**19 ОКТЯБРЯ 2017**

**Вернуться в оглавление**

|  |
| --- |
| **Публикации** |

### ВЕДОМОСТИ; АЛЕКСАНДР ВОРОБЬЕВ; 2017.10.19; ОПЫТ СОВМЕСТНОГО ПИЛОТИРОВАНИЯ

В чем польза слияний на авиарынке

Авиакомпании Red Wings и «Нордавиа» объединятся в один холдинг. Их акционеры станут совладельцами холдинга, который будет частно-государственной компанией – ведь Red Wings принадлежит лизинговой компании «Ильюшин финанс» (входит в Объединенную авиастроительную корпорацию), «Нордавиа» – предпринимателю Сергею Кузнецову.

Соответственно 13-я и 17-я российские авиакомпании образуют 10-го по трафику игрока, если сбросить со счетов затухающую «ВИМ-авиа». После ее коллапса на фоне ужесточения проверок авиакомпаний как раз и активизировалась тема с объединением, пишет «Коммерсантъ» со ссылкой на источник. Действительно, объявление о слиянии было сделано еще до того, как завершилась оценка авиакомпаний, от которой и будут зависеть доли партнеров в холдинге. Оценка займет еще до полугода, и, понятно, споры о распределении долей могут быть ожесточенными.

Но хорошие новости небольшим авиакомпаниям нужны прямо сейчас. Раз сам президент сказал, что с критериями оценки состояния авиакомпаний что-то не так и даже назначил виноватых за «ВИМ-авиа» (ими почему-то стали **министр транспорта** Максим **Соколов** и вице-премьер Аркадий **Дворкович**, хотя регулятором отрасли является **Росавиаци**я), жди охоты на ведьм. А еще низкий сезон наступил, когда в убыток работают даже самые эффективные авиакомпании. Поэтому игроки, особенно из второго эшелона, очень боятся стать жертвами чиновничьего зуда. Тем более что полномочия у **Росавиаци**и и сейчас просто огромные.

Объединенный холдинг войдет в первую десятку. Устойчивости совместного бизнеса будет способствовать государственный партнер. Плюс Red Wings на авиасалоне МАКС подписала твердый контракт на поставку в лизинг 16 российских самолетов МС-21. А российский авиапром в последние годы – это священная корова, ему обеспечиваются и готовятся разнообразные меры поддержки и защиты от конкурентов в лице Boeing и Airbus.

Кстати, именно российские самолеты потенциально могут стать предметом разногласий между партнерами холдинга. Ведь государству надо осваивать российскую технику – и плевать на прибыль, эффективность и цены на билеты. Но на российском самолете SSJ100 летают только два частных перевозчика: «Русджет» (один самолет; но это компания бизнес-авиации, для нее высокая утилизация не так важна) и вновь созданный «Азимут», который за счет российской техники планирует получать федеральные и региональные дотации. Крупнейшие эксплуатанты – «Аэрофлот», «Ямал», «Якутия» – принадлежат государству. Кузнецов же хотел обновлять парк «Нордавиа» самолетами Airbus.

Холдинг сможет сократить издержки, экономя на управленческом и административном аппарате. Так работает один из самых успешных игроков – S7 Group (головная структура группы владеет двумя авиакомпаниями). Red Wings и «Нордавиа» уже год как объединили свои маршрутные сети, дополняя друг друга: первая летает из «Домодедово» на юг, вторая – на Северо-Запад). Авиационные бизнесы не объединялись в России давно, интересно, что получится из этого проекта.

### ТАСС; 2017.10.18; НА РОССИЙСКО-АЗЕРБАЙДЖАНСКОЙ ГРАНИЦЕ НАЧАЛОСЬ СТРОИТЕЛЬСТВО АВТОМОСТА ЧЕРЕЗ РЕКУ САМУР

Строительство автомобильного моста через реку Самур на российско-азербайджанской границе в Дагестане началось в среду, передает корреспондент ТАСС с места события.

В торжественной церемонии приняли участие **министр транспорта** России Максим **Соколов**, врио главы Республики Дагестан Владимир Васильев, заместитель руководителя **Федерального дорожного агентства** Андрей Костюк, представители Азербайджанской Республики и другие.

''Мы сегодня являемся свидетелями исторического момента, момента начала строительства нового моста через пограничную реку Самур. Это проект, к которому долго шли наши транспортные ведомства, который был крайне востребован всей транспортной системой и РФ и Азербайджанской Республики. Он открывает возможности для дальнейшего сотрудничества, торговли и комфортных пассажирских, эффективных грузовых перевозок'', – сказал во время церемонии закладки памятного камня **министр транспорта** России Максим **Соколов**.

По его словам, мост планируют достроить к весне 2019 года. Длина моста – 325 метров. Контролировать строительство будет Россия. ''Я со стороны коллег из **Росавтодор**а и **Министерства транспорта** РФ беру на себя обязательства личного контроля за ходом строительства этого объекта, уверен, что это далеко не единственный транспортный объект, который будет построен в Дагестане в ближайшее время'', – добавил министр.

Как сообщил журналистам директор филиала управления дорог ''Каспий'' по Дагестану Магомедрасул Омаров, стоимость строительства – 1,2 млрд рублей, Россия и Азербайджан профинансируют проект ''пятьдесят на пятьдесят''. Также с российской стороны строится пешеходный переход со всеми удобствами.

По данным пресс-службы ФКУ ''Управление федеральных автомобильных дорог ''Каспий'' **Росавтодор**а, решение о строительстве нового моста принято в соответствии с соглашением между правительствами двух соседних государств, подписанным 13 сентября 2013 года. Новый мост заменит существующий, который был построен в 1957 году.

### РИА ДАГЕСТАН; РУСТАМ КАНИЕВ; 2017.10.18; ГЛАВА МИНТРАНСА РОССИИ ВЫСОКО ОЦЕНИЛ КАЧЕСТВО РЕКОНСТРУКЦИИ ТРАССЫ МАХАЧКАЛА – АЭРОПОРТ

**Министр транспорта** Российской Федерации Максим **Соколов** и врио Главы Дагестана Владимир Васильев в среду, 18 октября, осмотрели реконструированную трассу Махачкала – Аэропорт с подъездом к городу Каспийску.

В поездке их сопровождали депутат Госдумы РФ Абдулгамид Эмиргамзаев, врио заместителя председателя Правительства РД Шамиль Исаев, врио руководителя агентства по дорожному хозяйству РД Загид Хучбаров, а также главы городских округов «Махачкала» и «Каспийск» Муса Мусаев и Магомед Абдулаев.

Гости и руководство республики смогли воочию оценить качество уложенного асфальта и установленных объектов дорожной инфраструктуры.

Как рассказал руководитель ГКУ РД «Дорожный контроль» Тагир Азаев, дорожниками в кратчайшие сроки был проведен плановый ремонт дороги, направленный на повышение комфорта и безопасности дорожного движения.

«На первом этапе для обеспечения ровности покрытия специалисты избавились от верхнего слоя асфальта при помощи специальной фрезы. На фрезеровочное оборудование установлена система 3D-нивелирования, что позволяет с максимальной равномерностью снимать изношенный слой асфальтобетона. Аналогичная система установлена также на асфальтоукладчике. Использование новшества обеспечило идеальную ровность покрытия на всем протяжении участка.

