страхование финансовых рисков авиакомпаний от возможного банкротства – очень дорогая услуга: когда авиакомпания включит в тариф затраты на страхование, цена билета окажется неконкурентоспособной.

### КОММЕРСАНТ FM; ИВАН ЯКУНИН; 2017.10.04; МЕТОД ЗАПЛАТКИ

Как **Минтранс** будет контролировать работу авиакомпаний

Глава **Минтранса** отчитался о том, как теперь правительство будет пресекать крах авиакомпаний. Максим **Соколов**, которого Владимир Путин недавно отчитал за недостаточное внимание к проблемам «ВИМ-Авиа», выступил в Госдуме: министр подробно рассказал парламентариям об итогах вчерашнего большого совещания в **Минтрансе**, где обсуждались меры контроля за участниками рынка авиаперевозок. Так, например, ведомство теперь будет следить за финансовым положением перевозчиков – если у авиакомпании обнаружат серьезные проблемы, она может лишиться лицензии.

В нижней палате изучат все предложения **Минтранса**, заявил «Коммерсантъ FM» первый заместитель председателя Комитета Госдумы по транспорту Виталий Ефимов:

«Мы будем изучать предложения вместе с ним – все решится в ближайшие дни. Сейчас, на ходу, я не готов говорить, потому что по ряду вопросов надо будет принимать закон».

После того, как президент указал министру Максиму **Соколов**у на неполное служебное соответствие, тот занялся решением проблем «ВИМ-Авиа» лично: по инициативе **Минтранса** в стране теперь создадут целую систему защиты от внезапного ухода авиакомпаний с рынка.

Предложенные меры – лишь краткосрочные решения, считает независимый аналитик Алексей Захаров:

«С поставленными задачами у нас, как обычно, справились методом затыкания дырок. Предложенный комплекс мер сводится к традиционному «держать и не пускать»: ну, ужесточат, и что? Это не гарантирует, что авиакомпании будут закрывать в превентивном порядке, а задачей ведомства является предотвращение подобной ситуации, для этого им даны достаточно обширные права».

Сегодня вице-премьер Аркадий **Дворкович** похвалил **министра транспорта**, заявив: «Если говорить конкретно о возвращении туристов домой, он, конечно, справился, сам возглавил штаб и справился».

Ситуация вокруг «ВИМ-Авиа» – результат системных ошибок, убежден председатель комиссии по гражданской авиации Общественного совета **Ространснадзор**а, заслуженный пилот СССР Олег Смирнов:

«Это плод системных ошибок, которые допускает государство, потому что, если бы **Министерство транспорта** сделало выводы из предыдущих случаев, включая «Трансаэро», то зеркально бы не повторялись бы другие. Это была задача именно **Минтранса**, но оно меры не предприняло так же, как не предпримет радикальные меры и сегодня. У нас с вами остается один вопрос: какая компания следующая?»

По подсчетам **Минтранса**, долги «ВИМ-авиа» перед кредиторами превышают 10 млрд руб. Между тем уже обсуждается вопрос продажи авиакомпании: как рассказал сегодня журналистам вице-премьер Аркадий **Дворкович**, курирующий вопросы транспорта, интерес проявляют три инвестора.

### РИА НОВОСТИ; 2017.10.04; В СФ ПРЕДЛОЖИЛИ РАСШИРИТЬ ФУНКЦИИ МИНТРАНСА ПО КОНТРОЛЮ ЗА АВИАКОМПАНИЯМИ

**Минтрансу** РФ нужно придать дополнительные функции по контролю за авиакомпаниями, включая приостановку лицензий и продажу билетов, считает первый замглавы экономического комитета Совфеда Сергей Калашников.

Ранее соответствующее предложение озвучил **министр транспорта РФ** Максим **Соколов** в ходе заседания профильного комитета в Госдуме.

«**Минтрансу** нужно придать дополнительные функции по отзыву или приостановке лицензии, профилактике различных полетных планов. Кроме того, ведомство может использовать несколько крупных экономических показателей, которые говорят о финансовом здоровье авиаперевозчиков», – заявил Калашников РИА Новости в среду.

Он подчеркнул, что **Минтрансу** не нужно вникать в бухгалтерию авиакомпаний – достаточно отслеживать несколько показателей: кассовый оборот компании, ее кредитную историю, уровень обеспеченности текущими платежами (например, оплата услуг в аэропорту), количество срывов полетов по вине компании.

В целом Калашников выразил недоумение в связи с позицией ведомства в ситуации с «ВИМ-Авиа». «Уже год назад было понятно, что с «ВИМ-Авиа» не все в порядке, а **Минтранс** не знал?» – сказал Калашников.

Сенатор также высказался против каких-либо специальных антикризисных фондов для разрешения ситуаций по вывозу пассажиров обанкротившихся компаний. По его мнению, нельзя «возлагать очередную нагрузку на пассажиров». По его мнению, существует нормальная страховая система, которая работает по рыночным механизмам. Он пояснил, что солидные авиакомпании, которые не демпингуют на рынке авиаперевозок, в стоимость билета уже включают страховку, в частности – от отмены рейса.

### RNS; 2017.10.04; МИНТРАНС ПРЕДЛОЖИЛ РОСТУРИЗМУ КОНТРОЛИРОВАТЬ ПРОДАЖУ ТУРФИРМАМИ ЭЛЕКТРОННЫХ ПУТЕВОК

**Минтранс** предлагает наделить Ростуризм полномочиями по контролю за онлайн-продажами путёвок, сказал **министр транспорта** Максим **Соколов** на заседании комитета по транспорту и строительству Госдумы. В случае, если компания не выписала туристу обратный билет, ей грозят штрафы вплоть до лишения лицензии, сказал он.

«Это изменения также в федеральный закон об основах туристской деятельности... Внедрение санкций за нарушение соответствующей статьи закона – если не ошибаюсь, статьи 10 («Особенности реализации туристского продукта». – RNS) и внедрение у регулятора – в данном случае, у Ростуризма – механизма жесткого контроля за нарушения законодательства в сфере туризма, включая контроль по электронным путёвкам, строгий учёт..., который позволяет отслеживать наличие перевозочных документов, не просто каких-то записей на краях полей туристической компании. А именно приобретение билета туда и билета обратно и выдачу этого билета туристу вместе с путевкой, как записано в соответствующей статье закона о туристской деятельности, включая систему штрафов за нарушение полётов или, я считаю, даже отзыва лицензии», – сказал он.

«Сегодня уже 21-й век, и бланками строгой отчётности уже не отделаешься, и оперативности в таком случае не будет никакой», – добавил он. «В случае невыписки билета или отсутствия билета обратно фактически загорается красный свет в случае движения на перекрёстке», – добавил **Соколов**.

### АГЕНТСТВО МОСКВА; 2017.10.04; МИНТРАНС РФ ПОДГОТОВИЛ ПЛАН МЕРОПРИЯТИЙ ДЛЯ ПОВЫШЕНИЯ ОТВЕТСТВЕННОСТИ ПЕРЕВОЗЧИКОВ И ТУРОПЕРАТОРОВ

**Минтрансом** РФ подготовлен план мероприятий, направленный на повышение ответственности перевозчиков и туроператоров, после обсуждений в Госдуме он будет направлен в правительство РФ. Об этом в ходе заседания комитета Госдумы по транспорту и строительству по вопросу законодательного урегулирования кризиса «Вим-Авиа» сообщил **министр транспорта РФ** Максим **Соколов**.

«**Минтрансом** совместно с сообществом туроператоров, совместно с ассоциацией эксплуатантов воздушного транспорта, ассоциацией аэропортов и страховым сообществом оперативно были проработаны вопросы и предложения, нами подготовлен план мероприятий, направленный на повышение ответственности перевозчиков и туроператоров», – сказал М.**Соколов**.

Он также отметил, что этот план после обсуждения в Госдуме ведомство направит в правительство РФ.

В свою очередь, председатель комитета Евгений Москвичев рассказал о дальнейших действиях по урегулированию ситуации, которые предлагают парламентарии.

«После нашего обсуждения в течение двух-трех дней еще раз поработаем с **министерством транспорта** и авиакомпаниями, какие законы или поправки к закону нужны, какие нам нужны нормативные акты. <...> В дальнейшем мы встретимся с нашими аэропортами, хотим обсудить с ними два-три вопроса, дальше будем принимать решение», – сказал Е.Москвичев.

### RNS; 2017.10.04; ДВОРКОВИЧ ПОХВАЛИЛ ГЛАВУ МИНТРАНСА ЗА ВОЗВРАЩЕНИЕ ПАССАЖИРОВ «ВИМ-АВИА» В РОССИЮ

Глава **Минтранса** Максим **Соколов** успешно справился с возвращением туристов в Россию с билетами на рейсы авиакомпании «ВИМ-Авиа». Об этом заявил журналистам вице-премьер Аркадий **Дворкович** в кулуарах выставки «Золотая осень».

«Если говорить конкретно о возвращении туристов домой, он, конечно, справился абсолютно. Сам возглавил штаб и справился с возвращением туристов домой. Все остальное не буду (комментировать – RNS)», – сказал **Дворкович**.

На вопрос, ожидаются ли кадровые перестановки из-за ситуации с прекратившей чартерные полёты авиакомпанией «ВИМ-Авиа», **Дворкович** ответил, что «это не его прерогатива».

### АГЕНТСТВО МОСКВА; 2017.10.04; МИНТРАНС РФ: РЕЙСЫ «ВИМ-АВИА» ВЫПОЛНЯЮТСЯ ПО РАСПИСАНИЮ

Расписание рейсов авиакомпании «Вим-Авиа» стабилизировалось, острая ситуация была ликвидирована уже к понедельнику, 2 октября. Об этом в ходе заседания комитета Госдумы по транспорту и строительству по вопросу законодательного урегулирования кризиса «Вим-Авиа» сообщил **министр транспорта РФ** Максим **Соколов**.

«Что касается плановых рейсов компании «Вим-Авиа», то они вошли в расписание со вчерашних суток, с 3 октября. Острая ситуация была ликвидирована к понедельнику, 2 октября», – сказал М.**Соколов**.

По словам министра, в настоящее время ведомство четко знает план полетов, он соответствует расписанию компании.

«Те пассажиры, которые имеют на руках билеты компании «Вим-Авиа» могут выполнить эти полеты на рейсах «Вим-Авиа» или, в случае необходимости, сдать билеты и пересесть на другие авиакомпании. Мы этим тоже занимаемся, штаб работает круглосуточно», – добавил М.**Соколов**.

Ранее сегодня сообщалось, что в Москве открылся центр поддержки работников авиакомпании «Вим-Авиа», который будет оказывать консультационную и информационную помощь.

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.

27 сентября 2017 г. президент РФ Владимир Путин объявил о неполном служебном соответствии министру транспорта РФ Максиму **Соколов**у в связи с ситуацией вокруг «Вим-Авиа».

### АГЕНТСТВО МОСКВА; 2017.10.04; ГЛАВА КОМИТЕТА ГОСДУМЫ ПРЕДЛОЖИЛ ПЕРЕСМОТРЕТЬ ПОРЯДОК ПЕРЕДАЧИ ТУРОПЕРАТОРАМИ ДЕНЕГ НА ЧАРТЕРНЫЕ РЕЙСЫ

Председатель комитета Госдумы по транспорту и строительству Евгений Москвичев предложил **Минтрансу** РФ пересмотреть порядок передачи денег туроператорами авиакомпании в части чартерных рейсов. Об этом он сообщил в ходе заседания комитета по вопросу законодательного урегулирования кризиса «Вим-Авиа».

«Может быть, подумайте Максим Юрьевич (**министр транспорта РФ** Максим **Соколов** – прим. Агентства «Москва»), может быть не надо туроператору на полгода вперед перечислять деньги авиакомпании. А давайте, может, месяц отработал – на следующий месяц, давайте посмотрим именно по чартерным рейсам», – сказал Е.Москвичев.

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.

27 сентября 2017 г. президент РФ Владимир Путин объявил о неполном служебном соответствии министру транспорта РФ Максиму **Соколов**у в связи с ситуацией вокруг «Вим-Авиа».

### ИНТЕРФАКС; 2017.10.04; ДУМСКИЙ КОМИТЕТ ПО ТРАНСПОРТУ НА СЛЕДУЮЩЕЙ НЕДЕЛЕ ПРЕДСТАВИТ ИНИЦИАТИВЫ ДЛЯ ПРЕДОТВРАЩЕНИЯ ПОВТОРЕНИЯ СИТУАЦИИ С «ВИМ-АВИА»

Комитет Госдумы по транспорту к 14 октября представит законодательные предложения, нацеленные на исключение в будущем ситуаций, подобных с авиакомпанией «ВИМ-Авиа», заявил председатель комитета Евгений Москвичев.

«Срок у нас 14 числа (октября – ИФ), где мы с вами 10 числа проведем комитет и будем давать предложения всем депутатам, и я с трибуны буду озвучивать решения», – сказал Е.Москвичев в среду на специальном заседании комитета по ситуации с «ВИМ-Авиа», которое проходит при участии **министра транспорта** Максима **Соколов**а.

Председатель комитета также сообщил, что, согласно поручению председателя Госдумы Вячеслава Володина, комитет готовит свои предложения в рамках специально созданной рабочей группы.

Е.Москвичев сказал, что в комитете «рассчитывают в понедельник (9 октября) иметь окончательно от министерства (по транспорту предложения – ИФ), что нужно в нормативных актах, чтобы они появились в течение недели-двух».

Председатель комитета также отметил со ссылкой на туроператоров, что на зимний сезон не ожидается низкого потока авиапассажиров.

«Если мы с вами увидим, что надо в марте сделать аттестацию всех авиакомпаний на следующий сезон летний, то это тоже надо прописать», – сказал Н.Москвичев.

### ИНТЕРФАКС; 2017.10.04; МИНТРАНС РФ ХОЧЕТ ОБЯЗАТЬ АЭРОПОРТЫ ОБСЛУЖИВАТЬ ПАССАЖИРОВ В СЛУЧАЕ ЗАДЕРЖЕК И ОТМЕН РЕЙСОВ АВИАКОМПАНИЙ

**Минтранс** РФ хочет обязать аэропорты и другие обслуживающие организации «в любом случае оказать услуги при задержке или отмене рейса», заявил **министр транспорта РФ** Максим **Соколов** в ходе заседания комитета Госдумы по транспорту и строительству в среду.

«Да, аэропорты, наверное, понесут эти дополнительные финансовые издержки. Но эти финансовые издержки будут в дальнейшем в рамках гражданского законодательства, в худшем случае – законодательства о банкротстве компенсированы за счет той компании, которая допустила эти задержки и не смогла выполнить свои обязательства перед пассажирами», – сказал М.**Соколов**.

При этом **Минтранс** РФ выступает за внедрение действенного механизма контроля финансового состояния авиакомпаний и запуск немедленных мер по ограничению их деятельности в случае ухудшения состояния.

«Должен быть действенный механизм, который будет следить за финансовым состоянием авиакомпаний, а в случае его ухудшения – немедленное включение соответствующих мер по приостановке лицензии, продажи билетов и иных внутриотраслевых мер, которые обеспечивают бесперебойную перевозку пассажиров в критической ситуации», – сказал министр.

Он также добавил, что **Минтранс** предложит депутатам рассмотреть изменения в процедуру приостановления сертификата эксплуатанта авиакомпании в ситуации, когда такая авиакомпания находится «в неудовлетворительном финансово-экономическом состоянии, влияющем на безопасность полётов и права потребителей». «Чтобы была оперативная возможность у регулятора вмешиваться в деятельность авиакомпании при попадании в ту или иную группу риска», – пояснил М.**Соколов**, добавив, что сюда же относится и внесение изменений в допуски к международным рейсам, повышение размера компенсаций пассажирам в случае задержек, контроль за законодательством в сфере туризма, в том числе приобретение туроператором авиабилетов туда и обратно.

«Эти предложения подготовлены, мы просили бы Государственную Думу и экспертное сообщество в оперативном порядке представить соответствующие предложения в согласованном порядке для принятия решения как на уровень Федерального Собрания, так и правительства РФ – там, где требуется корректировка не законодательства, а нормативной базы», – заключил М.**Соколов**.

### ИНТЕРФАКС; 2017.10.04; КОЛИЧЕСТВО ПРЕТЕНЗИЙ К ТУРАГЕНТСТВАМ И ОПЕРАТОРАМ В СВЯЗИ С СОРВАННЫМИ РЕЙСАМИ «ВИМ-АВИА» ВРЯД ЛИ БУДЕТ БОЛЬШИМ – РСТ

В Российском союзе туриндустрии (РСТ) не ожидают огромного количества претензий к туроператорам и турагентствам в связи с отменой рейсов авиакомпании «ВИМ-Авиа», сообщила в среду порталу «Интерфакс-Туризм» пресс-секретарь объединения Ирина Тюрина.

«Количество претензий туристов к турагентствам и операторам в связи с сорванными рейсами «ВИМ-Авиа» вряд ли будет большим. Существенных убытков туристы не понесли, так как операторы их размещали и кормили, а тем, кто только собирался лететь на отдых, предлагали альтернативные варианты. Тем не менее, вернувшись с неудачного отдыха, многие посоветуются со своими юристами и решат компенсировать свои если не реальные, то моральные потери», – рассказала она.

При этом судебные перспективы таких дел, по словам И.Тюриной, невелики. «По данным наших юристов, из 100 жалоб до суда доходит не более 10», – добавила она.

В РСТ отмечают, что ситуация с «ВИМ-Авиа» показала, что одна из проблем турбизнеса – своевременное оповещение туристов о том, что происходит с их туром, рейсом, размещением.

«Обязанность туроператора и турагентства – информировать туристов обо всех существенных условиях турпродукта, тем более, если они меняются. Это прописано в законе очень четко. Туроператорам давно пора выработать регламент экстренного оповещения для ситуаций вроде нынешней. Мы работаем в отрасли, которая связана с судьбами целых семей, детей, и такой механизм должен быть не только создан, но и отточен до автоматизма. Все участники деловой цепочки должны знать, кто кому что в какой момент сообщает», – подчеркивает глава юридической комиссии союза Георгий Мохов.

Невыполнение этого требования закона, по его словам, сильно усложняет юридическую защиту и туроператора, и особенно турагентства, у которого согласно действующему закону есть обязанности по информированию туриста. «Поэтому оно в первую очередь должно постараться получить необходимые сведения у туроператора и донести их до туриста, в том числе, на какой рейс он будет пересажен», – сказал Г.Мохов.

«ВИМ-Авиа» 25 сентября остановила чартерные рейсы из-за недостатка средств на операционную деятельность. За рубежом на этот момент оказались почти 39 тыс. пассажиров с билетами авиакомпании. Туроператорам пришлось за свой счет размещать их в гостиницах в ожидании вылетов.

Накануне **министр транспорта РФ** Максим **Соколов** заявил журналистам, что в ходе экстренных мер перевезено порядка 27,5 тысяч пассажиров «ВИМ-Авиа», «в том числе 10 тысяч непосредственно из стран зарубежья». «Острая фаза операции по вывозу туристов на сегодняшний день завершена», – сказал М.**Соколов**.

