**09 ОКТЯБРЯ 2017**

**Вернуться в оглавление**

|  |
| --- |
| **Публикации** |

### КОММЕРСАНТ; ЕЛИЗАВЕТА КУЗНЕЦОВА; 2017.10.08; МИНКУЛЬТ ТРЕБУЕТ ОБРАТНЫЙ БИЛЕТ

Министерство обвинило авиакомпании в нарушении нормативов

Кризис «ВИМ-Авиа» спровоцировал межотраслевой конфликт. По данным “Ъ”, глава Минкульта Владимир Мединский, курирующий туризм, пожаловался вице-премьеру Аркадию **Дворкович**у на авиакомпании, которые выписывают обратные билеты на чартеры за сутки, нарушая права пассажиров. По мнению перевозчиков, туроператоры сами шли на риски, выкупая блоки мест на чартерах «ВИМ-Авиа» на 30% ниже себестоимости и продавая туристам не полностью оказанную услугу. Министр же считает, что авиаторов недостаточно жестко контролируют. Глава **Минтранса** Максим **Соколов** уже получил дисциплинарное взыскание от Владимира Путина и участники рынка говорят о желании регуляторов переложить ответственность друг на друга.

“Ъ” ознакомился с письмом министра культуры Владимира Мединского (в его подчинении находится Ростуризм) вице-премьеру Аркадию **Дворкович**у, раскритиковав авиакомпании, которые, по его мнению, выписывают выехавшим за рубеж туристам обратные билеты всего за сутки до рейса, лишая тех возможности получить билеты на руки (копия есть у “Ъ”). Письмо направлено на прошлой неделе в разгар вывоза пассажиров «ВИМ-Авиа» из-за рубежа. В аппарате вице-премьера подтвердили получение письма, пообещав проработать вопрос.

Ситуация с вылетом рейсов «ВИМ-Авиа» обострилась 23 сентября из-за долгов компании (общая кредиторская задолженность, по данным **Росавиаци**и, составляет около 10 млрд руб., из которых около 7 млрд руб.– перед кредитными организациями, лизингодателями, аэропортами и топливо-заправочными комплексами). В результате за рубежом застряли около 38 тыс. туристов. Позднее выяснилось, что туроператоры продавали турпакеты без обратных билетов. По данным источника «РИА Новости», туроператор бронирует билет для туриста у авиакомпании в обе стороны, а перевозчик выдает туроператору электронный ключ, чтобы выписать полный билет. Но с конца мая, когда впервые стало понятно, что «ВИМ-Авиа» не справляется с заявленным объемом перевозок из-за позднего прихода самолетов с техобслуживания, компания выдавала ключи к обратному билету всего за сутки до даты вылета в нарушение законодательства.

Господин Мединский признает, что по постановлению правительства туроператор обязан выдавать туристам билеты в оба конца, вылет «туда» без обратных билетов на руках «категорически не допускается». Но, по мнению министра, проблема в том, что эти требования не предъявляются к авиакомпаниям. «По-прежнему перед вылетом чартерными рейсами билет выдается туристу в одну сторону, а обратный выписывается за сутки до обратного вылета, когда выдать его на руки туристу, уже находящемуся за рубежом, фактически невозможно»,– говорится в письме. Поэтому «граждане лишаются права требовать от перевозчиков исполнения обязательств, а также возмещения морального и материального ущерба».

Таким образом, «абсолютное большинство туристов, не сумевших своевременно вернуться в РФ по вине «ВИМ-Авиа», оказались вне правового поля».

«ВИМ-Авиа» выполняла регулярные полеты по 11 внутренним и 16 международным маршрутам, в том числе активно летала в Китай, предоставляя блоки мест различным туристическим агентствам КНР. Также «ВИМ-Авиа» летала из Москвы в Ереван, Салоники, на Тенерифе, в Льеж. Чартерные рейсы выполнялись в Турцию, Тунис, ОАЭ, Италию, на Кипр. Заказчиками чартеров выступали туроператоры «Аэрокредо» (брокер Tez Tour), «Авиа Сервис Групп» (брокер «Интуриста» и Tui), «Музенидис», Odeon, «Авиа ИТ». С 26 сентября до 5 октября «ВИМ-Авиа» перевезла на внутренних и международных рейсах 15,7 тыс. пассажиров. В перевозке 15,5 тыс. человек участвовали российские авиакомпании «Уральские авиалинии», Azur Air, Red Wings, «Роял Флайт», «Ай Флай», СЛО «Россия», «Ямал», «Глобус», UTair, «Икар», а 4,9 тыс.– зарубежные – Ellinair (принадлежит туроператору «Музенидис Трэвел»), турецкая Atlas Global и Charlie Airlines.

Вопрос о том, что проблемы вокруг «ВИМ-Авиа» по крайней мере частично связаны с регулированием работы авиакомпаний, был поднят в первые же дни кризиса. Уже 28 сентября президент Владимир Путин подписал указ о дисциплинарном взыскании в виде неполного служебного соответствия министру транспорта Максиму **Соколов**у (ему подчиняется **Росавиаци**я). Господин Мединский прямо коллег не обвиняет, но упоминает, что сообщил о проблеме неисполнения авиакомпаниями постановления правительства в письме главе **Росавиаци**и Александру **Нерадько**. В **Минтрансе** отказались от комментариев, поскольку не видели письма Владимира Мединского. В министерстве добавили, что поддерживают инициативу Аркадия **Дворкович**а «об усилении ответственности туроператоров, продававших билеты в один конец». В Ростуризме заявили “Ъ”, что также не видели письма, при этом «в Ростуризм жалоб от туристов по поводу их отправки за рубеж без обратных билетов не поступало».

Собеседники “Ъ”, близкие к ситуации, отмечают, что крах «ВИМ-Авиа», происшедший примерно по той же модели, что и с «Трансаэро» два года назад, и вызвавший резкую реакцию президента страны, привел к тому, что теперь все регуляторы стараются переложить ответственность друг на друга.

Президент Ассоциации эксплуатантов воздушного транспорта Владимир Тасун считает претензии туротрасли «мало объективными»: «Туроператоры не могли не видеть риски и проблемы сотрудничества с «ВИМ-Авиа» в мае или в прошлые годы, когда у перевозчика регулярно случались срывы или задержки рейсов». Тем не менее туроператоры «упорно выкупали блоки мест на чартерные рейсы «ВИМ-Авиа», поскольку те были на 30% ниже себестоимости и уступали в цене конкурентам». В результате туристический продукт продавался в ненадлежащем объеме – без обратного вылета, хотя по закону туроператор не имеет права оказать услугу частично.

«Гражданская авиация не снимает с себя ответственности, но, согласно постановлению правительства, госнадзор за деятельностью туроператоров возложен на Минкульт,– подчеркнул господин Тасун.

– Поэтому в сложившейся ситуации каждая сторона должна разобраться в причинах кризиса и в дальнейшем совместно разработать превентивные меры».

В Ростуризме не предоставили комментариев. Источник “Ъ” в туристической отрасли согласен, что часть ответственности лежит на туроператорах. Однако, подчеркнул он, туроператоры оказались заложниками внесенных депозитов за перевозку в размере $10 млн, которые уже были выплачены «ВИМ-Авиа».

Поэтому, когда у «ВИМ-Авиа» в мае начались первые серьезные проблемы, туроператоры надеялись успеть использовать депозит до окончания сезона. Кроме того, если бы туроператоры стали уже в мае разрывать контракты с авиакомпанией, это «поставило бы под угрозу выполнение всего сезона и отдых многих людей».

### ВЕДОМОСТИ; АЛЕКСАНДР ВОРОБЬЕВ; АЛЕКСЕЙ НЕВЕЛЬСКИЙ; 2017.10.08; ПОЧЕМУ БАНКРОТЯТСЯ АВАИКОМПАНИИ

Во всем мире авиаперевозчики сталкиваются с проблемами, но в России нет отработанных схем спасения

Всего за один месяц в мире стало на две крупные авиакомпании меньше. В России в конце сентября кончились деньги у «ВИМ-авиа», замыкавшей десятку крупнейших авиаперевозчиков страны (перевезла 2 млн пассажиров в 2016 г., 1,8 млн – в январе – августе 2017 г.), а неделей позже объявил о несостоятельности британский перевозчик Monarch Airlines, пятый в стране. Что случилось с их пассажирами?

Возможное банкротство в России

В конце сентября у «ВИМ-авиа» не осталось денег, чтобы летать. Средства на операционную деятельность у нее были только до 25 сентября, и то три последних дня она работала благодаря «Татнефти», гарантировавшей аэропорту «Домодедово», где базировалась авиакомпания, оплату топлива за обслуженные рейсы.

С 26 сентября «ВИМ-авиа» перебазировалась во «Внуково» и совершает единичные полеты для вывоза своих пассажиров. Финансируются они за счет правительства и «Аэрофлота». Регулярные рейсы компания выполняет в основном в города Дальнего Востока, где без нее не хватит рейсов, а за туристами чартерных рейсов, большей частью в Анталью, ее суда летают пустыми.

На конец сентября «ВИМ-авиа» должна была перевезти по проданным билетам 196 000 пассажиров, в том числе 39 000 туристов, оценивала **Росавиаци**я. «Примерно 14 000 туристов из-за «ВИМ-авиа» просрочили вылет в среднем на двое суток, но кто-то даже на 4–5 суток. Также был задержан вылет десятков тысяч пассажиров регулярных рейсов», – говорит вице-президент Ассоциации туроператоров России (АТОР) Дмитрий Горин, входящий в оперативный штаб **Росавиаци**и по ситуации с «ВИМ-авиа».

В Анталье в первый день приостановки полетов «ВИМ-авиа», 25 сентября, пассажиры трех рейсов в ожидании вылета провели около 20 часов в аэропорту без питания и нормального отдыха, рассказывал «Ведомостям» один из них. Но это далеко не рекорд по ожиданию в аэропорту.

Крах всех российских авиакомпаний, за исключением «Трансаэро» в 2015 г., сопровождался огромными проблемами для пассажиров. Остановка полетов альянса AiRUnion в 2008 г. создала самый большой коллапс – из российских аэропортов сутками не могли улететь тысячи человек.

В случае с «ВИМ-авиа» туроператоры за свой счет продлевали проживание туристов в гостиницах и организовывали дополнительные трансферы, напоминает Горин. Крупным операторам это обошлось в несколько миллионов долларов.

Возможное банкротство в Великобритании

Спустя неделю после коллапса «ВИМ-авиа», 2 октября, о несостоятельности объявила Monarch Airlines (за 2016 г. перевезла 6 млн пассажиров). Это банкротство стало крупнейшим в истории гражданской авиации Великобритании. В авиакомпании и туроператоре Monarch Travel Group была введена внешняя администрация из KPMG, лицензия у авиакомпании отозвана, все полеты отменены. KPMG сосредоточится на продаже активов Monarch, в частности ее слотов в британских аэропортах. Самые привлекательные из них – в лондонском Гэтвике, отмечает Financial Times. Также на продажу будут выставлены оплаченное компанией топливо, недвижимость и оборудование.

В момент объявления о несостоятельности Monarch за границей оставалось 110 000 туристов с ее билетами. Но местный регулятор к этой ситуации был готов. Управление гражданской авиации Великобритании несколько месяцев следило за состоянием Monarch, 30 сентября узнало о возможном крахе и дало ее владельцу – компании Greybull Capital сутки на поиск финансирования. Одновременно ведомство начало искать суда для вывоза туристов. Управление заранее зафрахтовало 34 самолета у 16 различных авиакомпаний, и уже 2 октября они выполнили 61 рейс, вернув 11 843 пассажира. Перевозчики продолжат вывозить туристов до 15 октября. Значительных задержек рейсов не было. По оценкам правительства Великобритании, операция обойдется ему в 60 млн фунтов.

Возврат туристов Monarch станет самой крупной за последние 70 лет операцией по репатриации в Британии, говорит управляющий партнер юрфирмы «Юков и партнеры» Андрей Юков. Почему у других стран лучше получается избежать транспортных коллапсов после краха авиакомпаний?

Чужой опыт банкротств

В Великобритании с 1973 г. все туроператоры обязаны иметь лицензию ATOL (Air Travel Organiser’s Licence). В соответствии с ней они отчисляют по 2,5 фунта с каждой проданной путевки в фонд ATOL. Именно из него в случае банкротства авиакомпании финансируются возврат туристов на родину и выплата компенсаций еще не улетевшим на отдых туристам.

Пассажиры, покупающие билеты напрямую у авиакомпаний, этой системой не защищены. В сентябре 2008 г., когда остановилась авиакомпания XL Airways, правительство зафрахтовало самолеты для вывоза 60 000 туристов, но 30 000 пассажиров регулярных рейсов пришлось самим решать свои проблемы, напоминает партнер юридической фирмы Allen & Overy Питер Уотсон. Теперь же государство заплатит за всех.

«История с Monarch необычна тем, что британское правительство вернет всех пассажиров, а не только имеющих страховку ATOL. Думаю, это сделано, чтобы избежать политических последствий – ведь стало бы известно, что правительство знало о возможном коллапсе Monarch», – рассуждает Уотсон. Ситуация с туристами, большинство которых из «крепкого рабочего класса», вполне могла использоваться в политических целях, уверен он.

Как летают банкроты

Monarch стала третьей обанкротившейся европейской авиакомпанией в этом году. В мае крупнейший итальянский перевозчик Alitalia начал процедуру банкротства после того, как его сотрудники отказались одобрить план реструктуризации, предполагавший увольнение части персонала и сокращение зарплат. В августе было объявлено о банкротстве Air Berlin – второй после Lufthansa авиакомпании Германии.

Air Berlin не помогла поддержка материнской компании и правительства Германии

Второй авиаперевозчик Германии почти банкрот Air Berlin подала заявление о банкротстве, не сумев составить конкуренцию лоукостерам

Но обе авиакомпании продолжили работу за счет правительств своих стран: Alitalia (на 51% принадлежит государству) получила заем в 600 млн евро, которого должно хватить на полгода, пока идет поиск инвесторов, а частной Air Berlin выделили 150 млн евро на три месяца. Вернуть деньги компания должна после продажи активов – судов и слотов в аэропортах (на них претендуют Lufthansa и Easyjet).

Как избежать банкротств

Очень давно не было коллапсов в американской авиационной индустрии, и это несмотря на то, что все традиционные (не лоукостеры) авиакомпании США прошли через банкротство, многие неоднократно, напоминает партнер Debevoise & Plimpton Алан Карташкин. Как раз опыт прошлого позволил выстроить в США хорошо организованный процесс работы с проблемными авиакомпаниями. В подавляющем большинстве случаев пассажиры не страдают, потому что компании продолжали полеты, добавляет Карташкин.

Например, в январе 2001 г. Trans World Airlines, основанная в 1925 г., подала иск о защите от кредиторов в рамках сделки по продаже активов компании American Airlines. В декабре 2002 г. в суд за защитой от кредиторов обратилась американская UAL, головная компания United Airlines. Она решилась на это после того, как не смогла получить госгарантию по кредиту на $1,8 млрд – профсоюз отверг план ее реструктуризации, включавший снижение расходов на оплату труда. Ее банкротство остается крупнейшим в истории авиакомпаний США. Компания продолжала работать и вышла из банкротства в 2006 г.

В сентябре 2005 г. Delta Air Lines и Northwest Airlines, входящие в пятерку крупнейших авиаперевозчиков США, подали иски о добровольном банкротстве. Delta сообщила о долгах на $28,3 млрд, Northwest Airlines – на $17,9 млрд. Обе продолжали работать. В 2008 г. было объявлено об их слиянии, которое завершилось в 2010 г.

В 2011 г. материнская компания American Airlines (AMR), третьего по пассажирообороту перевозчика США, подала заявление о введении внешнего управления и защиты от кредиторов. Компания пошла на этот шаг, не сумев согласовать новые условия трудовых договоров с персоналом. С 2008 г. она была убыточной, ее чистая задолженность достигла $11,9 млрд. Но компании удалось восстановиться благодаря слиянию с US Airways в 2013 г.

 «Глава 11 американского кодекса о банкротстве предусматривает реорганизацию бизнеса. В отличие от большинства других юрисдикций в США менеджмент обычно сохраняет свои позиции и разрабатывает план реструктуризации. При банкротстве по главе 11 автоматически вводится запрет на выплату долгов, кредитор не может добиваться взыскания за счет имущества, где бы оно ни было расположено. В случае с авиакомпаниями лизингодатели не могут забрать самолеты. При этом должник может продавать незаложенные активы и получать новое финансирование на свою деятельность», – объясняет партнер Allen & Overy Дэниел Гайдер.

Применение главы 11 отталкивается от теории, что реорганизация сохранит более высокую стоимость компании для кредиторов, чем ликвидация, указывает Гайдер. Более того, глава 15 позволяет банкротиться по американскому кодексу иностранной компании – этим воспользовалась, например, Japan Airlines, добавляет Гайдер.

«С начала 2000 г. в США по главе 7 (ликвидация) обанкротилось свыше 10 авиакомпаний, по главе 11 – свыше 20. Если авиакомпания ликвидируется, коллапсы с пассажирами предотвращают, например, передачей всех обязанностей авиакомпании-банкрота новой авиакомпании, обязанием авиакомпаний, которые летают по тем же маршрутам, осуществлять перевозку пассажиров компании-банкрота. В самом неприятном для пассажиров случае им предлагают купить билеты по себестоимости для того, чтобы иметь возможность улететь домой», – говорит Юков из «Юков и партнеры».