Особенность технологии заключается в том, что с помощью спутникового GPS-приемника и базовой станции можно определять положение любой точки в пространстве с точностью до одного миллиметра. Использование системы, как вы смогли убедиться, отразилось на качестве и безопасности дороги», – сказал Азаев.

Руководитель учреждения также пояснил, что для усиления конструкции дорожного покрытия и предотвращения коллейности между асфальтобетонными слоями укладывается геосетка. В ходе ремонта был проведен весь комплекс мероприятий по обустройству дороги, большое внимание уделено ремонту поверхностного водоотвода.

Дополняя его, врио руководителя Дагавтодора Загид Хучбаров отметил, что значительные объемы дорожного строительства в республике, в том числе и на этом объекте, стали возможными благодаря установленным в пригороде Махачкалы нескольким битумохранилищам. Они, по словам Хучбарова, позволяют сохранить температурный режим смеси и, как следствие, повысить качество укладываемого асфальтобетона.

«Мы планируем в 2018 году провести переговоры с потенциальными инвесторами для организации производства в республике кубовидного щебня и приобретения дробильно-сортировочного оборудования», – сообщил глава Дагавтодора.

По завершении осмотра дорожного объекта, **министр транспорта** России Максим **Соколов** отметил колоссальный труд подрядчиков и дорожников Дагестана. «Я убедился в том, что на этом объекте применялись совершенно новые технологии, которые мы также задействовали ранее при строительстве и ремонте федеральных автодорог. Об этом свидетельствует и заключенный гарантийный контракт на 12 лет, что соответствует российским и международным стандартам. Переход при необходимости от текущего к капитальному ремонту, применение при строительстве перегружателей, внимательное отношение к внесению изменений в проектно-сметную документацию говорят о профессионализме генподрядчика и заказчика строительства», – отметил глава **Минтранса** России.

Владимир Васильев со своей стороны добавил, что в Дагестане, благодаря упорному труду дорожных служб, повышается качество дорог и применяемых материалов, технологий. «При этом нет искусственного удорожания. За меньшие деньги мы строим большее количество дорог», – заключил он.

### RNS; 2017.10.18; МИНТРАНС ПРЕДЛОЖИЛ ИЗЫМАТЬ У РЕГИОНОВ НЕДООСВОЕННЫЕ СРЕДСТВА НА ДОРОГИ

**Минтранс** предложил закрепить возможность перераспределения между регионами средств, выделяемых по проекту «Безопасные и качественные дороги», если какой-то регион отстает по контрактованию.

Это следует из проекта постановления правительства «О внесении изменений в правила предоставления и распределения иных межбюджетных трансфертов бюджетам субъектов РФ на финансовое обеспечение дорожной деятельности в рамках основного мероприятий «Приоритетный проект «Безопасные и качественные дороги» госпрограммы «Развитие транспортной системы», размещенного на regulation.gov.ru.

«В целях обеспечения высокого качества выполнения субъектом Российской Федерации дорожных работ в рамках ПКРТИ (программ комплексного развития транспортной инфраструктуры городских агломерации. – RNS), а также обеспечения эффективного использования средств иных межбюджетных трансфертов, выделяемых на реализацию ПКРТИ, пунктом 9.1 предлагается установить возможность перераспределения указанных иных межбюджетных трансфертов в случае нарушения субъектом Российской Федерации обязательств по обеспечению заключения контрактов на выполнение мероприятий приоритетного проекта», – говорится в пояснительной записке к документу.

Регионы должны будут заключать контракты в рамках согласованной с **Росавтодор**ом программой в срок до 31 марта. Если они этого не сделают, проектный комитет может решить уменьшить объем предоставляемых региону средств и перераспределить их «между другими участниками приоритетного проекта», сказано в тексте документа.

Обязательство по законтрактованию до конца марта возникло «ввиду задержки субъектами РФ в 2017 году работ по контрактации объектов в рамках ПКРТИ», говорится в пояснительной записке. В мае 2017 года **министр транспорта** Максим **Соколов** предложил изымать средства в рамках проекта «Безопасные и качественные дороги» у регионов, не успевающих провести конкурсы, и перераспределить их агломерациям, показывающим хорошие темпы освоения. Сначала он дал срок отстающим регионам провести необходимые конкурсы до 1 июля, затем – до 15 июля. Позже **Росавтодор** сообщил, что средства изымать не придется: регионы уложились в сроки.

В 2017 году из федерального бюджета на проект выделяется более 31 млрд руб., из региональных бюджетов выделяется еще более 34 млрд руб. В проекте участвуют 38 агломераций. В рамках проекта в них планируется выполнить работы по ремонту покрытия на 4 тыс. км, ликвидировать более 1 тыс. мест концентрации ДТП, установить 1,6 тыс. светофоров и 25 тыс. дорожных знаков.

### ТАСС; 2017.10.18; МИНТРАНС ДО 1 ДЕКАБРЯ УСОВЕРШЕНСТВУЕТ МЕТОДИКУ ОЦЕНКИ ФИНУСТОЙЧИВОСТИ АВИАКОМПАНИЙ

**Министерство транспорта** РФ планирует до 1 декабря усовершенствовать методику оценки финансовой устойчивости авиакомпаний для предотвращения ситуаций, подобных ситуации с «ВИМ-Авиа». Об этом сообщила директор департамента государственной политики в области гражданской авиации **Минтранса** Светлана Петрова на заседании подкомитета транспортного комитета РСПП.

«Мы планируем, что до 1 декабря усовершенствуем методику, которая была, по ключевым показателям, которые нам позволят предотвращать подобного рода ситуации, обязательно сделаем стресс-тестирование, посмотрим, как будет выглядеть отрасль на крупных и небольших компаниях, скорее всего, просегментируем и будем собираться для того, чтобы обсуждать и принимать эту усовершенствованную методику», – сказала она.

Кроме того, по словам Петровой, сейчас **Минтранс** совместно с Аналитическим центром при правительстве РФ разрабатывает меры по оздоровлению отрасли на ближайшую пятилетку.

В конце сентября президент РФ Владимир Путин на совещании с правительством потребовал от **министра транспорта** Максима **Соколов**а «быстро и эффективно» решить проблему вокруг «ВИМ-Авиа» и представить предложения по усилению регулирования сферы авиаперевозок. Он подчеркнул, что требования и критерии оценки авиакомпаний должны быть действенными, понятными и прозрачными. При этом действующие критерии **Минтранса**, которые не позволили предотвратить кризисную ситуацию вокруг авиакомпании «ВИМ-Авиа», Путин подверг критике.

Глава **Минтранса** заявлял, что авиакомпании с неудовлетворительным финансовым состоянием могут быть лишены права на продажу билетов или лицензии. Такое заявление глава **Минтранса** сделал на фоне ситуации с авиакомпанией «ВИМ-Авиа», которая 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 РФ возбудил уголовное дело по факту преднамеренного банкротства авиакомпании «ВИМ-Авиа».

### ТАСС; 2017.10.18; МИНТРАНС ПОДТВЕРДИЛ ИНТЕРЕС БИЗНЕСМЕНА КАРЛОВА К ПОКУПКЕ «ВИМ-АВИА»

Бывший управляющий директор инвестиционного фонда TPG Aurora Борис Карлов может стать покупателем авиакомпании «ВИМ-Авиа», подтвердила журналистам директор департамента государственной политики в области гражданской авиации **Минтранса** РФ Светлана Петрова.