### RNS; 2017.10.04; МИНТРАНС ПРЕДЛАГАЕТ ВВЕСТИ ОНЛАЙН-КОНТРОЛЬ ЗА ФИНАНСОВЫМ СОСТОЯНИЕМ АВИАКОМПАНИЙ

Авиакомпании могут обязать оперативно отчитываться перед **Росавиаци**ей о финансово-экономическом состоянии для принятия мер, среди которых – приостановка продажи билетов и приостановка лицензии. Это одно из предложений **Минтранса** по ужесточению контроля за деятельностью авиаперевозчиков по итогам ситуации с «ВИМ-Авиа», о котором рассказал **министр транспорта** Максим **Соколов** на заседании комитета по транспорту и строительству в Госдуме. Ссылаться на коммерческую тайну неуместно, если речь идёт о безопасности пассажиров, считает он.

«Мы должны.. обеспечить у регулятора соответствующий механизм режима, что называется, онлайн-контроля за финансово-экономическим состоянием. И здесь я не думаю, что защита, вернее, передача информации регулятору, то есть, уполномоченному правительством органу будет каким-то раскрытием коммерческой тайны. Если речь идёт об интересах пассажиров, а, в конечном счёте, безопасности нахождения в зарубежных поездках, то, конечно же, ни о какой коммерческой тайне, под сурдинку которой могут быть проведены и вывод активов, и другие непланируемые действия, с которыми сейчас разбираются следственные органы», – сказал он.

Если будет обнаружено ухудшение финансового состояния, «должно быть подключение соответствующих мер как по приостановке лицензии, приостановке продажи билетов, иных мер, но и включения тех механизмов внутриотраслевых, которые обеспечивают бесперебойное обслуживание пассажиров», сказал **Соколов**.

Сейчас **Росавиаци**я проводит плановые проверки авиакомпаний раз в полгода, в ходе которых может быть, в том числе, проанализировано финансово-экономическое состояние компании.

### ИНТЕРФАКС; 2017.10.04; В ДУМСКОМ КОМИТЕТЕ НЕТ ОПАСЕНИЙ ЗА ОСТАЛЬНЫХ РОССИЙСКИХ АВИАПЕРЕВОЗЧИКОВ, ПОМИМО «ВИМ-АВИА»

После остановки полетов «ВИМ-Авиа»состояние других российских авиакомпаний не вызывает опасений, заявил председатель комитета Госдумы по транспорту Евгений Москвичев.

«По другим авиакомпаниям опасений нет», – сказал Е.Москвичев журналистам в среду после встречи депутатов комитета с министром транспорта Максимом **Соколов**ым и представителями туротрасли и авиакомпаний.

Ранее Е.Москвичев сообщал, что Госдума запросит информацию о состоянии других российских авиакомпаний, в том числе «Аэрофлота».

«ВИМ-Авиа» 25 сентября остановила чартерные рейсы из-за недостатка средств на операционную деятельность. За рубежом на этот момент оказались почти 39 тыс. пассажиров с билетами авиакомпании. Туроператорам сложно было найти в короткий срок свободные самолеты для организации рейсов. Им пришлось за свой счет размещать клиентов в гостиницах в ожидании вылетов.

### РИА НОВОСТИ; 2017.10.04; В МИНТРАНСЕ СООБЩИЛИ, КОГДА УРЕГУЛИРУЮТ СИТУАЦИЮ ПО ПЛАТЕЖАМ ДЛЯ «ВИМ-АВИА»

**Минтранс** РФ и авиакомпания «Аэрофлот» до конца дня среды урегулируют ситуацию по платежам для «ВИМ-Авиа», сообщила РИА Новости советник **министра транспорта** РФ Жанна Терехова.

Ранее в среду источник в «Аэрофлоте» сообщил РИА Новости, что авиакомпания, готовившая до 1,8 миллиарда рублей для «ВИМ-Авиа», столкнувшейся с финансовыми трудностями, приостанавливает финансирование из-за отказа главы **Росавиаци**и подписать и сверить платежи. Позднее представитель «Аэрофлота» сообщил РИА Новости, что авиакомпания находится в постоянном контакте с министром транспорта Максимом **Соколов**ым и уверена, что ситуация будет урегулирована до конца дня.

«**Минтранс** и «Аэрофлот» до конца дня урегулируют ситуацию (по платежам для « ВИМ-Авиа» – ред.)», – сообщила Терехова в среду.

### ТАСС; 2017.10.04; «АЭРОФЛОТ» УВЕРЕН, ЧТО СИТУАЦИЮ С ФИНАНСИРОВАНИЕМ «ВИМ-АВИА» УРЕГУЛИРУЮТ ДО КОНЦА ДНЯ

«Аэрофлот» уверен, что ситуация с финансированием рейсов «ВИМ-Авиа» будет урегулирована до конца дня. Об этом сообщили ТАСС в «Аэрофлоте».

«Несмотря на то, что акты сверки платежей до сих пор не подписаны со стороны **Росавиаци**и, «Аэрофлот» находится в постоянном контакте с министром транспорта РФ Максимом **Соколов**ым, который принимает личное участие в урегулировании данной ситуации. «Аэрофлот» уверен, что ситуация будет урегулирована до конца дня», – подчеркивают в компании.

Ранее источник в «Аэрофлоте» сообщал, что авиакомпания приостанавливает любое финансирование «ВИМ-Авиа» в связи с «отказом главы **Росавиаци**и в подписании и сверке платежей». При этом в пресс-службе **Минтранса** не подтвердили наличие проблем с оплатой «Аэрофлотом» перевозок «ВИМ-Авиа».

Вице-премьер РФ Аркадий **Дворкович** 28 сентября утвердил директиву, согласно которой предлагается предоставить «Аэрофлоту» возможность использования собственных средств для финансирования операционной и финансовой деятельности «ВИМ-Авиа» с последующей компенсацией в счет взаиморасчетов «Аэрофлота» с отраслью. **Дворкович** говорил, что «Аэрофлот» может направить на помощь «ВИМ-Авиа» не более 1,8 млрд рублей.

### ИНТЕРФАКС; 2017.10.04; S7 И «УРАЛЬСКИЕ АВИАЛИНИИ» 5-15 ОКТЯБРЯ БУДУТ ПЕРЕВОЗИТЬ ПАССАЖИРОВ ВИМ-АВИА В НАПРАВЛЕНИИ БЛАГОВЕЩЕНСКА

Принято решение о перевозке с 5 октября по 15 октября пассажиров авиакомпании «ВИМ-Авиа» по маршруту Москва-Благовещенск-Москва на рейсах S7 Group, а с пересадкой в Екатеринбурге – на рейсах «Уральских авиалиний», сообщает **Минтранс** Амурской области.

«Пассажиры с приобретенными билетами на рейсы авиакомпании «ВИМ-Авиа» принимаются на рейсы S7 только при наличии свободных мест на момент начала регистрации. Также пассажиры по трансфертным маршрутам принимаются при наличии мест на всех участках перевозки компании S7», – говорится в сообщении регионального **Минтранса**.

Аналогичное соглашение при участии главы региона Александра Козлова достигнуто между **Минтрансом** области и руководством авиакомпании «Уральские авиалинии» (MOEX: URAL). Перевозка пассажиров сообщением Москва-Екатеринбург-Благовещенск-Екатеринбург-Москва будет осуществляться при наличии свободных мест на рейсе.

Пассажиры авиакомпании «ВИМ-Авиа» до 15 октября должны прибыть в аэропорт вылета к началу регистрации рейса, который совпадает с маршрутом, указанным в билете. Документы необходимо переоформлять в кассе представительств компаний.

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

Долги «ВИМ-Авиа» превышают 10 млрд рублей, вопрос о дальнейшей судьбе авиакомпании находится в руках ее кредиторов, заявил **министр транспорта РФ** Максим **Соколов**.

По его информации, в ходе экстренных мер по вывозу пассажиров авиакомпании было возвращено 27,5 тыс. человек, «острая фаза» завершена, самолеты «ВИМ-Авиа» летают по своему расписанию.

Предполагается, что с 15 октября «ВИМ-Авиа» полеты осуществлять не будет. Пассажиры будут переводиться на рейсы других российских авиакомпаний.

### ИНТЕРФАКС; 2017.10.04; АЭРОПОРТ БЛАГОВЕЩЕНСКА РАССЧИТЫВАЕТ ВЗЫСКАТЬ В СУДЕ С ВИМ-АВИА 18 МЛН РУБ

ГУП «Аэропорт Благовещенск» подало в Арбитражный суд Татарстана два заявления в отношении ООО «Авиакомпания «ВИМ-Авиа», следует из материалов картотеки арбитражных дел.

Так, 28 сентября поступил в суд иск о взыскании 14,1 млн рублей. Согласно системе «СПАРК-Интерфакс», иск связан с неисполнением или ненадлежащим исполнением обязательств по договорам подряда.

Еще один иск с требованием взыскать 3,7 млн рублей поступил 3 октября.

Данных о принятии заявлений к рассмотрению в картотеке пока нет.

«ВИМ-Авиа» для Амурской области являлось основным авиаперевозчиком в столичном направлении – рейсы выполнялись ежедневно.

«ВИМ-Авиа» 25 сентября остановила чартерные рейсы из-за недостатка средств на операционную деятельность. Билеты авиакомпании на тот момент приобрели почти 200 тыс. пассажиров. За рубежом на тот момент оказались почти 39 тыс. пассажиров с билетами авиакомпании.

Накануне **министр транспорта РФ** Максим **Соколов** заявил, что долги «ВИМ-Авиа» превышают 10 млрд рублей. В том числе около 7 млрд рублей составляет долг «ВИМ-Авиа» перед финансовыми организациями, 1,5 млрд рублей авиакомпания должна аэропортам и органам организации воздушного движения. Еще около 3 млрд рублей компания должна иностранным аэропортам.

### АГЕНТСТВО МОСКВА; 2017.10.04; БОЛЕЕ 12,7 ТЫС. ПАССАЖИРОВ «ВИМ-АВИА» ПЕРЕВЕЗЕНЫ С 26 СЕНТЯБРЯ ПО 3 ОКТЯБРЯ ЧЕРЕЗ АЭРОПОРТ ВНУКОВО

Более 12,7 тыс. пассажиров «Вим-Авиа» перевезены с 26 сентября через аэропорт Внуково, сообщили в пресс-службе воздушной гавани.

«Международный аэропорт Внуково продолжает обслуживать рейсы авиакомпании «Вим-Авиа». С 26 сентября 2017 г. по 3 октября 2017 г. авиакомпания «Вим-Авиа» выполнила 128 рейсов. За это время было перевезено 12 тыс. 709 пассажиров, 157 тыс. 21 кг багажа, 119 тыс. 721 кг груза, 921 кг почты. Из них на прилет было обслужено 68 рейсов, перевезено 9 тыс. 17 пассажиров, 107 тыс. 629 кг багажа, 14 тыс. 636 кг груза, 921 кг почты. На вылет было обслужено 60 рейсов, перевезено 3 тыс. 692 пассажира, 49 тыс. 392 кг багажа, 5 тыс. 85 кг груза», – говорится в сообщении.

Уточняется, что по состоянию на 14:00, 4 октября были отправлены два рейса в Брюссель и в Симферополь, еще два рейса запланированы к отправлению по маршрутам Москва-Ухань и Москва-Магадан.

«За текущие сутки были приняты рейсы из Белгорода, Тайюаня, Нижнего Новгорода и Шэньяна. В ближайшее время приземлится борт из Брюсселя. Также сегодня ожидается к отправке рейс из Симферополя», – 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.

27 сентября 2017 г. президент РФ Владимир Путин объявил о неполном служебном соответствии министру транспорта РФ Максиму **Соколов**у в связи с ситуацией вокруг «Вим-Авиа».

### РБК; СЕРГЕЙ СОБОЛЕВ; 2017.10.04; ГЛАВА «ИНТУРИСТА» – РБК: «У «ВИМ-АВИА» БЫЛИ ЗНАЧИМЫЕ ПРОРЫВЫ»

**Минтранс** отчитался о вывозе с курортов всех пассажиров «ВИМ-Авиа». Большинство вернулось домой за счет туроператоров. Гендиректор НТК «Интурист», наиболее пострадавшей при коллапсе авиаперевозчика, рассказывает, как это было

Коллапс «ВИМ-Авиа» стал очередным потрясением для туристической отрасли. К 26 сентября, когда перевозчик прекратил свою деятельность, за границей с билетами «ВИМ-Авиа» на руках находились почти 39 тыс. человек, из них более 9,5 тыс. были клиентами туроператора «Интурист» – по этому параметру «Интурист» можно считать главной жертвой коллапса «ВИМ-Авиа». Кто вернет туристов домой, было неясно до пятницы, 29 сентября. Чиновники лишь сообщали, что чартерные рейсы проблемной авиакомпании будут профинансированы из «внебюджетных источников».

Лишь после того как Владимир Путин предупредил министра транспорта Максима Соколова о неполном служебном соответствии, самолеты «ВИМ-Авиа» благодаря выделенным «Аэрофлотом» 1,8 млрд руб. стали вывозить туристов с заграничных курортов.

Но все равно большую часть вывозных рейсов осуществили другие авиакомпании за счет туроператоров, рассказал в интервью РБК гендиректор НТК «Интурист» Виктор Тополкараев.

– «ВИМ-Авиа» еще в мае массово задерживала рейсы, что свидетельствовало о проблемах авиакомпании. Почему турфирмы продолжали с ней работать?

– Договоры с «ВИМ-Авиа» на перевозку в летнем сезоне заключались еще в декабре прошлого – январе этого года. И уже тогда делались довольно серьезные предоплаты для того, чтобы поддержать авиакомпанию, дать ей возможность завести необходимое количество воздушных судов. И «ВИМ-Авиа» эту технику приводила.

При этом мы, участники туристического рынка, можем опираться только на данные, которые есть в свободном доступе. По результатам многочисленных проверок регулятора авиационной отрасли «ВИМ-Авиа» на начало года относилась к первой группе по устойчивости и финансовой надежности.

Объективности ради надо сказать, что за последний год у «ВИМ-Авиа» действительно были довольно значимые прорывы. Она стала заводить широкофюзеляжную технику, у нее появились программы на китайском направлении. Компания наращивала обороты. Поэтому не только мы, но и другие туроператоры подписали контракты. И к началу летнего сезона и полетных программ на счета компании были переведены существенные суммы депозитов. Только «Интурист» перечислил не одну сотню миллионов рублей.

Начинается сезон. Май. Мы уже летаем, и тут нам неожиданно авиакомпания объявляет о том, что не может выполнить ряд полетных программ, предусмотренных договорами. Объяснение такое: самолеты задерживаются на «чеках» (техническое обслуживание. – РБК), и, как оказалось, есть большая проблема с экипажами, которые уехали работать в Китай или еще куда-то.

Мы были поставлены перед выбором: либо в экстренном порядке полностью прекратить свои взаимоотношения с авиакомпанией и начать вывозить уже завезенных пассажиров, либо постараться найти какой-то консенсус. И мы были вынуждены пойти на компромисс, сократив уже подписанные программы примерно на 30%. Фактически мы сняли с «ВИМ-Авиа» всю свою полетную программу из регионов.

Было несколько рабочих совещаний с участием **Росавиаци**и и Ростуризма, по итогам которых с «ВИМ-Авиа» были подписаны допсоглашения с отказом от части программ. И после этого полеты пошли в нормальном режиме. Да, были задержки, но в пределах допустимого в высокий сезон.

– Сейчас как вы считаете: может, было бы лучше тогда, еще в начале лета прекратить все отношения с «ВИМ-Авиа»?

– Не думаю, что это был бы лучший вариант. На 1 июня только наша компания по акциям раннего бронирования продала более сотни тысяч туров по различным направлениям на базе перевозки «ВИМ-Авиа». Коллапс был бы все равно, только с еще большим количеством пострадавших. Чтобы было понятно: у нас ежедневно было до десяти рейсов «ВИМ-Авиа». Найти в июне свободные емкости для перевозки этих пассажиров было уже невозможно.

Попали так попали

От краха «ВИМ-Авиа» пострадали восемь крупных операторов выездного туризма, заявлял 26 сентября директор отраслевой ассоциации «Турпомощь» Александр Осауленко: «Интурист», TUI, Coral Travel, Anex Tour, «Музенидис Трэвел», Tez Tour, «Натали Турс» и «Спасские ворота».

Больше всех пострадал «Интурист»: в Турции застряли около 9,5 тыс. его клиентов. У TUI и Coral Travel таких туристов было примерно по 7 тыс. У других турфирм – значительно меньше.

У туроператоров также были клиенты, которым только предстояло в октябре отправиться на отдых на рейсах «ВИМ-Авиа». У «Интуриста» таких клиентов насчитывалось более 13,5 тыс. человек.

– А что случилось в конце сентября? Почему все-таки произошел сбой?

– Могу лишь озвучить собственную версию. Видимо, финансовые проблемы «ВИМ-Авиа» нарастали как снежный ком, и в какой-то момент эти финансовые дыры стало невозможно латать за счет поступлений от продаж на будущие рейсы. С нас настоятельно просили предоплаты и авансы перед летним сезоном. Это, возможно, было сделано как раз для того, чтобы за счет наших оплат покрывать текущую задолженность и продолжать операционную деятельность компании. Почему это произошло именно в конце сентября? В этот момент у нас и всех других туроператоров, которые летали на «ВИМ-Авиа», текущие платежи закончились – началась выборка ранее внесенных депозитных оплат.

Поток денежных средств прекратился, а собственного финансового ресурса в авиакомпании не оказалось. А предоплаченные нами деньги были, видимо, уже давно проедены. И поэтому возникла ситуация, когда платить за обслуживание в аэропортах, за заправку, за все остальное стало нечем. В этот момент компания встала.

– На зимний сезон, который стартует в ноябре, вы не рискнули заключать договоры с «ВИМ-Авиа»?

– У нас таких планов не было. Прежде всего потому, что зимой полетных программ существенно меньше. Нам достаточно перевозки регулярными рейсами, необходимости заключать такие крупные договоры нет.

– Как в целом чартерный перевозчик и туроператор регулируют свои отношения? И как авиакомпания гарантирует выполнение заявленных программ?

– После серии банкротств туроператоров 2014 года в закон «Об основах туристской деятельности…» были внесены изменения, которые ужесточили ответственность туроператора перед туристами. В том числе и в части наших взаимоотношений с авиакомпаниями.

С этого года туроператор обязан внести финансовое обеспечение своих полетных программ. Если у нас средняя продолжительность тура десять дней, то мы вносим как минимум двухнедельный депозит. Чтобы в случае форс-мажора с туроператором этот депозит покрыл двухнедельный объем заказанной перевозки. Наши депозиты «ВИМ-Авиа» покрывали гораздо больший период. На 25 сентября, когда авиакомпания приостановила свою деятельность, все программы до конца октября были оплачены.

– Как вы оцениваете свои потери из-за краха «ВИМ-Авиа»?