«Итак, законодательство США позволяет компании заморозить разбирательства с кредиторами, собрать все рабочие активы и пытаться сохранить бизнес, тогда как у нас попытка работать по такой схеме была бы признана выводом активов и послужила бы причиной возбуждения уголовного дела», – резюмирует топ-менеджер российской авиакомпании.

Выгодное банкротство

«В России таких процедур реструктуризации пока нет. Буквально единицы компаний могут выйти из процедуры наблюдения, а уж из конкурсного управления не возвращаются вовсе», – констатирует руководитель практики юрфирмы Art de Lex Артур Журабян.

«В зависимости от того, чьи интересы государство ставит в приоритет, банкротные системы условно делятся на «прокредиторские» (например, Великобритания и Германия) и «продолжниковские» (США, Франция)», – объясняет Юков.

 «В Северной Америке государственное регулирование в этой сфере направлено в первую очередь на защиту потребителей и работников, а также на сохранение и развитие транспортных и пассажирских потоков, поскольку это стимулирует экономическое развитие», – объясняет эксперт адвокатского бюро А2 Дмитрий Морозов.

«При правильном построении процесса в США банкротство – это эффективный способ для авиакомпании реструктурировать авиапарк на выгодных условиях, отказаться от неэффективных самолетов, снизить лизинговые ставки, добиться продления лизинговых договоров на выгодных условиях, выйти из неудачных договоров хеджирования и т. д.», – говорит Карташкин.

«Ключевой вопрос, который встает перед регулятором, в какой бы стране ни происходило банкротство, – это в состоянии ли авиакомпания продолжить деятельность после реструктуризации. В России все компании, которые уходили с рынка – от «Авиановы» до «ВИМ-авиа», были операционно глубоко убыточны. В такой ситуации единственное, что заботит и должно заботить власти, – это как избежать скопления разъяренных пассажиров в аэропортах и страшных историй о голодающих туристах за границей», – отмечает партнер Bain & Company Андрей Панов.

Плохие показатели, почти банкротство, помощь государства, реструктуризация и потом заход на новый круг – это, к сожалению, стандартная история авиационной индустрии во многих странах, продолжает Панов. Классический пример, по его словам, – это Alitalia, в которой уже потерян счет реструктуризациям: государство не готово допустить банкротство, но и шансов на абсолютное оздоровление мало из-за сопротивления профсоюзов и нежелания массово сокращать персонал.

В США государственных авиакомпаний практически нет и обанкротившиеся игроки реструктурируют бизнес за счет частных средств, продолжает Гайдер.

Несмотря на ситуацию с Air Berlin и Alitalia, господдержка авиакомпаний за рубежом скорее исключение, чем правило, считают Журабян и Юков. Например, в кредите Air Berlin некоторые перевозчики видят попытку получить контроль над ней в интересах Lufthansa и доводят свои подозрения до антимонопольных органов, продолжает Журабян.

С момента приватизации British Airways в 1980-е гг. британская авиационная индустрия лоббирует отказ от официальной или скрытой поддержки национальных перевозчиков их странами (как это происходит, например, с Alitalia, ирландской Aer Lingus и Air France). В случае Air Berlin немецкое правительство скорее всего скажет, что помощь авиакомпании была временной мерой в кризисной ситуации, предполагает Уотсон из Allen & Overy.

В кризис многое меняется. После теракта 11 сентября 2001 г. американские авиакомпании получили господдержку, чтобы продержаться в период резкого падения пассажиропотока, она исчислялась миллиардами долларов как в виде прямого финансирования, так и в гарантиях на займы. Для этого в течение двух недель после теракта был принят специальный закон, напоминает Панов из Bain & Company.

Alitalia на грани банкротства

В России поддержка государства – правило. В 2015 г., когда разорилась «Трансаэро», государственный «Аэрофлот» финансировал ее работу и развозил часть ее пассажиров, потратив на это 17 млрд руб. В случае с «ВИМ-авиа» резервный фонд правительства уже выделил 98 млн руб. на заправку самолетов. **Росавиаци**я сообщала, что в бюджет 2018 г. будет заложено 200 млн руб. на компенсации авиакомпаниям, которые перевезут пассажиров «ВИМ-авиа». Также работу этой авиакомпании финансирует по заявкам **Росавиаци**и «Аэрофлот» за счет роялти, которые получает от иностранных авиакомпаний за беспосадочный пролет над Сибирью. Он может направить на эти цели до 1,8 млрд руб.

Ситуация с «ВИМ-авиа» доказывает: система контроля за отраслью дала сбой, констатировал президент Ассоциации эксплуатантов воздушного транспорта Владимир Тасун на заседании профильного комитета Госдумы. Каждый раз приходится вмешиваться государству и решать ситуацию в ручном режиме, соглашается человек, близкий к **Минтрансу**.

Не разглядели банкрота

Основной метод контроля за авиакомпанией, предписанный Международной организацией гражданской авиации (ICAO), – это выдача ей сертификата эксплуатанта, который подтверждает ее возможность выполнять перевозки, а также дальнейший контроль за состоянием авиакомпаний, в том числе финансовым, рассказал Тасун. В России после краха AiRUnion разработаны рекомендации по оценке финансового состояния авиакомпаний, **Росавиаци**я их применяет, но система все равно дает сбой, сокрушался Тасун. Также коллапсу способствовало, что сами туроператоры в нарушение закона «О туризме» продавали туры без обратных билетов, добавил он.

В ситуации с «ВИМ-авиа» виновата **Росавиаци**я, которая, зная о финансовых проблемах авиакомпании, должна была ограничить ее работу еще в мае – июне, когда она задержала почти 200 рейсов и сильно сократила чартерную программу, сошлись во мнении топ-менеджеры трех российских авиакомпаний.

В конце сентября руководитель **Росавиаци**и Александр **Нерадько** заявил на заседании Госдумы, что «ВИМ-авиа» по оценке финансового состояния была отнесена к первой группе авиакомпаний – «самые надежные». Но 4 октября на заседании комитета по транспорту депутат Александр **Старовойт**ов представил отчет **Росавиаци**и об оценке авиакомпаний за II квартал, в котором «ВИМ-авиа» отнесена к третьей группе, у которой к концу III квартала прогнозируется неудовлетворительное финансовое состояние.

На прошлой неделе Генпрокуратура направила представление министру транспорта Максиму **Соколов**у с предложением рассмотреть вопрос о дисциплинарной ответственности, в том числе о соответствии занимаемой должности **Нерадько** и его заместителя Олега Клима. Кризис в «ВИМ-авиа» свидетельствует о непринятии руководством **Росавиаци**и кардинальных мер по стабилизации ситуации в гражданской авиации, что систематически приводит к банкротству перевозчиков («Авианова», «Континент», «Московия», «Русэйр», «Полет», «Татарстан», «Трансаэро» и др.), влечет за собой массовое нарушение прав пассажиров, а также необходимость выделения значительных бюджетных средств для минимизации последствий, говорится в представлении. Самому Соколову президент 27 сентября объявил о неполном служебном соответствии из-за «ВИМ-авиа».

Представители **Минтранса** и **Росавиаци**и от комментариев для этой статьи отказались.

Крах «Трансаэро» не имел последствий для ее бывших владельцев Ольги и Александра Плешаковых и это породило у некоторых игроков отрасли ощущение вседозволенности, считает менеджер крупной авиакомпании. Следственный комитет обвиняет гендиректора «ВИМ-авиа» Александра Кочнева и главного бухгалтера компании Елену Пантелееву в мошенничестве – якобы они продолжили 22 сентября продавать билеты, хотя у перевозчика не было возможности летать из-за долгов.

Владельцы «ВИМ-авиа» Рашид и Светлана Мурсекаевы, по данным **Нерадько**, покинули страну.

Отрасль боится банкротств

**Минтрансу** поручено разработать поправки в законы, которые позволят избежать коллапсов в будущем. **Минтранс** уже поделился некоторыми идеями: отбирать у финансово неблагополучных перевозчиков права на международные рейсы, запрещать им продажу билетов. А также создать гарантийный фонд, из которого бы оплачивалась перевозка пассажиров в случае остановки авиакомпаний.

Правда, источники наполнения фонда неизвестны. Авиакомпании выступают против предложения формировать его путем дополнительного сбора в 10 руб. с каждого билета.

Полномочий у **Росавиаци**и и так достаточно для контроля, уверены собеседники «Ведомостей» в трех авиакомпаниях. Но систему оценки финансовой стабильности надо менять, добавляет Панов. Например, сейчас при оценке учитывается потенциальная прибыль в следующие шесть месяцев – очевидно, что авиакомпания может нарисовать любой план продаж и оспорить его будет очень сложно. Более того, анализ Bain показывает, что даже ведущие мировые авиакомпании предсказывают свою годовую чистую прибыль с точностью плюс-минус 80% – т. е. плохо, говорит Панов. При оценке надо учитывать проблемы в операционной деятельности (например, процент долгих задержек и отмен рейсов), считает он. «ВИМ-авиа» в августе задержала 19,5% рейсов – худший показатель в отрасли.

Есть опасения, что после скандала с «ВИМ-авиа» требования к авиакомпаниям ужесточатся или появятся новые, жалуется топ-менеджер одной из авиакомпаний. Например, IV и I кварталы в авиаперевозках всегда убыточны, по их итогам можно придраться к любой авиакомпании, объясняет он. Что действительно нужно – так это ужесточить ответственность собственников авиакомпаний за действия, приведшие к коллапсу, уверен менеджер другого крупного перевозчика.

### РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА АННА СКУДАЕВА, ТАТЬЯНА ШАДРИНА; 2017.10.08; ПОД ПОКРОВОМ НОЧИ

Аварии в Забайкалье, Владимирской и Московской областях в очередной раз показали, что автобусные перевозки становятся все опаснее

**Ространснадзор** завтра приступает к внеплановой проверке перевозчиков, которые перевозили пассажиров в подмосковной Коломне и Забайкальском крае. Об этом «РГ» сообщили в ведомстве. Для расследования причин аварии во Владимирской области, где на железнодорожном переезде поезд столкнулся с автобусом, уже создана специальная комиссия **Ространснадзор**а по поручению главы **минтранса** Максима **Соколов**а.

Как стало известно «РГ», в Коломне водитель рейсового автобуса не обратил внимания на знаки ограничения скорости движения, поставленные дорожниками, проводившими работы на этом участке трассы. На повороте на скользкой мокрой дороге он не справился с управлением, машина упала в кювет.

Результат известен – авария унесла жизни шести человек. Индивидуальный предприниматель, который вез детей в Забайкальском крае и столкнулся с грузовиком, по всей видимости, уснул за рулем из-за усталости. Правда, он не оформил заказную перевозку отдельной группы детей, тем самым уже нарушив закон. И в первом, и во втором случае виноват, как принято сегодня говорить, человеческий фактор.

А вот в трагедии с гражданами Узбекистана, которые следовали из Подмосковья к себе на родину (маршрут должен был пролегать через Казахстан) на автобусе, принадлежавшем казахскому предпринимателю, виновата техника. По крайней мере, очевидцы упоминают севший аккумулятор.

Однако все причины произошедшего еще предстоит выяснить экспертам. Почему автобус, который был всего два часа в пути, заглох на переезде? Может быть, и тут сыграл свою роль пресловутый человеческий фактор? И кто ответит за то, что «автобус смерти» оказался на дороге?

В 3 часа 29 минут 6 октября на железнодорожной станции Покров автобус Mercedes столкнулся с поездом, который следовал по маршруту «Санкт-Петербург – Нижний Новгород». «По предварительной информации, у автобуса произошла поломка. В момент столкновения он находился на железнодорожном переезде», – рассказали в полиции.

Как выяснилось впоследствии, в момент трагедии в автобусе находились 58 человек – в основном граждане Узбекистана, возвращавшиеся с работы из Егорьевского района Московской области. В результате аварии 17 из них, в том числе один из водителей – гражданин Казахстана, погибли.

Сейчас выжившие уже дома. Самолет Ил-76 Минобороны Узбекистана забрал их и тела погибших с аэродрома Раменское в подмосковном Жуковском в Термез еще в ночь на 8 октября.

Однако под Покровом все напоминает о страшной ночи. Рядом с тем, что было когда-то автобусом Mercedes, а теперь превратилось в груду искореженного металла, лежат разбросанные вещи, обрывки ткани, куски одежды, искореженные чемоданы и дорожные сумки. Взгляд упал на останки темно-синей детской коляски. Для мальчика. Рядом с ней множество разбросанных по мокрой земле разрозненных мужских ботинок черного цвета. Когда произошла трагедия, большинство пассажиров автобуса спали.

«Автобус старый, заглох на железнодорожных путях. По свидетельству выживших, они увидели поезд, 34 человека выскочили из автобуса, пытались сдвинуть его с места, однако сделать им это не удалось», – рассказал журналистам глава администрации города Покрова Вячеслав Аракелов.

Выживший в аварии водитель автобуса Сарман Нургали уверял следователей, что автобус хотя и был старым, но «сломался первый раз». «Аккумулятор слабый был, хотели завести – не завелся, потом хотели подтолкнуть. Автобус 1990 года выпуска», – объяснил он.

В Московском межрегиональном СУ СК РФ на транспорте сообщили, что автобус принадлежал частному предпринимателю из Казахстана. По факту ЧП следователи возбудили дело по части 3 статьи 263 Уголовного кодекса «Нарушение правил безопасности движения и эксплуатации железнодорожного, воздушного, морского и внутреннего водного транспорта и метрополитена, повлекшие по неосторожности смерть двух или более лиц». Виновному в ДТП может грозить до семи лет тюрьмы. Как рассказали в РЖД, переезд в Покрове, где случилась авария, был снабжен средствами защиты: оборудован шлагбаумом, световой и звуковой сигнализацией. Увидев заглохший на путях автобус, дежурный по переезду сразу включил заградительный сигнал, уведомляющий локомотивные бригады поездов, приближающихся к переезду, о преграде на пути. «Машинист пассажирского поезда N 60 сообщением «Санкт-Петербург – Нижний Новгород» применил экстренное торможение, подал световые и звуковые сигналы. Но расстояние до полной остановки состава было недостаточным», – сообщили в РЖД.

Все железнодорожные переезды, где не менее трех раз в час проходят поезда, должны быть двухуровневыми. На технологических и других переездах, где малая интенсивность движения, надо ставить камеры для фиксации движения машин и оборудовать их шлагбаумами, звуковыми и световыми сигналами.

Такое предложение высказал «РГ» глава Комитета Госдумы по транспорту и строительству Евгений Москвичев. Большая часть переездов находится на пересечении не с федеральными, а с региональными или местными трассами. За их счет и должны строиться двухуровневые переезды, но это очень затратно для локальных бюджетов.

Москвичев уверен, что строительство развязок на региональных и муниципальных дорогах, включая их оборудование необходимой техникой, нужно финансировать за счет поступлений в казну от топливных акцизов. Переезды на технологических дорогах необщего пользования должны оборудоваться за счет их собственников, добавил он.

Он предлагает к 2019 году разработать программу по строительству развязок на пересечении с железной дорогой по аналогии с той, что была в 80-х годах прошлого века по возведению внеклассных мостов. Для того чтобы сделать программу не очень затратной, необходимо разработать единый типовой проект эстакад над железнодорожными путями. Всего на реализацию программы, по его подсчетам, нужно 18 – 20 миллиардов рублей.

Эти предложения будут обсуждаться завтра на заседании комитета с участием представителей отрасли, **минтранса** и МВД. Ведь проблема переездов – это не только проблема железной дороги, но и вопрос безопасности пассажиров и дорожного движения. Только в Московской области десятки переездов, где автомобилисты ждут возможности пересечь железнодорожное полотно часами, добавил он.

В свою очередь РЖД намерена направить обращения в **минтранс**, МВД и Комитет Госдумы по транспорту и акцентировать внимание на беспрецедентном росте числа нарушений, которые совершают водители на железнодорожных переездах.

В частности, железнодорожники настаивают на ужесточении ответственности водителей за подобные нарушения, особенно при массовых пассажирских перевозках.

Наказывать нужно и руководителей автотранспортных предприятий за выпуск на линию неисправных транспортных средств, резюмируют эксперты.

В **минтрансе** напомнили «РГ», что в Госдуме сейчас находится ряд законопроектов ведомства, направленных на повышение безопасности автобусных перевозок. В начале сентября правительство внесло законопроект о совершенствовании лицензирования деятельности по перевозкам пассажиров автомобильным транспортом, он готовится к рассмотрению. Документ направлен на повышение безопасности пассажиров при заказных перевозках автобусным транспортом.

В конце прошлого года Госдумой принят в первом чтении законопроект о внесении изменений в Закон «О безопасности дорожного движения» и КоАП. Документом предлагается установить дополнительные требования по обеспечению безопасности дорожного движения при перевозке пассажиров и грузов автомобильным и городским наземным электрическим транспортом.

Кроме того, в 1-м чтении принят законопроект «Об организации дорожного движения», в целом направленный на правовое регулирование базовых вопросов, связанных с эффективной организацией дорожного движения в городах. **Минтранс** России надеется на скорейшее принятие этих законопроектов, которые должны сделать перевозки хоть чуточку безопаснее.

Кстати

Полиция выяснила, что спасенные пассажиры автобуса имели проблемы с законом. В отношении семнадцати иностранных граждан, не пострадавших в результате ДТП на железнодорожном переезде станции Покров Петушинского района Владимирской области, сотрудниками отдела по вопросам миграции ОМВД России по Петушинскому району составлены протоколы об административном правонарушении, предусмотренном частью 1.1 ст. 18.8 КоАП РФ (нарушение иностранным гражданином режима пребывания в РФ). В настоящее время собранные сотрудниками полиции материалы направлены в суд для принятия решения, сообщили в пресс-центре МВД.