«Да, могу подтвердить эту информацию», – сказала она.

Ранее об интересе Карлова к «ВИМ-Авиа» сообщала газета РБК со ссылкой на источники в правительстве. По информации издания, Карлов «намерен инвестировать в авиакомпанию в случае, если ей будет предоставлена господдержка». Для перезапуска перевозчика необходимо покрыть кассовый разрыв в 3 млрд руб.

Также известно, что интерес к «ВИМ-Авиа» проявляет бизнесмен, бывший акционер «Аэрофлота» и бывший владелец авиакомпании Red Wings Александр Лебедев.

Накануне вице-премьер РФ Аркадий **Дворкович** в эфире телеканала «Россия 24» заявил, что «ВИМ-Авиа» будет признана банкротом, если в ближайшее время не найдется инвестор. При этом, по его словам, правительство будет принимать решение о судьбе «ВИМ-Авиа» после 22 октября.

**Министр транспорта** Максим **Соколов** заявил, что на прошлой неделе прошли встречи с кредиторами «ВИМ-Авиа».

### ТАСС; 2017.10.18; ЛЕВИТИН: РЕШЕНИЕ ОБ ИНДЕКСАЦИИ ТАРИФОВ СИСТЕМЫ «ПЛАТОН» НА 2018 ГОД ПОКА НЕ ПРИНЯТО

Власти пока не приняли решение по индексации тарифов системы «Платон» на 2018 год, сообщил в среду журналистам помощник президента **Игорь Левитин**, который с рабочей поездкой находится в Свердловской области.

«Нет, есть только предложение (об индексации). Пока мы еще не приняли. Какой тариф, я не могу вам сказать», – сказал **Левитин**, отвечая на вопрос о том, принято ли решение по индексации тарифов «Платона» на следующий год.

Ранее сообщалось, что проект бюджета предусматривает поступления от системы взимания платы за проезд большегрузных автомобилей по федеральным трассам в 2018 году с учетом индексации тарифа с 1 июля до 2,15 руб. за километр. Общий объем поступлений от системы «Платон», таким образом, должен составить порядка 23 млрд рублей в 2018 году.

В 2019 году запланировано поступлений в бюджет от системы «Платон» в размере 25 млрд рублей и около 26 млрд рублей в 2020 году, с учетом индексации тарифа «Платона» с 1 июля 2019 года до 2,24 руб. за километр.

В начале сентября **министр транспорта РФ** Максим **Соколов** сообщил, что тариф в системе «Платон» может быть проиндексирован на инфляцию в 2018 году. Говоря о скидках для отдельных категорий перевозчиков, **Соколов** отметил, что **Минтранс** такие предложения готовит, но говорить о них преждевременно, так как пока тариф не увеличился. Однако к следующему году, когда будут формироваться предложения по индексации тарифа, ведомство подготовит предложения по возможным скидкам для перевозчиков с наибольшим пробегом.

«Платон» – государственная система взимания платы в счет возмещения вреда, причиняемого автомобильным дорогам общего пользования федерального значения транспортными средствами, имеющими разрешенную максимальную массу свыше 12 тонн. Введена на территории России с 15 ноября 2015 года. Тариф «Платона» с 15 апреля составляет 1,9 руб./км.

### ТАСС; 2017.10.18; S7 НЕ ИНТЕРЕСУЕТСЯ ПОКУПКОЙ «ВИМ-АВИА» И ЕЕ АКТИВОВ

Группа S7, которая участвовала в перевозке пассажиров «ВИМ-Авиа» и работе оперативного штаба по ситуации с «ВИМ-Авиа», не интересуется покупкой этой авиакомпании и ее активов, сообщила журналистам совладелец группы Наталия Филева.

«Нет, не интересна. У них нет активов – одни долги. Самолеты не их и очень старые все», – сказала она.

Также, по словам Филевой, не является привлекательным активом для группы аэропорт Братска (по данным СПАРК, 100% аэропорта владеет «ВИМ-Авиа»).

«Боюсь, он требует дотаций. Он каких-то денег стоит, но для нас же это не профильный бизнес», – пояснила Филева.

Накануне вице-премьер РФ Аркадий **Дворкович** в эфире телеканала «Россия 24» заявил, что «ВИМ-Авиа» будет признана банкротом, если в ближайшее время не найдется инвестор. При этом, по его словам, правительство будет принимать решение о судьбе «ВИМ-Авиа» после 22 октября.

**Министр транспорта** Максим **Соколов** заявил, что на прошлой неделе прошли встречи с кредиторами «ВИМ-Авиа».

### ТАСС; 2017.10.18; ПОМОЩНИК ПРЕЗИДЕНТА РФ ИГОРЬ ЛЕВИТИН ОТКРЫЛ МОСТ ЧЕРЕЗ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЕ ПУТИ НА УРАЛЕ

Помощник президента **Игорь Левитин** и губернатор Свердловской области Евгений Куйвашев в среду открыли автомобильный мост через железнодорожные пути в районе населенного пункта Верхнее Дуброво стоимостью 400 миллионов рублей, передает корреспондент ТАСС.

«Новая дорога – это всегда радость, доступность... В 2017-2018 годах предусмотрены деньги на безопасные, качественные дороги, которые обеспечат доступность к населенным пунктам, инфраструктуре. Я уверен, что все те задачи, которые поставил президент, будут выполнены», – сказал **Левитин** на открытии дороги.

По словам губернатора Свердловской области Евгения Куйвашева, компания «Жасмин» на год раньше запланированного срока ввела объект в строй.

«Сегодняшнее событие выходит из разряда рядовых. Это действительно долгожданный объект, ввод которого ждали все жители Верхнего Дуброво и все, кто хочет прийти сюда с инвестициями. Выполняя обязательства перед президентом по программе «Качественные и безопасные дороги» я хочу поблагодарить Игоря Евгеньевича **Левитина** за большое и пристальное внимание к нашему региону, так как его деятельность дала возможность привлечь инвестиции для строительства данного объекта», – сказал Куйвашев.

По данным департамента информационной политики региона, длина путепровода составляет 162,5 метра, вместе с подходами к мосту – 513 метров. Проезжая часть включает две полосы движения, ширина каждой из которых – 3,5 метра. Для пешеходов оборудован тротуар, поставлены металлические ограждения и сделано наружное освещение. Мост через участок транссибирской магистрали построен по многочисленным просьбам жителей динамично развивающегося поселка Верхнего Дуброво.

Решение о строительстве путепровода принято губернатором Евгением Куйвашевым в 2016 году. Весной глава региона поручил увеличить финансирование объекта, и обеспечить досрочный ввод путепровода в эксплуатацию.

### РИА НОВОСТИ; 2017.10.18; ЛЕВИТИН О СИТУАЦИИ С «ВИМ-АВИА»: НУЖЕН НАДЗОР И КОНТРОЛЬ

Положений в законодательстве достаточно для предотвращения повторения ситуации с «ВИМ-Авиа», нужен надзор и контроль за деятельностью авиакомпаний, заявил помощник президента РФ **Игорь Левитин**.

«Я считаю, в законодательстве есть достаточно положений, чтобы предотвращать такие случаи. Нужен просто надзор и контроль над работой компаний», – сказал **Левитин** журналистам, отвечая на вопрос, нужно ли ужесточать законодательство после ситуации с «ВИМ-авиа».