– Пока я могу здесь оперировать только теми цифрами, которые есть на сегодняшний момент. В «ВИМ-Авиа» находится наших депозитов на сумму более 240 млн руб. Этой суммы было бы достаточно для того, чтобы завезти и вывезти обратно более 17 тыс. человек. Понятно, что теперь эта сумма – проблемная зона. Конечно, мы будем предпринимать все необходимые юридические действия по истребованию этих средств, но тут все зависит от того, какое решение сейчас будет принято в целом по авиакомпании. Если она будет признана банкротом, то шансы получить эти деньги снижаются.

Теперь о наших расходах. С прошлой пятницы мы вывезли из Турции более 8 тыс. человек, которые не смогли вовремя вернуться домой. Было выполнено 29 рейсов. Из них только восемь были самой «ВИМ-Авиа». Все остальные мы повторно заказали у других перевозчиков и повторно оплатили. Кроме того, мы всем задержавшимся оплатили проживание в отелях.

Помимо людей, которые задержались на курортах, у нас есть значительное число туристов, которые только должны были отправиться на отдых рейсами «ВИМ-Авиа». Конечно же, мы сейчас будем ставить цепочки (новые полетные программы. – РБК), и это будет как минимум еще 50 дополнительных рейсов. И они опять-таки будут повторно оплачиваться.

В целом эти дополнительные расходы как минимум сопоставимы с той суммой, что зависла на депозитах в «ВИМ-Авиа».

– Каким, по вашему мнению, должен быть механизм защиты туроператоров и их клиентов от недобросовестных чартерных перевозчиков?

– На мой взгляд, необходим целый комплекс мер. Тут должны быть и финансовые механизмы, и повышение прозрачности всего рынка авиаперевозок. Что я имею в виду? С января этого года по закону все данные о туроператорах, которые осуществляют вывоз туристов за рубеж, находятся в публичном доступе на сайте Ростуризма. Можно посмотреть, сколько туристов обслужила та или иная компания, какие у нее обороты, какую сумму она перечислила в фонд персональной ответственности, кто ее финансовый гарант и пр.

Аналогичная открытость должна быть и на авиационном рынке. Чтобы каждый, кто приобретает перевозку, мог зайти на сайт **Росавиаци**и или другого уполномоченного ведомства и найти аналогичную информацию. Чтобы не надо было, как сейчас, собирать данные по разным источникам. Должен быть единый ресурс, в котором будет консолидирована вся информация об авиакомпаниях, которая необходима для того, чтобы хотя бы поверхностно понять масштабы деятельности авиакомпании, ее уровень финансовой устойчивости, планы развития.

При этом регулятор должен осуществлять мониторинг соответствия ресурсной базы авиакомпании объему тех договоров, которые этот перевозчик заключает на предстоящий сезон. Мы, туроператоры, даже говорили на совещании у вице-премьера Виталия Мутко (курирует в том числе туристическую отрасль. – РБК) о том, что со своей стороны готовы предоставлять информацию о подписанных или планируемых к подписанию договоров на чартерную перевозку с авиакомпаниями регулятору в авиационной отрасли.

Проблема у «ВИМ-Авиа» в начале сезона возникла из-за того, что объем продаваемых наперед программ абсолютно не соответствовал ресурсам авиакомпании. В общем доступе есть информация о количестве самолетов у перевозчика. Но кто знает, когда эти борта должны идти в плановом режиме на «чеки», на другие мероприятия по поддержанию летной годности, сколько есть экипажей, как они проходят переквалификацию на другие типы бортов, которые закупает авиакомпания, и т.п.? Всю эту информацию должен консолидировать регулятор авиационной отрасли.

Вторая насущная проблема – фонд, который гарантирует выполнение обязательств приостановивших свою деятельность авиакомпаний. Как я уже говорил, мы при всем желании не могли сходу найти на рынке такое количество самолетов, которые бы заменили «ВИМ-Авиа». Но ведь второй проблемой было то, что непонятно, кто вообще за это должен платить. Был бы такой фонд, вопросы бы решились намного быстрее. Заплатили бы и заправщикам, и аэропортам, чтобы дать возможность летать самолетам «ВИМ-Авиа».

– Вы уже несколько раз упомянули о дефиците чартерной авиаперевозки, даже в конец сезона. Это последствия краха «Трансаэро» в 2015 году?

– У «Трансаэро» действительно были огромные емкости: и широкофюзеляжные самолеты, в том числе Jambo (Boeing 747; первый в мире двухпалубный самолет вместимостью до 500 кресел. – РБК). Но не надо забывать, что часть этого флота была переведена в ГТК «Россия» (входит в группу «Аэрофлот». – РБК). Так что в этом смысле ситуация как-то восстановилась.

Я вижу причину в другом. После падения в предыдущие годы выездной туристический рынок в этом году резко стал расти. А внутренний рынок, который, наоборот, очень бурно развивался последние два-три года, остался примерно на том же уровне. Поэтому и возник дефицит.

На рынке есть крупные перевозчики, надежные, качественно работающие: «Аэрофлот», ГТК «Россия», S7 и ряд других авиакомпаний. Но они в массе своей занимаются регулярной перевозкой. Далее есть авиакомпании, аффилированные с крупными туроператорами. Они летом частично закрывают потребности этих туроператоров. И дальше надо искать, кто сможет перевезти всех оставшихся туристов. Не забывайте, в этом году в Турцию летом отправились более 3 млн туристов.

– Пока непонятно, как сложится судьба «ВИМ-Авиа» и что будет с ее парком. В зимнем сезоне дефицит авиаперевозки сохранится?

– Думаю, что зимой дефицита не будет, поскольку зимние объемы несопоставимы с летними.

– Вы не ожидаете открытия Египта в скором времени?

– Мы очень ждем открытия Египта. Но, думаю, это произойдет не раньше начала следующего года. Регулярные рейсы, возможно, возобновятся и до конца года. Но открытие Каира не приведет к резкому росту турпотока. Все ждут разрешения летать в Хургаду и Шарм-эль-Шейх. Когда это произойдет, действительно может вновь появиться дефицит перевозки.

Национальная туристическая компания «Интурист»

Совместное предприятие британской Thomas Cook Group (75%) и АФК «Система» Владимира Евтушенкова (25%). В 2016 году, по собственным данным, туроператор отправил за границу 78,7 тыс. человек, продав им туры на общую сумму 3,7 млрд руб.

Thomas Cook не раскрывает финансовые показатели своей российской «дочки», однако в своей отчетности отмечает, что в предыдущем финансовом году (закончился 2016-го) бизнес в России был прибыльным. Выручка подразделения East/West, в которое наряду с Россией входят страны Восточной Европы, а также Франция, Нидерланды и Бельгия, за этот период снизилась на 61%, до £1 млрд, скорректированная операционная прибыль – на 3%, до £4 млн.

### VN.RU; МИХАИЛ ФОКИН; 2017.10.04; ГУБЕРНАТОР ОБСУДИЛ ФИНАНСИРОВАНИЕ ЧЕТВЕРТОГО МОСТА С МИНИСТРОМ ТРАНСПОРТА

Глава Новосибирской области Владимир Городецкий и **министр транспорта РФ** Максим **Соколов** обсудили вопросы государственной поддержки финансирования строительства четвертого моста через Обь в Новосибирске. Рабочая встреча состоялась в правительстве РФ четвертого октября.

Участники рабочей встречи обсудили вопросы, касающиеся предоставления Новосибирской области межбюджетных трансфертов в рамках государственной поддержки региональных проектов дорожной инфраструктуры, реализуемых на основе концессионных соглашений. Речь шла о финансировании строительства мостового перехода через реку Обь в створе улицы Ипподромской в Новосибирске.

Напомним, что 31 августа 2017 года права заключить концессионное соглашение о строительстве и эксплуатации на платной основе мостового перехода через реку Обь в створе Ипподромской добилось ООО «Сибирская концессионная компания», конкурсному предложению которого был присвоен наивысший рейтинг.

Сейчас с победителем ведется работа по согласованию условий концессионного соглашения, подписание которого и начало практической реализации проекта запланировано на ноябрь 2017 года.

В конце сентября об экономическом обосновании вариантов и конструкций нового Центрального моста говорили в режиме телемоста новосибирские эксперты с представителями компании-проектировщика из Санкт-Петербурга, о чем сообщал VN.ru. Эксперты пришли к единому мнению, что новый мостовой переход через Обь в Новосибирске должен решить главные задачи: оптимизировать движение транспорта в левобережной части города, разгрузить транспортные потоки в правобережье, сохранить парк «Городское начало» на правом берегу, а также минимизировать снос зданий и коммуникаций.

СПРАВКА

Центральный мост – комплексный проект, включающий в себя мостовой переход протяженностью 1,5 км и масштабные развязки, прежде всего, на левом берегу Оби. Общая протяженность мостового перехода составляет 5,1 км, расчетная скорость движения транспорта – 100 км/час. На левом берегу будет расположен пункт взимания платы. Правительственной комиссией по транспорту 30 мая 2017 года было принято решение одобрить проект мостового перехода через реку Обь в створе улицы Ипподромской в Новосибирске.

### ПОРТНЬЮС; НАДЕЖДА МАЛЫШЕВА; 2017.10.04; ГЕНЕРАЛЬНЫЙ СЕКРЕТАРЬ IMO КИТАК ЛИМ: «РОССИЯ ВСЕГДА БЫЛА И ОСТАЕТСЯ ОДНИМ ИЗ КЛЮЧЕВЫХ ГОСУДАРСТВ-ЧЛЕНОВ IMO»

Генеральный секретарь IMO Китак Ким Лим в эксклюзивном интервью ИАА «ПортНьюс» в Москве рассказал о широком спектре деятельности IMO, включая требования, касающиеся качества судового топлива, охраны окружающей среды, Полярного кодекса, автономных судов и вопросов кибербезопасности.

– Г-н Китак Лим, каково Ваше первое впечатление от визита в Россию, от ваших встреч с официальными лицами Российской Федерации?

– Во-первых, хочу отметить, что Россия всегда была и остается одним из основных государств-членов IMO. Российская Федерация присоединилась к IMO в 1958 году и представлена на большинстве заседаний IMO. Сегодня, основываясь на моих встречах с министром транспорта Российской Федерации Максимом **Соколов**ым, заместителем **министра транспорта** Виктором **Олерск**им, генеральным директором – председателем правления ПАО «Совкомфлот» Сергеем Франком, я могу подтвердить, что мое первое впечатление об уровне судоходной отрасли в России превзошло мои ожидания. Что касается государственных органов и возможностей судоходных компаний, то для меня очевидно, что их компетенция находится на очень высоком уровне.

– Мы знаем, что работа Комитета Токийского меморандума во Владивостоке была продуктивной, там работал наш корреспондент. Как Вы считаете, будет ли голос России услышан на таких весьма представительных международных дискуссионных площадках?

– Россия всегда принимала активное участие в работе Токийского Меморандума и в заседаниях IMO и мы надеемся, что она продолжит укрепление связей с другими государствами-членами IMO, чтобы способствовать продвижению программы защиты окружающей морской среды посредством проведения консультаций и поддержки сотрудничества. Поэтому я считаю, что усилия России, безусловно, внесут свой вклад в устойчивое развитие мировой судоходной отрасли.

– Если мы говорим о некоторых деталях, скажем, о потреблении топлива с низким содержанием серы, дате его вступления в силу, о торговле выбросами – будет ли мнение России по этим вопросам услышано?

– Поправки к Приложению VI конвенции MAPROL относительно 0,5% содержания серы в судовом топливе были приняты в 2016 году и вступят в силу в 2020 году. Нам важно обеспечить ясность и определенность для судоходной отрасли и поставщиков топлива с точки зрения даты применения новых требований, чтобы они смогли должным образом подготовиться.

Что касается выбросов парниковых газов, нам важно разработать реалистичную стратегию и тщательно рассмотреть меры, которые необходимо принять.

Философия Парижского соглашения об изменении климата должна быть должным образом учтена при разработке новых мер. Стратегия сокращения выбросов парниковых газов, которая сейчас разрабатывается межсессионной рабочей группой в IMO, будет основываться на подробных соображениях по всем техническим вопросам. Мы установили очень хорошие связи между государствами-членами IMO и наладили действенный процесс, которые позволят IMO выработать первоначальную стратегию в 2018 году. Важно поддерживать хороший уровень общения и консультаций между государствами-членами, чтобы можно было услышать голос каждого.

– Будет ли услышан голос России в этом процессе?

– Россия вносит существенный вклад в регулятивную деятельность IMO, связанную с предотвращением загрязнения воздуха с судов и энергоэффективностью. Российская Федерация подняла ряд технических вопросов, способствуя подробному обсуждению этой темы. Я считаю, что всем членам IMO следует также учитывать положения и философию, изложенные в Парижском соглашении об изменении климата. Лично я весьма оптимистично отношусь к нашему будущему прогрессу в IMO по разработке общей стратегии сокращения выбросов парниковых газов.

– И опять же, что касается России, ее судоходных и судостроительных компаний. Можно ли сказать, что Россия заняла свою нишу в мировом судостроении, накопила опыт, в частности, в области строительства арктических судов, или наше впечатление обманчиво?

– Судоходная и судостроительная отрасли России несомненно являются частью глобальной морской отрасли. Сегодня днем я ознакомился с впечатляющей презентацией «Совкомфлота», в которой они представили свою стратегию управления судами, подготовку моряков, мотивацию плавсостава, философию судоходства. Я рекомендовал им, чтобы они представили эту презентацию в IMO. В России накоплен большой опыт в судоходстве и судостроении, особенно в нишевой области полярной навигации и судов ледового класса. Опыт российских судоходных компаний и судостроителей будет важен для сообщества международного судоходства и будет полезен для работы IMO по совершенствованию правил и практики судоходства в полярных водах.

– Несколько дней назад после прохождения через Северный морской пути в порт Санкт-Петербурга зашло судно COSCO. Каково ваше мнение о навигации по Севморпути и верите ли Вы в его будущее развитие для судоходства?

– Согласно имеющимся исследованиям и статистическим данным, из-за таяния льдов прогнозируется ежегодный рост коммерческой навигации, плаваний грузовых судов в арктических водах. Я считаю, что судоходные линии и другие компании будут искать возможности развития арктических маршрутов. Таким образом, общие ожидания по увеличению арктической навигации выглядят очень позитивно. Я ожидаю, что российское правительство продолжит вносить существенный вклад в безопасность на море, охрану окружающей среды и эффективность судоходства по Северному морскому пути.

– Международная конвенция ИМО по контролю и управлению судовыми балластными водами и осадками 2004 года (Конвенция BWM 2004) вступает в силу 8 сентября 2017 года. Что это на практике это будет означать для судовладельцев? Готова ли отрасль к ней?

– IMO занимается реализацией Конвенции по судовым балластным водам с момента его принятия в 2004 году. Проект GloBallast (2000-2017 годы) оказал поддержку развивающимся странам в подготовке к реализации Конвенции BWM, в разработке программ для отрасли по обучению интернет технологий, создав Глобальный отраслевой альянс (GIA) и Глобальную сеть лабораторий по испытанию балластных вод (GloBal TestNet).

Конвенция по управлению балластными водами требует, чтобы все суда участвующие в международной торговле обеспечивали очистку своих балластных вод и осадков, чтобы свести к минимуму количество инвазивных организмов и патогенов, которые могут попасть вместе с балластной водой в новые регионы.

Новые суда, которые будут строится сейчас, должны будут соответствовать стандарту эффективности, который определяет максимальное количество жизнеспособных морских организмов, которые могут быть выброшены в воды, включая указанные индикаторные микробы, вредные для здоровья человека. Для большинства судов это предполагает установку специального очистного оборудования.

IMO согласовала график реализации данной конвенции для уже существующих судов, т.е. тех судов, которые уже находятся в эксплуатации. Эти суда должны соответствовать стандарту с даты, связанной с плановым проведением освидетельствования судна, включая сроки вплоть до 2024 года.

Пока эти суда не соответствуют этому стандарту, они должны заменять свою балластную воду в открытом море, вдали от прибрежных районов. Подобная замена балластной воды, гарантирует, что меньше инвазивных организмов выживет и будет меньше шансов к попаданию вместе со сбрасываемой водой потенциально опасных видов.

Конвенция BWM является ключевой международной мерой по охране окружающей среды, целью которой является прекращение распространения потенциально опасных водных организмов и патогенов в балластных водах судов. Конвенция вступила в силу 8 сентября 2017 года.

Это важный шаг в направлении прекращения распространения инвазивных водных организмов, что может потенциально привести к истреблению местных экосистем, повлиять на биоразнообразие и принести существенные экономические потери.

– Каковы перспективы по регулированию рыболовного флота? Будет ли создан в IMO отдельный орган, отвечающий за эту сферу морского бизнеса?

– Ряд инструментов IMO поддерживают безопасность мирового рыболовного сектора, такие как требования к безопасности судоходства, изложенных в Международной конвенции по охране человеческой жизни на море (применительно ко всем судам); правила по предотвращению столкновений (применимы ко всем судам) и правила к сбору и вывозу отходов с судовов, запрещающие утилизацию рыболовных снастей в море.

Международные стандарты обучения экипажей рыболовных судов изложены в договоре, который вступил в силу в 2012 году.

Международная конвенция о подготовке и дипломировании моряков и несении вахты для рыболовных судов (STCW-F) предусматривает международную учебную программу по обучению персонала, работающего на рыболовных судах.

IMO приняла договор о безопасности рыболовных судов, но он еще не вступил в силу. Мы работаем со странами, чтобы способствовать ратификации так называемого Кейптаунского соглашения 2012 года о безопасности рыболовных судов.

IMO не планирует создавать специализированный рыболовный орган. Однако Комитет по безопасности на море IMO поручил Подкомитету по проектированию и строительству судов (SDC) выполнять обязанности ведущего технического органа по вопросам безопасности рыболовных судов. Подкомитет SDC за несколько лет разработал несколько добровольных руководящих принципов и рекомендаций, которые были совместно одобрены с другими учреждениями ООН, такими как МОТ и Продовольственная и сельскохозяйственная организация (FAO).

IMO тесно сотрудничает с FAO в области незаконного, нерегулируемого и неучтённого вылова рыбы (IUU). IMO и FAO совместно сотрудничают в совершенствовании мер государств порта по предотвращению, сдерживанию и ликвидации таких промыслов.

– Каковы перспективы развития Конвенции SOLAS? Будет ли текст адаптирован, в связи с Полярным кодексом? Судовладельцы ожидают более прозрачный и понятные текст документа.

– Конвенция SOLAS находится на рассмотрении. В 2017 году IMO приняла пересмотренные правила деления судов на отсеки и остойчивости, уделяя при этом особое внимание улучшению безопасности пассажирских судов.

IMO в настоящее время рассматривает главу SOLAS о радиосвязи, включая глобальную морскую систему связи при бедствии и для обеспечения безопасности. IMO также рассматривает раздел, посвященный спасательным устройствам. В 2018 году IMO проведет предварительную работу по изучению правил, касающихся автономных судов.

– А как насчет развития Полярного кодекса?

– IMO приветствует отзывы государств-членов об их опыте применения Полярного кодекса. Для IMO неважно, разрешено ли будет судам плавать в водах Арктики и Антарктики, IMO больше обеспокоена тем, соблюдена ли безопасность судов и людей на борту в полярных водах и должным ли образом обеспечивается охрана окружающей среды.