### РИА НОВОСТИ; 2017.10.06; СОКОЛОВ ПРИЗВАЛ «ВИМ-АВИА» КАК МОЖНО СКОРЕЕ ВЫПЛАТИТЬ ЗАРПЛАТУ СОТРУДНИКАМ

**Министр транспорта РФ** Максим **Соколов** вновь призвал компанию «ВИМ-Авиа» как можно скорее выплатить зарплаты сотрудникам, сообщается в материалах **Минтранса** РФ.

В пятницу вечером министр провел очередное заседание оперативного штаба по перевозке пассажиров «ВИМ-Авиа».

«Министром еще раз подчеркнута необходимость скорейшей выплаты сотрудникам авиакомпании заработной платы», – говорится в сообщении.

**Соколов** также настаивает на оперативном решении вопроса с возвращением в Россию летных и кабинных экипажей «ВИМ-Авиа», находящихся в Медине (Саудовская Аравия) и Куала-Лумпуре (Малайзия).

Как сообщалось ранее, по данным Роструда задолженность «ВИМ–Авиа» по заработной плате работникам составляет 262 миллиона рублей. В ведомстве заявили, что задолженность по зарплате будет погашена

Ситуация с вылетом рейсов «ВИМ-Авиа» обострилась 23 сентября из-за долгов. С проблемами столкнулись несколько десятков тысяч клиентов перевозчика как в РФ, так и за рубежом. Общая кредиторская задолженность «ВИМ-Авиа», по данным **Росавиаци**и, составляет около 10 миллиардов рублей, из которых около 7 миллиардов – перед кредитными организациями, лизингодателями, аэропортами и топливо-заправочными комплексами.

### ТАСС; 2017.10.08; ВСЕ СОТРУДНИКИ «ВИМ-АВИА» ВЕРНУЛИСЬ ИЗ МАЛАЙЗИИ И САУДОВСКОЙ АРАВИИ В МОСКВУ

Все сотрудники «ВИМ-Авиа», остававшиеся в Малайзии и Саудовской Аравии из-за долгов авиакомпании, вернулись в Москву в ночь на воскресенье. От этом ТАСС сообщил советник **Росавиаци**и Сергей Извольский.

«Сегодня ночью все экипажи и работники авиакомпании «ВИМ-Авиа», в том числе технический персонал, вернулись в Москву», – сообщил он. Всего в Москву из Малайзии и Саудовской Аравии возвратились около 40 человек.

Ранее в пятницу **министр транспорта** Максим **Соколов** поручил **Росавиаци**и держать на контроле вопрос вывоза членов экипажей «ВИМ-Авиа», застрявших в Малайзии и Саудовской Аравии из-за долгов авиакомпании. В свою очередь, **Росавиаци**я приняла решение оплатить счета в гостиницах, где проживали экипажи, а также организовать трансфер в близлежащие аэропорты, откуда выполняет рейсы «Аэрофлот», чтобы доставить сотрудников «ВИМ-Авиа» домой.

**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 под председательством главы **Минтранса**, который сейчас объединился со штабом Ростуризма и собирается дважды в день. По решению штаба рейсы «ВИМ-Авиа» были перенесены во Внуково.

### ТАСС; 2017.10.06; «ВИМ-АВИА» СОВЕРШИТ 14 ЧАРТЕРНЫХ И РЕГУЛЯРНЫХ РЕЙСОВ 7 И 8 ОКТЯБРЯ

Авиакомпания «ВИМ-Авиа» планирует выполнить восемь регулярных и чартерных рейсов 7 октября и шесть рейсов в воскресенье. Об этом говорится в пресс-релизе **Минтранса** по итогам заседания оперативного штаба с участием **министра транспорта** Максима **Соколов**а.

Также отмечается, что 6 октября было перевезено 276 туристов, всего было выполнено шесть рейсов. Ранее в пятницу **Соколов** поручил **Росавиаци**и держать на контроле вопрос вывоза членов экипажей «ВИМ-Авиа», застрявших в Малайзии и Саудовской Аравии из-за долгов авиакомпании. Также отмечалось, что **Росавиаци**я планирует оказать финансовую помощь для вывоза членов экипажей «ВИМ-Авиа». Ведомство приняло решение оплатить счета в гостинцах, где проживает экипаж, а также организовать трансфер в близлежащие аэропорты, откуда выполняет рейсы «Аэрофлот»,чтобы доставить сотрудников «ВИМ-Авиа» в Москву.

«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.

### ИНТЕРФАКС – ДАЛЬНИЙ ВОСТОК; 2017.10.09; ПРАВИТЕЛЬСТВО РФ ПРЕДОСТАВИЛО В АРЕНДУ 10 ЗЕМЕЛЬНЫХ УЧАСТКОВ ПОД СТРОИТЕЛЬСТВО АЭРОВОКЗАЛЬНОГО КОМПЛЕКСА НА КАМЧАТКЕ

Премьер-министр России Дмитрий Медведев подписал распоряжение о предоставлении АО «Международный аэропорт «Петропавловск-Камчатский (Елизово)» 10 земельных участков для осуществления аэропортовой деятельности, сообщается на сайте правительства РФ.

Находящееся в федеральной собственности недвижимое имущество предоставляется на срок до 49 лет в аренду без проведения торгов.

Ранее сообщалось, что на Восточном экономическом форуме в сентябре соглашение о сотрудничестве в рамках реализации инвестпроекта по строительству аэровокзального комплекса в главном аэропорту Камчатки подписали **министр транспорта РФ** Максим **Соколов**, камчатский губернатор Владимир Илюхин и генеральный директор АО «УК «Аэропорты Регионов» (входит в группу «Ренова») Евгений Чудновский.

Условия реализации проекта и обязанности партнеров будут закреплены в акционерном и инвестиционном соглашениях, которые правительство Камчатского края и АО «Аэропорты регионов» подпишут до конца октября. В документах будут обозначены объемы инвестиций, организационные и технические вопросы исполнения проекта.

Как сообщалось, АО «Аэропорты регионов» стало победителем конкурса на покупку контрольного пакета АО «Международный аэропорт «Петропавловск-Камчатский (Елизово)», объявленного 3 июля 2017 года АО «Корпорация развития Камчатского края».

Руководство компании ранее заявило, что вложит более 7 млрд рублей в развитие аэропорта, помимо строительства пассажирского терминала построит гостиницу на 120 номеров и торгово-офисный центр.

Стоимость строительства аэровокзала оценивается в 9,4 млрд рублей (первая очередь – 3,1 млрд рублей). Ввод нового комплекса в эксплуатацию запланирован на 2021 год. Пропускная способность пассажирского терминала составит 1 млн человек в год.

Аэропорт «Елизово» обслуживает международные, межрегиональные и местные рейсы, в 2016 году обеспечил перевозку 618 тыс. пассажиров (рост на 2,5% относительно 2015 года). Является единственным аэропортом в Камчатском крае, способным принимать крупные самолеты. По оптимистичным прогнозам, к 2025 году пассажиропоток может вырасти до 1,25 млн человек, к 2035 году – до 1,77 млн.

Действующее здание аэровокзала построено более 50 лет назад.

### RNS; 2017.10.05; ПРАВИТЕЛЬСТВО ЕЩЕ НЕ ПРИНЯЛО РЕШЕНИЕ О ДАЛЬНЕЙШЕЙ СУДЬБЕ «ВИМ-АВИА»

Правительство ещё не приняло решение о банкротстве или продаже «ВИМ-Авиа», но не будет останавливать деятельность авиакомпании в ближайшие дни. Самолёты «ВИМ-Авиа» нужны для перевозки участников Всемирного фестиваля молодёжи и студентов в Сочи, сообщил журналистам вице-премьер Аркадий **Дворкович**.

«Не принято (решение – RNS). Просто нам надо еще несколько дней все равно эти самолёты использовать без каких-либо потрясений, в том числе для доставки участников Фестиваля молодежи и студентов, их возвращения. Эти самолёты были запланированы к доставке участников фестиваля, в том числе из других стран, мы не можем сейчас остановить (деятельность компании – RNS)», – заявил **Дворкович**.

Ранее **Дворкович** сообщал, что возможность стать инвесторами «ВИМ-Авиа» рассматривают три российские компании.

По оценкам **Росавиаци**и, общая кредиторская задолженность «ВИМ-Авиа» составляет около 10 млрд руб. На заседании оперативного штаба по ситуации с «ВИМ-Авиа» 29 сентября глава **Минтранса** Максим **Соколов** заявлял, что вопрос о возможном отзыве сертификата эксплуатанта у авиакомпании «ВИМ-Авиа» будет решаться в ближайшие недели.

### ИНТЕРФАКС; 2017.10.06; ВИМ-АВИА 5 ОКТЯБРЯ ПЕРЕВЕЗЛА ОКОЛО 600 ЧЕЛОВЕК, 6 ОКТЯБРЯ ВЫПОЛНИТ 6 РЕЙСОВ – МИНТРАНС РФ

Самолеты авиакомпании «ВИМ-Авиа» в четверг перевезли порядка 600 пассажиров, выполнено 8 рейсов, 5 из которых регулярные, 3 – чартерные, говорится в сообщении **Минтранса** РФ по итогам очередного заседания оперативного штаба по перевозке пассажиров «ВИМ-Авиа».

На 6 октября запланировано 6 рейсов «ВИМ-Авиа», в том числе из «Внуково» в китайские города Чанша и Синьчжэн, а также из «Внуково» на Тенерифе.

«В связи с низкой загрузкой рейсов на некоторых направлениях принимаются точечные решения по закрытию данных маршрутов и их передаче другим перевозчикам. Пассажиры ежедневно в штатном режиме пересаживаются на рейсы других авиакомпаний. В ближайшее время чартерная программа «ВИМ-Авиа» будет завершена», – отметили в **Минтрансе**.

Позднее в министерстве уточнили, что за 5 октября перевезено 643 пассажира, план по перевозкам выполнен полностью. Осуществлялись рейсы Москва – Анадырь – Магадан, Анталия – Волгоград – Нижневартовск, Брюссель – Москва и Ухань – Москва.

На 6 октября в расписании «ВИМ-Авиа» стоит 6 регулярных рейсов, в том числе из «Внуково» в Китай и вывозной рейс Тенерифе-»Внуково». На 7 октября в расписании значится 8 регулярных рейсов.

В сообщении также отмечается, что **министр транспорта РФ** Максим **Соколов** поручил **Росавиаци**и держать на контроле ситуацию с вывозом летных и кабинных экипажей «ВИМ-Авиа» из Куала-Лумпура и Медины, «которые должны вернуться домой в ближайшее время». Накануне стало известно, что несколько экипажей авиакомпании «ВИМ-Авиа» находятся в гостиницах Куала-Лумпура и Медины – из-за долгов авиакомпании у экипажей образовалась существенная задолженность за проживание. Представитель **Росавиаци**и говорил «Интерфаксу», что ведомство в курсе сложившейся ситуации. «Властями принято принципиальное решение об оказании финансовой помощи нашим соотечественникам, в том числе путём погашения долгов перед отелями. Далее членам экипажей будет предоставлена возможность осуществить трансфер до аэропортов, в которые выполняет рейсы «Аэрофлот», на которые им приобретут билеты и они вернутся в Москву», – сказал он.

### РИА НОВОСТИ; 2017.10.06; КОЛЛЕКТИВ «ВИМ-АВИА» НАДЕЕТСЯ, ЧТО КОМПАНИЮ «НЕ БРОСЯТ НА ПРОИЗВОЛ СУДЬБЫ»

Коллектив авиакомпании «ВИМ-Авиа», столкнувшейся с тяжелой финансовой ситуацией и испытывающей проблемы с перевозками пассажиров, надеется, что перевозчика не бросят на произвол судьбы, сообщила РИА Новости директор по связям с общественностью «ВИМ-Авиа» Елена Федорова.

Ситуация с вылетом рейсов «ВИМ-Авиа» обострилась 23 сентября из-за долгов. С проблемами столкнулись несколько десятков тысяч ее клиентов в РФ и за рубежом. К вывозу пассажиров под контролем **Минтранса** и **Росавиаци**и подключились другие авиакомпании. Общая кредиторская задолженность «ВИМ-Авиа» составляет около 10 миллиардов рублей. Вице-премьер РФ Аркадий **Дворкович** в пятницу сообщил, что правительство РФ пока не приняло финального решения о дальнейшей судьбе «ВИМ-Авиа».

«Коллектив «ВИМ-Авиа» выражает надежду, что авиакомпанию не бросят на произвол судьбы. Это дружное сообщество профессионалов, многие из которых работают в «ВИМ-Авиа» с момента основания», – сообщила Федорова в пятницу.

Она напомнила, что «ВИМ-Авиа» – одна из десяти крупнейших российских авиакомпаний, а в этом году ей исполнится 15 лет. «Флот ВИМ-Авиа» отвечал всем современным требованиям по обеспечению безопасности и комфорта, и сертифицирован в соответствии с мировыми стандартами», – говорит Федорова.

Авиакомпания в 2016 году перевезла более 2,07 миллиона пассажиров. «В этом году мы достигли цифры 2 миллиона уже в сентябре», – добавила Федорова.

Глава **Минтранса** РФ Максим **Соколов** в конце сентября заверял, что сотрудники «ВИМ-Авиа» в случае банкротства авиакомпании будут трудоустроены.

### ИНТЕРФАКС; 2017.10.07; РОСАВИАЦИЯ: «ВИМ-АВИА» В СУББОТУ ЗАВЕРШИТ ПЕРЕВОЗКИ ПАССАЖИРОВ В ГОРОДА КИТАЯ И РИМИНИ

Авиакомпания «ВИМ-Авиа» 7 октября завершит программу перевозок пассажиров в города Китая, а также в Римини, сообщает **Росавиаци**я.

«Всего планируется осуществить 8 рейсов, в том числе шесть чартерных и два регулярных», – говорится в сообщении по итогам заседания оперативного штаба по перевозке пассажиров авиакомпании, которое провел глава ведомства Александр **Нерадько** в субботу.

По данным **Росавиаци**и, 6 октября «ВИМ-Авиа» выполнила шесть рейсов, в том числе из Внуково в китайские города Чанша и Чжэнчжоу, а также рейс Тенерифе-Внуково. Всего за вчерашние сутки перевезено 449 пассажиров.

Авиакомпания «ВИМ-Авиа» 25 октября заявила о прекращении всех чартерных программ из-за нехватки оборотных средств и приостановки обслуживания в аэропортах. Общую сумму кредиторской задолженности авиакомпании разные источники оценивают от трех миллиардов рублей и более.

В частности, долги аэропорту «Домодедово» составляют более 500 миллионов рублей (задолженность за четыре месяца), а другим аэропортам в общей сложности – не менее этой суммы. Кроме того, по данным АТОР, оплата лизингодателю за самолеты также задержана «ВИМ-Авиа» более чем на четыре месяца.

### ТАСС; 2017.10.06; РАСХОДЫ НА ТРАНСПОРТНУЮ СИСТЕМУ В 2017 Г. УВЕЛИЧЕНЫ НА 13,5 МЛРД РУБ.

Поправки в бюджет РФ на 2017 год предусматривают увеличение расходов на развитие транспортной системы на 13,5 млрд рублей по сравнению с ранее утвержденным бюджетом, следует из финансового документа.

Ранее бюджетные ассигнования на реализацию государственной программы «Развитие транспортной системы» в 2017 году были предусмотрены в сумме 818 млрд 195,3 млн рублей. «Законопроектом объем бюджетных ассигнований на реализацию государственной программы увеличен на 13 млрд 539,3 млн рублей и составляет 831 млрд 734,6 млн рублей», – говорится в документе.

В частности, изменение расходов по госпрограмме включает увеличение бюджетных ассигнований, предусмотренных на реализацию мероприятий для ускорения реализации проекта комплексного развития Мурманского транспортного узла (МТУ), а также создания сухогрузного района морского порта Тамань. Кроме того, предусмотрен взнос в уставный капитал ОАО «Российские железные дороги» в целях ускорения реализации проекта по развитию железнодорожной инфраструктуры Московского транспортного узла и взнос в уставный капитал РЖД в целях ускорения реализации проекта по строительству в обход Украины.

Не всем повезло

При этом сокращение бюджетных ассигнований, в том числе, предусмотрено по проектам реконструкции объектов в рамках подготовки к чемпионату мира по футболу в в 2018 году, в том числе по аэропортам Храброво, Шереметьево, Нижний Новгород, Курумоч, Кольцово в связи с некачественной работой подрядных организаций, отставанием от графиков выполнения работ и необеспечением соответствующими строительными материалами. Также снизились ассигнования на строительство ледоколов и объектов морского порта Сабетта в связи с невозможностью исполнения подрядной организацией контрактных обязательств по объекту по причине выполнения заказов по строительству атомных ледоколов, а также сложившейся экономией по результатам проведения работ по дноуглублению в рамках создания подходного канала на объекте.

Предоставление субсидий организациям железнодорожного транспорта на компенсацию потерь в доходах, возникающих в результате государственного регулирования тарифов на перевозку пассажиров в поездах дальнего следования в плацкартных и общих вагонах, в связи со снижением численности перевезенных пассажиров сократилось на 2 млрд рублей.

Ассигнования из бюджета на реконструкцию и развитие к чемпионату мира по футболу 2018 года аэропорта Домодедово в связи с недобросовестным исполнением подрядными организациями принятых контрактных обязательств и аэропорта «Шереметьево» в связи с необходимостью доработки проектных решений снизились на 1,3 млрд рублей.