Ситуация с вылетом рейсов «ВИМ-Авиа» обострилась 23 сентября из-за долгов компании. Общая кредиторская задолженность перевозчика, 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.

Во вторник приволжское СУ на транспорте возбудило уголовное дело по факту преднамеренного банкротства «ВИМ-Авиа». По информации следствия, руководство компании в 2016–2017 годах заключало «явно невыгодные» сделки, выводило активы за рубеж, а также поручало бухгалтерам искажать отчетность компании для сокрытия высокой кредиторской задолженности. Так, в ряде договоров, заключенных «ВИМ-Авиа» с иностранными компаниями, не указывалась точная цена сделок, в результате чего выплаченные авиакомпанией суммы многократно увеличивались. Ввиду отсутствия средств для погашения задолженности получались многомиллиардные кредиты. Бухгалтеры отражали в отчетах небольшую прибыль вместо имевшегося убытка, внося ложные сведения о дате принятия затрат на учет, проводках по выручке от реализации авиаперевозок, которые еще не были осуществлены.

### ТАСС; 2017.10.18; РОССТАТ: ГРУЗООБОРОТ ТРАНСПОРТА В РОССИИ ЗА 9 МЕСЯЦЕВ ВЫРОС НА 6,8%

Грузооборот транспорта в России в январе-сентябре 2017 года на 6,8% вырос по сравнению с показателем аналогичного периода прошлого года и составил 4 трлн 050,7 млрд тонно-км, говорится в оперативном докладе Росстата.

В частности, грузооборот железнодорожного транспорта увеличился на 6,6% – до 1 трлн 847,1 млрд тонно-км, автомобильного транспорта – на 3,7%, до 176,2 млрд тонно-км. Грузооборот трубопроводного транспорта вырос на 7,3% и достиг 1 трлн 933,1 млрд тонно-км.

Грузооборот морского транспорта за отчетный период увеличился на 10,8%, до 35,7 млрд тонно-км, внутреннего водного транспорта – не изменился и составил 53 млрд тонно– км. Грузооборот воздушного транспорта возрос на 19,8% и достиг 5,6 млрд тонно-км.

### ВЕДОМОСТИ – САНКТ-ПЕТЕРБУРГ; ДМИТРИЙ ГОРШЕНИН; ВАЛЕРИЯ ЛЕБЕДЕВА; 2017.10.19; ТРАМВАЙНОЕ ДВИЖЕНИЕ В КРАСНОГВАРДЕЙСКОМ РАЙОНЕ ЗАПУСТЯТ С ОПОЗДАНИЕМ НА ДВА МЕСЯЦА

Трамвайное движение по новому маршруту у Ладожского вокзала начнется до конца года, сообщил руководитель департамента развития ООО «ЛСР-строй» (входит в группу ЛСР) Олег Лобзев. По его словам, строительные работы первого этапа (на участке до ул. Хасанской) закончатся в ноябре, после этого начнется обкатка вагонов.

Администрация Петербурга в мае 2016 г. заключила с ООО «Транспортная концессионная компания» (ТКК, на 80% принадлежит ИК «Лидер» и аффилированным компаниям, на 20% – ПАО «Группа ЛСР») концессионное соглашение на создание, реконструкцию и эксплуатацию трамвайной сети в Красногвардейском районе на 30 лет. Совместные инвестиции в проект составят 33,7 млрд руб., в том числе в строительство и содержание объекта – 12,5 млрд, из которых 1,3 млрд – из бюджета города. Стоимость строительства первого этапа – 6,9 млрд руб., запуск движения на этом участке был запланирован до начала ноября. Город финансирует 10% проекта, ТКК – остальное, сказал директор ТКК Сергей Окутин. По маршруту будет ходить 23 трехсекционных трамвая производства Stadler под названием «Чижик» (см. врез).

Администрация Петербурга планирует оштрафовать ТКК за опоздание. Сумма претензии будет зависеть от количества дней, на которые задержится запуск, сообщили в пресс-службе комитета по инвестициям. Размер штрафа может составлять 13 млн руб., говорила в сентябре председатель комитета Ирина Бабюк. Оснований для штрафа нет, город не полностью выполнил свою часть условий, считает Окутин. По его словам, разрешение на строительство одного из самых сложных участков – у пр-та Косыгина – было получено только в середине сентября. Были задержки с передачей земельных участков, связанные с оформлением всех необходимых документов и разрешений, сказал представитель ЛСР.

Комитет настаивает на пересчете бюджетной составляющей проекта, стоимость первого этапа можно удешевить на 1,1 млрд руб. при применении рельсошпальной решетки, сообщила его представитель. Существенной экономии от смены технических решений не произошло, так как будет произведено благоустройство, часть рельсошпального основания будет закрыта бетонными плитами, говорит Лобзев.

Позднее предоставление инвестору участков и финансовое закрытие, выявление обстоятельств, увеличивающих стоимость стройки, – основные факторы задержки стройки в проектах ГЧП, говорит Роман Чураков, старший юрист Herbert Smith Freehills. По его словам, в России и за рубежом практикуется снижение ответственности инвестора за незначительные задержки: «Любая неустойка – это некомпенсируемые дополнительные расходы для инвестора, которые увеличивают риски дефолта проекта, а не стимулируют инвестора исполнять свои обязанности».

Если задержки на стройке – вина строителя, обычно назначаются санкции, они могут варьироваться от 1000 руб. до нескольких сотен тысяч рублей за день просрочки, говорит управляющий партнер «Качкин и партнеры» Денис Качкин. Если же город задержал предоставление земельных участков или финансирования – это обоюдная вина, в случае которой не обязательно находится основание для применения санкций к концессионеру, добавил Качкин. По его словам, исход ситуации сложно прогнозировать, так как неизвестны условия концессионного соглашения и ход его исполнения.

### КОММЕРСАНТ АВТОПИЛОТ; ИВАН БУРАНОВ; 2017.10.18; СПРАВКИ О ДТП ОТМЕНЯЮТСЯ

ГИБДД разъяснила требования нового регламента работы ДПС

Автомобилистам нужно приготовиться к ряду нововведений: в пятницу вступает в силу новый регламент ДПС по надзору за дорожным движением. Отменяются справки о ДТП: инспекторы больше не будут их выдавать, а страховые по идее не должны их больше требовать. Кроме того, автоматические камеры теперь появятся в зонах действия временных знаков желтого цвета, ограничивающих скорость во время ремонтных работ. Эти и другие нововведения представители ГИБДД разъяснили за два дня до вступления в силу документа.

В пятницу, 20 октября, в силу вступает приказ МВД №664, которым закреплен новый регламент для ДПС по надзору за дорожным движением. Прошлый регламент, утвержденный приказом №185, отменяется. Все положения документа уже доведены до 55 тыс. сотрудников дорожно-патрульной службы, рассказал начальник управления ДПС и спецмероприятий ГИБДД России Александр Быков.

Отменяются справки о ДТП

Пожалуй, главное и наиболее революционное нововведение, которое потенциально может упростить жизнь автовладельцам,– это отмена справок о ДТП, на получение которых требовалось значительное время: этот документ уходит в прошлое начиная с 20 октября, инспекторы больше их выдавать не будут. Напомним, что эти справки требуют страховые компании для урегулирования убытков и последующих выплат. В случаях с ОСАГО это требование содержится в положении ЦБ №431-П 2014 года, в случаях с каско – во внутренних документах каждой страховой компании.