Принятие Полярного кодекса показывает, как IMO реагирует на вызовы безопасности и проблемы рационального использования ресурсов окружающей среды. Полярный кодекс предусматривает дополнительные требования к судам, работающих в полярных регионах, помимо тех, которые уже упомянуты в других обязательных договорах, касающихся судов, таких как SOLAS и MARPOL. Эти дополнительные требования охватывают весь спектр проектирования, строительства, оснащения, эксплуатации, обучения, поиска и спасания на водах и охраны окружающей среды, относящихся к судам, плавающих в суровых условиях, в водах окружающих два полюса. На следующем этапе IMO будет рассматривать потенциальное применение Полярного кодекса для других судов, еще не охваченных нормами IMO, таких как рыболовные суда, частные яхты, очень малотоннажные грузовые суда.

– А как насчет использования мазута в арктических водах?

Важно помнить, что IMO уже приняла запрет на перевозку мазута в качестве груза и использование тяжелого дизельного топлива, мазута в качестве топлива в Антарктике. Это приветствуется и в случаях плавания в арктических водах. IMO согласилась рассмотреть меры по снижению рисков перевозки мазута (HFO) и его использования в качестве топлива судами в арктических водах. Эта работа начнется в 2018 году.

– Каковы планы IMO по борьбе с изменением климата?

– IMO уже разработала и приняла меры, направленные на контроль вредных выбросов от судоходной отрасли.

IMO осуществляет проекты по наращиванию потенциала, оказывает поддержку развивающимся государствам в осуществлении мер IMO и поддерживает исследования и инновации в низкоуглеродных технологиях.

Благодаря IMO международное судоходство стало первой отраслью, которая подпадает под действие международных мер, обязательных к исполнению, по энергоэффективности, направленных на борьбу с выбросами парниковых газов.

Предпринимаются шаги для принятия дальнейших мер. IMO приняла обязательные правила для судов (валовой вместимостью свыше 5 тыс. тонн) для сбора и представления данных о потреблении мазута. Эти данные предоставят прочную статистическую основу для объективных, прозрачных и коллективных обсуждений в IMO о любых дальнейших мерах, которые могут потребоваться.

Государства-члены IMO взяли на себя обязательство разработать всеобъемлющую стратегию сокращения выбросов парниковых газов с судов, начиная с первоначальной стратегии, которая должна быть принята в 2018 году, и общей стратегии, которую планируется принять в 2023 году.

– Новые проекты в сфере кибербезопасности и беспилотных судов. Намерена ли ИМО принимать в них участие в качестве регулятора?

– Расширение применения автоматизации и цифровых технологий означает необходимость реагирования на дополнительные кибер-риски. IMO уже издала рекомендации по управлению кибер-рисками. Морской отрасли необходимо определить, проанализировать, оценить и сообщить о рисках, связанных с кибер-безопасностью. Она должна быть обеспечена системами для предотвращения или уменьшения этих рисков.

IMO согласилась с тем, что Международный кодекс по управлению безопасностью, который требует, чтобы судовые компании и операторы обеспечивали безопасное управление судном, должны полностью включать управление кибер-рисками в процедуры управления безопасностью.

Общая цель – поддерживать обеспечение безопасности судоходства, которое оперативно устойчиво к кибер-рискам.

Никто не может игнорировать быстро развивающуюся технологию по созданию в будущем автономных судов. Начиная с 2018 года IMO начнет обзорное исследование, для того, чтобы рассмотреть, как вопросы безопасной и экологически безвредной навигации морских автономных судов могут быть представлены в инструментах IMO. Когда мы рассматриваем различные уровни автоматизации, нам всегда необходимо помнить о человеческом факторе.

– Часто поднимается порос взаимодействия судна-порт. Достаточно ли регламентировано это взаимодействие в части безопасности стоянки судов, возможности подключения судна к портовым системам для сохранения экологии?

– IMO рассматривает стоянку в порту и отправление судов в нескольких аспектах: погрузочно-разгрузочные работы; безопасность; выполнение процедур; портовые приемные сооружения; и так далее. Конвенция об упрощении процедурных вопросов направлена на упрощение формальностей, оформление документов и процедур, связанных с заходом, стоянкой и отправлением судов, совершающих международные рейсы. Новое приложение, вступающее в силу в 2018 году, включает обязательные требования к электронному обмену информацией о грузе, экипаже и пассажирах.

IMO продвигает концепцию «единого окна» – чтобы вся информация, требуемая государственными органами в связи с заходом, стоянкой и оправлением судов, лиц и грузов, представлялась через единый портал без дублирования.

Правила морской безопасности IMO охватывают безопасность определенных портов, участвующих в международной торговле. Они должны иметь утвержденный план обеспечения безопасности портов, соответствующий Международному кодексу безопасности судов и портовых средств (ISPS).

Правила IMO требуют, чтобы грузы были надежно уложены при их загрузке, включая как крепление контейнеров так и безопасную погрузку и разгрузку сухогрузных судов.

В 2016 году вступила в силу новая норма, требующая проверки массы брутто отдельных контейнеров. Это направлено на то, чтобы размещение и укладка контейнеров была безопасной, начиная уже с причала.

### РИА НОВОСТИ; 2017.10.04; «ВИМ-АВИА» ИЗУЧАЕТ ВАРИАНТЫ ДОФИНАНСИРОВАНИЯ КОМПАНИИ, РАССКАЗАЛ ИСТОЧНИК

Руководство «ВИМ-Авиа» совместно с финансовыми институтами изучает варианты дофинансирования авиакомпании, сообщил РИА Новости источник, близкий к руководству перевозчика.

«В настоящий момент менеджмент «ВИМ-Авиа» совместно с финансовыми институтами изучают возможность дофинансирования авиакомпании и выведения ее из кризиса», – сообщил источник.

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.

Ранее в среду источник в «Аэрофлоте» сообщил РИА Новости, что авиакомпания, готовившая до 1,8 миллиарда рублей для «ВИМ-Авиа», приостанавливает финансирование из-за отказа главы **Росавиаци**и Александра **Нерадько** подписать и сверить платежи. Позднее представитель крупнейшего российского авиаперевозчика сообщил РИА Новости, что все необходимые документы подписаны главой **Росавиаци**и и «Аэрофлот» возобновляет финансирование «ВИМ-Авиа».

### РИА НОВОСТИ; 2017.10.04; ФАС НЕ ПОЛУЧАЛА ХОДАТАЙСТВ О ПОКУПКЕ «ВИМ-АВИА»

Федеральная антимонопольная служба (ФАС) РФ не получала каких-либо ходатайств о покупке авиакомпании «ВИМ-Авиа», которая столкнулась с финансовыми трудностями и проблемами с перевозкой пассажиров, сообщили РИА Новости в пресс-службе ФАС.

«ФАС не получала каких-либо ходатайств о покупке «ВИМ-Авиа», – сказал представитель службы.

Ситуация с вылетом рейсов «ВИМ-Авиа» обострилась 23 сентября из-за долгов компании, общая кредиторская задолженность которой, по данным **Росавиаци**и, составляет около 10 миллиардов рублей, из которых около 7 миллиардов – перед кредитными организациями, лизингодателями, аэропортами и топливо-заправочными комплексами.

Дальнейшая судьба «ВИМ-Авиа» определится в ближайшие дни, говорил вице-премьер РФ Аркадий **Дворкович** в понедельник, отметив, что есть инвесторы, которые рассматривают возможность покупки авиакомпании с долгами. А в среду он сообщил, что три компании из РФ претендуют на «ВИМ-Авиа». Также в среду бизнесмен Александр Лебедев, владевший авиакомпанией Red Wings и долей в «Аэрофлоте», заявил, что к нему обращались с предложением о покупке «ВИМ-Авиа».

Согласно записям ЕГРЮЛ на 2 октября, Светлана Мурсекаева владеет 99% авиакомпании «ВИМ-Авиа», Рашид Мурсекаев – 1%. Глава **Росавиаци**и Александр **Нерадько** 27 сентября говорил, что собственник авиакомпании «ВИМ-Авиа» перестал выходить на контакт, предположив, что его уже нет на территории РФ. Следственный комитет позднее подтвердил, что совладельцы компании покинули страну.

Собственник авиакомпании на одном из совещаний в Росавиции, как рассказывал глава ведомства, заявил примерно так, что ему надоело работать в авиации, и он «готов за рубль продать свой бизнес и расстаться».

### ТАСС; 2017.10.04; МИНТРАНС ПРЕДЛОЖИЛ СУБСИДИРОВАТЬ ПОМОГАВШИЕ В СИТУАЦИИ С «ВИМ-АВИА» АЭРОПОРТЫ

**Минтранс** России подготовил проект постановления правительства о предоставлении в 2017 году субсидий из федерального бюджета организациям на возмещение недополученных ими доходов от поставки топлива и оказания услуг по аэропортовому и наземному обеспечению полетов самолетов «ВИМ-Авиа».

Проект соответствующего постановления правительства опубликован на федеральном портале нормативных правовых актов.

Отмечается, что реализация постановления правительства будет осуществлена в пределах бюджетных ассигнований, выделенных в 2017 году в установленном порядке из резервного фонда правительства.

Ситуация с «ВИМ-Авиа»

Авиакомпания «ВИМ-Авиа» 25 сентября заявила о прекращении выполнения всех чартерных рейсов 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».

**Росавиаци**я сообщала, что финансирование перевозчика заморожено, у авиакомпании закончились оборотные средства. Перевозка пассажиров из и в Домодедово стала невозможна из– за задолженности перед аэропортом. Был организован оперативный штаб, по решению которого рейсы «ВИМ-Авиа» были перенесены во Внуково.

Общий долг «ВИМ-Авиа», по словам главы **Росавиаци**и Александра **Нерадько**, достиг 10 млрд рублей.

### RG.RU; ТАТЬЯНА ШАДРИНА; 2017.10.04; МИНТРАНС ОПРОВЕРГ СЛУХИ О ПРИОСТАНОВКЕ ФИНАНСИРОВАНИЯ «ВИМ-АВИА»

**Минтранс** не подтверждает информацию в СМИ о том, что приостановлено финансирование перевозок пассажиров проблемной авиакомпании «ВИМ-Авиа». «Все находится под контролем», – сообщила «РГ» советник министра Жанна Терехова.

Как пояснили «РГ» в **Росавиаци**и, сейчас идет сверка финансовых документов по проведению платежей. Сегодня утром на заседании рабочей группы по перевозке пассажиров «ВИМ-Авиа» обсуждались вопросы отправления платежей.

Они будут проведены сегодня в установленные сроки, заверил «РГ» советник главы **Росавиаци**и Сергей Извольский, комментируя информацию о том, что глава **Росавиаци**и Александр **Нерадько** отказался подписать и сверить платежи.

### ИНТЕРФАКС; 2017.10.04; АЭРОФЛОТ ВОЗОБНОВЛЯЕТ ФИНАНСИРОВАНИЕ ВИМ-АВИА, РОСАВИАЦИЯ ПОДПИСАЛА ПЛАТЕЖНЫЕ ДОКУМЕНТЫ

ПАО «Аэрофлот – Российские авиалинии» (MOEX: AFLT) возобновляет финансирование перевозок проблемной авиакомпании «ВИМ-Авиа», сообщил крупнейший в РФ авиаперевозчик.

«Глава **Федерального агентства воздушного транспорта** (**Росавиаци**я – ИФ) РФ Александр **Нерадько** в 12:09 мск подписал все необходимые документы», – пояснила компания.

О приостановке финансирования в связи с отказом чиновника подписать и сверить платежи в среду утром «Интерфаксу» сообщил источник в «Аэрофлоте». Он напомнил, что существует директива правительства РФ, подписанная вице-премьером Аркадием **Дворкович**ем, согласно которой ведомство обязано проводить такую работу.

Позднее, однако, федеральное агентство опровергло приостановку платежей. «Документы финансовой отчетности должны быть четко выверены, чем и занимаются специалисты **Росавиаци**и и «Аэрофлота». Об этом знают представители (последнего – ИФ), которые участвовали в работе утреннего оперативного штаба по ситуации с «ВИМ-Авиа». В ходе заседания штаба были досконально обсуждены вопросы проведения платежей, они будут сегодня осуществлены в согласованные сроки», – говорил агентству представитель ведомства.

Он отметил, что письмо генеральному директору «Аэрофлота» о перечислении платежей для взаиморасчетов с организациями, обслуживающими «ВИМ-Авиа», включая заправку топливом, «было направлено еще 29 сентября», а указание конкретных рейсов, средства для финансирования которых уже переведены, оперативно доводится до «Аэрофлота» соответствующими телеграммами руководителя **Росавиаци**и. «Видимо, источник в «Аэрофлоте» совершенно не осведомлен о принимаемых оперативным штабом решениях», – добавил он.

Комментируя сообщение о том, что «Аэрофлот» приостановил финансирование «ВИМ-Авиа», А.**Дворкович** заявил в среду журналистам, что «они хотели подтверждение давать только по оригиналам счетов, а есть только копии счетов». «Такой технический вопрос, который решится сейчас – в течение буквально пары часов. Я имею в виду оплату всех счетов («Аэрофлотом» счетов «ВИМ-Авиа» – ИФ). Да, возобновит финансирование, это вопрос только технического оформления документов и не влияет на работу никак», – сказал чиновник.

«Аэрофлот» финансирует перевозки пассажиров авиакомпании «ВИМ-Авиа», которая столкнулась с финансовыми трудностями, из средств, получаемых с иностранных авиакомпаний за пролет по так называемым транссибирским авиатрассам («роялти»).

«Аэрофлот» является получателем этих средств, перечисляет их **Росавиаци**и, которая, в свою очередь, финансирует перевозки «ВИМ-Авиа». Ранее сообщалось, что на финансирование перевозок авиакомпании потребуется 1,8 млрд руб.

### ВЕДОМОСТИ; ДАРЬЯ БЕЛОГЛАЗОВА; 2017.10.05; НЕКОТОРЫЕ ПОРТЫ ПОЛУЧАТ ОТСРОЧКУ ПО ПЕРЕХОДУ НА РУБЛЕВЫЕ ТАРИФЫ

Такое право получат стивидоры, имеющие валютные обязательства

В октябре 2015 г. президент Владимир Путин на заседании президентской комиссии по развитию ТЭКа назвал недопустимым использование иностранной валюты во внутренних расчетах, в том числе при расчете стивидоров в российских портах. Тогда на высокие тарифы Новороссийского морского торгового порта (НМТП) в Федеральную антимонопольную службу (ФАС) пожаловались «Роснефть» и «Русснефть».

Но инициатива ФАС о законодательном утверждении рублевых тарифов «понимания не нашла», говорил руководитель ведомства Игорь Артемьев.

Стивидоры, чья структура бизнеса это позволяла, уже перешли на такие расчеты, с остальными (Global Ports, НМТП, UCL Holding) ФАС судится.

В августе этого года Путин поручил перевести тарифы в российских портах из валюты в рубли с 1 января 2018 г. При этом он предложил учесть риски убытков для стивидорных проектов, которые еще не вышли на прибыль, предусмотрев для них «переходный период».

Хотя норма начнет действовать с нового года, для некоторых портов срок будет больше – 1,5–2 года, уточнял в середине сентября Артемьев. «Если они кредитовались за валюту и вложили эти деньги в развитие портовой инфраструктуры, то, конечно, им нужна валютная выручка для того, чтобы они возвращали, – говорил он. – Например, таких проектов было много в Усть-Луге» (цитата по «Прайму»).

В среду, 4 октября, зам**министра транспорта** Виктор **Олерский** сказал, что у некоторых стивидорных компаний валютные обязательства заканчиваются после 2020 г., т. е. они могут получить отсрочку до этого срока.

Окончательный список таких компаний планируется сформировать уже в октябре, добавил он. Сейчас ФАС готовит анализ рынка стивидорных услуг для перехода на рублевые расчеты. Представитель ФАС от комментариев отказался, сославшись на то, что анализ еще не завершен.

Сейчас проекты по строительству портов и терминалов не предполагают привлечения финансирования в долларах, говорит гендиректор агентства «Infoline-аналитика» Михаил Бурмистров. Сохранить долларовые тарифы могли бы портовые мощности, которые были введены после 2013 г., – например, ОТЭКО в Тамани, угольные компании на Дальнем Востоке.

Сейчас валютный долг есть у Global Ports (два выпуска евробондов на общую сумму $700 млн со сроками погашения в 2022 и 2023 гг.). Кредитные обязательства НМТП в долларах сроком погашения в 2023 г. составляют $1,3 млрд, следует из отчетности компании за первое полугодие 2017 г.

Тем не менее, по словам **Олерск**ого, это не означает, что компании должны реструктурировать эти долги в рублях. Представитель UCL Holding считает переходный период правильным и цивилизованным инструментом: кредиты, используемые на техперевооружение (приобретение кранов и иной перегрузочной техники) в портах, имеют срок до пяти лет, финансирование инвестпроектов развития требует и более длинных денег. По его мнению, рефинансирование валютных кредитов рублевыми возможно, но текущие ставки по рублевым кредитам значительно выше ставок по кредитам в иностранной валюте, что негативно влияет на финансовые показатели любого инвестиционного проекта, поскольку требует дополнительного отвлечения ресурсов на обслуживание долга. Представитель НМТП на запрос «Ведомостей» не ответил.

### КОММЕРСАНТ; АНАСТАСИЯ ВЕДЕНЕЕВА; 2017.10.05; ГОССУБСИДИИ УПЛЫВАЮТ В КОРЕЮ

Из-за норм ВТО России придется платить и иностранным верфям

Минпромторг хочет вернуть в правила госсубсидирования новых судов требование размещать заказы только в России. Оно было исключено при вступлении РФ в ВТО, и правительство уже столкнулось с тем, что судовладельцы хотят субсидий на заказы в Корее. Минпромторг также предлагает обсудить возможность введения потолка выплат на одно судно: при росте заказов крупнотоннажных судов расходы бюджета на их субсидирование могут вырасти к 2030 году до 12 млрд руб. в год.

На прошедшем 4 октября круглом столе об исполнении поручений президента по развитию внутренних водных путей глава департамента судостроения и морской техники Минпромторга Борис Кабаков попросил **Минтранс** помочь в продлении постановления правительства №383 (госсубсидии на проценты по кредитам и лизинг судов для компаний РФ). По его словам, проект согласован с **Минтрансом**, но столкнулся с замечаниями Минфина. Чиновник пояснил, что по субсидиям строят 98 судов (в 2017 году предусмотрено 2,3 млрд руб., в 2018, 2019 и 2020 годах – 2,5 млрд, 2,4 млрд и 3,9 млрд руб. соответственно).