### ВЕДОМОСТИ – САНКТ-ПЕТЕРБУРГ; ВАЛЕРИЯ ЛЕБЕДЕВА; 2017.10.09; ПРОЕЗД ПО ЗСД ДЛЯ ЛЕГКОВЫХ МАШИН СТАНЕТ НА 6% ДОРОЖЕ

Из-за того что 80% водителей используют транспондеры, доходы оператора снизились

С 14 октября тарифы за проезд по Западному скоростному диаметру (ЗСД) на легковых автомобилях при оплате транспондером повышаются в среднем на 6%, сообщила в пятницу пресс-служба ООО «Магистраль Северной столицы» (МСС, консорциум «ВТБ капитала», Газпромбанка, IC Astaldi). С 1 ноября оператор отменяет ежемесячную абонентскую плату за пользование транспондером (50 руб. в месяц, предусматривала скидку 10% от базового тарифа), все пользователи автоматически перейдут на базовый тариф «Транспондер». Для них предусмотрены тарифные опции. Например, водители легковых автомобилей смогут получить 10%-ную скидку за 100 руб. в месяц и безлимитный проезд – за 5000 руб. Для грузовиков эти опции стоят 200 и 15 000 руб. в месяц соответственно.

Цена проезда по транспондеру через весь ЗСД для легковых машин вырастет с 255 до 270 руб., сообщает МСС. При оплате наличными или банковской картой он обойдется в 500 руб. Для грузовых автомобилей цена составит 586 руб. (без транспондера – 750 руб.), для седельных тягачей и автопоездов – 766 и 1000 руб. соответственно.

Новый уровень тарифов определен исходя из анализа спроса на предоставляемые услуги – в частности, корректировки тарифа Flow+ (система взимания платы, которая считает стоимость за пройденный километраж) потребовало существенное изменение структуры оплаты, сообщил представитель МСС Андрей Цапу. С февраля доля электронных оплат всех поездок, совершаемых по ЗСД, выросла с 49 до 80%, при этом стоимость аналогичной поездки при регистрации проезда с помощью транспондера до 90% ниже, чем при оплате наличными и банковскими картами на пункте взимания платы, объяснил он.

Цель изменений – обеспечить экономическую эффективность проекта, при этом минимально влияя на решения водителей о пользовании ЗСД и сохраняя показатели транспортного потока на магистрали, добавил Цапу. По его словам, транспортный поток по ЗСД – 300 000 транзакций в сутки и анализ спроса показывает, что изменения в системе оплаты не приведут к его снижению.

До открытия в декабре 2016 г. сквозного движения по ЗСД по южному и северному участкам магистрали проезжало около 140 000 автомобилей в сутки, сообщал оператор. С февраля 2017 г., когда проезд по центральному участку ЗСД стал платным, проезд всей магистрали стоил от 300 до 850 руб. в зависимости от вида транспорта. В июле МСС существенно повысила стоимость проезда при оплате наличными или картами.

МСС построила центральный участок ЗСД и вложила в проект около 70 млрд руб., еще 50 млрд – федеральный бюджет. Возвращать инвестиции планируется от платного проезда, при этом, если сборы окажутся меньше 9,6 млрд руб., разницу концессионеру компенсирует администрация Петербурга. В 2017 г. в бюджете на эти цели заложено 4,6 млрд руб. Общая стоимость ЗСД – 212 млрд руб. По данным СПАРК, выручка ООО «МСС» в 2016 г. составила 23,6 млрд руб., чистая прибыль – 3,5 млрд руб.

Оператор ЗСД при запуске проекта установил льготные тарифы на проезд, однако, учитывая стоимость дороги и необходимость ее окупать, постепенное поднятие тарифов неизбежно, комментирует аналитик ГК «Финам» Алексей Калачев. По его оценке, рост тарифов поможет в перспективе хоть и ненамного, но снизить нагрузку на городской бюджет. Возможен непродолжительный провал спроса после роста стоимости проезда, но он вряд ли окажет существенное влияние на трафик, добавил аналитик.

Увеличение доли оплат транспондером способствует росту трафика, так как значительно ускоряет процессы въезда и выезда с магистрали и, соответственно, повышает скорость движения, которая является ключевым фактором при выборе автомобилистами платного маршрута, отметил гендиректор «Infoline-аналитики» Михаил Бурмистров.

### РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; ВЛАДИМИР БАРШЕВ; 2017.10.08; РЕЙС В НИКУДА

Две тяжелых автобусных аварии вряд ли будут последними. Статистика становится все страшнее. А возникающие на волне громких ДТП с автобусами или грузовиками законодательные инициативы забываются или же их реализация затягивается.

В Госдуме предлагают к 2019 году разработать специальную программу по строительству развязок на пересечении с железной дорогой. Фото: Photoxpress

Только за январь – август этого года с участием автобусных перевозчиков произошло 5422 ДТП. Это на 84,2 процента больше, чем за аналогичный период прошлого. Почти в два раза!

В этих авариях погибло 273 человека, что на 38,6 процента больше, чем за аналогичный период прошлого года. В прошлом году рост аварийности по автобусным перевозкам также был на уровне 100 процентов.

Давайте посмотрим, где происходит основной рост аварийности. Более чем на 100 процентов выросло количество аварий с автобусами, которые совершают так называемые заказные перевозки в городах. По сути под такими заказными перевозками скрываются нелегальные маршрутные такси.

Количество аварий при регулярных пригородных перевозках выросло более чем на 86 процентов. При таких же заказных перевозках на 6 процентов. Количество аварий при междугородних и международных перевозках выросло на 71 процент.

Высокие требования, которые предъявляются к автоперевозчикам, не всем по душам. Проще перевести свой транспорт в частные руки, чем обеспечивать регулярную проверку его технического состояния, а также проверку водителей.

И вот что получается: из 500 тысяч автобусов до 5 тонн 310 тысяч, то есть более 60 процентов, принадлежит физическим лицам. Из 365 тысяч автобусов более 5 тонн физическим лицам принадлежит 120 тысяч. То есть около 32 процентов.

Картина автопарка за несколько лет показывает, что чем больше автобусов у физлиц и меньше у транспортных предприятий, тем выше аварийность. Два года назад даже звучало предложение запретить регистрацию многоместных автобусов за частными лицами. Понятно, что такой транспорт для даже очень большой семьи великоват. А значит, использоваться будет в коммерческих перевозках. А раз он будет перевозить пассажиров за деньги, то должен соответствовать всем необходимым требованиям. Без всяких послаблений. Идея тогда не прошла. Но равную высокую ответственность для юридических лиц и индивидуальных предпринимателей за нарушения правил перевозок ввели.

Была идея ограничить эксплуатацию автобусов по возрасту. Напомним, что в Европе это делается практически естественным путем. Есть требования по экологическим классам. Чем ниже класс, тем дороже эксплуатация. Ну и в основном весь транспорт приобретается в лизинг. А при лизинге бессмысленно содержать старые машины. Но у нас требований по экологическим классам нет, а лизинг недостаточно развит. Поэтому структура парка сейчас такова. 52 процента из автобусов до пяти тонн старше 10 лет. 31 процент этих автобусов старше 15 лет. Чуть лучше ситуация в автобусном парке массой более 5 тонн. Там машин старше 10 лет всего 47,5 процента. Из них старше 15 лет 32 процента. При таком возрасте парка понятно, что возможны любые поломки. Как бы надежна ни была машина, но рано или поздно возникает то, что называется усталостью металла и других материалов.

Однако едва в постановлении правительства, которое утвердило правила организованной перевозки групп детей, прописали, что школьный автобус не может быть старше 10 лет, как тут же со стороны автопредприятий хлынули заявления, что такого количества таких машин в России нет и быть не может. А ведь речь идет именно о безопасности детей, а не выгоде содержания старых машин. Понятно, что подобные предложения в целом по автобусным перевозкам и вовсе не рассматривались.

Несколько лет откладывалась поправка в законодательство, допускающая к работе за рулем только водителей с российскими правами. Ее наконец приняли. Но водители, которых неизвестно чему и где обучали, никуда не исчезли. Они продолжают возить нас и создавать аварийные ситуации на дороге. Может, пора перестать задумываться над тем, что выгодно автоперевозчикам, и начать думать о безопасности на дорогах?

### РИА НОВОСТИ; 2017.10.06; ПРАВИТЕЛЬСТВО ОДОБРИЛО ПОВЫШЕНИЕ ШТРАФОВ ДЛЯ БОЛЬШЕГРУЗОВ В «ПЛАТОНЕ»

Правительство РФ одобрило поправки в кодекс административных правонарушений, увеличивающие размер штрафов для большегрузных транспортных средств за неоплату проезда по федеральным трассам до 20 тысяч рублей, следует из документа, опубликованного на сайте кабинета министров.

«Законопроектом предлагается увеличить 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 разрешённой максимальной массой свыше 12 тонн, с 5 до 20 тысяч рублей», – говорится в документе.

Отмечается, что цель законопроекта – повысить ответственность водителей и собственников транспортных средств за соблюдение законодательства о движении по автомобильным дорогам тяжеловесных и крупногабаритных транспортных средств.

«Решение правительства: одобрить 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» и внести его в государственную думу в установленном порядке», – сообщается в документе.

Система «Платон» была введена 15 ноября 2015 года. Собранные средства идут в федеральный дорожный фонд в виде компенсации за разрушение трасс грузовиками массой более 12 тонн.

### ТАСС; 2017.10.06; РЕКОНСТРУКЦИЮ ДОРОГИ К КУРОРТУ МАТЛАС В ДАГЕСТАНЕ ПЛАНИРУЮТ ЗАВЕРШИТЬ В 2017 ГОДУ

Дорога к всесезонному туристско-рекреационному комплексу «Матлас» в Дагестане будет реконструирована до конца 2017 года. Об этом сообщает пресс-служба Агентства по дорожному хозяйству республики.

''На сегодняшний день возрастает роль и значимость дороги как одной из основных составных частей объектов инфраструктуры туристской рекреационной зоны ''Матлас''. В текущем году на объекте намечается завершение всего остатка работ по реконструкции дороги с вводом в эксплуатацию 5,1 км вместо запланированных 1,5 км. В настоящее время начаты работы по устройству асфальтобетонного покрытия'', – говорится в сообщении.

Строительство ведется в рамках реконструкции автомобильной дороги республиканского значения «Грозный – Ботлих – Хунзах – Араканская площадка», которая соединяет Дагестан с Чеченской Республикой.

Предполагается, что «Матлас» станет центром этнического туризма. В окрестностях курорта находится более 150 памятников районного значения, в том числе Хунзахская крепость, построенная императором Александром I в 1867 году.

Министр РФ по делам Северного Кавказа Лев Кузнецов отметил, что преимуществом курорта является его всесезонность, уникальная природа и мягкий климат.

Как ранее сообщалось, проект всесезонного туристско-рекреационного комплекса «Матлас» в Дагестане реализует группа «Сумма». Ввод в эксплуатацию объектов первой очереди курорта намечен на 2019 год. Вторая очередь будет введена в 2021 году. Общая стоимость строительства составит 20,4 млрд рублей.

### ТАСС; 2017.10.06; ДВА НОВЫХ МАРШРУТА НАЗЕМНОГО ТРАНСПОРТА ЗАРАБОТАЮТ В МОСКВЕ В РАМКАХ ПРОЕКТА «МАГИСТРАЛЬ»

Два новых магистральных маршрута М27 и 144К, которые соединят между собой разные районы города, заработают в Москве с 7 октября в рамках второго этапа начатой год назад реформы маршрутной сети «Магистраль». Кроме того, еще 65 маршрутов изменят трассы следования с учетом статистики и отзывов пассажиров, обновится сеть остановочных пунктов, а на Славянской площади начнет работу большой транспортный «хаб». Об этом сообщается на сайте столичной мэрии.

«В 2016 году стартовала первая очередь «Магистрали». Седьмого октября запускается вторая очередь. В рамках второго этапа проекта заработает два новых магистральных маршрута, 58 остановок, 50 остановочных павильонов нового поколения», – сообщается на сайте.

Первая очередь «Магистрали» объединила 39 наземных маршрутов – 17 магистральных, 15 – районных и семь – социальных, которые помогают жителям Москвы доехать до офисов «Мои документы», поликлиник и других социально значимых мест.

В работе транспортной сети задействовано около 500 автобусов, троллейбусов и трамваев. Средний интервал движения автобусов в центре города составляет восемь минут. Ежедневно маршрутами сети «Магистраль» пользуются 500 тысяч человек.

Новые маршруты

В рамках второго этапа проекта добавилось два новых магистральных маршрута – М27 и 144К.

Маршрут М27 позволяет без пересадок пересечь Москву с востока на запад: проехать от Рязанского проспекта к Таганке, по Новому Арбату и Кутузовскому проспекту. 144К – укороченный экспресс на самом загруженном участке Ленинского проспекта. Он введен по просьбам пассажиров.

Кроме того, по просьбам пассажиров улучшены трассы следования 65 введенных ранее маршрутов, в частности, Б, М3, экспресса М7, М8, М9.

Раньше маршрут Б по Садовому кольцу проходил по тоннелям на пересечениях с проспектами – например, с Ленинским. Автобусы не могли делать остановку около метро, а до «Октябрьской» пассажирам приходилось идти почти 500 метров от остановки «Серпуховская площадь». «Ко второй очереди «Магистрали» мы смогли «достать» маршрут из трех тоннелей, добавить 10 остановок и обеспечить удобные пересадки на пять линий метро», – сообщает мэрия.

Удобные пересадки

Для второй очереди «Магистрали» на Славянской площади был построен большой пересадочный узел со светлыми крытыми павильонами, табло прибытия, беспроводным интернетом и разъемами для зарядки телефонов. У нового пересадочного узла единый дизайн и стиль, он принимает транспорт днем и ночью. Скоро на Славянской площади также откроется новая станция городского велопроката с подсвеченной картой и новыми терминалами.

«Все остановки пронумерованы, чтобы пассажирам было легко находить нужную. Возле выхода из метро установлены указатели, как быстрее дойти до нужной остановки. Сам выход сделали крытым, чтобы пассажиры не страдали от непогоды. Пересадки становятся в четыре раза быстрее. На станциях метро «Красные Ворота», «Кропоткинская», «Баррикадная», «Сухаревская», «Лубянка», «Курская», «Маяковская» и «Белорусская» переход сократился со 150-400 метров до минимально возможных 50-80 метров», – уточняется в материале.

Остановки нового поколения

Ко второй очереди «Магистрали» в Москве заработало 50 инновационных остановочных павильонов с подсветкой. На новых остановках можно зарядить телефон и подключиться к интернету. В павильонах установлена система видеонаблюдения.

На новых остановках работают электронные табло: пассажиры видят, когда прибывает следующий автобус. На каждой остановке есть полноразмерная схема движения транспорта по всему городу.

В рамках второго этапа проекта многие остановки получили новые, более понятные названия, например, «Аптекарский огород», «Мещанская слобода», «Пречистенка». Упразднены названия, которые вызывали путаницу. До конца года в Москве будет установлено 400 таких остановочных пунктов.

Также для второй очереди «Магистрали» заработали новые входные павильоны для метро: один из них уже появился на Славянской площади. Новый павильон защищает от дождя и снега, хорошо освещен и виден издалека.

### ИНТЕРФАКС-СИБИРЬ; 2017.10.08; ПО ФАКТУ ДТП С РЕЙСОВЫМ АВТОБУСОМ В ЗАБАЙКАЛЬЕ ВОЗБУЖДЕНО УГОЛОВНОЕ ДЕЛО

Уголовное дело возбуждено по факту столкновения рейсового автобуса «ПАЗ» с грузовым автомобилем «Хино» в Забайкальском крае, во время которого один погиб и 24 человека пострадали, сообщает в воскресенье пресс-служба регионального Управления МВД.

Уголовное дело возбуждено по ст. 264 УК РФ (нарушение правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств), говорится в сообщении.

По данным, следствия, водитель автобуса не справился с управлением, выехал на полосу встречного движения и допустил столкновение с грузовиком. В результате аварии водитель грузового автомобиля погиб, пассажиры доставлены в медицинские учреждения с травмами различной степени тяжести.

На место происшествия выехали начальник Управления МВД России по Забайкальскому краю Александр Щеглов, начальник Управления Государственной инспекции безопасности дорожного движения Эдуард Белобровый, которые организовали работу следственно-оперативной группы.

Как ранее сообщалось, в Карымском районе Забайкальского края на 145 км трассы «Чита – Хабаровск» столкнулись грузовик и автобус, в котором детская спортивная команда возвращалась из Читы с соревнований по легкой атлетике.

В результате дорожно-транспортного происшествия погиб водитель грузовика, пострадали водитель автобуса и несколько пассажиров.

Всего в автобусе, по предварительным данным, находилось 25 человек, в том числе 11 несовершеннолетних.

### ТАСС; 2017.10.06; НОВЫЙ МОСТ НА УЧАСТКЕ ТРАССЫ М5 «УРАЛ» ОТКРЫЛИ ПОД РЯЗАНЬЮ

Открытие моста через реку Проня, построенного в рамках реконструкции участка трассы М5 «Урал» в Спасском районе Рязанской области, состоялось в пятницу. При строительстве подобных объектов в регионе особое внимание уделяется безопасности, сообщил присутствовавший на церемонии губернатор региона Николай Любимов.

«Открываем новый мост протяженностью более 5 км через реку Проня. Будем реконструировать мосты дальше. На следующий год в проект федерального бюджета на это заложены определенные средства. Будет проводиться работа и по обеспечению безопасности дорожного движения – устройство тросовых заграждений, разделительных полос, чтобы люди в Рязанской области не попадали в аварии», – сказал он.