Господин Быков пояснил: выдача справок в действительности не предусмотрена уже давно, а у МВД нет полномочий утверждать форму справки о ДТП. Фактически в последние годы инспекторы не должны были выдавать такие документы, но это практиковалось. 20 октября эта практика прекращается. В ГИБДД говорят, что предупреждали об этом ЦБ и Российский союз автостраховщиков более года на всех совещаниях.

В ведомстве считают, что никакого коллапса в связи с нововведением не будет, потому что после аварии пострадавший водитель получает на руки копию протокола или копию постановления по делу об административном правонарушении – все эти документы содержат необходимую для страховщика информацию, их можно предъявить сотруднику компании.

Кроме того, обязанность водителя – полностью заполнять извещения о ДТП при аварии и также передавать документ в страховую компанию, напоминают в ГИБДД.

Так или иначе, формальное требование страховщиков требовать справки при ОСАГО остается: положение ЦБ №431-П действует в старой редакции. В законе об ОСАГО (статья 30, пункт 7) указывается обязанность предъявлять справку установленной формы. Оперативного комментария от ЦБ получить пока не удалось.

В пресс-службе Российского союза автостраховщиков (РСА) “Ъ” подтвердили, что просто так отказаться от документов с информацией о ДТП невозможно. В организации ссылаются на пункт 5 закона «об ОСАГО», согласно которому «для решения вопроса об осуществлении страхового возмещения страховщик принимает документы о ДТП, оформленные уполномоченными на то сотрудниками полиции». Без справки можно оформить аварию только по европротоколу (при соблюдении определенных требований). В остальных случаях, поясняют в РСА, «закон не дает страховщику права считать одного водителя потерпевшим, а другого – ответственным, если нет документов, оформленных полицией». «Административная ответственность наступает далеко не во всех случаях, когда произошло столкновение автомобилей, например, если водитель не учел метеоусловия и видимость в направлении движения»,– подчеркивают в организации.

По данным РСА, ГИБДД сейчас готовит разъяснения для сотрудников по поводу внесения необходимой информации об аварии (которая раньше была в справке) в другие документы о ДТП: речь идет о копии постановления и копии протокола, которые будут выдаваться пострадавшему страхователю. «Мы рассчитываем, что такая процедура заработает»,– говорят в организации. В противном случае, если никаких документов гражданин в страховую не принесет, то заявителю придется обращаться в суд за возмещением ущерба, предупреждают в РСА, который и «установит распределение ответственности за причинение вреда». «Российский союз автостраховщиков полагает, что такая процедура является крайне неудобной для граждан,– подчеркивают в союзе. И мы не рискуем даже предположить, насколько это затянет сроки осуществления возмещения».

«Мы в курсе ситуации и рады, что автострахование становится понятнее и удобнее для клиентов: сокращаются барьеры и сроки на сбор документов для получения выплаты,– пояснил “Ъ” официальный представитель “АльфаСтрахования” Юрий Нехайчук.– Но нельзя просто взять и отменить справки. Есть опасение, что сначала мы увидим всплеск страхового мошенничества, а когда начнем бороться с ним – часть клиентов может обвинить своих страховщиков в затягивании процедуры урегулирования. Хотя компаниям всего лишь понадобиться время на подтверждение убытка, то есть получение тех же самых данных, что были ранее в справках». По мнению господина Нехайчука, выстраивание новых алгоритмов и изменение внутренних процессов также займут у страховщиков «какое-то время». Он отметил, что с 20 октября справки о ДТП не будут требоваться также в случаях урегулирования и по каско – соответствующие изменения внесут во внутренние инструкции компании. «Мы искренне надеемся, что нововведения заранее досконально продуманы, досконально синхронизированы и согласованы с другими органами власти и пойдут исключительно на пользу всем участникам дорожного движения»,– говорит Юрий Нехайчук.

Камеры в зонах ремонта

Еще одно важное нововведение связано с использованием автоматических камер: теперь они будут появляться в зонах, где скорость ограничена временными знаками желтого цвета. Юридически это выглядит так: в старом приказе №185 была фраза «применение средств автоматической фиксации в местах, где ограничения движения установлены временными дорожными знаками, не допускается», в новом 664-м приказе ограничение это снято.

Александр Быков из ГИБДД подтвердил: комплексы в этих зонах будут применяться. Статистика показала, что количество ДТП в зонах сужения дорог (введенных из-за ремонта) растет – требуется усиление контроля. Устанавливаться такие камеры будут владельцами дорог по особым правилам, которые разработаны ГИБДД и уже переданы в **Росавтодор**. Должен быть, к примеру, зафиксирован срок проведения ремонта: по его истечении ГИБДД будет прекращать оформление «писем счастья» с временной камеры, даже если она не демонтирована. Господин Быков также уточнил, что применяться будут муляжи и имитаторы комплексов, чтобы водители видели их и снижали скорость: не всегда есть финансовая возможность поставить полноценный прибор.

В **Росавтодор**е “Ъ” пояснили: инициатива по администрированию фактов нарушений ПДД на участках производства дорожных работ была предложена изначально дорожниками. «Эта мера позволит снизить количество ДТП, связанных с превышением водителями установленных временных ограничений скорости, в местах проведения работ по ремонту, реконструкции и обустройству дорожной сети,– пояснили “Ъ” в пресс-службе дорожного агентства.– Сейчас данный тип нарушений является одной из распространенных причин аварий».

Остановка водителей на постах ДПС

Для сотрудников ДПС с 20 октября вводится право останавливать машины для проверки документов в любом месте дороги, не только на постах ДПС. Как пояснил Александр Быков, количество постов за последние годы сократилось втрое, а вот количество граждан, управляющих автомобилями без прав, выросло (2 млн случаев только в 2016 году) – требуется усиление контроля именно на улично-дорожной сети. В этом плане расширение прав инспекторов довольно условное, потому что до сих пор остановить и проверить документы за пределами поста сотрудник ДПС мог под разными другими предлогами: подозрение в совершение нарушения, проведение спецмероприятия, рейда и т. д. Просто речь идет о том, что сейчас предлогов для остановки машины становится больше.

Общение с водителем: не хамить, не курить

Ряд нововведений связан с общением инспектора с водителем. Так, если в старом регламенте было требование передавать документы без обложки, то с 20 октября добавляется новое правило: документы нужно передавать без «удерживающих устройств». Речь идет о случаях, когда водители присоединяют к документам цепь и не дают тем самым инспектору унести их в патрульную машину.

Подробно расписан порядок общения с водителем. Инспектор должен будет исключать высказывания и действия «дискриминационного характера по признакам пола, возраста, расы, национальности, языка, гражданства, социального, имущественного или семейного положения, политических или религиозных предпочтений». Также сотрудник не должен быть грубым, заносчивым, делать «предвзятые замечания», допускать «оскорбительные выражения или реплики», а также действия, «провоцирующие противоправное поведение».

В ГИБДД отдельно прояснили ситуацию про курение. Дело в том, что в первоначальной редакции была норма, запрещающая сотруднику ДПС курить при общении с водителем, но в финальной версии регламента она исчезла. Александр Быков пояснил: это не означает, что инспекторам разрешат курить и «дымить в лицо» водителям: «У нас есть типовой кодекс этики служебного поведения государственных служащих, там эта норма включена, поэтому мы исходили из того, что нормы не должны дублироваться».