Минпромторг надеется получить поддержку **Минтранса** и в части включения в постановление обязательств по строительству судов на верфях РФ. В 2008 году этот пункт в документе был наравне с требованиями резидентства РФ для судовладельца, банка, лизинговой компании. Но в 2012 году при вступлении РФ в ВТО его исключили. Сейчас, заявил Борис Кабаков, уже есть прецедент, когда компания, построив в Корее крупнотоннажные суда стоимостью около 6 млрд руб. на кредит российского банка, пришла за субсидией. Такие заказы за рубежом размещают нефтегазовые компании (там “Ъ” не ответили) и «Совкомфлот», где сообщили, что не используют постановление №383. Надежда Малышева из PortNews отмечает, что сроки окупаемости многих субсидируемых проектов не дошли и до середины и «на полпути менять правила игры» неверно. Но, признает эксперт, с учетом появления иностранных претендентов на субсидии согласовать это с Минфином будет сложно.

Борис Кабаков отметил, что Минпромторг столкнулся и с проблемой при «вступлении в строй верфи крупнотоннажного судостроения» (по описанию подходит «Звезда» консорциума «Роснефти», «Роснефтегаза» и Газпромбанка). Стоимость и, как следствие, субсидия на судно «река-море» и танкер Aframax в десять раз выше, говорит он. По плану «Звезды», согласованному с министерством и заказчиками, прирост средств на субсидии составит 1 млрд руб. в год, и к 2030 году достигнет 12 млрд руб., считают в Минпромторге, опасаясь, что это может не понравиться Минфину и Минэкономики. «Может быть, стоит обсуждать потолок субсидии на судно»,– предположил господин Кабаков.

Глава департамента Минпромторга также заверил, что выплаты по судовому утилизационному гранту (СУГ, субсидии на строительство судна при сдаче в утиль старого) пойдут в четвертом квартале, в бюджет на это заложено 393,7 млн руб. С судовладельцами заключено семь соглашений, выплаты планируются по шести. Для развития меры Минпромторг предлагает проработать с **Минтрансом** план утилизации судов и представить его в правительство.

В **Минтрансе** не предоставили комментарий. В Минэкономики подтвердили, что согласовали проект постановления, направленный в сентябре, но замечаний Минфина не видели. Предложения по строительству субсидируемых судов на российских верфях и о потолке субсидий еще не поступали, говорят в Минэкономики. В Минфине на запрос “Ъ” не ответили.

Глава совета директоров и совладелец «Водохода» Ришат Багаутдинов разделяет озабоченность Минпромторга: «Сейчас активно развиваются перевозки в Арктике и по Севморпути, это приведет к необходимости строительства, в том числе на верфях РФ, крупнотоннажных сухогрузов и танкеров высокого ледового класса, стоимость которых на порядок выше». По его словам, в такой ситуации необходимо либо увеличивать финансирование по 383-му постановлению, либо решать вопрос с доступом к длинным дешевым деньгам. Господин Багаутдинов согласен с предложением исключить возможность субсидирования заказов за рубежом. Он также напоминает, что при принятии СУГ был расчет на действие обеих мер в комплексе. «Но сейчас компаниям нужно выбирать между ними»,– говорит бизнесмен.

Источник “Ъ” в UCL Holding отмечает важность продления 383-го постановления, так как без него «было бы невозможно строительство флота, особенно в условиях экономической волатильности». Субсидироваться должно только строительство в РФ, уверен он, «надо изыскать возможности поддерживать судостроение без нарушения международных соглашений». Потолок субсидий источник “Ъ” счел «правильным» не только из-за ограниченности бюджета, но и с учетом экономики жизненного цикла крупнотоннажного флота с «большим запасом финансовой прочности». С другими судостроителями связаться не удалось.

Завотделом экономической теории ИМЭМО РАН Сергей Афонцев напоминает, что нормы ВТО предусматривают принцип недискриминации зарубежных поставщиков, если на этот счет нет специальных оговорок, вносившихся при присоединении к организации. Проще объяснить, почему субсидию предоставлять нецелесообразно, чем реанимировать оговорку о преференциях национальным производителям, считает он. Иначе это будет поводом для подачи иска о нарушении РФ своих обязательств, замечает господин Афонцев.

### РИА НОВОСТИ; 2017.10.04; ЮРИЙ САФОНОВ: НЕТ СОМНЕНИЙ, ЧТО МОСТ В КРЫМ ПОСТРОИМ В СРОК

Главный инженер ФКУ Упрдор «Тамань» **Росавтодор**а Юрий Сафонов рассказал в интервью РИА Новости, как строители готовятся к установке автодорожной арки и как относятся к сообщениям СМИ о якобы существующих проблемах на стройке.

– Крымский мост строится ударными темпами. Как минимум так кажется, когда видишь сводки о ходе строительства. А как вам изнутри проекта? Что вы считаете действительно своими победами? Чем можете похвастаться?

– Я поставил больше миллиона подписей за 2,5 года. Подойдет для Книги рекордов Гиннеса?

– В смысле?

– В прямом – живые подписи, от руки. Бывает, после окончания рабочего дня задерживаюсь, и в выходные случается. Сделаю все запланированное, а вечером включаю в кабинете музыку или новости и сижу подписываю коробки бумаг.

– Зачем?

– А без этого мост не построишь. Вы спрашиваете про победы. Наша победа – именно для нас, для тысяч специалистов, которые участвуют в проекте Крымского моста, – будет тихой и незаметной для широкой аудитории. И будет она даже не в день начала эксплуатации моста. Наша настоящая победа – это годы спустя. В те моменты, когда водители и пассажиры будут в очередной раз ехать с таманского берега в Крым и обратно и думать: «А ведь отличный мост. Одно удовольствие по такому ездить». Уверен, именно тогда каждый из нас, строителей, сможет сказать: «Вот она – победа, мы отлично сделали свою работу».

Может, пафосно звучит, но это так. Думаете, мы обсуждаем в своем кругу успехи в Керченском проливе? Нет, конечно. Если говорим на отвлеченные темы, то, как правило, каждый вспоминает о своих уже давно построенных и отлично работающих мостах и дорогах.

Я, например, участвовал в строительстве моста на остров Русский во Владивостоке. Мост сдан в 2012 году. В эксплуатации – идеальный. За пять лет, кстати, ни разу не пришлось перекладывать асфальт. И это норма. Так должно быть. И лично я могу сказать: это работа, выполненная на должном профессиональном уровне, горжусь ее итогом.

– Очевидно, сейчас вы скажете, что даже установку железнодорожной арки Крымского моста не отмечали?

– Верно, не отмечали. Конечно, поздравили друг друга. Сначала моряков, которые успешно транспортировали арку от керченской технологической площадки в створ моста. Потом наших ребят из «Мостоотряда-1», которые с ювелирной точностью провели подъем арки на проектную высоту.

Кстати, самый высокий эмоциональный накал пришелся на момент отрыва арки от плавучих опор… Вот она уже в створе, между фарватерных опор, все еще стоит на плавопорах, но уже подцеплена тросами домкратной системы, на них постепенно передается нагрузка и… происходит отрыв! Все, арку – эту гигантскую конструкцию весом более шести тысяч тонн – удерживают только тросы! Еще чуть подняли, на метр, серия проверок – и наконец полное подтверждение готовности к дальнейшему подъему.

В этот момент мы уже отчасти выдохнули. Дальше подъем шел в штатном режиме. А на следующий день, когда арочный пролет был закреплен и морская операция завершилась, работа просто продолжилась. Обычная работа.

– Невозможно не спросить: в процессе морской операции много было нецензурной лексики?

– Знаете, наша пресс-служба очень хотела повесить «петлички» на руководителей морской операции – записать весь процесс со звуком в том числе. Но при всем уважении к СМИ мы отказали: необходимо было, чтобы каждый участник чувствовал себя абсолютно комфортно, без мысли «меня записывают, надо фильтровать свою речь». Тем не менее все было настолько профессионально, спокойно и даже, пожалуй, монотонно, что должен вас разочаровать: ни одного резкого слова в эфире не проскочило.

Разве что единственный эпизод… Для понимания: у руководителя операции радиосвязь со всеми непосредственными производителями работ – как на 252-й, так и на 253-й опорах (фарватерные опоры, на которые поднимали арку – ред.), слышимость отличная. Идет передача нагрузки на домкратную систему. Каждый производитель поочередно докладывает руководителю операции, главному инженеру «Мостоотряда-1» Андрею Суркову. И вдруг в эфире… ды-дынц! На секунды – гробовая тишина… Подозреваю, в этот момент у многих проскочило в голове крепкое словечко. Как оказалось, кто-то просто рацию громко выронил.

В общем-то, и все. Здесь эмоции только во вред. Нужна спокойная, взвешенная, обычная работа. Что и продемонстрировали наши специалисты в период первой морской операции.

– Вы так говорите, как будто все это было совершенно обычно, хоть каждый день по арке устанавливай. В чем тогда уникальность?

– Нет уж, давайте все-таки не каждый день. А морская операция по проекту Крымского моста действительно уникальна.

Да, технология сплава пролетных строений давно и хорошо отработана. Но столь массивную конструкцию в истории отечественного мостостроения никогда еще не транспортировали, не позиционировали и не поднимали в условиях морской акватории. Про мировое мостостроение говорить не буду на 100%, хотя сколько мы ни вспоминали, не смогли найти аналогичный пример и в мире.

Возможно, вы слышали, что вся операция сопровождалась комплексным мониторингом инженерных конструкций и систем. Когда готовились к морской операции, руководители уже тормозили науку: «Ребят, сколько можно датчики вешать? Каждый день получаю по письму: а давайте еще повесим, нам очень нужно!» До сотни различных датчиков системы мониторинга дошли.

Зато такая система позволила не только оперативно отслеживать и в случае необходимости реагировать на возможные изменения, но и создала уникальную базу для проектирования в будущем объектов, аналогичных проекту Крымского моста.

Обработка информации показала, что мы даже несколько перестраховались в части расчетных нагрузок. Все конструкции, задействованные в морской операции, на деле испытывали куда меньшие изменения деформации, чем мы заложили как максимальные при их проектировании и создании.

– С учетом такого опыта вторая морская операция – установка автодорожной арки – будет уже рядовым событием?

– Очень бы хотелось. Но не выйдет. Возможно, со стороны все будет выглядеть примерно так же, как с первой операцией. И, конечно, первый опыт нам поможет. Однако в установке автодорожной арки свои особенности. Начать хотя бы с того, что арочные пролеты разные. По длине и высоте идентичны, но конструктивно разные. Скажем, ширина железнодорожной арки по осям: 20 метров по затяжке (нижняя часть – ред.) и пять метров в замке (верхняя точка – ред.), а автодорожной – 30 метров по затяжке и 15 метров в верхней точке. Плюс вы видите, какая ажурная железнодорожная арка. Такую внешнюю ажурность создает сама конструктивная комбинация из пролетного строения со сквозными главными фермами и аркой. И в итоге это больше шести тысяч тонн металла. Железнодорожная арка – настолько жесткий конструктив, что потенциальный риск деформации во время транспортировки и подъема сводился к минимуму.

Автодорожная арка – другая. Она как натянутый лук, где свод поддерживает нижнюю часть гибкими подвесками. При этом подвески еще не натянуты полностью. Они примут на себя нагрузку уже после того, как арку установят в проектное положение. Во время транспортировки арочный пролет будет сохранять свою форму за счет специальных вспомогательных сооружений. Вес меньше, чем у железнодорожной арки, – около 5,5 тысячи тонн. Другие аэродинамические характеристики, проще говоря, выше парусность. Так что вторая морская операция – хоть уже и проторенная дорожка, но с новыми вводными данными, со своими особенностями. Сейчас мы активно готовимся к этому новому этапу.

– Как на стройке реагируют на сообщения СМИ о проблемах, которые якобы вскрываются после установки железнодорожной арки?

– В общем-то, никак. Хотя, надо сказать, бывает довольно-таки интересно прочитать что-то совершенно неожиданное – причем не только из сферы непосредственно мостостроения. Читаешь и диву даешься, как Крымский мост «переворачивает» в умах некоторых наблюдателей даже элементарные законы физики. Сопромат вообще рыдает. Но это уже не из области стройки.

– Тогда расскажите, что за миллион подписей?

– Не могу назвать точную цифру. Все фиксируем, документируем, а подписи не додумался считать. Наверное, уже намного больше миллиона. Смотрите, на проекте работает больше 10 тысяч человек. Каждый из них – часть гигантского механизма, без которой стройка невозможна.

С чего начинается стройка? С бумаги. С проекта. Сначала инженерные изыскания, затем проектная документация, далее – рабочая и организационно-технологическая документация. В каждом томе – до десяти подписей ответственных разработчиков. У меня, как у главного инженера стройки со стороны государственного заказчика, обязанность подтверждать достоверность разработанных технических решений своей подписью. Причем в рабочей документации подпись ставится на каждой странице, это сотни тысяч страниц. И факсимиле не допускается, только живая подпись, потому что за каждой такой подписью – персональная ответственность.

Если навскидку: проектная документация, рабочая, технологические карты, регламенты, карты подборов смесей, протоколы технических советов… Точно давно уже больше миллиона. Хорошо еще, официальная переписка допускает электронную подпись.

У каждого в проекте свои персональные рекорды. Например, у сметчиков в прошлом месяце тоже был своеобразный рекорд – сдача/приемка работ в объеме выше обычного.

– То есть за минувший месяц построили на большую сумму, чем обычно?

– Темпы стройки увеличиваются, безусловно, но в данном случае речь идет именно о сдаче/приемке. Поясню. Нередко в строительстве, да и не только в строительстве, бывает, что подрядчик физически работы выполнил, а сдать их заказчику, чтобы, соответственно, получить за выполненную работу деньги или погасить аванс, не может чуть ли месяцами.

Ведь речь идет не только о физике. Необходимо не только построить, но и сдать работу и авторскому надзору, и строительному контролю, а затем со всем пакетом документов прийти к сметчикам. Те в свою очередь заново все проверят, уже именно по документам и их соответствию техническому заданию. И только после этого работа будет принята и оплачена. На таком масштабном проекте, как Крымский мост, где ежемесячное физическое выполнение гигантское, без четко отлаженной работы экономистов не обойтись.

Уверен, не ошибусь, если назову нашу Елену Маринченко из управления реализации строительных контрактов подрядчика грозой и одновременно большой любовью всех субподрядчиков, работающих на проекте. Благодаря слаженной работе ее сметчиков строительно-монтажные работы не только производятся, но и вовремя, ритмично сдаются заказчику и оплачиваются.

С момента подписания государственного контракта в феврале 2015 года строительство профинансировано более чем на 150 миллиардов рублей (почти 70% от суммы контракта). На данный момент заказчиком строительства ФКУ Упрдор «Тамань» приняты выполненные работы на сумму более 102 миллиардов рублей (и гашение аванса, и по факту выполнения строительно-монтажных работ). Это очень хорошая динамика.

– То есть сомнений нет: построите мост, как запланировано?

– Никаких сомнений. Сомневались бы – не начинали бы. Построим четко в срок, в установленную смету и с должным качеством. В 2018 году поедем на автомобилях, в 2019-м – на поездах.

### ИНТЕРФАКС; 2017.10.05; КАБМИН РАССМОТРИТ УВЕЛИЧЕНИЕ ШТРАФОВ ЗА НЕОПЛАТУ ПРОЕЗДА 12-ТОННИКОВ С 5 ДО 20 ТЫС. РУБ

Правительство РФ на заседании в четверг рассмотрит проект федерального закона «О внесении изменений в Кодекс Российской Федерации об административных правонарушениях в части совершенствования контрольно-надзорных функций за движением транспортных средств по автомобильным дорогам».

Законопроект был подготовлен **Минтрансом** РФ. Документом предлагается увеличить с двух до шести месяцев срок давности для привлечения к административной ответственности нарушителей законодательства о движении тяжеловесных или крупногабаритных транспортных средств, а также увеличить административный штраф за нарушение законодательства о взимании платы в счёт возмещения вреда, причиняемого автомобильным дорогам общего пользования федерального значения транспортными средствами с разрешенной максимальной массой свыше 12 тонн (система взимания платы «Платон») с 5 тыс. рублей до 20 тыс. рублей.

Цель законопроекта – повысить ответственность водителей и собственников транспортных средств за соблюдение законодательства о движении по автомобильным дорогам тяжеловесных и крупногабаритных транспортных средств, законодательства о внесении платы. Кроме того, будет отменено положение о штрафе за повторное нарушение в течение одних суток (в настоящее время составляет 10 тыс. руб.).

Законопроект был рассмотрен и одобрен 18 сентября 2017 года на заседании комиссии правительства РФ по законопроектной деятельности.

Законопроектом также предлагается передать **Ространснадзор**у полномочия МВД России по рассмотрению дел об административных правонарушениях, предусмотренных законодательством о взимании платы, зафиксированных автоматическими камерами системы «Платон».

Система взимания платы с грузовых автомобилей массой более 12 тонн «Платон» была запущена 15 ноября 2015 года. Грузоперевозчиков обязали регистрировать свои автомобили на сайте системы и перед выходом машины в рейс пополнять счет в личном кабинете. Для списания средств со счета перевозчик должен оформить маршрутную квитанцию, либо установить бортовое устройство, фиксирующее маршрут.

Первоначально при запуске «Платона» тариф планировалось установить на уровне 3,73 руб. за 1 км и ввести штрафы за неоплату проезда до 1 млн руб., но после массовых акций протеста дальнобойщиков и обращений бизнеса был введен так называемый льготный тариф – 1,53 руб. за 1 км. Предполагалось, что с 15 апреля 2017 г. тариф будет поднят до 3,06 руб. за 1 км, но позднее решение было пересмотрено – в итоге тариф был повышен до 1,91 руб. за 1 км.

Власти также внедрили возможность постоплаты для пользователей системы, а также предоставили право вычета по транспортному налогу на сумму уплаченных в «Платон» сборов.

### ТАСС; 2017.10.05; КОМИССИЯ ПО ЗАКОНОПРОЕКТНОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ ОДОБРИЛА ПОВЫШЕНИЕ ШТРАФОВ «ПЛАТОНА»

Комиссия по законопроектной деятельности одобрила с учетом состоявшегося обсуждения законопроект об усилении административной ответственности за нарушения законодательства о движении по автомобильным дорогам тяжеловесных и крупногабаритных транспортных средств, говорится на сайте правительства.

Законопроектом предлагается увеличить до шести месяцев (сейчас – два месяца) срок давности привлечения к административной ответственности за нарушения законодательства о движении тяжеловесных и (или) крупногабаритных транспортных средств. Административный штраф за нарушение законодательства о взимании платы в счет возмещения вреда, причиняемого 12-тонниками автомобильным дорогам общего пользования федерального значения, предлагается увеличить с 5 тыс. рублей до 20 тыс. рублей, а положение о повторности такого нарушения в течение одних суток признать утратившим силу.

Законопроектом также предлагается передать **Ространснадзор**у полномочия МВД России по рассмотрению дел об административных правонарушениях, предусмотренных законодательством о взимании платы, зафиксированных работающими в автоматическом режиме специальными техническими средствами, имеющими функции фото– и киносъемки, видеозаписи.

«Цель законопроекта – повысить ответственность водителей и собственников транспортных средств за соблюдение законодательства о движении по автомобильным дорогам тяжеловесных и крупногабаритных транспортных средств, законодательства о внесении платы. Законопроект будет рассмотрен на заседании правительства», – отмечается в сообщении.