Мост через реку Проня оборудован двумя светофорами, электроосвещением, барьерными заграждениями и шумозащитным экраном в зоне жилой застройки вдоль проезжей части. Появлению нового моста предшествовали реконструкция перехода через реку Проня, ремонт действующего моста, строительство рядом с ним нового сооружения и демонтаж нерабочей конструкции 1950 года постройки. На возведение моста ушло два года в рамках программы «Реконструкция автомобильной дороги М-5 «Урал» – от Москвы через Рязань, Пензу, Самару, Уфу до Челябинска на участке км 241+000 – км 245+595» стоимостью 1,5 млрд рублей.

Состояние рязанских дорог неоднократно привлекало внимание общественников. В 2016 году эксперты центра Общероссийского народного фронта (ОНФ) «Народная экспертиза» назвали участок 178-го км трассы М5 «Урал» в Рязанской области одним из самых аварийных в стране. На нем по итогам первого полугодия 2016 года произошло восемь аварий, в результате которых три человека погибли и 10 пострадали. Весной того же года о плохом качестве дорожного полотна в регионе президенту России Владимиру Путину рассказали на медиафоруме ОНФ местные активисты.

### ИНТЕРФАКС; 2017.10.06; ПРАВИТЕЛЬСТВО НАЗНАЧИЛО «ВАД» ЕДИНСТВЕННЫМ ИСПОЛНИТЕЛЕМ РАБОТ ПО ТРАССЕ КЕРЧЬ-СЕВАСТОПОЛЬ

Правительство России назначило АО «ВАД» единственным исполнителем работ по строительству дороги Керчь – Севастополь (федеральная трасса «Таврида») и автоподхода к Керченскому мосту со стороны Крыма, говорится в распоряжении кабмина.

«Определить акционерное общество «ВАД» единственным исполнителем работ по строительству и реконструкции автомобильной дороги Керчь – Феодосия – Белогорск – Симферополь – Бахчисарай – Севастополь», – отмечается в документе, опубликованном на портале publication.pravo.gov.ru.

Закупку на крымском участке трассы (от Керчи до границ Бахчисарайского района с Севастополем) осуществляет служба автомобильных дорог Крыма, на севастопольском участке – департамент транспорта и развития дорожно-транспортной инфраструктуры Севастополя.

Строительство трассы финансируется за счет средств федеральной целевой программы «Социально-экономическое развитие республики Крым и города Севастополя до 2020 года».

Как следует из документа, премьер-министр России Дмитрий Медведев поручил заключить этим структурам госконтракты с компанией «ВАД».

При этом предельная стоимость крымского участка трассы «Таврида» с учетом НДС составляет около 142,25 млрд рублей в ценах соответствующих лет с учетом прогнозных индексов-дефляторов, установленных Минэкономразвития РФ, севастопольского – 13,07 млрд рублей, говорится в документе.

Этим же распоряжением компания «ВАД» определена исполнителем работ по строительству дороги и автоподхода к Керченскому мосту со стороны Крыма. Их предельная стоимость 6,9 млрд рублей в ценах соответствующих лет с учетом НДС и индексов-дефляторов.

Новая четырехполосная автотрасса «Таврида» соединит Керчь, где будет построен мост через пролив, с Симферополем и Севастополем. Первый этап строительства шоссе планируется завершить к концу 2018 года, второй – к концу 2020 года.

Протяженность автоподхода к мосту со стороны Керчи составляет 8,6 км. Новая дорога свяжет мост с трассой «Таврида».

Как сообщается на сайте АО «ВАД», компания является генподрядчиком строительства ряда крупных инфраструктурных проектов федерального и регионального значения. Общая протяженность построенных и отремонтированных в 2016 году автомобильных дорог в Архангельской, Вологодской, Ленинградской, Мурманской, Калининградской областях, Республике Карелия и Санкт-Петербурге составляет более 700 км.

По данным системы «СПАРК-Интерфакс», компания «ВАД» создана в 1994 году в Санкт-Петербурге, в январе 2017 года перерегистрировалась в Вологде. Принадлежит АО гражданам России, имена которых не раскрываются. Выручка компании за 2016 год составила 36,65 млрд рублей, чистая прибыль – 906,2 млн рублей.

### ИНТЕРФАКС – ДАЛЬНИЙ ВОСТОК; 2017.10.08; АВТОБУС С 44 ПАССАЖИРАМИ ПЕРЕВЕРНУЛСЯ НА ТРАССЕ В ХАБАРОВСКОМ КРАЕ, ЕСТЬ ПОСТРАДАВШИЙ

Пассажирский автобус, следовавший из Николаевска-на-Амуре в Хабаровск, перевернулся, пострадала женщина, сообщает МВД.

«В автобусе находилось 44 пассажира, пострадала 70-летняя женщина. Её госпитализировали с травмой средней степени тяжести», – сообщил агентству « Интерфакс – Дальний Восток» в воскресенье представитель пресс-службы УМВД России по Хабаровскому краю.

Остальные пассажиры не пострадали, уточнил собеседник агентства.

«По предварительным данным, авария произошла из-за того, что водитель уснул за рулём. В настоящее время проводится проверка», – сказал представитель пресс-службы.

Авария произошло в 06:40 утра (23:40 мск).

### ИНТЕРФАКС; 2017.10.07; ЗАСТРЯВШИЕ ИЗ-ЗА НЕПОГОДЫ ПОЕЗДА «ПАРИЖ-МОСКВА» МОГУТ ВОСПОЛЬЗОВАТЬСЯ СВОИМИ БИЛЕТАМИ НА ПОЕЗДАХ МАРШРУТОМ «БЕРЛИН-МОСКВА»

Пассажиры поезда маршрутом Париж – Москва, остановленного из-за урагана в Польше на станции Жепин, смогут воспользоваться своими билетами на поезда сообщения Берлин – Москва, сообщили в субботу в пресс-службе РЖД («Российские железные дороги»).

«Пассажирам поезда №24/453 Париж – Москва предоставлена возможность добраться до станций назначения в составах скоростного международного поезда №14 «Стриж»/Strizh сообщением Берлин – Москва по уже имеющимся проездным документам. В соответствии с расписанием поезда «Стриж»/Strizh отправятся в ближайшие рейсы из Берлина 8 и 9 октября в 18:50 и прибудут в Москву на следующие сутки в 19:11», – отмечается в сообщении.

По данным РЖД, «совершить посадку пассажиры смогут как в Берлине, так и во Франкфурте-на-Одере, где поезда будут останавливаться в 19:44 в соответствии с расписанием».

Ранее сообщалось, что прекращение железнодорожного сообщения на севере и северо-востоке Германии связано с ураганом «Ксавьер».

«Пассажиры поездов №23/452-453/24 Москва – Париж – Москва по достигнутой договорённости с представителями администраций железных дорог Польши, Германии и Франции доставляются до станций назначения автобусами и местными поездами», – подчеркивают в РЖД.

В сообщении также отмечается, что ранее днем 7 октября с польской станции Жепин автобусами до Берлина были отправлены пассажиры поезда №23/452 Москва – Париж, где им переоформили билеты на поезда местного сообщения.

«Оперативная информация о движении поездов доступна на сайте ОАО «РЖД» в разделе «Пассажирам» и по круглосуточному телефону Единого информационно-сервисного центра ОАО «РЖД»: 8-800-775-00-00 (звонок из любой точки России бесплатный)», – говорится в сообщении.

### ИНТЕРФАКС-ЦЕНТР; 2017.10.07; ДВИЖЕНИЕ ПОЕЗДОВ В ТУЛЬСКОЙ ОБЛАСТИ ПОЛНОСТЬЮ ВОССТАНОВЛЕНО ПОСЛЕ СХОДА С РЕЛЬСОВ 24 ВАГОНОВ

Больше суток потребовалось для полного восстановления железнодорожного полотна на месте схода с рельсов 24 вагонов грузового поезда на перегоне «Малая Андреевка – Турдей».

«Железнодорожники восстановили около 250 метров поврежденного железнодорожного полотна. После пропуска пробных технических составов дано разрешение на движение пассажирских поездов. В 4:36 для движения поездов был открыт второй главный путь. Поезда на этом участке следуют в оба направления в штатном режиме», – говорится в сообщении пресс-службы Московской железной дороги (МЖД, филиал ОАО «Российские железные дороги»).

В пятницу в 2:01 при следовании грузового поезда по перегону станций «Малая Андреевка – Турдей» Ефремовского района, произошел сход 24 вагонов и секции Б локомотива, из которых 15 вагонов – груженые щебнем, удобрениями, один – железными трубами, а также восемь цистерн с дизельным топливом. В ликвидации последствий принимали участие более 200 железнодорожников.

Владельцам груза и ОАО «РЖД» причинен крупный ущерб, размер которого устанавливается.

Четыре состава дальнего следования задержались в пути из-за инцидента. Движение пассажирских поездов было организовано с использованием альтернативных маршрутов.

Столичное управление на транспорте СКР возбудило уголовное дело по ч. 1 ст. 263 УК РФ (нарушение правил движения и эксплуатации железнодорожного транспорта, повлекшее по неосторожности причинение крупного ущерба) по факту схода вагонов грузового поезда в Тульской области.

### ИНТЕРФАКС; 2017.10.06; ПОСТАНОВЛЕНИЕ ПРАВИТЕЛЬСТВА О СУБСИДИРОВАНИИ Ж/Д ПЕРЕВОЗОК ЗЕРНА В ВЫСОКОЙ СТЕПЕНИ ГОТОВНОСТИ – ДВОРКОВИЧ

Постановление правительства о субсидировании железнодорожных перевозок зерна находится в высокой степени готовности, сообщил вице-премьер РФ Аркадий **Дворкович** на съезде Зернового союза в пятницу.

«В высокой стадии готовности находится постановление правительства, которое обеспечит компенсацию части затрат на ж/д перевозки (зерна – ИФ) до портов РФ из дальних по отношению к портам регионов страны, список будет указан в постановлении, что позволит обеспечить равную доходность при поставках на экспорт из дальних регионов и из городов, расположенных непосредственно у портов», – сказал он.

«По нашим оценкам, это позволит дополнительно вывезти с нормальной доходностью порядка 3 млн тонн зерна из соответствующих регионов и снимет напряжение на рынке», – добавил А.**Дворкович**.

«Мы вместе с РЖД смотрим ситуацию с подвижным составом, с вагонами, здесь речь идет не о вагонах РЖД, а скорее о крупнейших перевозчиках. Постараемся сделать так, чтобы не было повышения, а напротив, было снижение затрат на перевозку и возможно было бы избежать дальнейшего падения доходности для участников зернового рынка»,– заключил он.

Как сообщалось, в этом году Минсельхоз предложил новый механизм поддержки цен на зерновом рынке – субсидирование затрат на железнодорожные перевозки зерна в экспортных направлениях. Планировалось, что он заработает с октября.

### ТАСС; 2017.10.06; ГЛАВА КОМИТЕТА ГД ПРЕДЛОЖИЛ СТРОИТЬ НА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ ПЕРЕЕЗДАХ ДВУХУРОВНЕВЫЕ ПУТЕПРОВОДЫ

Глава профильного комитета Госдумы по транспорту и строительству Евгений Москвичев считает необходимым запустить в России федеральную программу строительства двухуровневых путепроводов на железнодорожных переездах, чтобы в будущем такие трагедии, как во Владимирской области, больше не происходили.

В пятницу в районе станции Покров Владимирской области автобус, в котором находились 58 пассажиров, заглох на железнодорожном переезде, после чего в него врезался поезд сообщением Санкт-Петербург – Нижний Новгород. По данным СК РФ, в ДТП погибли 16 человек, еще пять человек пострадали. По информации местных властей, погибшие являются гражданами Узбекистана.

По словам Москвичева, эта трагедия подтверждает необходимость внимательнее отнестись к вопросу безопасности движения на железнодорожных переездах. «Проблему решит возведение двухуровневых железнодорожных переездов, чтобы на одном уровне не было движения поездов и автомобильного транспорта. Такие двухуровневые путепроводы должны появиться по всей России», – заявил он.

Парламентарий указал, что необходима разработка единого типового проекта таких эстакад над железнодорожными путями.

«Строить эти путепроводы надо по единому проекту, который **Минтранс** России вместе с дорожниками готов разработать. Это [строительство] будет в разы дешевле, чем сейчас каждый субъект разрабатывает», – отметил депутат.

По словам Москвичева, на строительство путепроводов по всей России может понадобиться 18-20 млрд рублей.

«Эти деньги есть в бюджете на 2018 год, надо посмотреть внимательно при рассмотрении [проекта бюджета] между первым и вторым чтением именно в разделе «Транспорт России», чтобы **Минтранс** имел такую сумму», – заявил депутат. Он отметил, что профильный комитет обратится к фракции «Единая Россия» с просьбой взять под особый контроль этот вопрос.

«Уверен, что как только в России появятся такие путепроводы, таких несчастных случаев, как под Владимиром, не будет, и люди не будут стоять часами на железнодорожных переездах», – добавил политик и отметил, что уже на следующей неделе профильный комитет на своем заседании поднимет этот вопрос. «Мы пригласим на заседание [комитета] представителей МВД, чтобы они представили нам статистику таких несчастных случаев по России за последние три года. Уверен, что МВД нас поддержат», – заключил парламентарий.

### ИНТЕРФАКС; 2017.10.06; РЖД ЖДУТ РОСТА ПОГРУЗКИ В 2018 Г. НА 1,8-3% ПРИ ЕЕ УВЕЛИЧЕНИИ В 2017 Г. НА 2,6%

ОАО «Российские железные дороги» ожидает роста погрузки в 2018 году в районе от 1,8% (до 1,2757 млрд тонн) до 3% (до 1,2913 млрд тонн).

Презентация РЖД с соответствующей информацией была представлена в рамках круглого стола на Российской энергетической неделе. Данные приводятся с учетом «базового» и «оптимистичного» сценария. За базу берется рост погрузки в 2017 г. на 2,6%.

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

Более того, в начале сентября О.Белозеров заявил, что компания допускает рост погрузки в 2017 году и выше 2,6%. «Это те цифры, которые заложены в план. План у нас до конца года помесячно и на каждую группу прописан. И мое внутреннее ощущение, что цифра будет лучше», – пояснил топ-менеджер.

«Рост за 9 месяцев свидетельствует о наличии грузовой базы, достаточной для выполнения задания руководства компании по погрузке, даже с учетом принятой корректировки в сторону ее увеличения на 34,7 млн тонн за год, что на 3% выше первоначальных параметров», – отмечало в начале октября корпоративное издание РЖД, ссылаясь на директора по коммерческой деятельности РЖД, главу центра фирменного транспортного обслуживания компании Алексея Шило, отмечавшего, что в 2017 г. в компании стал «эффективнее использоваться» «тарифный коридор».

План работы «Российских железных дорог» в октябре 2017 г. предполагает среднесуточную погрузку на уровне 3,44 млн тонн, или 106,64 млн тонн в целом за месяц, то есть почти на 3,15% больше, чем в октябре 2016 г. (тогда она составила примерно 103,386 млн тонн), сообщал источник «Интерфакса», знакомый с деятельностью РЖД.

В сентябре этот показатель вырос на 1,8%, до 103,8 млн тонн (в среднесуточном выражении – до 3,461 млн тонн). Месяцем ранее «Российские железные дороги» ожидали роста погрузки на своей сети в сентябре только на 1%. «Будет, скорее всего, плюс 1%. 3,435 млн тонн (в сутки – ИФ)», – говорил А.Шило. По итогам января-сентября 2017 г. погрузка выросла на 2,8%, до 937,3 млн тонн.

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

### ИНТЕРФАКС; 2017.10.03; ЧЕТЫРЕ ПОЕЗДА ДАЛЬНЕГО СЛЕДОВАНИЯ БЫЛИ ЗАДЕРЖАНЫ ИЗ-ЗА ДТП НА ПЕРЕЕЗДЕ ПОД ОРЛОМ

Четыре состава дальнего следования были задержаны в пути после дорожно-транспортного происшествия на железнодорожном переезде в Орловской области.

"С отклонением от расписания (следуют - ИФ) пассажирские поезда N82 Белгород-Москва, N723 Москва-Курск, N740 Белгород-Москва и N110 Анапа-Москва", - сообщила в 1:30 мск понедельника Московская железная дорога (МЖД, филиал ОАО "Российские железные дороги"), отметив, что диспетчеры пытаются сократить опоздание до минимума. Инцидент произошел в воскресенье в 20:33 мск на регулируемом ж/д переезде (оборудован световой и звуковой сигнализацией) двухпутного участка Думчино-Мценск. Грузовой автомобиль выехал на пути, где с ним столкнулся пассажирский поезд N740. По предварительной информации, фура могла заглохнуть на переезде, отмечает МЖД.

"Машинист поезда, заметив преграду на пути, применил экстренное торможение, но расстояние для полной остановки состава было недостаточным, и столкновения избежать не удалось", - отмечает МЖД. В результате столкновения часть автомобиля откинуло на соседний путь, локомотив сошел с рельсов. Локомотивная бригада, пассажиры поезда и водитель не пострадали.

Движение поездов на участке было приостановлено для ликвидации последствий ДТП, на место отправился восстановительный поезд. В 23:10 мск был открыт один из путей, составы пропускались в реверсивном режиме - поочередно в обе стороны. Вагоны поезда N740 были отцеплены от локомотива и отбуксированы на станцию Отрада, откуда состав продолжил движение по маршруту с новым локомотивом. В 0:54 мск понедельника для движения был открыт второй путь.