Можно ли снимать разговор с инспектором

Активную дискуссию в соцсетях вызвала норма о видеосъемке разговора с инспектором. В 185-м приказе МВД была фраза: «Сотрудник не должен препятствовать использованию видео– и звукозаписывающей аппаратуры участником дорожного движения, если таковое не запрещено законодательством, о существовании запрета сотрудник должен сообщить участнику дорожного движения, производящему запись». В новом регламенте эта фраза отсутствует, и это было воспринято многими как появление фактического запрета на запись. Господин Быков пояснил: это не так,

Поэтому в большинстве рядовых ситуаций видеосъемку можно вести, как и сейчас, исключение составляют только ситуации, описанные в законе «О полиции» и «Об оперативно-разыскной деятельности». Например, если водитель снимает на телефон место ДТП и мешает при этом инспектору, тот может потребовать прекратить съемку. Другой случай: в регионе введен режим контртеррористической операции, сотрудник ДПС должен сообщить об этом водителю и также попросить выключить камеру, тот должен будет подчиниться. В ГИБДД заметили: сам инспектор также имеет право вести съемку, причем не только на служебный видеорегистратор, но и на собственный мобильный телефон.

Изменения в правилах освидетельствования

В старом регламенте была норма, которая обязывала инспекторов возвращать водителей после медицинского освидетельствования из больницы к автомобилю (в случае если опьянение не было обнаружено). В новом регламенте уточнено: возвращать автовладельца нужно и после освидетельствования, который проводит инспектор с помощью алкометра. Бывают случаи, пояснил господин Быков, что проверка эта проходит на посту ДПС, куда водителя нужно везти и потом, соответственно, возвращать.

Технические изменения

Часть изменений носит технический характер и нововведениями как таковыми не является. К примеру, убрана возможность изъятия водительских прав и снятия номеров – эти меры ранее уже исключены из законодательства и не применяются. Теперь инспектору можно предъявлять не только традиционный бумажный полис ОСАГО, но и распечатку электронного (соответствующий закон принят еще в 2016 году). Довольно много обсуждали нововведения, якобы связанные со скрытым патрулированием. Но в действительности ничего не поменялось: эта форма надзора за движением допускалась и раньше. Александр Быков пояснил, что патрульная машина ДПС по умолчанию должна быть видна издалека, но в исключительных случаях ее можно поставить за остановкой или за холмом. Например, когда участок дороги признан аварийно опасным, необходим дополнительный контроль, но поставить патрульную машину можно только в определенных местах, пояснил господин Быков: специально делать так, чтобы водители не видели полицейскую машину, инспекторам запрещено.

### ПАРЛАМЕНТСКАЯ ГАЗЕТА; 2017.10.19; ГОСДУМА УТОЧНИЛА ПЕРЕЧЕНЬ ДОКУМЕНТОВ ДЛЯ РЕМОНТА ДОРОГ НА ПЕРЕКРЁСТКАХ

Госдума приняла в первом чтении законопроект Правительства, уточняющий перечень необходимых документов для ремонта дорог на перекрёстках.

Устанавливается, что владелец автодороги в письменной форме в срок не более 30 календарных дней с момента поступления заявления должен выдать согласие на строительство, реконструкцию или ремонт пересечений дороги и её примыканий к другим дорогам.

Перечень документов для согласования будет устанавливаться **Минтрансом** РФ в отношении автомобильных дорог федерального значения, органами исполнительной власти субъектов в отношении дорог регионального или межмуниципального значения и органами местного самоуправления для местных дорог.

Сегодня сроки, порядок выдачи согласия и перечень документов, не определены. В результате владельцы дорог часто просто затягивают сроки выдачи согласия и просят предоставить различные документы, требующие дополнительных, и при этом совершенно не нужных финансовых затрат.

Если инициатива будет принята, то это будет способствовать повышению позиции России в рейтинге Всемирного банка Doing Business по показателю «Получение разрешения на строительство».

### ИНТЕРФАКС; 2017.10.18; РФ И ЛИТВА ДОГОВОРИЛИСЬ О КОНТИНГЕНТЕ РАЗРЕШЕНИЙ НА МЕЖДУНАРОДНЫЕ АВТОПЕРЕВОЗКИ НА 2018Г

Россия и Литва утвердили предварительный обмен разрешениями на международные автомобильные перевозки на 2018 г.

Как говорится в сообщении Росавтотранса, контингент был утвержден представителями транспортных ведомств сторон в ходе российско-литовской рабочей встречи в Москве по согласованию дополнительного объема разрешений на международные автоперевозки на 2017 г. и установлению контингента на 2018 г.

Так, доставку грузов автотранспортом из России в Литву обеспечат 255 тыс. разрешений для двусторонних и транзитных перевозок грузов, 11 тыс. – на перевозки грузов в/из третьих стран, выданных литовской стороной. Первую часть разрешений российские перевозчики получат до 10 декабря этого года.

В рамках своей потребности литовская сторона получит 170 тыс. разрешений для двусторонних и транзитных перевозок грузов (в том числе с отметкой «разрешается также перевозка грузов третьих государств» в количестве 12,5 тыс.), 11 тыс. – на перевозки грузов в/из третьих стран.

В ходе встречи делегации также согласовали по 300 разрешений на нерегулярные перевозки пассажиров в двустороннем и транзитном сообщении и 150 – на нерегулярные перевозки пассажиров в/из третьих стран.

Помимо этого, до конца этого года между государствами будет произведен дополнительный обмен разрешениями. Российская сторона получит 10 тыс. разрешений для двусторонних и транзитных перевозок грузов, 1,5 тыс. – для перевозок грузов в/из третьих стран. Литовские перевозчики запросили дополнительно 5 тыс. разрешений для двусторонних и транзитных перевозок грузов с отметкой «разрешается также перевозка грузов третьих государств» и 1,5 тыс. – для перевозок грузов в/из третьих стран. Обмен будет произведен до 25 октября.

### ИНТЕРФАКС; 2017.10.18; ЗАКОНОПРОЕКТ О ВВЕДЕНИИ РЕЕСТРА НЕДОБРОСОВЕСТНЫХ ПЕРЕВОЗЧИКОВ ВНЕСЕН В ГОСДУМУ

Законопроект, наделяющий региональные власти правом вести реестр недобросовестных перевозчиков автомобильным и городским наземным электрическим транспортом, внесен в Госдуму. Документ содержится в электронной базе нижней палаты парламента.

Проект поправок в действующее законодательство представила Московская областная Дума с учетом потребностей, выявленных в ходе правоприменительной практики.

«Реестр недобросовестных перевозчиков позволит не допускать к участию в открытом конкурсе юридических лиц, индивидуальных предпринимателей и участников простого товарищества, которые не приступили к осуществлению регулярных перевозок в срок, установленный в свидетельстве об осуществлении перевозок», – говорится в пояснительной записке к законопроекту.

Речь идет о муниципальных и межмуниципальных маршрутах регулярных перевозок, смежных межрегиональных маршрутах. Также в реестр предлагается вносить перевозчиков, которые после вступления в силу решения суда об аннулировании лицензии продолжают осуществлять регулярные перевозки пассажиров и багажа.