«Платон» – государственная система взимания платы в счет возмещения вреда, причиняемого автомобильным дорогам общего пользования федерального значения транспортными средствами, имеющими разрешенную максимальную массу свыше 12 т, введена на территории России с 15 ноября 2015 года.

Тариф «Платона» с 15 апреля составляет 1,9 рубля/км. Система уже принесла в дорожные фонды, через которые осуществляется ремонт федеральных дорог, более 33 млрд рублей. В «Платоне» зарегистрировано более 900 тыс. большегрузов.

### ТАСС; 2017.10.04; ФАС ВОЗБУДИЛА ДЕЛО О КАРТЕЛЕ НА ТОРГАХ ПО РЕМОНТУ АВТОДОРОГ НА СУММУ СВЫШЕ 12 МЛРД РУБ.

Федеральная антимонопольная служба (ФАС) России возбудила дело о картеле на торгах по строительству и ремонту автомобильных дорог федерального значения на общую сумму свыше 12 млрд рублей, сообщает пресс-служба ведомства.

Дело возбуждено в отношении компаний «Технострой», «СУ № 908» и ДК «Автодор».

«Эти компании подозреваются в заключении антиконкурентного соглашения с целью поддержания цен на торгах по строительству, реконструкции капитальному ремонту автомобильных дорог общего пользования федерального значения. Потенциальный картель является крупнейшим в сфере дорожного строительства», – отмечается в сообщении.

По информации ведомства, организации создавали видимость конкуренции, заранее определяя победителей конкурса, в результате чего начальная максимальная цена контракта снижалась не более, чем на 1%.

Как отмечает ФАС, в 2016-2017 гг. география обнаруженных антиконкурентных соглашений в сфере строительства на территории РФ значительно расширилась. В частности, нарушения выявлены на территории 63 субъектов РФ.

### ТАСС; 2017.10.04; УЧАСТОК ДОРОГИ СЫКТЫВКАР-НАРЬЯН-МАР В КОМИ ВВЕДЕН НА ГОД РАНЬШЕ СРОКА

Стратегическая для Республики Коми, Ненецкого автономного округа (НАО) и всего российского севера дорога Сыктывкар – Ухта – Печора – Усинск – Нарьян-Мар продлилась на еще один отрезок в 34,5 км – введен в эксплуатацию после масштабной реконструкции участок Малая Пера – Ираель. Он позволит связать с «большой землей» отдаленные и труднодоступные северные территории Коми, сообщили в среду в пресс-службе главы региона.

«Это современная и безопасная дорога. Благодарю всех, кто принимал участие в строительстве и выполнил свою работу качественно, на высоком профессиональном и технологическом уровне на год раньше срока», – приводит пресс-служба слова главы Коми Сергея Гапликова.

Новая дорога позволит развить дополнительную инфраструктуру отдаленных северных территорий Коми, сократить временные и финансовые затраты при перевозке грузов, увеличить грузооборот, подчеркнул руководитель республики.

Совместно с главой региона официальный старт движению транспорта по новому участку дали заместитель руководителя **Росавтодор**а Дмитрий Прончатов, гендиректор компании «ДСК «Автобан» Алексей Андреев и исполнительный директор дирекции инфраструктурных проектов департамента проектного и структурного финансирования Газпромбанка Алексей Шевченко.

По словам Прончатова, объект является уникальным не только для республики, но и для страны. «Обычно дороги, построенные в рамках концессии, а их уже немало в России, являются платными для водителей. Участок дороги, который мы сегодня принимаем, уникален тем, что он будет бесплатным для пользования. Этот опыт в будущем может быть распространен на другие субъекты Российской Федерации», – приводит пресс-служба его слова.

Участок дороги в 34,5 км реконструирован в рамках концессионного соглашения с компанией «Дорожная концессия», заключенного на 11 лет. В настоящее время строится участок Ираель – Каджером длиной 45,6 км, его планируется завершить в 2019 году. Ввод участков Малая Пера – Ираель и Ираель – Каджером обеспечит круглогодичную автомобильную связь с 11 муниципалитетами Коми, а также соединит административные центры Коми и НАО.

Трасса в Арктику

Строительство дороги Сыктывкар – Ухта – Печора – Усинск – Нарьян-Мар является самым значимым проектом дорожной отрасли Коми, который реализуется с 1998 года. До 2015 года было построено 186 км, затраты составили 6 млрд рублей исключительно из бюджета Коми (со стороны Нарьян-Мара дорога строится частично на средства федерального бюджета – прим. ТАСС).

Для скорейшего завершения стройки в июле 2015 года было заключено концессионное соглашение между Дорожным агентством Коми, компанией «Дорожная концессия» и Газпромбанком о строительстве 80 км дороги на участках Малая Пера – Ираель и Ираель – Каджером с последующей их эксплуатацией на бесплатной основе. Власти Коми рассчитывали к концу 2018 года обеспечить круглогодичное сообщение с Печорой (пять муниципалитетов Коми, в том числе Печора, не имеют круглогодичного автомобильного сообщения с центром региона). Помимо этого, необходимо дополнительно реконструировать участок Кабанты Вис – Малая Пера (23 км).

Дорога Сыктывкар – Нарьян-Мар является стратегической и для арктических регионов, она соединяет удаленные территории и проходит через основные промышленные центры Коми и НАО.

### ТАСС; 2017.10.04; В АРХАНГЕЛЬСКОЙ ОБЛАСТИ С 9 ОКТЯБРЯ ВВОДЯТСЯ ОГРАНИЧЕНИЯ ДВИЖЕНИЯ БОЛЬШЕГРУЗОВ

Ограничения движения большегрузного транспорта вводится в Архангельской области с понедельника, 9 октября, до 7 ноября, сообщила пресс-служба областной администрации в среду.

«Архангельскавтодор» и региональная транспортная служба информируют пользователей автодорог Архангельской области о том, что, начиная со следующей недели, в регионе будут действовать временные ограничения движения транспортных средств, осевые массы которых превышают 3,5 тонны на ось. В отличие от весенних, осенние ограничения не будут отличаться временем действия в северных и южных районах региона и продлятся на всей территории Поморья с 9 октября до 7 ноября», – говорится в сообщении.

Ограничения не распространяются на международные перевозки грузов, на пассажирские перевозки, на доставку продуктов питания, топлива, лекарств, семян, удобрений, почтовых грузов, на транспортировку животных, а также грузов для ликвидации и предупреждения чрезвычайных ситуаций, на транспортные средства аварийных служб, Минобороны РФ, на транспортировку дорожной техники и дорожных материалов. На федеральных автотрассах осенние ограничения не вводятся.

На территориях различных регионов время действия сезонных дорожных ограничений отличается. В соседней Вологодской области осенние ограничения 2017 года вступают в действие с 11 октября и продлятся месяц.

Ограничение движения большегрузного транспорта вводится на региональных дорогах на период распутицы, чтобы дороги не разбивались тяжелыми машинами. Как уточнили в «Архангельскавтодоре», в период максимального увлажнения грунта земляного полотна происходит резкое, иногда в 3-5 раз, снижение прочности дороги по сравнению с летним состоянием.

### РИА НОВОСТИ; ЛЮДМИЛА ЩЕРБАКОВА; 2017.10.04; НА КОЛЫМЕ ОТРЕМОНТИРОВАЛИ БОЛЕЕ 30 КМ РЕГИОНАЛЬНЫХ ДОРОГ

Власти Магаданской области в среду приняли в эксплуатацию трассу Ола – Гадля, капитально отремонтированную в последние месяцы, всего же в регионе реконструировали 30 километров региональных дорог в 2017 году, сообщает правительство Колымы.

«В целом, в этом году было построено более 30 километров местных дорог. На эти цели в масштабах всего региона из разных источников было выделено более 1,8 миллиарда рублей. Эти средства были направлены на трассы Палатка – Кулу – Нексикан, Герба – Омсукчан, Омсукчан – Омолон – Анадырь», – говорится в сообщении.

Поясняется, что работы по реконструкции сейчас продолжаются на федеральной дороге «Колыма», они будет завершены в ближайшее время.

«В будущем году объектов работ очень много, мы продолжим реконструкцию и ремонт дорог Магадан – Балаганное – Талон, Палатка – Кулу – Нексикан, Герба – Омсукчан, на федеральной трассе «Колыма» в районе поселка Палатка также будут продолжены дорожные работы.

Совсем недавно мы обсудили планы работы на следующий год с федеральным агентством «**Росавтодор**» и надеемся, что все предусмотренные в федеральном и региональном бюджетах средства будут выделены, а мы продолжим работы по приведению всех трасс области к нормативному состоянию», – цитирует официальный сайт правительства Колымы губернатора Владимира Печеного.

### КОММЕРСАНТ; НАТАЛЬЯ СКОРЛЫГИНА; 2017.10.04; «ТРАНСКОНТЕЙНЕР» ПРОСЯТ ВЫЙТИ ИЗ ТЕРМИНАЛОВ

**Минтранс** хочет вывести из компании часть активов перед продажей

Как выяснил “Ъ”, правительство сочло целесообразной продажу принадлежащего ОАО РЖД контрольного пакета «Трансконтейнера» «при благоприятной конъюнктуре рынка». Но вокруг компании снова возник спор – на этот раз о судьбе ее терминалов (около четверти российских мощностей). **Минтранс** требует эти активы продать, Минэкономики против. По мнению экспертов, продажа терминалов принесет «Трансконтейнеру» дополнительные средства, но противоречит логике развития участников этого рынка.

“Ъ” удалось ознакомиться с письмом заместителя министра экономики Станислава Воскресенского первому вице-премьеру Игорю Шувалову от 27 сентября. В документе изложена позиция Минэкономики относительно продажи принадлежащих ОАО РЖД 50% плюс двух акций «Трансконтейнера» – она названа «целесообразной». В то же время, уточняет чиновник, для повышения цены актива нужно долгосрочное регулирование контейнерных перевозок, а решение надо принимать с учетом динамики перевозок внутри страны и транзитом из стран АТР.

Обсуждение сделки активизировалось весной после предложения правительства проработать тему с анализом перспектив контейнерного рынка РФ, который Аналитический центр (АЦ) при правительстве сделал летом (см. “Ъ” от 3 августа). АЦ и ведомства сошлись на том, что продавать пакет нужно целиком на открытом аукционе, возможно – вместе с 24,5% акций, принадлежащих НПФ «Благосостояние» (близок ОАО РЖД).

В Минэкономики “Ъ” подтвердили, что поддерживают продажу бумаг. В письме говорится о привлечении стратегического инвестора и среди кандидатов перечислены группа «Сумма» Зиявудина Магомедова (владеет 25,07% акций «Трансконтейнера»), Global Ports, UCL Holding Владимира Лисина, ГК «Дело» и РФПИ. Большинство претендентов уже официально подтверждали интерес к активу, только гендиректор Globaltrans (входит в группу с Global Ports) Валерий Шпаков в конце августа уточнял, что переговоров по «Трансконтейнеру» нет.

**Минтранс** согласен, что продавать нужно пакет ОАО РЖД целиком, но при этом «Трансконтейнеру» следует оперативно избавиться от сухих контейнерных терминалов. По данным “Ъ”, еще в августе заместитель **министра транспорта** Алан **Лушников** сообщал Минэкономики: по итогам анализа работы «Трансконтейнера» в **Минтрансе** пришли к выводу, что рост его перевозок складывается преимущественно за счет присутствия на рынке как оператора и в меньшей степени как владельца терминалов. В то же время другие операторы предпочитают не пользоваться терминалами «Трансконтейнера» из-за повышенных цен, пояснял чиновник.

В 2016 году, по информации **Минтранса**, в РФ переработка контейнеров на сухих терминалах выросла на 10%, до 4,6 млн TEU. При этом объем на терминалах «Трансконтейнера» увеличился всего на 1%, в ОАО РЖД упал на 1%, а на частных – вырос на 17%. В первом полугодии 2017 года доля частников выросла с 60% до 63%, рост перевалки составил 20%. На «Трансконтейнер» пришлось 25% загрузки при росте в 8%, на ОАО РЖД – 12% при росте на 1%.

**Минтранс** считает целесообразным выделение терминалов из «Трансконтейнера» и их продажу – в первую очередь там, где он имеет монопольное положение (Нижний Новгород, Казань, Челябинск и др.). В **Минтрансе** подтвердили, что анализировали возможность разделения оператора и направили материалы в Минэкономики. В ФАС предложение **Минтранса** не получали, но идею продажи терминалов назвали привлекательной, особенно если деньги пойдут на приобретение дефицитных сейчас платформ.

В Минэкономики, наоборот, считают продажу терминалов нецелесообразной. В ОАО РЖД и претендентах на актив от комментариев отказались, в «Сумме» ограничились замечанием, что вопрос покупки и продажи активов – в компетенции органов управления «Трансконтейнера». Продажа ряда терминалов может быть целесообразной для высвобождения средств для закупки парка, полагает глава «Infoline-Аналитики» Михаил Бурмистров. Но, добавляет он, идея выделения из «Трансконтейнера» терминального бизнеса противоречит логике развития бизнеса частных компаний на этом рынке. По мнению эксперта, в городах, где «Трансконтейнер» монополист, при продаже терминалов могут возникнуть и новые локальные монополисты, и на покупателей имеет смысл наложить поведенческие условия.

### ИНТЕРФАКС; 2017.10.05; ПЕРВЫЙ РЕЙС НОВОЙ МОРСКОЙ КРУИЗНОЙ ЛИНИИ ВЛАДИВОСТОК-СОКЧО СОСТОИТСЯ В КОНЦЕ НОЯБРЯ

Первый рейс новой регулярной морской круизной линии, которая свяжет Владивосток с южнокорейским портом Сокчо и портами Японии, состоится в конце ноября, сообщает в четверг пресс-служба администрации края.

Согласно расписанию выход судна из южнокорейского Сокчо запланирован на 26 ноября.

В маршрут также будут включены порты Симоносеки и Майдзуру в Японии.

Предполагается, что в течение первых двух месяцев лайнер будет курсировать между территориями один раз в неделю.

Корейская сторона уже определила судно, которое будет доставлять пассажиров из порта в порт.

На линии будет работать круизный лайнер «Glory Sea», который сможет перевозить до 1,3 туристов за один рейс, говорится в сообщении.

«Окончательно договоренности должны быть подтверждены на круизном симпозиуме, который состоится в Сеуле в середине октября», – сказал гендиректор Владивостокского пассажирского терминала Валерий Нагорный, слова которого приведены в сообщении.

Ожидается, что новой линией воспользуются российские туристы, которые отправятся в 2018 году на Олимпийские игры в Республике Корея.

Предыдущая морская паромная линия «Сокчо – Владивосток – Сокчо» была открыта в 2013 году и успешно функционировала на протяжении нескольких лет, однако позже была закрыта по техническим причинам, связанным с изменением законодательства в Республике Корея.

### РИА НОВОСТИ; ВИКТОР ЛЯЩЕНКО; 2017.10.04; В КРЫМУ ГОТОВЫ СОЗДАТЬ ГЛУБОКОВОДНЫЙ МОРСКОЙ ПОРТ-ХАБ

В Керчи в будущем неизбежно создание морского глубоководного транспортного порта-хаба, сообщил РИА Новости министр экономического развития Крыма Андрей Мельников.

По мнению министра, с запуском моста через Керченский пролив открываются новые перспективы для развития крымских портов, в том числе как логистических центров, особенно для Керчи.

«Это задача даже не ближайшего пятилетия. Но то, что в Крыму будет морской транспортный хаб с глубоководным портом, я уверен. Это задача, которая диктуется развитием международной торговли. И лучшее место для такого проекта – порты города Керчи», – сказал Мельников в интервью РИА Новости.

Другие крымские порты, по его словам, с течением времени будут адаптированы под пассажирские перевозки вдоль побережья и развития яхтенных марин.

«С точки зрения региона, у которого длинная береговая линия, – это эволюционный путь. Здесь важна скорость, себестоимость перевозки одного пассажира. Я уверен, что на горизонте в пять лет, режим пассажирских морских перевозок, по крайне мере на южном берегу Крыма, станет коммерчески оправданным», – сказал министр.

Мост через Керченский пролив, который соединит Крым и Краснодарский край, будет самым протяженным в России, его длина составит 19 километров. Начало движения автомобилей по мосту запланировано на декабрь 2018 года.

### ИЗВЕСТИЯ; АННА ИВУШКИНА; ЭЛИНА ХЕТАГУРОВА; 2017.10.05; АВИАДИСПЕТЧЕРЫ ИЗБЕЖАЛИ ШТРАФОВ

Минэкономразвития выступило против инициативы **Минтранса**, пояснив, что она может спровоцировать кадровый дефицит в отрасли

Законопроект **Минтранса** о штрафах до 150 тыс. рублей для авиадиспетчеров не прошел согласование в Минэкономразвития. Планировалось ввести административную ответственность за авиаинциденты, такие как опасное сближение самолетов. В Минэке считают, что воплощение этой идеи в жизнь может спровоцировать кадровый дефицит в отрасли, да и на уплату штрафов не хватит диспетчерской зарплаты. Сегодня, если инцидент не повлек последствий, для диспетчеров предусмотрена только дисциплинарная ответственность.

Минэкономразвития дало отрицательный отзыв на законопроект **Минтранса**, вводящий для диспетчеров административную ответственность за авиаинциденты. С отрицательным заключением (есть в распоряжении «Известий») об оценке регулирующего воздействия он не может быть внесен в правительство, а затем в Госдуму и, соответственно, не может быть принят.

Проект поправок в Кодекс РФ об административных нарушениях **Минтранс** разработал этой весной. В числе прочего документ предусматривал введение штрафов 100–150 тыс. рублей для обслуживающих воздушное движение должностных лиц за нарушения правил работы в воздушном пространстве РФ. Сейчас за такие нарушения диспетчер может быть привлечен только к дисциплинарной ответственности вплоть до увольнения.

В пояснительной записке к поправкам сказано, что, по данным **Ространснадзор**а, за 2014–2015 годы зафиксировано 28 опасных сближений самолетов, из них «22 инцидента связано с несоблюдением технологий работы диспетчерского состава».

В отзыве Минэкономразвития указано, что «предлагаемый размер штрафа равен или превышает месячный размер заработной платы диспетчера».

«Таким образом, увеличение размера административного взыскания может привести к затруднениям в части возможности оплаты такого штрафа правонарушителями, а также спровоцировать кадровый дефицит в отрасли», – сказано в отзыве Минэкономразвития.

В ведомстве пришли к выводу, что «наличие проблемы и целесообразность ее решения с помощью регулирования, предусмотренного проектом акта, не обоснованы». В **Минтрансе** не предоставили оперативных комментариев.

По данным ФГУП «Государственная корпорация по организации воздушного движения в РФ», сейчас в стране порядка 10 тыс. специалистов службы движения.

В Федеральном профсоюзе авиадиспетчеров России воздержались от комментариев. Ранее организация направляла в **Минтранс** письмо, где сообщала о своем несогласии с предложениями чиновников. Диспетчеры подчеркивали, что анализа «зависимости динамики количества авиаинцидентов от наличия или отсутствия административной ответственности диспетчеров» не проводилось.