"Железнодорожники обеспокоены ситуацией, связанной с безопасностью на переездах. Нарушения водителями правил дорожного движения при пересечении переездов в текущем году привели к двукратному росту столкновений автомобильного транспорта с железнодорожным в границах Московской железной дороги", - отмечают в этой связи РЖД. Похожий инцидент произошел в пятницу вблизи станции Покров на границе Владимирской и Московской областей, где на путях заглох автобус с пассажирами. Столкновение с ним поезда привело к человеческим жертвам.

### ТАСС; 2017.10.06; ПАССАЖИРОПОТОК НА КЕРЧЕНСКОЙ ПЕРЕПРАВЕ ЗА 9 МЕСЯЦЕВ 2017 Г. СНИЗИЛСЯ НА 3,4%

Пассажиропоток на Керченской паромной переправе, которая связывает Крым с материковой Россией, в январе-сентябре 2017 года снизился на 3,4% по сравнению с показателем аналогичного периода прошлого года – до 5,3 млн человек, а объем грузовых перевозок вырос на 1,8%. Об этом в пятницу сообщили ТАСС в компании «Морская дирекция» (оператор переправы).

«Объем перевозок (пассажиров) с начала года (за 9 месяцев – прим. ТАСС) на Керченской паромной переправе составляет 5 310 526 человек», – говорится в сообщении. За тот же период прошлого года пассажиропоток на переправе составлял 5,496 млн человек, уточнили в дирекции.

В компании также отметили, что объем перевозок легкового транспорта через переправу снизился на 3%, а грузового – увеличился на 1,8%.

«Увеличение количества (перевезенного) грузового транспорта говорит о все большей интенсивности экономических связей Республики Крым с другими регионами страны. Кроме того, несомненно, на рост объемов перевозок положительно повлияли и меры по повышению пропускной способности самой переправы и сокращению времени ожидания по сравнению с предыдущими периодами работы», – пояснили в дирекции.

Оператор сообщил, что прогноз по пассажиропотоку в 2017 году сохранится на уровне прошлого года – около 6,4 млн человек. «Прогноз объемов пассажиропотока на 2018 год составляет около 5,9 млн человек, 1,1 млн легковых и 300 тыс. грузовых транспортных средств», – добавили в пресс-службе.

Керченская переправа – единственная автотранспортная артерия, которая связывает Крым и Краснодарский край. Ее используют как для пассажирских, так и для грузовых перевозок.

### ИНТЕРФАКС; 2017.10.06; МОРПОРТ «РОСТОВ-НА-ДОНУ» В ЯНВАРЕ-СЕНТЯБРЕ УВЕЛИЧИЛ ПЕРЕВАЛКУ ГРУЗОВ НА 5,4%

Морской порт «Ростов-на-Дону» в январе-сентябре 2017 года нарастил перевалку грузов на 5,4% по сравнению с показателем аналогичного периода 2016 года – до 15,5 млн тонн, сообщил «Интерфаксу» капитан порта Андрей Иовлев.

В том числе перевалка экспортных грузов выросла на 3,4% и составила почти 10 млн тонн, импортных – снизилась на 8%, до 553,2 тыс. тонн. Обработка транзитных грузов возросла на 11,7% – до 5 млн тонн.

В структуре экспортных грузов преобладали зерновые грузы навалом – 42,6% (4,2 млн тонн), нефть и нефтепродукты – 24,6% (2,5 млн тонн), уголь и кокс навалом – 17,8% (1,8 млн тонн).

В структуре импортных грузов наибольшая доля пришлась на генеральные грузы – 42,1% (233 тыс. тонн) и грузы навалом (кроме зерна) – 31,8% (176 тыс. тонн).

В январе-сентябре порт оформил 10 тыс. 349 судов (рост на 5,3%), в том числе 8 тыс. 136 российских (рост на 8,2%) и 2 тыс. 213 иностранных (снижение на 4,1%).

В настоящее время в порту действуют 17 стивидорных компаний, крупнейшими из которых являются ОАО «Ростовский порт», ООО «Ростовский универсальный порт», ОАО АИК «Астон», ОАО «Новошахтинский завод нефтепродуктов», ГК «Юг Руси».

Порт «Ростов-на-Дону» имеет статус международного, принимает и обрабатывает суда класса «река-море» грузоподъемностью до 5 тыс. тонн, а также иностранные суда со сходными характеристиками и осадкой до 4 метров. В порту находятся 18 механизированных грузовых причалов, на которых одновременно может обрабатываться 16 судов.

### ТАСС;2017.10.06; НОВЫЙ РЕЧНОЙ ВОКЗАЛ В АРХАНГЕЛЬСКЕ БУДЕТ ПОСТРОЕН В 2019 ГОДУ

Здание нового речного вокзала в Архангельске будет построено в 2019 году. Планируется, что первые сваи в фундамент будущего здания забьют до конца этого года. Об этом сообщает пресс-служба администрации Архангельской области.

«В настоящее время уже определен подрядчик возведения первой очереди здания. Перед строителями поставлена цель открыть новый речной вокзал для посетителей уже в период навигации 2019 года», – говорится в сообщении.

Сейчас в Архангельске, часть которого расположена на островах, до которых можно добраться только по воде, нет здания речного вокзала. Социально важный объект ожидают также жители Приморского района. Предыдущее деревянное здание в центре города было закрыто в 2012 году из-за ветхости, потом сгорело. Пассажирам приходится ждать водный транспорт под открытым небом.

Предполагается, что на первом этаже нового здания вокзала будет находиться пассажирский павильон, рассчитанный на 100 человек, помещения для персонала, а также кафе, медпункт, комната матери и ребенка. На оставшихся этажах будут расположены офисные помещения Архангельского речного порта. Возле здания планируется обустроить парковку.

Вокзал будет обслуживать пять действующих сегодня пассажирских линий.

### ИЗВЕСТИЯ; ИННА ГРИГОРЬЕВА; ЕВГЕНИЙ ДЕВЯТЬЯРОВ; 2017.10.09; АВИАКОМПАНИИ ПРОВЕРЯТ НА РИСКИ

**Росавиаци**ю подключат к реформе контрольно-надзорной деятельности

**Росавиаци**я изменит метод проверок авиакомпаний после ситуации с «ВИМ-Авиа». Об этом «Известиям» рассказал министр по вопросам Открытого правительства Михаил Абызов. По поручению вице-премьера Аркадия **Дворкович**а **Росавиаци**ю включат в перечень ведомств, которые участвуют в реформе контрольно-надзорной деятельности. Это означает, что **Росавиаци**я при проверках должна будет применять риск-ориентированный подход, пересматривать требования к авиакомпаниям и ликвидировать неактуальные, а также перестроить свою работу на профилактику нарушений. Эксперты отмечают, что при проверках нужно смотреть на факторы рисков, но разделение на них – субъективное.

Правительство проводит реформу контрольно-надзорной деятельности. В частности, она включает введение риск-ориентированного подхода к проверкам бизнеса. Он подразумевает под собой анализ рисков, которые касаются конкретного предприятия. Все проверяемые объекты разделяются на шесть категорий опасности. Объекты первых трех классов риска будут подвергаться регулярным плановым проверкам. На предприятиях среднего и умеренного риска плановые проверки нельзя будет проводить чаще одного раза в период, предусмотренный конкретным видом госконтроля. А объекты шестого класса опасности будут освобождены от плановых проверок вообще.

Вице-премьер Аркадий **Дворкович** дал поручение проработать вопрос о включении **Росавиаци**и в перечень ведомств, участвующих в реализации программы по реформе контроля и надзора, рассказал «Известиям» министр по вопросам Открытого правительства Михаил Абызов. Это означает, что служба будет при своих проверках применять риск-ориентированный подход, пересматривать обязательные требования к авиакомпаниям и ликвидировать неактуальные, проводить профилактику нарушений авиакомпаний и ориентироваться на снижение ущерба, а также внедрять новые ключевые показатели эффективности своей работы.

– Это связано с ситуацией с надзором, которая сегодня сложилась в авиационной отрасли. Речь идет о необходимости внедрения лучших практик риск-ориентированного подхода, профилей риска. Ситуацию с «ВИМ-Авиа» вы все знаете. Поэтому для ее исправления мы будем заниматься в том числе и совершенствованием работы **Росавиаци**и, – подчеркнул Михаил Абызов.

У «ВИМ-Авиа» в сентябре возникли сложности, связанные с недостатком оборотных средств для операционной деятельности. С 22 сентября в аэропорту Домодедово начались серийные задержки рейсов по причине накопившейся задолженности перевозчика перед аэропортом и поставщиками топлива. На прошлой неделе власти согласовали решение о выделении около 200 млн рублей из средств федерального бюджета следующего года. Это компенсация затрат авиакомпаниям, которые выполнят перевозку пассажиров «ВИМ-Авиа» на внутренних регулярных направлениях. Также был решен вопрос о финансировании международных чартерных рейсов для вывоза туристов из-за рубежа – за счет внебюджетных источников. Для контроля и эффективного расходования этих средств в «ВИМ-Авиа» вводится внешнее управление.

В пресс-службе **Росавиаци**и «Известиям» сообщили, что не получали поручение Аркадия **Дворкович**а, но поддерживают изменения.

– Полностью поддерживаем меры, направленные на усиление контроля в коммерческой гражданской авиации, – заявил представитель ведомства.

Представитель Аркадия **Дворкович**а отказалась комментировать поручение вице-премьера, но отметила, что готовятся «системные предложения» по регулированию авиации.

– Что касается вообще деятельности по этому направлению, работа ведется активно по всем системным точкам регулирования вопросов авиации, включая оперативные выводы по итогам ситуации с «ВИМ-Авиа». Системные предложения готовятся, но рассматривать их надо комплексно, формируя сбалансированную систему с эффективными процессами, гарантирующими пассажирам перевозку и транспортную безопасность, – отметила пресс-секретарь Аркадия **Дворкович**а.

Сейчас **Росавиаци**я при проверках авиакомпаний прежде всего смотрит на финансовую и статистическую отчетности, рассказал директор центра ГосНИИ гражданской авиации Александр Фридлянд.

– При проверках авиакомпаний смотрят пороговые значения по финансовой отчетности, на основании которых принимают решения, – отметил он.

**Росавиаци**я может быть включена в перечень ведомств, участвующих в реализации программы по реформе контроля и надзора, в течение месяца, сообщил «Известиям» член экспертного совета при правительстве Александр Брагин.

– Нужно будет утвердить соответствующие документы о включении **Росавиаци**и в список ведомств, которые реализуют программу по реформе контроля и надзора. Эти формальные процедуры займут около месяца, – отметил Александр Брагин.

Независимый эксперт Дмитрий Адамидов сомневается, что новый метод работы **Росавиаци**и принесет существенные плоды.

– В теории риск-ориентированный подход позволяет осуществлять избирательное и адресное воздействие на контролируемые объекты, что, по идее, должно приводить к повышению эффективности контроля. Но на практике основная сложность состоит в том, что критерии отнесения авиакомпании к той или иной группе риска всё равно будут достаточно субъективными, – отметил он.

Сейчас в реформе контроля и надзора принимают участие 12 надзорных ведомств из 44.

### ВЕДОМОСТИ; АНАСТАСИЯ ИВАНОВА; 2017.10.09; ИЗ-ЗА БАНКРОТСТВА «ВИМ-АВИА» ТУРЫ В КРЫМ И ТУРЦИЮ МОГУТ ПОДОРОЖАТЬ НА 20%

Сейчас нет авиакомпании, которая продавала бы билеты так дешево

В связи с вероятным уходом с рынка авиакомпании «ВИМ-авиа» туристические путевки могут подорожать следующим летом на 10–20%, рассказали «Ведомостям» два человека, работающих в туристическом бизнесе. Особенно сильно цены вырастут на тех направлениях, где «ВИМ-авиа» обслуживала ощутимую часть перевозок, считает один из них, – в Турцию, Россию (Сочи и Крым), Грецию и на Кипр.

Чартерные договоры «ВИМ-авиа» с туроператорами заканчиваются 15 октября, но последний рейс авиакомпания уже совершила 7 октября 2017 г.

В чартерных перевозках «ВИМ-авиа» занимала 15% рынка – для одной авиакомпании это много, отмечает исполнительный директор Ассоциации туроператоров России Майя Ломидзе. По данным **Росавиаци**и, за январь – август 2017 г. пассажироперевозки «ВИМ-авиа» выросли на 31% по сравнению с тем же периодом 2016 г. и достигли 1,8 млн пассажиров. По словам Ломидзе, на российском рынке нет авиакомпании, которая могла бы перевозить столько туристов по такой цене, как «ВИМ-авиа».

Заметнее цены вырастут на чартерных рейсах, но и регулярные станут дороже, согласен гендиректор туроператора «Музенидис трэвел» Александр Цандекиди. Однако рынок не сможет долго жить без крупного чартерного игрока, считает он: довольно быстро место «ВИМ-авиа» займет либо уже существующий, либо новый перевозчик.

 «ВИМ-авиа» действительно была значительно дешевле конкурентов, подтверждают оба собеседника «Ведомостей»: средняя цена билета Москва – Анталья составляет $250, «ВИМ-авиа» продавала их на $50–70 дешевле. Еще один человек, знакомый с тарифами «ВИМ-авиа», подтверждает размер дисконта и объясняет: туроператоры не стали бы продавать билеты авиакомпании, которая постоянно задерживает рейсы, если бы ее цены не были столь привлекательными.

Авиакомпании не могут постоянно снижать цены, объясняет советник руководителя Федерального агентства по туризму (Ростуризм) Дмитрий Горин: разумны разовые акции, постоянно низкие цены разорят авиакомпанию. Та же ситуация в 2015 г. была у авиакомпании «Трансаэро», напоминает вице-президент Российского союза туриндустрии Александр Осауленко, но после ее банкротства цены не взлетели, хотя пассажиров «Трансаэро» перевозила в разы больше, чем «ВИМ-авиа». Два туроператора, которые полагались в 2017 г. на «ВИМ-авиа», с 2018 г. запускают собственные полетные программы, что удержит цены, – TUI и НТК «Интурист», знает Горин.

Каждый год туроператоры поднимают цены на путевки в среднем соразмерно с инфляцией, продолжает Осауленко. По данным Росстата, в 2016 г. инфляция составила 5,4%. Такой рост, по словам Осауленко, помогает и нарастить продажи, и выгодно продавать туры. В летнем сезоне 2017 г. многие туроператоры, наоборот, снижали цены – на 7–15%, не согласен Горин: средняя цена путевки сравнялась с показателем 2014–2015 гг.

### КОММЕРСАНТ; КРИСТИНА ЖУКОВА; 2017.10.09; ДРОНАМ ПОДРЕЗАЮТ КРЫЛЬЯ

Минэкономики присоединилось к критике проекта об их регистрации

**Минтранс** и участники рынка не могут прийти к согласию в вопросе регистрации и постановки на учет беспилотников. Отраслевые ассоциации подвергли критике проект постановления о порядке учета дронов массой до 30 кг, заявив, что процедура окажется сложнее регистрации любого транспортного средства. Цена дронов, которые ежегодно ввозятся в страну в количестве 50–70 тыс. штук, в результате может вырасти в рознице на 8–10%. Позицию рынка поддержало Минэкономики.

“Ъ” удалось ознакомиться с заключением Минэкономики на разработанный **Минтрансом** проект постановления правительства «Об утверждении порядка учета гражданских беспилотных воздушных судов». Он регулирует порядок учета устройств с максимальной взлетной массой от 0,25 до 30 кг. В Минэкономики считают, что некоторые положения проекта содержат избыточные административные ограничения и способствуют возникновению необоснованных расходов для предпринимателей и бюджетной системы. В **Минтрансе** не смогли прокомментировать отзыв.

Проект **Минтранса** также подвергли критике отраслевые ассоциации в письмах в департамент оценки регулирующего воздействия Минэкономики. Документ, в частности, содержит требования об использовании усиленной квалифицированной электронной подписи, постановке дрона на учет в течение десяти дней после покупки в РФ или ввоза в страну и необходимости учетного опознавательного знака для радиочастотной идентификации. Но средняя стоимость электронной подписи составляет от 3,5 тыс. руб. с дальнейшим ежегодным обслуживанием от 900 руб., не определены технические требования к радиочастотной идентификации, а необходимость регистрации в течение десяти дней не учитывает интересы покупателей и предпринимателей.

Невозможность прохождения процедуры учета устройств иностранными спортсменами могла вести «к срыву международных соревнований на территории России», сообщала Федерация авиамодельного спорта России.

По данным ассоциации «Аэронет», созданной в рамках Национальной технологической инициативы, в России в год производится около 2,5–3 тыс. беспилотников для коммерческих целей, около 30 тыс. авиамоделей для занятий спортом, а также ввозится около 50–70 тыс. дронов для развлечений. Если в проекте останется обязанность постановки на учет после ввоза в Россию, цены на дроны вырастут, так как производители включат в себестоимость пошлину за постановку на учет, следует из писем участников рынка. Размер подорожания может составить 8–10%, считает гендиректор «Аэронета» Глеб Бабинцев.

При этом с необходимостью персонифицировать ответственность за использование дронов для развлечений никто не спорит, но процедура, предложенная **Минтрансом**, оказалась во много раз сложнее процедуры регистрации любого транспортного средства в России, считают в «Аэронете». «Недопустим учет беспилотников в отрыве от обучения пилотов. Просто регистрация породит армию необученных летунов. Первые же несколько инцидентов этих бездумных хоббистов спровоцируют еще более жесткие законы, что окончательно убьет авиамоделизм и рынок»,– добавляет господин Бабинцев.