Проектом закона предлагается расширить перечень обстоятельств, при наступлении которых региональные власти могут обращаться в суд с заявлением о прекращении действия свидетельства об осуществлении перевозок. В такой перечень предлагается включить обстоятельство, когда перевозчик не приступил к выполнению перевозок в срок, указанный в свидетельстве.

### RG.RU; АННА ЧИСТЯКОВА; 2017.10.18; В ПОМОРЬЕ ОТКРЫЛИ ОБНОВЛЕННУЮ АВТОТРАССУ НА ПЛЕСЕЦК

В Плесецком районе открыто движение по реконструированному участку автотрассы Брин – Наволок – Плесецк – Каргополь. Этот отрезок дороги считался у автомобилистов самым сложным на пути следования либо на космодром Плесецк либо в Санкт-Петербург – большую часть времени приходилось ехать по грунту, мелкие камешки из под колес могли поцарапать машину, а весной и осенью дорога превращалась в распутицу, что затрудняло перемещение по ней в разы.

Как сообщает областное дорожное агентство «Архавтодор» за последние три года всего было заасфальтировано 35 километров грунтовой дороги в этом направлении.

Так, ремонт участка Войбора – 124-й километр автомобильной дороги Архангельск – Каргополь – Вытегра началась в августе 2016 года. Объем финансирования за два года составил более 454 миллионов рублей, из них большая часть – средства федеральной казны.

Отметим, что в 2018 году автодорога Архангельск – Каргополь – Вытегра планируется к передаче в федеральную собственность и войдет в состав новой федеральной трассы А215, которая будет проходить по маршруту Санкт-Петербург – Лодейное Поле – Вытегра – Прокшино – Каргополь – Плесецк – Брин – Наволок – Архангельск.

Ожидается, что с открытием нового отрезка трассы дорога от Архангельска до Санкт-Петербурга сократится примерно на пять часов. Сейчас, пока объездной путь отсутствует, автолюбителям приходится делать крюк на пути их Архангельска в Северную столицу через Вологду или Череповец.

Дорожники поясняют, что в Архангельской области необходимо будет достроить два участка: Самодед – Кяма длиной 7,2 километра с обходом поселка Самодед и строительством нового моста через реку Ваймуга, а также 7,3 километра с путепроводом на станции Емца.

После этого дальнейшие работы по содержанию и реконструкции дороги будет осуществлять **Росавтодор**.

В **федеральном дорожном агентстве** пока о планах относительно участка Архангельск – Каргополь – Вытегра не распространяются. Однако, отмечают, что трасса и соответствующая инфраструктура будут отвечать всем требованиям, предъявленным к федеральным автомагистралям.

### РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА – СТОЛИЧНЫЙ ВЫПУСК; ТАТЬЯНА ШАДРИНА; 2017.10.18; КОЛЕСО ДО КАЗАНИ ДОЕДЕТ

К 2023 году начнет работать первый участок высокоскоростной железнодорожной магистрали

На проект по строительству высокоскоростной магистрали (ВСМ) Москва-Казань до Владимира будут привлекать частные инвестиции. РЖД намерено вложить в прокладку ВСМ 200 миллиардов рублей до 2023 года, сообщили «Российской газете» в компании.

При этом планы по введению в строй магистрали остались прежними. Пока речи о корректировке сроков выполнения проекта не идет. Первый участок – до Владимира из графика не вышел, а далее магистраль начнут строить до Казани.

Главгосэкспертиза одобрила проект до Владимира летом этого года. Опытный участок пройдет рядом с новым отрезком автомобильной дороги М-7 «Волга» в обход городов Балашиха и Ногинск. В Ногинске будет одна из трех промежуточных пассажирских станций – Ногинск-ВСМ, еще одна запланирована в Орехово-Зуево, а другая в Петушках. Весь участок ВСМ до Владимира – 172 километра.

Поезда по нему смогут развивать скорость до 400 километров в час.

В дальнейшем, после завершения оставшихся участков ВСМ Москва – Казань (Владимир – Нижний Новгород, Нижний Новгород – Чебоксары, Чебоксары – Казань), время в пути от Москвы до Казани составит 3 часа 17 минут без учета остановок. Сейчас – 12-13 часов. Эта магистраль станет первым участком проекта ВСМ Евразия, который предполагает интеграцию высокоскоростных железнодорожных сетей Европы и Китая для перевозки грузов и пассажиров. Китайская сторона уже прокладывает свой отрезок этого скоростного коридора.

В РЖД заявили, что намерены направить на проект ВСМ Москва – Казань 200 миллиардов рублей до 2023 года. В компании не рассчитывают на деньги федерального бюджета, и планируется привлечь средства российских и международных стратегических инвесторов. Финансовая модель не исключает кредитных заимствований российских и международных банков, международных банков развития. Одним из преимуществ новой схемы реализации проекта является отсутствие необходимости в капитальном гранте от государства, считают в компании. Не секрет, что уже несколько лет этот проект остается «без строки» в федеральном бюджете. Как только организационно-правовая и финансовая модель строительства участка Москва – Владимир будет детально проработана, ее направят в правительство на одобрение, обещают в РЖД. Но уже сейчас готовится заявка частной концессионной инициативы на реализацию строительства опытного участка Москва – Владимир, добавили там.

Какой именно будет состав, в РЖД раскрывать не стали, отметив только, что «принципиально новый». Получается, ни «Сапсаны», ни «Ласточки», ни «Стрижи» в той модификации, которая сейчас есть, не будут ходить по магистрали.

Если говорить о стоимости проезда для пассажира, то она будет определяться позже. В рамках концессии планируется прописать цену за пользование инфраструктурой (то есть цену для проезда по ВСМ поездов, которую будет платить пассажирская компания). Кто именно придет на ВСМ до Владимира, тоже не раскрывается. Не исключено, что здесь не обойдется без участия РЖД. В любом случае именно перевозчик будет определять стоимость билета. И скорее всего, будет действовать принцип динамического образования цены – выше спрос, выше стоимость. А в дни, когда желающих поехать не много, будут скидки.

### КОММЕРСАНТ.RU; НАТАЛЬЯ СКОРЛЫГИНА; 2017.10.18; ДЕФИЦИТ ПОЛУВАГОНОВ ПОЙДЕТ НА СПАД

Но в октябре рынку все равно не хватает 16 тыс. единиц

Институт проблем естественных монополий (ИПЕМ) полагает, что дефицит полувагонов на железной дороге в октябре составит 16 тыс. штук. Еще в январе–феврале на сети наблюдался профицит, но уже с марта эксперты фиксируют профицит на фоне массового списания старых вагонов и роста грузопотоков. Нехватка парка достигла пика в сентябре – 17 тыс. полувагонов. Но, по прогнозам экспертов, к концу года дефицит пойдет на спад и снизится до 5–6 тыс. полувагонов.

Как сообщили “Ъ” в ИПЕМ, по результатам проведенного экспертами моделирования дефицит полувагонов на сети ОАО РЖД в октябре составит примерно 16 тыс. полувагонов – при условии сохранения существующих технологий управления парком, объемов порожнего пробега, времени ожидания погрузки и так далее. В ноябре дефицит заметно сократится, до 11 тыс. полувагонов, а в декабре, прогнозирует ИПЕМ, снизится до 5–6 тыс. единиц (см. график).