Первый зампред комитета Госдумы по транспорту и строительству Виталий Ефимов также не согласен с тем, что диспетчеров необходимо штрафовать на 100–150 тыс. рублей.

– Их зарплата 50–100 тыс. рублей. Штрафные санкции можно вводить, но не в таком размере. Но надо и с другой стороны ставить вопрос. Если диспетчеры совершают такие ошибки, нужно смотреть, кто в этом виноват. Их кто-то учил, кто-то инструктирует каждый день. Виноваты не только сами диспетчеры, но и вышестоящее руководство, – полагает депутат.

Если ошибки диспетчеров приведут к трагическим последствиям, уже сегодня они могут нести не только дисциплинарную ответственность. Фатальная ошибка может квалифицироваться по ст. 293 Уголовного кодекса «Халатность». В случае если погибнут два человека и более, обвиняемому грозит лишение свободы на срок до семи лет.

### КОММЕРСАНТ FM; МИХАИЛ ГРИГОРЬЕВ; 2017.10.04; «Я ГОТОВ ОКАЗАТЬ ПОДДЕРЖКУ ПРОЕКТУ ЛЮБЫМИ РЕСУРСАМИ, КРОМЕ ДЕНЕЖНЫХ»

Бизнесмен Александр Лебедев – о возможной покупке «ВИМ-Авиа»

Вопрос о покупке «ВИМ-Авиа» может решиться в течение десяти дней, заявил в эксклюзивном интервью «Коммерсантъ FM» бизнесмен Александр Лебедев. Ему поступило предложение стать владельцем проблемного перевозчика. Александр Лебедев считает, что у компании есть возможность выйти из кризиса, но для этого необходима воля государства и согласие кредиторов.

– Поступало ли вам предложение о покупке компании «ВИМ-Авиа»?

– Скажем так, со мной разговаривали, объяснили мне ситуацию. Я спросил, какова позиция правительства. Мне сказали, что правительство хочет сохранить рабочие места и конкурентную среду. Я сказал, что, если без денег, всеми другими ресурсами, включая синергию, обслуживание в банке и так далее, готов оказать поддержку проекту, если он будет двигаться в определенном алгоритме – это сохранение маршрутной сетки, сохранение рабочих мест, частичное списание долгов, возврат государством туда НДС и субсидий; и должна быть полная поддержка государства – то есть, государство должно четко сказать, что оно за сохранение.

– А как быть с тем, что у компании очень высокая долговая нагрузка?

– Это нужно будет списывать или реструктуризировать. Безусловно, с этой долговой нагрузкой это не летает.

– Каким образом, на ваш взгляд, возможно списать, реструктуризировать?

– Это возможно, но зависит от согласия кредиторов списываться и реструктуризироваться. Так-то они точно ничего не получат – все, труба. А так, может быть, что-то какую-то незначительную часть в течение длительного срока. Эти переговоры идут. Те охотники, которые ко мне приходили, ведут переговоры и основываются на понимании со стороны кредиторов, со стороны лизинговых компаний, со стороны коллектива, со стороны правительства.

– Скажите, а перспективы судебных разбирательств с компанией как-то останавливают вас от того, чтобы стать ее владельцем?

– Конечно, нужно договориться со всеми кредиторами. Это самый, наверное, такой опасный момент, потому что кредиторов много маленьких. Допустим, с крупными договоришься, а маленькие начнут что-то там банкротить и стопорить весь процесс.

– Но могут быть и иски от клиентов.

– Клиентов всех развезут. Могут предъявлять претензии лизинговые компании, которым не выплатили какие-то деньги за самолеты. Но тут в основном они забирают самолеты себе. Аэропорты, сборы, керосин, зарплаты, налоговая – все должно быть учтено в пакете договоренностей. Потому что если какого-то элемента не будет хватать, то, я боюсь, овчинка выделки не стоит. Проще купить сертификат эксплуатанта, взять самолеты в лизинг, перетащить туда часть коллектива – вот и все.

– На ваш взгляд, на какой срок могут затянуться все эти переговоры?

– Зависит от качества людей и усилий этих людей, которые этим занимаются. Эти люди достаточно продвинутые. Я надеюсь, что они пробегут свой круг весь быстро, пока она еще летает, правда. Я думаю, что все должно решиться в течение десяти дней, двух недель максимум. Что тут тянуть-то? Там же будет ухудшаться ситуация, если не принять меры.

### ТАСС; 2017.10.04; МИНТРАНС ГАРАНТИРОВАЛ ЛИЗИНГОДАТЕЛЯМ «ВИМ-АВИА» ВОЗВРАЩЕНИЕ САМОЛЕТОВ

**Министерство транспорта** РФ гарантировало лизингодателям «ВИМ-Авиа» отсутствие проблем при возвращении самолетов в случае приостановления полетов компании. Об этом ТАСС сообщил источник, участвовавший в совещании с лизингодателями «ВИМ-Авиа», которое в среду в **Минтрансе** провел заместитель **министра транспорта** РФ Валерий **Окулов**.

По словам источника, большинство самолетов «ВИМ-Авиа» взяты в лизинг у зарубежных компаний, которые выражают обеспокоенность, что в случае приостановки деятельности «ВИМ-Авиа» самолеты останутся в России.

«4 октября 2017 года в **Министерстве транспорта** РФ состоялось совещание с представителями лизингодателей авиакомпании «ВИМ-Авиа». В ходе обсуждения заместитель **министра транспорта** **Окулов** поблагодарил лизингодателей за понимание и поддержку, оказанную авиакомпании в трудное для нее время. Было отмечено, что в настоящий момент менеджмент «ВИМ-Авиа» совместно с финансовыми институтами изучают возможность дофинансирования авиакомпании и выведения ее из кризиса. При любом исходе ситуации у лизингодателей не возникнет никаких проблем с репатриацией воздушных судов, отметил **Окулов**», – говорит источник ТАСС.

Фактически **Минтранс** гарантировал отсутствие проблем для лизингодателей, добавляет он.

По словам собеседника ТАСС, крупнейшими лизингодателями «ВИМ-Авиа» являются ирландские Ansett Worldwide Aviation Services, Airspeed Leasing, американская Apollo, японская MCAP и другие.

### RNS; 2017.10.04; РОСАВИАЦИЯ И МИНТРАНС НЕ РАСПОЛАГАЮТ ОФИЦИАЛЬНЫМ ПОДТВЕРЖДЕНИЕМ НАЗНАЧЕНИЯ НОВОГО ГЕНДИРЕКТОРА «ВИМ-АВИА»

В **Росавиаци**и не получали официального подтверждения (протокола) о назначении Александра Бурдина новым гендиректором «ВИМ-Авиа», рассказал RNS представитель ведомства.

«В **Росавиаци**и не получали официальных документов о назначении Александра Бурдина гендиректором «ВИМ-Авиа»«, – сказал он.

«Авиавластям РФ никаких документов о смене руководителя «ВИМ-Авиа» не поступало», – сказали RNS в **Минтрансе**.

Источник, знакомый с ситуацией, также рассказал RNS, что в компании сейчас официально нет гендиректора. «На бумагах генеральным директором до сих пор остается Александр Кочнев, который находится под следствием с обвинением в мошенничестве», – сказал он.

О назначении Бурдина новым гендиректором «ВИМ-Авиа» вместо Александра Кочнева стало известно из официального сообщения компании «ВИМ-Авиа» 29 сентября.

«С целью разрешения кризисной ситуации, сложившейся в авиакомпании «ВИМ-Авиа», назначен новый генеральный директор – Александр Бурдин, имеющий значительный опыт антикризисного менеджера», – отмечалось в сообщении.

Также сообщалось, что Бурдин приходит в авиакомпанию «ВИМ-Авиа» в составе «сильной команды экспертов в сфере управления, обладающих значительным и успешным опытом действий в кризисных ситуациях».

«У пресс-службы «ВИМ-Авиа» нет официальной информации (о назначении Бурдина. – RNS)», – сказала сегодня RNS представитель «ВИМ-Авиа» Елена Федорова.

Источник, знакомый с ситуацией, рассказал RNS, что «от нового руководителя хотят, чтобы он взял все проблемы авиакомпании на себя, тогда как компания просит госдподдержки в выплате зарплаты сотрудникам, а также дополнительных финансовых гарантий, в частности и гарантий о том, что компания не будет ликвидирована».

### ИНТЕРФАКС; 2017.10.04; ВЫВОЗ ПАССАЖИРОВ С ПРОСРОЧЕННЫМИ БИЛЕТАМИ ВИМ-АВИА ЗАКОНЧЕН, КОМПАНИЯ ЗАВЕРШИТ РЕЙСЫ К 15 ОКТЯБРЯ – МИНТРАНС

Все туристы с просроченной датой вылета вернулись в Россию, со вчерашнего дня авиакомпания «ВИМ-Авиа» осуществляет перевозки пассажиров в плановом режиме, до середины октября все рейсы будут окончательно завершены, говорится в сообщении **Минтранса** РФ.

В министерстве указывают, что по состоянию на 3 октября авиакомпанией «ВИМ-Авиа» выполнялся плановый вывоз туристов из-за рубежа, просроченных рейсов не осталось.

План перевозок авиакомпании за 3 октября выполнен полностью. За прошедшие сутки «ВИМ-Авиа» перевезла 1120 человек, выполнив 15 рейсов, в т.ч. 949 туристов вернулись из Антальи в Волгоград, Нижний Новгород, Нижневартовск и Белгород.

Решением туроператоров практически все пассажиры международных чартеров «ВИМ-Авиа» переоформляются на рейсы других российских и зарубежных авиакомпаний. Таким образом, общее количество перевезённых 3 октября пассажиров, с учётом перевозок другими российскими и зарубежными авиакомпаниями, превысило 3 тыс. человек. Их вывоз осуществляется день в день, по графику, в соответствии с условиями договора о реализации туристского продукта.

4 октября авиакомпанией «ВИМ-АВИА» запланировано выполнение более 10 рейсов, в том числе чартеры из Антальи в Воронеж и Самару, а также из Римини во «Внуково». На внутренних линиях будет осуществлен рейс из «Внуково» в Магадан.

### РИА НОВОСТИ; 2017.10.04; ДВОРКОВИЧ РАССКАЗАЛ, КАКИЕ КОМПАНИИ ЗАИНТЕРЕСОВАНЫ В ПОКУПКЕ «ВИМ-АВИА»

Три российских компании интересуются покупкой проблемной «ВИМ-Авиа», сообщил журналистам вице-премьер РФ Аркадий **Дворкович**.

«Наши, я про наши компании слышал. Про иностранцев не слышал, которые изучают эту тему, потому что надо понять весь долговой профиль, понять – можно ли договориться с банками о реструктуризации долгов, с лизинговыми компаниями», – сказал **Дворкович**, отвечая на вопрос, какие компании проявляют интерес к покупке «ВИМ-Авиа».

Компании он называть не стал. «(Им) надо изучить ситуацию. Может быть, откажутся. Есть потенциальная заинтересованность, компании, некоторые инвесторы изучают эту возможность… Я слышал о трех (компаниях), которые изучают возможность», – сказал вице-премьер.

В понедельник **Дворкович** говорил, что есть инвесторы, которые рассматривают возможность покупки авиакомпании с долгами, и что дальнейшая судьба «ВИМ-Авиа» определится в ближайшие дни.

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 НОВО ИНТЕРФАКС; 2017.10.04; РОССИЙСКОЙ АВИАОТРАСЛИ НУЖНА ТАКАЯ ЖЕ ПРОЗРАЧНОСТЬ, КАКАЯ СУЩЕСТВУЕТ НА ТУРИСТИЧЕСКОМ РЫНКЕ – ЭКСПЕРТ

Туроператор НТК «Интурист» вывез в Россию всех пассажиров авиакомпании «ВИМ-Авиа», застрявших за рубежом из-за отмены рейсов, сейчас туристы возвращаются в плановые сроки, сообщил журналистам в среду гендиректор компании Виктор Тополкараев.

«Из 29 рейсов отмененных восемь выполнила «ВИМ-Авиа», 21 – сторонние компании. Огромное им спасибо за подключение к нашей проблеме. Спасибо **Минтрансу**, что оперативно дали разрешения на полеты турецкой авиакомпании Atlasglobal, которая базировалась в Анталье и Даламане. Это помогло вывезти людей в регионы», – сказал В.Тополкараев.

По его словам, вечером 25 сентября он узнал, что рейсов «ВИМ-Авиа» не будет.

«У нас было ежедневно до 10 рейсов «ВИМ-Авиа», и замену им найти было, конечно, невозможно. Очень оперативно был создан штаб Ростуризма и «Турпомощи», штаб под руководством **министра транспорта**. В рамках работы этих штабов были приняты меры. Мы оповестили принимающие компании, продлили проживание туристов в отелях. Единственная проблема – отсутствие информации в первые два дня о том, как и когда мы будем их вывозить», – рассказал В.Тополкараев.

По его словам, сумма оплат, которая находилась в авиакомпании, позволяла осуществить 102 рейса до конца октября, т.е. программа до конца октября была полностью оплачена. Этого было бы достаточно, чтобы завезти и вывезти более 17 тыс. человек. После ухода «ВИМ-Авиа» с рынка будет повторно оплачено более 55 рейсов, чтобы туристы, купившие путевки, получили свой отдых.

«Мы надеемся с завтрашнего дня войти в штатный режим. И это, на мой взгляд, еще раз показывает устойчивость российской туротрасли в целом. Только у нашей компании было 13 тыс. человек задействовано в этом коллапсе, а всего 39 тыс. Вывезли всех, ни у кого ничего не попросили. И дальше продолжаем предоставлять гражданам доступный отдых», – сказал он.

Кроме того, он считает, что в авиаотрасли нужна такая же прозрачность и такая же открытая информация о деятельности авиакомпаний, какая существует на туристическом рынке, что помогло бы избежать коллапса с «ВИМ-Авиа».

«Проблемы возникают не потому, что плохое законодательство по защите туристов, а потому что не правильно выполняется. Вся деятельность «Турпомощи» за 5 лет прозрачна. Если вы захотите получить информацию о любой туркомпании на российском рынке, включая все ее показатели – вы ее имеете в публичном доступе на сайтах «Турпомощи», Ростуризма. Да, там могут быть неточности, но их исправляют. Если бы мы имели то же самое в смежных отраслях, в частности, в авиации, не было бы этого коллапса», – сказал он.

По словам эксперта, туроператоры на момент заключения договоров не располагали информацией о том, что у «ВИМ-Авиа» были проблемы.

«Нас часто спрашивают – как вы могли заключить договор с «ВИМ-Авиа»? А почему мы не могли. Мы заключали договор в январе-феврале и переводили авансовые платежи. На тот момент авиакомпания находилась в высшей группе надежности по результатам многочисленных проверок регулирующих органов. Если бы было больше публичности, информации и возможности проверить эту информацию, мы бы не разрешали проблемы туристов, которые оказались заложниками вместе с нами», – добавил он.

«ВИМ-Авиа» 25 сентября остановила чартерные рейсы из-за недостатка средств на операционную деятельность. За рубежом на этот момент оказались почти 39 тыс. пассажиров с билетами авиакомпании. Туроператорам пришлось за свой счет размещать их в гостиницах в ожидании вылетов.

### ИНТЕРФАКС-ТУРИЗМ; 2017.10.04; ТУРОПЕРАТОРЫ ЗАЯВИЛИ, ЧТО В СИТУАЦИИ С «ВИМ-АВИА» ВЫПОЛНИЛИ ВСЕ ТРЕБОВАНИЯ ЗАКОНА

Туроператоры в ситуации с «ВИМ-Авиа» выполнили все требования закона и оплатили всю перевозку, их вины в коллапсе авиакомпании нет, заявил глава Ростуризма Олег Сафонов на пресс-конференции в среду.

«Туроператоры предварительно оплатили всю перевозку. Это значит, что они наняли «ВИМ-Авиа» для осуществления чартерной перевозки. Причем эта ситуация по всем девяти туроператорам, у которых были договоры с авиакомпанией. И не только за рубежом, но и в России, и у тех компаний, которые возили из Китая туристов. Причина проблемы – не туроператоры, но они вынуждены были решать проблему за свой счет», – сказал он.

«Мы с коллегами из **Минтранса** и **Росавиаци**и решили эту сложнейшую задачу по вывозу туристов. А почему она возникла – вопрос не к нам», – подчеркнул О.Сафонов.

Вице-президент Российского союза туриндустрии (РСТ) Юрий Барзыкин пояснил, что требование об оплате обратных билетов было введено в 2014 году после того, как во время банкротств туроператоров выяснилось, что они не оплачивали своим клиентов возвратные билеты. Здесь же услуга была оплачена, и проблемы нет.

«Если делается попытка поставить ситуацию с ног на голову – возможно, этот тот самый пример. Программы «ВИМ-Авиа» были оплачены туроператорами до конца. Авиакомпания была обязана выполнить эти рейсы. А что, если бы были обратные билеты, не произошло этого коллапса? Я не знаю, кто выступает с заявлениями по поводу возвратных билетов. Есть понятие регулярных рейсов, есть понятие чартерных. У нас есть правовая позиция, состоящая в том, что пассажиры, которые находились за рубежом, имели все документы, подтверждающие их право на вылет обратно. Поэтому утверждение, что у наших туристов не было возвратных билетов, не соответствует действительности. Эта услуга уже была оплачена. Оплата первична», – сказал генеральный директор компании «Интурист» Виктор Тополкараев.

На прошлой неделе министр культуры России Владимир Мединский потребовал у Ростуризма принять меры в связи с тем, что туроператоры продолжают отправлять туристов за рубеж без обратных билетов, что нарушает действующее законодательство. Он напомнил, что большинство туристов, которые не смогли вернуться в Россию из-за проблем с «ВИМ-Авиа», не имели обратных билетов. Глава ассоциации «Турпомощь» Александр Осауленко объяснил, что туроператоры оплатили билеты, но авиакомпания их не выдала.

### ИНТЕРФАКС-ТУРИЗМ; 2017.10.04; РОСТУРИЗМ ПОДГОТОВИТ ПРЕДЛОЖЕНИЯ ПО РЕГУЛИРОВАНИЮ АВИАЦИОННОЙ ОТРАСЛИ

Ростуризм и ассоциация «Турпомощь» подготовят предложения для **Минтранса** по созданию механизмов регулирования в авиационной отрасли, сообщил журналистам глава Ростуризма Олег Сафонов в среду.

«Глава **министерства транспорта** создал специальную рабочую группу. Мы были приглашены для работы в комиссию по созданию различных механизмов регулирования в авиационной отрасли. Мы планируем подготовить предложения, обсудить их с туроператорами на базе ассоциации «Турпомощь» и направить их нашим коллегам из авиационной отрасли, и это будет сделано в ближайшее время», – заявил О.Сафонов.

Представители турбизнеса неоднократно высказывали предложения усилить контроль в авиационной отрасли, чтобы избежать ситуаций, подобных кризису с «ВИМ-Авиа». Они обращали внимание на то, что ответственность туроператоров по новому отраслевому закону усилена, в то время как в авиационной отрасли ситуация не контролируется должным образом.