Кроме того, эксперты сомневаются в эффективности недавнего приказа **Минтранса** №255, который требует начать регистрацию беспилотников массой свыше 30 кг. Внесенные приказом изменения не согласуются с Воздушным кодексом РФ, который предусматривает регистрацию в государственном реестре гражданских ВС РФ только пилотируемых воздушных судов. Также для внесения воздушного судна в реестр требуется предварительная регистрация прав собственности, а такой порядок для беспилотников не разработан, указывают в «Аэронете».

### КОММЕРСАНТ; ЕЛИЗАВЕТА КУЗНЕЦОВА; 2017.10.09; SUPERJET ВЗЯЛ КУРС НА ИТАЛИЮ

**Росавиаци**я обещает решить проблему экспорта самолета

Спустя почти два года после передачи полномочий по сертификации самолетов в РФ от Межгосударственного авиационного комитета (МАК) к **Росавиаци**и дело может наконец сдвинуться с мертвой точки. Ведомство обещает до конца месяца заключить соглашение по летной годности с итальянскими авиавластями, чтобы снять проблемы с экспортом самолета SSJ 100. Однако подписание аналогичных документов с США и Евросоюзом затягивается, а эксперты характеризуют процесс настройки системы авиасертификации в России как «сумбурный».

Авиавласти Италии (ENAC) и **Росавиаци**я подпишут к концу октября двустороннее соглашение в области летной годности, сообщили “Ъ” в пресс-службе ENAC и подтвердили в ведомстве. Стороны «ведут совместную работу для решения вопросов, связанных с экспортными сертификатами». Сертификация SSJ 100 в Италии необходима для продвижения самолета на международном рынке, стратегическим партнером «Гражданских самолетов Сухого» (ГСС) по проекту выступает итальянская Alenia Aermacchi.

Россия в данном случае решает проблему, которую сама же и создала. После происшедшего два года назад конфликта с МАК правительство РФ передало сертификацию авиатехники, ее разработчиков и изготовителей, а также заключение двусторонних соглашений с зарубежными авиавластями от комитета **Минтрансу** и **Росавиаци**и. Без таких документов, прежде всего с США и ЕС, экспорт российских самолетов затруднен. ENAC впервые подняли вопрос в начале 2016 года. Но процесс затянулся, поскольку **Росавиаци**я с нуля создавала новую структуру, которая частично получила функции МАК,– федеральное автономное учреждение (ФАУ) «Авиационный регистр РФ»,– и параллельно пыталась упорядочить его полномочия. По планам **Росавиаци**и ФАУ должно проводить обязательную сертификацию самолетов, авиационных двигателей, воздушных винтов и бортового оборудования. Но соглашение и экспортные сертификаты подписывает не Авиарегистр РФ, а **Росавиаци**я как федеральный орган.

В результате в ситуации запутались сами российские чиновники и производители, не говоря уже об иностранных партнерах.

По данным “Ъ”, итальянские авиавласти не готовы принимать экспортный сертификат летной годности, выданный **Росавиаци**ей, пока не будут прояснены все вопросы.

В частности, Рим хочет ознакомиться с юридическими основаниями, на которых **Росавиаци**я до сих пор ссылается на сертификат типа, выданный МАК. Также стороны должны обменяться специальными требованиями, предъявляемыми к воздушному судну импортером.

В Минпромторге и **Минтрансе** запрос “Ъ” перенаправили в **Росавиаци**ю. Там утверждают, что «в переписке» ENAC уведомили, что «акцептуют» сертификаты летной годности, выданные службой. В августе в Венецию прибыл RRJ-95B (международное сертификационное обозначение самолета), который проходит кастомизацию, и экспортный сертификат летной годности, выданный на него **Росавиаци**ей, признан, уверяют в службе. Соглашение о летной годности «позволит окончательно оформить все взаимоотношения в сфере сертификации авиатехники», заявили в ведомстве, подчеркнув, что «проблемных вопросов в сотрудничестве с ENAC не отмечено». В ГСС отказались комментировать «внутренние рабочие процессы» между ENAC и **Росавиаци**ей. Там подчеркнули, что процесс выдачи сертификатов на SSJ 100 продолжается.

Но **Росавиаци**я также должна заключить рабочие соглашения по летной годности и повышению безопасности полетов с Европейским агентством по безопасности полетов (EASA) и Федеральной авиационной администрацией США (FAA). Пока взаимодействие с EASA и FAA ограничилось согласованием процедур начала работы над соглашениями. Предложенный FAA текст Россия отказалась принять, так как он «направлен только на обеспечение поставок американской авиатехники в РФ» (см. “Ъ” от 7 сентября). Главный эксперт Института экономики транспорта и транспортной политики НИУ ВШЭ Федор Борисов называет переход полномочий от МАК к **Росавиаци**и «сумбурным» и осложняющим процесс международного признания системы сертификации в России. Для окончательного и полноценного создания такой системы, подчеркивает эксперт, «потребуются существенные усилия и высокий уровень компетенций».

### РБК; ВЛАДИСЛАВ ГОРДЕЕВ; 2017.10.07; АТОР ОТЧИТАЛАСЬ О РЕЗУЛЬТАТАХ КРАХА «ВИМ-АВИА»

Вывоз застрявших за рубежом туристов после краха авиакомпании «ВИМ-Авиа» фактически был совершен за счет бюджетов туроператоров, заявили в АТОР. Суммарный объем потерянных депозитов в АТОР оценили в 700 млн руб.

Ассоциация туроператоров России (АТОР) подвела итоги разрешения ситуации, сложившейся после краха авиакомпании «ВИМ-Авиа». По мнению представителей отрасли, основная финансовая нагрузка за вывоз туристов из-за рубежа легла на плечи туроператоров. Всего пострадали девять туристических компаний, четыре из которых – крупные.

В сообщении на сайте АТОР говорится, что, как и планировалось, туроператоры прекратили сотрудничество с «ВИМ-Авиа» с 7 октября 2017 года. «С 15 октября «ВИМ-Авиа» прекращает все полеты. Но туроператоры завершают свою работу с этой авиакомпанией раньше – 6 октября будет выполнен заключительный рейс с Тенерифе, а 7 октября – последний рейс из Римини», – говорится в сообщении.

Глубина продаж «ВИМ-Авиа», по данным АТОР, достигала 3 марта 2018 года и, по оценке ассоциации, от краха авиакомпании могли в разной степени пострадать до 100 тыс. пассажиров чартерных рейсов, из которых около 30 тыс. клиентов туроператоров, которые уже находились за рубежом, главным образом в Турции. Кроме того, пассажиры «ВИМ-Авиа» отдыхали в Греции, Испании, Италии и на Кипре.

В АТОР отметили, что вывоз застрявших на курортах туристов планировалось совершить за счет «внебюджетных источников», при этом ассоциация ссылается на официальное письмо **Росавиаци**и. Однако фактически, говорится в материале, оплатить эту операцию пришлось самим туроператорам.

«Предполагалось, что к таким источникам относятся средства самих туроператоров, а также других участников авиарынка. Фактически же перевозка всех туристов с билетами «ВИМ-Авиа» из Турции, Греции, с Кипра, из Италии и Испании легла на бюджеты туроператоров. В период с 27 сентября по 1 октября из-за границы ежедневно вывозились 1,4–2,5 тыс.человек с просроченными датами вылета», – заявили в АТОР.

С 28 сентября до 5 октября бортами «ВИМ-Авиа» и силами туроператоров с курортов были вывезены около 24 тыс. туристов, на 5 октября за рубежом находились еще 7,3 тыс. клиентов туроператоров, уточнили в ассоциации. «Все эти туристы будут уже планово вывозиться вплоть до 28 октября согласно датам окончания туров – на альтернативных «ВИМ-Авиа» перевозчиках», – говорится в сообщении.

В АТОР отметили, что от остановки чартеров «ВИМ-Авиа» пострадали девять российских туроператоров, в том числе четыре крупных. «И речь идет не только о потерях в рамках поиска альтернативных рейсов (согласно ряду экспертных оценок, они могут составить до $7 млн). Суммарный объем депозитов, находящихся у «ВИМ-Авиа», составляет 700 млн руб., которые туроператоры уже вряд ли смогут вернуть», – резюмировали в ассоциации.

Ранее гендиректор Национальной туристической компании «Интурист» Виктор Тополкараев рассказал в интервью РБК, что суммы, которая в качестве депозитов остается на счетах «ВИМ-Авиа», хватило бы для перевозки на отдых и обратно около 17 тыс. человек. По его словам, речь идет примерно о 240 млн руб.

### RG.RU; ТАТЬЯНА ШАДРИНА; 2017.10.09; ПАССАЖИРАМ ПРЕДЛОЖИЛИ СТРАХОВАТЬ СЕБЯ ОТ НЕВЫЛЕТА

Ситуация с «ВИМ-Авиа» выявила ряд интересных нюансов турбизнеса. Например, после краха «ВИМ-Авиа» деньги для вывоза пассажиров предложили брать с них самих – заранее по 10 рублей с билета. Однако с учетом сложившейся ситуации эксперты предлагают не создавать фонд авиакомпаниям для финансирования перевозки пассажиров, а ввести добровольное страхование от невылета для чартерных туристов.

Не надо создавать никаких фондов, заявил «РГ» главный редактор портала «Авиа.ру» Роман Гусаров. «Надо вместе с продажей билета предлагать страховку от невылета. Тогда страховые компании внимательно будут изучать баланс авиакомпаний. И пассажир сам будет выбирать – покупать эту страховку или нет», – сказал эксперт.

Пассажир регулярного рейса не хочет страховать чартерные перевозки. А фонд предлагается создавать от продажи билетов авиакомпаниями именно регулярных рейсов. Получается, что билет подорожает. Кроме того, крупные авиакомпании будут вносить в фонд основную часть денег пропорционально числу проданных билетов, добавил Гусаров. В результате устойчивый бизнес будет страховать недобросовестных коллег.

Кроме того, чартерные перевозки – продажа мест оптом. И здесь билет турист получает от туроператора, а нет от авиакомпании. «На регулярных рейсах авиакомпания заключает договор с пассажиром, а на туристических чартерных рейсах договор перевозки входит в турпакет. Туроператор для туриста является фрахтователем, то есть перевозчиком. Авиакомпания лишь предоставляет самолет с экипажем и она на субподряде у туроператора. Туроператор должен предоставить список пассажиров авиакомпании чартерного рейса не менее чем за сутки до вылета. И все претензии по перевозке к туроператору», – напомнил Гусаров.

В туристический продукт входит размещение и перевозка. Заключается договор с туристом. И как в таком случае собирать деньги за билет? Тем более, как показала ситуация с «ВИМ-Авиа», многим туристам в нарушение законодательства туроператоры не выдали билеты на обратный рейс. Им выдавали маршрут-квитанцию. Можно сказать, это информационный лист для пассажиров, чтобы они могли ориентироваться, когда им вылетать обратно. Однако маршрут-квитанция не является договором перевозки, а билет свидетельствует о его наличии, напомнил Гусаров.

Билеты туристы должны были получать туда и обратно у туроператоров перед началом путешествия. Билеты входят в турпакет по закону «Об основах туристской деятельности в Российской Федерации». Президент Российской ассоциации эксплуатантов воздушного транспорта (АЭВТ) Владимир Тасун напомнил, что туристский продукт – комплекс услуг по перевозке и размещению, оказываемых за общую цену (независимо от включения в общую цену стоимости экскурсионного обслуживания и (или) других услуг) по договору о реализации туристского продукта. По договору о реализации туристского продукта, заключенному турагентом, туроператор несет ответственность за неоказание или ненадлежащее оказание туристу и (или) иному заказчику услуг, входящих в туристский продукт, независимо от того, кем должны были оказываться или оказывались эти услуги.

Получается, что туроператор несет риски, если выбирает перевозчика с нестабильным финансовым состоянием, добавил Тасун.

В ситуации с «ВИМ-Авиа» туристов вывозили за счет средств туристического кризисного фонда, пояснил Тасун. «Туроператор всегда выбирает перевозчика, который выставляет цену ниже. И когда мы как клиенты приобретаем тур, стоимость перевозки мы не знаем. Все идет в едином пакете. Чем больше он сэкономит на перевозке, тем больше у него будет прибыль», – согласился Гусаров.

По данным самих туроператоров, стоимость чартерных перевозок «ВИМ-Авиа» была на 30 процентов ниже средней по рынку, сказал Тасун. Перевозчик явно демпинговал. «ВИМ-Авиа» не сразу взяла курс на политику демпинга при перевозке чартерных пассажиров. Перевозчик работал до 2014 года нормально. А вот с 2014 года авиакомпания начала резко наращивать объемы перевозок. В 2016 году они прибавили 30 процентов. За восемь месяцев 2017 года они прибавили 30 процентов по отношению к тому же периоду прошлого года, сказал Гусаров. И из авиакомпании с пятью самолетами стала перевозчиком с 25 бортами. Перевозчик рассчитывал «выехать» на дальнемагистральных рейсах. Не получилось.

По мнению экспертов, пора предпринимать меры для спасения отрасли. Уже сейчас накопленная инфляция в процентном отношении в два раза выше, чем рост цен на авиабилеты. И это увело авиакомпании в убыточную зону. Уже три года авиакомпании несут убытки, пора принимать меры, чтобы сохранить рынок авиаперевозок, считает Гусаров. И это вопрос в целом к кабинету министров.

Поскольку с экономикой перевозок не так уж все хорошо, ужесточением критериев оценки экономического состояния перевозчиков делу не помочь. В итоге свою деятельность могут остановить очень многие авиакомпании. И кто тогда будет возить пассажиров, в том числе чартерных, задается вопросом Гусаров. По мнению Тасуна, главный показатель – не закредитованность перевозчика, а его способность платить по счетам. Более 10 авиапредприятий находятся в четвертой группе по своему финансовому состоянию, но у них нет долгов по обслуживанию в аэропортах, они исправно выплачивают зарплату.

Бизнес турпкомпаний не такой отягощенный. Туроператоры не продают путевки себе в убыток и для работы им нужен офис и несколько компьютеров. А чтобы авиакомпания работала, необходимы самолеты, техники, склады и это совсем другие инвестиции. «Туроператоры должны понимать, что если сейчас они будут нападать на авиаотрасль, то они останутся без самолетов. А не вносить предложения, которые могут усугубить ситуацию в авиаотрасли», – добавил Гусаров.

Для исправления ситуации с чартерными пассажирами «ВИМ-Авиа» туроператоры потратили свои деньги. Вернее средства из фонда экстренной помощи. Фонд обособленный и принадлежит объединению туроператоров в сфере выездного туризма. Он формируется за счет взносов туроператоров, осуществляющих деятельность в сфере выездного туризма. По сути, взносы в него закладываются в стоимость путевки, напомнил Тасун. Как раз за счет этого фонда в рамках закона о туризме организуются перевозки туристов из страны временного пребывания (оплата услуг по перевозке) и (или) иные действия (в том числе оплата услуг по размещению), осуществляемые объединением туроператоров в сфере выездного туризма.

Пассажиры регулярных рейсов в случае приостановления деятельности авиакомпании застрахованы по постановлению правительства от 2009 года. Другие перевозчики обязаны перевезти пассажиров авиакомпании-банкрота. Компенсацию они получат в форме субсидий из федерального бюджета, напомнил Тасун. Именно поэтому он считает, что механизмов финансирования перевозок пассажиров авиакомпаний-банкротов достаточно. Новые способы выдумывать не стоит.

### РИА НОВОСТИ; 2017.10.07; КОМПАНИИ ПРОДАВАЛИ ПУТЕВКИ БЕЗ ОБРАТНЫХ БИЛЕТОВ «ВИМ-АВИА»

Туроператоры продавали путевки для туристов с рейсами авиакомпании «ВИМ-Авиа» фактически без обратных билетов и об этих проблемах не извещали регуляторов авиаотрасли, сообщил РИА Новости источник, знакомый с ситуацией и присутствовавший на штабах **Минтранса** по ситуации с вывозом пассажиров «ВИМ-Авиа».

Ситуация с вылетом рейсов «ВИМ-Авиа» обострилась 23 сентября из-за долгов. Общая кредиторская задолженность «ВИМ-Авиа», по данным **Росавиаци**и, 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.

Билет в одну сторону

О том, что большинство туристов, которые не смогли вернуться в Россию из-за проблем с «ВИМ-Авиа», не имели обратных билетов в конце сентября текущего года говорил на оперативном совещании министр культуры РФ Владимир Мединский.

«Туроператоры не имеют права отправлять туристов без обратного билета! Это прямое нарушение Федерального закона и постановления правительства от 22 сентября 2014 года», – подчеркивал Мединский. Он потребовал от Ростуризма немедленно пресечь нарушения и обеспечить мониторинг по каждому туроператору.

«Есть закон о туризме, в соответствии с которым туроператор должен давать туристам пакет документов с билетом туда-обратно. Схема такая: туроператор бронирует билет для туриста у авиакомпании туда-обратно, а авиакомпания выдает туроператору электронный ключ, чтобы выписать билет для пассажира туда и обратно», – говорит источник РИА Новости.

То есть до того, как турист вылетел за границу должен быть билет туда и обратно. «ВИМ-Авиа» по поручению своего собственника выдавала электронный ключ туроператорам для билетов только в одну сторону, а обратную сторону – нет. Туроператоры должны были сразу же сообщить об этом нарушении в прокуратуру и другие надзорные ведомства», – поясняет собеседник агентства.

Регуляторы не в курсе

По словам источника, в некоторых случаях электронный ключ к обратному билету выдавался только за сутки до обратного вылета. «ВИМ-Авиа», продолжает собеседник, продавала билеты туроператорам по 70-90 долларов на пассажира, тогда как у других авиакомпаний это стоило 120-150 долларов. При этом, добавляет источник, стоимость самого турпакета не уменьшалась.

«То есть туроператоры шли на нарушение закона о туризме, имея билет для пассажиров только в одну сторону. Такая схема применялась «ВИМ-Авиа» с конца мая. Были случаи, когда у туристов на руках в турпакете были якобы обратные билеты, но это были просто данные о рейсе, а не билет самой «ВИМ-Авиа», – рассказывает источник.

Эта информация, продолжает собеседник, стала известна **Минтрансу** и **Росавиаци**и только после того, как начались заседания оперативных штабов по ситуации с «ВИМ-Авиа».

«Регуляторам авиаотрасли об этом известно не было, так как это коммерческие взаимоотношения между туроператором и авиакомпанией. О продаже билетов только в одну сторону стало известно на заседаниях штабов», – говорит источник.

Представители **Росавиаци**и и **Минтранса** не стали комментировать информацию.

### ИНТЕРФАКС; 2017.10.08; МИНТРАНС РФ СООБЩИЛ О ЗАВЕРШЕНИИ АВИАКОМПАНИЕЙ «ВИМ-АВИА» АКТИВНОЙ ФАЗЫ ПЕРЕВОЗОК ПАССАЖИРОВ

Авиакомпания «ВИМ-Авмиа» завершила активную фазу пассажирских перевозок, сообает **Минтранс** РФ в воскресенье.

По данным ведомства, 7 октября «ВИМ-Авиа» выполнила 8 рейсов, которыми перевезено 839 человек. Полеты осуществлялись из городов Римини и Брюссель во Внуково, а также из Внуково в Магадан и китайский Сиань.

8 октября в расписании авиакомпании шесть рейсов. До 15 октября будут выполняться единичные регулярные рейсы, преимущественно в города Дальнего Востока.

Достигнуты договоренности с другими авиакомпаниями до 28 октября принимать пассажиров с билетами «ВИМ-Авиа» на свободные места в самолетах, осуществляющих рейсы на Дальний Восток.

В сообщении также отмечается, что в ночь на воскресенье все 40 человек – пилоты, бортпроводники, инженерно-технический персонал и другие работники авиакомпании – вернулись из Куала-Лумпур (Малайзия) и Медины (Саудовская Аравия) в Москву.

Авиакомпания «ВИМ-Авиа» 25 октября заявила о прекращении всех чартерных программ из-за нехватки оборотных средств и приостановки обслуживания в аэропортах. Билеты авиакомпании на этот момент приобрели почти 200 тыс. пассажиров. При этом за рубежом 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.

Общую сумму кредиторской задолженности авиакомпании разные источники оценивают от трех миллиардов рублей и более. В частности, долги аэропорту «Домодедово» составляют более 500 миллионов рублей (задолженность за четыре месяца), а другим аэропортам в общей сложности – не менее этой суммы. Кроме того, по данным АТОР, оплата лизингодателю за самолеты также задержана «ВИМ-Авиа» более чем на четыре месяца.

### ИНТЕРФАКС; 2017.10.08; САМОЛЕТ, ВЫПОЛНЯВШИЙ ЧАРТЕРНЫЙ РЕЙС ИЗ ВЬЕТНАМА, ПРИБЫЛ ВО ВЛАДИВОСТОК С ДЕСЯТИЧАСОВЫМ ОПОЗДАНИЕМ

Самолет авиакомпании AzurAir, выполнявший чартерный рейс ZF 2544 из Камрани (Вьетнам), после внеплановой посадки в Хабаровске приземлился в аэропорту Владивостока с опозданием на 10 часов, сообщает корреспондент агентства «Интерфакс – Дальний Восток», летевший на этом рейсе.

По словам пассажиров, командир экипажа принес извинения за доставленные неудобства и сообщил, что внеплановая посадка в аэропорту Хабаровска была совершена по техническим причинам аэропорта Владивостока, а также из-за неисправности воздушного судна.

Пассажиров во Владивосток доставили на том же самолете, замена воздушного судна не проводилась.

Как сообщалось, самолет должен был прибыть во Владивосток в воскресенье, в 3:40 по местному времени (20:40 мск). Однако на подлете к Владивостоку экипаж сообщил пассажирам, что на взлетно-посадочной полосе аэропорта находится трактор, поэтому самолет совершит посадку в Хабаровске.

В пресс-службе аэропорта Владивосток агентству «Интерфакс -Дальний Восток» сообщили, что на полосе проводились работы, из-за чего на запасной аэродром был отправлен один самолет.

### ИНТЕРФАКС; 2017.10.07; РОССИЙСКИЕ ТУРОПЕРАТОРЫ 7 ОКТЯБРЯ ПРЕКРАЩАЮТ СОТРУДНИЧЕСТВО С «ВИМ-АВИА»

Сотрудничество туроператоров РФ с авиакомпанией «ВИМ-Авиа» прекращается 7 октября, оставшиеся невыполненные рейсы этого авиаперевозчика будут выполняться другими компаниями, говорится в сообщении, опубликованном в пятницу на сайте Ассоциация туроператоров России (АТОР).

«В субботу, 7 октября, прекращается сотрудничество туроператоров с авиакомпанией «ВИМ-Авиа». Оставшиеся рейсы будут выполняться другими перевозчиками. Сама «ВИМ-Авиа» прекращает выполнять все виды рейсов 15 октября», – говорится в сообщении.

Авиакомпания «ВИМ-Авиа» 25 октября заявила о прекращении всех чартерных программ из-за нехватки оборотных средств и приостановки обслуживания в аэропортах. Общую сумму кредиторской задолженности разные источники оценивают от трех миллиардов рублей и более. В частности, долги аэропорту «Домодедово» составляют более 500 миллионов рублей (задолженность за четыре месяца), а другим аэропортам в общей сложности – не менее этой суммы. Кроме того, по данным АТОР, оплата лизингодателю за самолеты также задержана «ВИМ-Авиа» более чем на четыре месяца.

### ИНТЕРФАКС; 2017.10.06; АБЫЗОВ ПОДДЕРЖИВАЕТ ИДЕЮ РОСПУСКА ОБЩЕСТВЕННОГО СОВЕТА ПРИ РОСАВИАЦИИ ИЗ-ЗА СИТУАЦИИ ВОКРУГ ВИМ-АВИА

Министр по вопросам Открытого правительства Михаил Абызов поддержал идею Общественной палаты о роспуске Общественного совета при **Росавиаци**и, так как он вовремя не отреагировал на ситуацию, сложившуюся вокруг авиакомпании ВИМ-Авиа.

«Общественный совет при **Росавиаци**и, безусловно, не должен был оставаться в стороне в ситуации, когда один из крупнейших в стране авиаперевозчиков оказался на грани банкротства, а тысячи его пассажиров застряли в аэропортах по всему миру. Тем более что серьёзные проблемы у российских авиакомпаний возникают уже не в первый раз. Главная функция общественного совета – обеспечение общественного контроля. Если бы компетентные эксперты, входящие в состав совета, своевременно собрались и обсудили назревающую проблему с руководством федерального агентства, то, возможно, удалось бы избежать столь негативных последствий как для граждан, так и для отрасли в целом. «, – сказал М.Абызов, чьи слова приводит пресс-служба Открытого правительства.

Министр отметил, что «общественные советы как площадка для общественного диалога крайне необходимы, в первую очередь, как раз при возникновении острых, резонансных ситуаций».

М.Абызов напомнил, что для роспуска совета при **Росавиаци**и должен собраться Совет Общественной палаты, чтобы дать оценку эффективности его работы в соответствии с выработанными критериями оценки эффективности общественных советов, утверждёнными на правительственной комиссии Открытого правительства.

«Важно, что сама Общественная палата в новом составе оперативно реагирует и занимает принципиальную позицию по качеству работы ведомственных общественных советов. Это очень правильно, и система Открытого правительства это приветствует и будет помогать палате, в том числе, избавляться от советов, которые только имитируют функцию общественного контроля»,– сказал министр.

Ранее а пятницу секретарь Общественной палаты Валерий Фадеев заявил, что Общественная палата РФ предлагает распустить Общественный совет при **Росавиаци**и, который оказался не в состоянии обеспечить общественный контроль за решением проблем, с которыми сталкивались десятки тысяч авиапассажиров.

«Мы считаем, что Общественный совет при **Федеральном агентстве воздушного транспорта** (**Росавиаци**и) не выполняет возложенные на него функции и задачи. Совет не стал органом общественного контроля при наличии претензий огромного количества людей и проблем в отрасли. В Совете не нашлось людей, способных поставить вопросы, волнующие общество», – сказал он.

По словам В.Фадеева, в ближайшие дни должно состояться голосование совета палаты, которому рекомендовано прекратить деятельность Общественного совета при ведомстве.

«Рабочая группа ОП РФ по формированию общественных советов при федеральных органах исполнительной власти в соответствии с принятым Советом палаты регламентом взаимодействия Общественной палаты с общественными советами при федеральных органах исполнительной власти и по оценке эффективности деятельности общественных советов рекомендовала Совету палаты прекратить деятельность Общественного совета при **Росавиаци**и ввиду его неэффективности. В ближайшие дни состоится голосование Совета палаты по этому вопросу», – сказал В.Фадеев.

### ИНТЕРФАКС; 2017.10.06; ЛИЗИНГОДАТЕЛЬ АРЕСТОВАЛ В МЕДИНЕ БОРТ «ВИМ-АВИА», НАХОДИВШИЙСЯ В СУБЛИЗИНГЕ У САУДОВСКОГО ЛОУКОСТЕРА FLYNAS

Самолет проблемной авиакомпании «ВИМ-Авиа», экипаж которого «застрял» в малазийском Куала-Лумпуре и Медине (Саудовская Аравия), был передан в «мокрый лизинг» (самолет вместе с экипажем) аравийскому лоукостеру flynas и выполнял рейсы между Куала-Лумпуром и Мединой.

По словам источника «Интерфакса», знакомого с деятельностью «ВИМ-Авиа», в Медине за долги перед лизинговой компанией был арестован самолет Boeing-777-200 с бортовым номером VP-BDW, лизингодателем выступает компания Al Salam Leasing 2 Ltd. По данным собеседника агентства, самолет был передан в «мокрый лизинг» вместе с экипажем. В самой «ВИМ-Авиа» «Интерфаксу» заявили, что точных данных об аресте самолета нет. «В данный момент ведутся переговоры с лизингодателем», – сказал лишь представитель авиакомпании.

В **Росавиаци**и «Интерфаксу» подтвердили, что арестованный борт находится в Медине, а экипаж из-за долгов «ВИМ-Авиа» остается в гостиницах Медины (24 человека) и Куала-Лумпура (16 человек). При этом в ведомстве уточнили, что «ВИМ-Авиа» не располагает средствами для оплаты проживания своих пилотов и бортпроводников в гостиницах.

«Для возврата экипажей в Россию **Росавиаци**я дала указания ПАО «Аэрофлот» (MOEX: AFLT) в счет дальнейших взаиморасчётов с отраслью обеспечить до конца текущей недели оплату проживания экипажей в отелях; трансфер из Медины и Куала-Лумпура в аэропорты Дубая (ОАЭ) и Сингапура; приобретение авиабилетов на свои рейсы из этих городов Москву. С учетом особенностей работы банков и государственных учреждений в Саудовской Аравии и Малайзии, все экипажи «ВИМ-Авиа» смогут вернуться в ближайшие дни», – отметили в российском ведомстве.

«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.

### ИНТЕРФАКС; 2017.10.06; «ВИМ-АВИА» ПЕРЕВЕЗЛА ЧЕРЕЗ ВНУКОВО ПОЧТИ 14 ТЫС. ПАССАЖИРОВ С 26 СЕНТЯБРЯ

Авиакомпания «ВИМ-Авиа» с 26 сентября перевезла через аэропорт Внуково почти 14 тыс. пассажиров, сообщает пресс-служба аэропорта в четверг.

«С 26 сентября по 5 октября 2017 года авиакомпания «ВИМ-Авиа» выполнила 134 рейса. За это время было перевезено 13963 пассажира, 176029 кг багажа, 24595 кг груза, 921 кг почты», – говорится в сообщении.

В пресс-службе уточнили, что 72 рейса было обслужено на прилет, на вылет – 62 рейса. В пятницу, 6 октября, отправлено три рейса по маршрутам Москва – Чаншу, Москва – Чжанчжоу и Москва – Тенерифе. Также за текущие сутки принято два рейса: из Ухани и из Брюсселя.

Базовый аэропорт авиакомпании Домодедово 24 сентября отказался обслуживать рейсы «ВИМ-Авиа» из-за долгов. 25 сентября все рейсы были остановлены из-за недостатка средств на операционную деятельность. По данным Ростуризма, на тот момент компания продала более 196 тыс. билетов. С 26 сентября по сегодняшний день самолеты «ВИМ-Авиа» принимает Внуково.

### ТАСС; 2017.10.06; СОВМЕСТНАЯ АВИАКОМПАНИЯ РФ И АРМЕНИИ МОЖЕТ БЫТЬ СОЗДАНА В СЕРЕДИНЕ – КОНЦЕ 2018 ГОДА

Россия готова участвовать в создании национального армянского перевозчика. Об этом журналистам в ходе Международного форума евразийского партнерства сообщил министр промышленности и торговли РФ Денис Мантуров.

«Сегодня рассматривается вопрос создания совместной компании. Мы точно не против, если Армения будет создавать это (национального перевозчика – прим. ТАСС) самостоятельно. Мы готовы участвовать в этом проекте, нас пригласили. Мы рассматриваем и исходим из того, что готовы с российской стороны инвестировать в этот проект».

Он уточнил, что объем инвестиций будет зависеть от количества самолетов, которые будут поставлены в эту авиакомпанию. Что касается сроков создания, то Мантуров уточнил, что это «в лучшем случае середина 2018 года».

### РИА НОВОСТИ; 2017.10.07; «ВИМ-АВИА» 7 ОКТЯБРЯ ПЕРЕВЕЗЛА ПОЧТИ 700 ПАССАЖИРОВ

Авиакомпания «ВИМ-Авиа» за субботу перевезла 672 пассажира, до конца дня будет перевезено еще 475 пассажиров, сообщили в **Минтранс** РФ.

Уточняется, что до конца суток также будут выполнены рейсы из московского аэропорта Внуково в Магадан и китайский Сиань.

«Авиакомпания «ВИМ-Авиа» постепенно завершает выполнение зарубежных чартерных программ. За сегодняшний день «ВИМ-Авиа» уже выполнила шесть рейсов, которыми перевезено 672 пассажира», – говорится в сообщении.

На 8 октября в расписании авиакомпании шесть рейсов, в том числе по маршруту Сиань – Внуково, а также по два рейса из Внуково в Анталью и обратно.

Ситуация с вылетом рейсов «ВИМ-Авиа» обострилась 23 сентября из-за долгов. Общая кредиторская задолженность «ВИМ-Авиа», по данным **Росавиаци**и, 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.

В среду **Минтранс** сообщал, что «ВИМ-Авиа» со вторника, 3 октября, перевозит пассажиров в плановом режиме, а до середины октября завершит все рейсы. Практически всех пассажиров ее международных чартеров туроператоры переоформляют на рейсы других авиакомпаний.

### РБК; 2017.10.08; ДВА ЧЕЛОВЕКА СТАЛИ ЖЕРТВАМИ ПАДЕНИЯ САМОЛЕТА НА СТАВРОПОЛЬЕ

Два человека погибли в результате падения легкомоторного самолета в Ставропольском крае. Об этом сообщает ГУ МЧС по региону, передает «РИА новости».

Погибшие – это экипаж самолета. В результате падения летательный аппарат загорелся, уточнили в ведомстве.

В сообщении пресс-службы главного управления ставропольского МЧС говорится, что самолет упал в 15:55 по местному времени в поселке Пятигорский. Изначально сообщалось о пострадавших в результате ЧП.

На место катастрофы выехали оперативные службы.

По данным оперативного дежурного **Федерального агентства воздушного транспорта** (**Росавиаци**и), упавший самолет принадлежал жителю Ессентуков, передает «РИА новости» со ссылкой на краевое ГУ МЧС. Это был единичный экземпляр типа Як-52.

### ИНТЕРФАКС; 2017.10.06; ПАССАЖИРОПОТОК ТЮМЕНСКОГО АЭРОПОРТА «РОЩИНО» ЗА 9 МЕСЯЦЕВ ВЫРОС НА 23%, В СЕНТЯБРЕ – НА 17%

АО «Аэропорт «Рощино» (Тюмень) в январе-сентябре 2017 года увеличило пассажиропоток на 22,8% по сравнению с аналогичным периодом прошлого года – до 1 млн 417,889 тыс. человек, сообщили «Интерфаксу» в компании.

Так, на внутренних линиях пассажиропоток увеличился на 16,2% – до 1 млн 282,974 тыс. человек, на международных – в 2,6 раза, до 134,915 тыс. человек.

В сентябре этого года аэропорт обслужил 180,192 тыс. челпассажиров (рост на 17,4%), в том числе на внутренних линиях – 157,823 тыс. человек (рост на 9,8%), на международных – 22,4 тыс. человек (рост в 2,3 раза).

Ранее сообщалось, что в 2017 году тюменский аэропорт планирует обслужить более 1,7 млн пассажиров.

«Рощино» – аэропорт международного класса, допущен к приему более 20 типов воздушных судов, в том числе Ту-154, Ил-86 и Boeing-737. В январе этого года состоялось официальное открытие аэропорта после реконструкции.

Холдинг Романа Троценко «Новапорт» в конце 2014 года купил 100% аэропорта «Рощино» у структур, близких к авиакомпании «ЮТэйр» (MOEX: UTAR). Холдинг планирует развивать в Рощино крупный региональный хаб.