«Обсуждалось и создание фондов или других механизмов. Но нельзя это делать за счет пассажира, это будет неверно и вряд ли будет реализовано», – отметил вице-президент Российского союза туриндустрии (РСТ) Юрий Барзыкин.

«ВИМ-Авиа» 25 сентября остановила чартерные рейсы из-за недостатка средств на операционную деятельность. За рубежом на этот момент оказались почти 39 тыс. пассажиров с билетами авиакомпании. Туроператорам сложно было найти в короткий срок свободные самолеты для организации рейсов. Им пришлось за свой счет размещать клиентов в гостиницах в ожидании вылетов.

### ИНТЕРФАКС; 2017.10.04; АВИАПЕРЕВОЗЧИКИ НЕ ВИДЯТ НЕОБХОДИМОСТИ МЕНЯТЬ ЗАКОНЫ ДЛЯ ПРЕДОТВРАЩЕНИЯ ПОВТОРЕНИЯ СИТУАЦИИ С «ВИМ-АВИА», ДОСТАТОЧНО ИСПОЛНЯТЬ СУЩЕСТВУЮЩИЕ

Существующее законодательство достаточно эффективно для того, чтобы не допустить повторения ситуации, подобной с авиакомпанией «ВИМ-Авиа», нужно обеспечить исполнение законов, заявил президент российской Ассоциации эксплуатантов воздушного транспорта Владимир Тосун.

«Сегодня у нас достаточно инструментариев, в законодательную базу не нужно вносить изменения, нужно просто исполнять законы», – сказал В.Тосун в среду на специальном заседании комитета Госдумы по транспорту и строительству.

По его словам, подобные ситуации с «ВИМ-Авиа» «свидетельствуют, что на каком-то этапе происходит сбой». «Наша задача – установить истинные причины, где происходит сбой, слабое звено», – отметил президент Ассоциации.

Вместе с тем, вероятно, «необходимо внести изменения в оценку финансового состояния авиакомпаний», сказал В.Тосун.

Он считает, что предложение о создании специального фонда как источника решения подобных ситуаций, «может иметь место конечно, но вряд ли решает проблему, нужно говорить об упреждающих мерах».

### СТИ; 2017.10.04; САМОЛЕТ «ВИМ-АВИА» СОВЕРШИЛ ПОСЛЕДНИЙ РЕЙС ИЗ ТУРЦИИ В ВОРОНЕЖ

Самолет авиакомпании «ВИМ-Авиа» совершил в среду последний рейс в Воронеж из турецкой Антальи, доставив в Россию 214 туристов, сообщила РИА Новости руководитель офиса туркомпании Tez Tour в Воронеже Жанет Штейнер.

Все пассажиры «ВИМ-Авиа» с просроченной датой вылета вернулись в Россию

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. По состоянию на 27 сентября, за рубежом находились около 38 тысяч туристов – клиентов «ВИМ-Авиа».

«ВИМ-Авиа» выполняла чартерные рейсы из Воронежа в Анталью раз в четыре дня и отменила запланированные на 27 и 30 сентября рейсы. В результате воронежские туристы возвращались домой, начиная с минувшей субботы, через столичный аэропорт «Внуково». Всего к 4 октября в Воронеж вернулись около 450 пассажиров «ВИМ-Авиа».

«Сегодня 214 человек прилетели. Борт «ВИМ-Авиа» (из Антальи) сел в воронежском аэропорту по расписанию – в 13.12 мск. Полетная программа по региону больше выполняться не будет», – сказала Штейнер.

По ее словам, среди пассажиров были 60 человек из Белгорода. На двух автобусах в 14.30 мск их отправили домой из аэропорта Воронежа.

В международном аэропорту «Белгород» ранее РИА Новости пояснили, что авиаперевозчик I Fly в выходные доставил к ним 220 пассажиров из Антальи, которые вылетали в Турцию из этого города рейсом «ВИМ-Авиа».

### ИНТЕРФАКС-ТУРИЗМ; 2017.10.04; ТУРОПЕРАТОРЫ И ПРЕДСТАВИТЕЛИ АВИАОТРАСЛИ ОБСУДИЛИ МЕРЫ ПО ПРЕДОТВРАЩЕНИЮ СИТУАЦИЙ, ПОДОБНЫХ ОСТАНОВКЕ «ВИМ-АВИА»

Туроператоры в среду обсудили с руководством **Росавиаци**и и авиакомпаний меры по предотвращению ситуаций, подобных той, что случилась с авиакомпанией «ВИМ-Авиа», сообщает Ассоциация туроператоров России (АТОР).

«Среди предложений туротрасли – формирование резервного фонда для обеспечения перевозок пассажиров авиакомпаний, прекративших чартерные перевозки, и обязательная для авиакомпании выписка билетов на чартерные рейсы не позднее 72-48 часов до начала тура. Обсуждалась также замена турпутевки на бланк строгой отчетности. Это, по мнению ряда участников, обеспечит права пассажиров в большей степени, чем существующий порядок оформления пакетных туров», – говорится в сообщении.

Предложения туроператоров к законопроекту о повышении ответственности авиаперевозчиков, который готовят профильные ведомства, принимаются до 6 октября.

«ВИМ-Авиа» 25 сентября остановила чартерные рейсы из-за недостатка средств на операционную деятельность. За рубежом на этот момент оказались почти 39 тыс. пассажиров с билетами авиакомпании. Туроператорам сложно было найти в короткий срок свободные самолеты для организации рейсов. Им пришлось за свой счет размещать клиентов в гостиницах в ожидании вылетов.

### ТАСС; 2017.10.05; СОВМЕЩЕННЫЙ РЕЙС «ВИМ-АВИА» ДОСТАВИТ НА КОЛЫМУ И ЧУКОТКУ БОЛЕЕ 170 ПАССАЖИРОВ

Совмещенный рейс «ВИМ-Авиа», вылетевший из Москвы вечером 4 октября, доставит 173 пассажира в Магадан Магаданской области и Анадырь Чукотского округа. Об этом в четверг сообщила пресс-служба правительства Чукотского округа.

«Накануне 173 пассажира вылетели рейсом по маршруту Москва – Анадырь – Магадан. В аэропорту Внуково отправку пассажиров контролировал заместитель представителя Чукотского округа в Москве Яков Киселев», – сообщила пресс– служба.

Отмечается, что изначально следующий рейс «ВИМ-Авиа» на Чукотку должен был прибыть только 9 октября, так как ранее авиакомпания отменила выполнение полета, запланированного на 5 октября. Пассажирам предстояло бы провести в аэропорту пять суток. Но в ходе переговоров с **Росавиаци**ей принято решение об отправке совмещенного рейса через Анадырь в Магадан.

Ранее сообщалось, что жители Чукотки по билетам «ВИМ-Авиа» смогут улететь из Москвы рейсами компании UTair. Соответствующая договоренность достигнута между руководством авиаперевозчика и губернатором автономии Романом Копиным. Пассажирам «ВИМ-Авиа», желающим улететь рейсом UTair, необходимо подойти к стойке авиакомпании во Внуково и предоставить билеты для внесения в список на ближайший вылет при наличии свободных мест.

### RNS; 2017.10.04; ТУРОПЕРАТОРЫ ПЕРЕЧИСЛИЛИ «ВИМ-АВИА» 700 МЛН РУБ. ДЕПОЗИТОВ

Туроператоры до обнаружения проблем с «ВИМ-Авиа» перечислили авиакомпании депозитов на 700 млн руб., сообщил гендиректор «ВИП Сервис» Дмитрий Горин.

«Суммарный объём депозитов, который был у авиакомпании «ВИМ-Авиа» от туроперторов, составляет 700 млн руб.», – сказал он.

Сейчас в фонде «Турпомощи» с учётом фонда персональной ответственности, по словам Горина, свыше 700 млн руб. «Мы уверены, что в случае банкротства туроператора без денег государства мы сами сможем выполнить все обязательства перед нашими туристами», – сказал он.

### ТАСС; 2017.10.04; ТУРОПЕРАТОР TUI СОБИРАЕТСЯ ПРЕДЪЯВИТЬ ИСК «ВИМ-АВИА»

Компания TUI планирует подать иск на авиакомпанию «ВИМ-Авиа». Об этом генеральный директор TUI Россия Тарас Демура рассказал журналистам в среду на пресс-конференции в ТАСС.

«Обязательно будем (предъявлять иск). Ситуация выглядит следующим образом: туроператоры оплатили перевозку, авиакомпания должна была осуществить перевозку в рамках этих оплат. У туроператоров нет возможности заставить эти авиакомпании осуществить эту перевозку – для этого есть регулятор. Тем не менее, туроператоры выполнили свои обязательства, но регрессом мы будем предъявлять эти расходы авиакомпании», – сказал Демура.

Как сообщалось ранее, в TUI заявили о дополнительных затратах на стабилизацию ситуации, связанной с отменой рейсов «ВИМ-Авиа». Затраты оцениваются минимум в $2 млн.

### ТАСС; 2017.10.04; ДВОРКОВИЧ: «АЭРОФЛОТ» ВОЗОБНОВИТ ФИНАНСИРОВАНИЕ «ВИМ-АВИА»

«Аэрофлот» возобновит финансирование «ВИМ-Авиа», это чисто технический вопрос, заявил журналистам вице-премьер Аркадий **Дворкович**.

«Они хотели подтверждение давать только по оригиналам счетов, а есть только копии счетов. Такой технический вопрос, который решится сейчас в течение буквально пары часов.

Я имею ввиду оплату всех счетов («Аэрофлотом» счетов «ВИМ-Авиа»). Да, возобновит финансирование, это вопрос только технического оформления документов и не влияет на работу никак», – сказал он.

### ИНТЕРФАКС; 2017.10.04; МИНТРАНС РФ ПОДГОТОВИЛ ПРОЕКТ О СУБСИДИЯХ ЗА ГСМ И ОБСЛУЖИВАНИЕ «ВИМ-АВИА»

**Министерство транспорта** РФ подготовило проект правительственного постановления о возмещении недополученных доходов тем организациям, которые поставляли горюче-смазочные материалы и осуществляли аэропортовое и наземное обслуживание самолетов ООО «Авиакомпания «ВИМ-Авиа» с 28 сентября по 15 октября включительно.

Документ опубликован на портале для размещения информации о разрабатываемых нормативных актах и их общественного обсуждения regulation.gov.ru. Он содержит правила выделения субсидий на эти цели из федерального бюджета.

Их должны получить структуры, обслуживавшие «ВИМ-Авиа» в соответствии с заключенными с ней договорами и имеющие дебиторскую задолженность по ним не менее чем в 10 дней, а также заключившие с Федеральным агентством воздушного транспорта (**Росавиаци**я) РФ договор об уступке прав требования кредитора этой «дебиторки». Претенденты на возмещение расходов не должны иметь в структуре владельцев офшоры с долей более чем в 50% (по состоянию на первое число месяца, предшествующего месяцу, в котором планируется принять решения о субсидии).

«Реализация постановления будет осуществлена в пределах бюджетных ассигнований, выделенных в 2017 г. в установленном порядке из резервного фонда правительства РФ», – говорится в пояснительной записке. Субсидию планируется предоставлять «единовременно в порядке поступления от организаций заявлений», она будет равна образовавшейся дебиторской задолженности.

Для получения средств организации не позднее 8 декабря должны, в частности, представить в **Росавиаци**ю соответствующее заявление, выписку из ЕГРЮЛ, договор об уступке прав требования федеральному агентству, копии документов, удостоверяющих возникновение «дебиторки», согласие на последующие проверки условий субсидирования.

Ведомство в течение пяти рабочих дней примет решение о выделении денег и письменно уведомит об этом в течение трех рабочих дней. Средства будут перечисляться на расчетный счет не позднее шестого рабочего дня со дня принятия решения о субсидии. При выявлении нарушений целей, условий и порядка предоставления денег они подлежат возврату в федеральный бюджет в течение 10 рабочих дней.

### РИА НОВОСТИ; 2017.10.04; В АТОР РАССКАЗАЛИ, СКОЛЬКО КЛИЕНТОВ «ВИМ-АВИА» НАХОДЯТСЯ ЗА РУБЕЖОМ

Около 10,5 тысячи туристов, отправленных туроператорами рейсами авиакомпании «ВИМ-Авиа», все еще находятся за границей, сообщает Ассоциация туроператоров России (АТОР).

«По имеющимся данным, сейчас за границей находится 10,5 тысяч туристов туроператоров, отправленных туда на рейсах «ВИМ-Авиа». Они вернутся на Родину по окончании отпуска до 28 октября на рейсах других авиакомпаний», – говорится в сообщении.

В понедельник вечером АТОР сообщал, что самолеты «ВИМ-Авиа» завершили вывоз туристов из Турции в Москву, а вывоз региональных туристов завершится в течение двух дней. Тогда же было уточнено, что за границей находится еще 13,5 тысячи туристов, вывезенных рейсами «ВИМ-Авиа».

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.

### KP.RU; ВАЛЕРИЯ МУРОМЦЕВА; 2017.10.04; ПАССАЖИРОПОТОК АЭРОПОРТА СТРИГИНО ВЫРОС ПОЧТИ НА ЧЕТВЕРТЬ

За 9 месяцев аэропорт обслужил более 742 тысяч пассажиров

Пассажиропоток нижегородского аэропорта Стригино вырос почти на четверть. За девять месяцев 2017 года аэропорт обслужил более 742 тысяч пассажиров, что на 23,6% больше, чем за аналогичный период прошлого года. Об этом сообщает пресс-служба МАНН.

По внутренним направлениям услугами аэропорта Стригино воспользовались 540 тысяч человек, по международным линиям – 202,5 тысячи пассажиров. Самыми востребованными направлениями у пассажиров аэропорта Стригино или по итогам трех кварталов стали Москва, Анталья, Сочи, Симферополь и Санкт-Петербург.

– Положительную динамику пассажиропотока и на внутренних, и на международных линиях традиционно поддерживали отпускные направления: Анталья, Сочи и Симферополь. Основным драйвером остаются перелеты в Москву. Свой вклад внесли и открытые в мае регулярные рейсы в Стамбул и Минск, – рассказал исполнительный директор Международного аэропорта Стригино Денис Букин.

### ИНТЕРФАКС; 2017.10.04; ЕГИПЕТ ВЫПОЛНИЛ ВСЕ ТРЕБОВАНИЯ ПО АВИАБЕЗОПАСНОСТИ, ЖДЕТ РЕШЕНИЯ РОССИИ О ВОЗОБНОВЛЕНИИ ПОЛЕТОВ – МИНИСТР

Министр гражданской авиации Египта Шериф Фатхи заявил, что возобновление авиасообщения между Египтом и Россией зависит от внутренних решений с российской стороны, сообщает египетское издание «Аль-Уатан Ньюз».

По мнению главы министерства, Египет выполнил все требования по безопасности аэропортов и авиасообщения, выдвинутые Москвой, добавив, что на данный момент системы безопасности в египетских аэропортах совершеннее, чем во многих развитых странах.

Ш.Фахти оценил затраты Египта на модернизацию систем безопасности в аэропортах в $60 миллионов.

Авиасообщение между Россией и Египтом было приостановлено после теракта на борту авиалайнера A321 «Когалымавиа», следовавшего из аэропорта Шарм-эль-Шейха в Санкт-Петербург 31 октября 2015 года. В результате крушения самолета над Синайским полуостровом погибли 224 человека. Россия выдвинула Египту требования улучшить системы безопасности в аэропортах для возобновления авиасообщения.

### ИНТЕРФАКС; 2017.10.04; «УРАЛЬСКИЕ АВИАЛИНИИ» С 1 НОЯБРЯ ОТКРЫВАЮТ РЕЙС МИНВОДЫ – ТЕЛЬ-АВИВ

Авиакомпания «Уральские авиалинии» (MOEX: URAL) 1 ноября откроет новый регулярный рейс из Минеральных Вод в Тель-Авив, сообщает пресс-служба авиакомпании.

Рейс будет осуществляться еженедельно по средам на лайнерах A-320, оборудованных салонами бизнес– и экономического класса.

Авиакомпания уже выполняет рейсы в Тель-Авив из шести городов России: Санкт-Петербурга, Екатеринбурга, Самары, Краснодара, Сочи, а также из подмосковного аэропорта «Жуковский».

«Уральские авиалинии» входят в топ-5 российских авиакомпаний по объему перевозок. Авиакомпания базируется в екатеринбургском «Кольцово», московском аэропорту «Домодедово» и петербургском «Пулково». Крупнейший акционер компании – ее генеральный директор Сергей Скуратов. Флот компании состоит из 43 самолетов, все производства Airbus (двадцать три А320, тринадцать А321 и семь А319).

### ИНТЕРФАКС; 2017.10.04; АЭРОПОРТ НИЖНЕГО НОВГОРОДА ЗА 9 МЕСЯЦЕВ УВЕЛИЧИЛ ПАССАЖИРОПОТОК НА 24%, В СЕНТЯБРЕ – НА 32%

ПАО «Международный аэропорт «Нижний Новгород» (МАНН, «Стригино», входит в холдинг «Аэропорты регионов») в январе-сентябре 2017 года обслужило более 742 тыс. пассажиров, что на 23,6% больше, чем за аналогичный период прошлого года, сообщает пресс-служба аэропорта.

На внутрироссийских авиалиниях обслужено 540 тыс. пассажиров (рост на 3,3%), на международных – 202,5 тыс. человек (рост в 2,6 раза).

Самыми востребованными направлениями у пассажиров нижегородского аэропорта по итогам 9 месяцев стали Москва, Анталья, Сочи, Симферополь и Санкт-Петербург.

«Положительную динамику пассажиропотока традиционно поддерживали отпускные направления: Анталья, Сочи и Симферополь. Основным драйвером остаются перелеты в Москву. Свой вклад внесли и открытые в мае регулярные рейсы в Стамбул и Минск», – приводятся в сообщении слова исполнительного директора нижегородского аэропорта Дениса Букина.

В пресс-службе ПАО «Интерфаксу» уточнили, что в сентябре 2017 года пассажиропоток аэропорта составил 115,088 тыс. человек (в сентябре 2016 года – 87,362 тыс. человек, рост на 31,7%). В том числе на внутрироссийских линиях обслужено 73,6 тыс. пассажиров (71,25 тыс. человек, рост на 3,3%), на международных – 41,488 тыс. пассажиров (16,112 тыс. человек, рост в 2,6 раза).

Международный аэропорт Нижнего Новгорода является основным запасным аэродромом московского авиаузла. ПАО «Аэропорт «Кольцово» (Екатеринбург) владеет 74,9997% акций ПАО «МАНН», в собственности правительства Нижегородской области – 25,0003%.

ПАО «МАНН» контролируется группой «Ренова», сформировавшей аэропортовый холдинг «Аэропорты регионов», в состав которого входят ПАО «Аэропорт Кольцово» (MOEX: AKLC) (Екатеринбург), ПАО «Международный аэропорт Курумоч» (Самара), ПАО «Международный аэропорт Нижний Новгород» («Стригино») и АО «Аэропорт Ростов-на-Дону». Управляющая компания реализует проекты строительства новых аэропортов «Южный» (Ростов-на-Дону) и «Центральный» (Саратов).