На перевозках в краткосрочном периоде может негативно сказаться передел рынка предоставления полувагонов, в котором участвуют Уралвагонзавод (УВЗ, входит в «Ростех») и Федеральная грузовая компания (ФГК, входит в ОАО РЖД), полагают в ИПЕМ. Как сообщал “Ъ” 18 октября, «Ростех» добился досрочного расторжения без штрафов договора аренды вагонов, заключенного ФГК с «УВЗ-Логистик» (УВЗЛ) в 2015 году. С 1 ноября 27,2 тыс. вагонов (из них 5,9 тыс. инновационных), вернутся к владельцу, ФГК же потеряет порядка 23% своего текущего парка. По оценке экспертов института, невывоз груза в октябре–декабре вследствие смены оператора парка и логистики движения вагонов может составить около 5–10 млн тонн щебня и угля.

В 2015 году было принято решение о запрете с 2016 года эксплуатации старых вагонов с продленным сроком службы (см. “Ъ” от 11 декабря 2015 года), что привело к массовым списаниям и постепенному сокращению парка. До этого наблюдался профицит, обрушивавший ставки предоставления вагонов на рынке и приводивший к убыткам операторов. Наибольший профицит на сети был в январе–феврале 2014 года и январе–мае 2015 года – тогда он превышал 20 тыс. полувагонов, отмечают в ИПЕМ. В первые два месяца 2017 года профицит сохранялся, но уже в марте наметился дефицит, к лету увеличившийся до 15 тыс. полувагонов. При этом обновление парка, хотя и покрывает его списание, не успевает за потребностью в грузоперевозках. Как отмечают в ИПЕМ, хотя за январь–август было произведено около 26 тыс. полувагонов, общий парк с учетом списания увеличился только на 9 тыс. единиц.

На планы по выпуску новых полувагонов может повлиять и изменение условий использования производителями прав на тележку 18-100, использующейся в основной части парка полувагонов, говорит замгендиректора ИПЕМ Владимир Савчук. УВЗ планирует пересмотреть отношения с лицензиатами, изготавливающими эту тележку, сообщал “Ъ” 17 октября. Тележка 18-100 используется при изготовлении обычных вагонов, ранее лицензия на нее была доступна широкому кругу вагоностроителей, которые на ее основе разработали свои версии, которые УВЗ именует «клонами». Это, например, тележка 18-9841 (ТВСЗ), 18-9800 (Рузаевский вагоностроительный завод), 18-9770 («Промтрактор») и многие другие. Доля вагонов на тележке 18-100 и ее аналогах составляет 85% парка на сети ОАО РЖД, в том числе произведенной другими вагоностроителями по лицензии УВЗ – 68%. Теперь УВЗ опасается, что предписанное ремонтным руководством использование его деталей для ремонта всех подобных тележек может привести к авариям и штрафам за них в адрес УВЗ. Завод требует от вагоностроителей либо должным образом испытать свои аналоги, либо вернуться к использованию оригинала – тележки 18-100.

По мнению господина Савчука, введение такой меры может привести к сокращению количества вагоностроительных заводов, выпускающих полувагоны, снижению конкуренции на рынке производства вагонов и росту цен на них. «Во втором случае вопросы ограничения конкуренции могут заинтересовать ФАС»,– считает он. Осуществляемая в настоящее время поддержка государством производителей вагонов, по его мнению, может оказаться неэффективной. Возможной альтернативой этому может послужить разработка некоторыми заводами альтернативных тележек, права на которые будут принадлежать им, а не другим производителям, полагает эксперт.

### ИНТЕРФАКС; 2017.10.18; РЖД ЗАВЕРШИЛИ ЭЛЕКТРИФИКАЦИЮ Ж/Д ПОДХОДОВ К УСТЬ-ЛУГЕ

ОАО «Российские железные дороги» ввело в эксплуатацию электрифицированный участок Веймарн-Лужская (Ленинградская область) в рамках полигона Кузбасс – Северо-Запад, сообщает пресс-служба ОАО «Российские железные дороги».

Новый участок позволит увеличить более чем на 11 млн тонн ежегодный объем перевалки грузов, сократив время их доставки на полигоне Кузбасс-Лужская на 12 часов. «Экономический эффект для нас (РЖД – ИФ) после завершения электрификации участка составит 450,3 млн рублей в год», – приводятся в пресс-релизе слова главы РЖД Олега Белозерова.

Работы по реконструкции железнодорожных подходов к морскому торговому порту Усть-Луга с развитием Усть-Лужского железнодорожного узла проведены в рамках проекта комплексной реконструкции участка Мга-Гатчина-Веймарн-Ивангород.

Проект реконструкции данного участка и железнодорожных подходов к портам на берегу Финского залива реализуется с 2005 года. Он предполагает усиление электрификации участка Мга-Гатчина, удлинение приемоотправочных путей на 19 станциях, ввод сплошных вторых главных путей, строительство железнодорожного пути в обход станции Котлы, электрификацию ряда участков железной дороги, строительство новой станции Лужская-Сортировочная для приема транзитных поездов, пяти предпортовых станций порта Усть-Луга (Лужская-Северная, Лужская-Южная, Лужская-Нефтяная, Лужская-Генеральная и Лужская-Восточная), а также соединительных путей между ними.

### ИНТЕРФАКС; 2017.10.18; ФАС РАЗРАБОТАЛА НОВУЮ МЕТОДИКУ РАСЧЕТА АРЕНДЫ ПОДВИЖНОГО СОСТАВА РЖД ДЛЯ ПРИГОРОДНЫХ ПЕРЕВОЗОК

Федеральная антимонопольная служба (ФАС) РФ подготовила новую методику расчета аренды подвижного состава ОАО «Российские железные дороги» (РЖД) для пригородных компаний, сообщило ведомство со ссылкой на советника руководителя ФАС Павла Шпилевого.

Результатом введения новой методики может стать снижение ставок на аренду подвижного состава на 10-20%, отмечается в сообщении ФАС.

В частности, анализ ставок подвижного состава для пригородных перевозок показал, что в различных регионах устанавливаются разные ставки, отмечает ФАС. В то же время для одной и той же модели поезда ставки отличаются за капитальный ремонт, текущий ремонт и техобслуживание, хотя это одна и та же услуга, оказываемая одной и той же организацией в разных регионах.

В службе также отмечают, что РЖД включают в арендную плату подвижного состава для пригородных перевозок затраты депо как на содержание и обслуживание подвижного состава, так и общехозяйственные затраты. Всего в настоящее время существует 6 уровней накладных расходов, которые распределяются на ставки аренды РЖД.

Новая методика ФАС включает пять составляющих. В частности, служба предлагает учитывать плату за отдельный вагон в год, чтобы возможное увеличение частоты движения поездов на пригородных маршрутах не привело к возникновению дополнительных затрат в бюджете региона. Кроме того, в новой методике ведомство предлагает учитывать прямые расходы на оплату труда и накладные общехозяйственные расходы депо. Накладные расходы других уровней управления предлагается учитывать в других видах деятельности. ФАС также предлагает предоставить пригородным компаниям право заказывать услуги на текущий ремонт как в РЖД, так и у других организаций.

Средства, полученные за счет экономии от изменения арендных ставок, ведомство предлагает направить на обновление парка подвижного состава в каждом конкретном регионе.

### ТАСС; ИГОРЬ ЛУКЬЯНОВ; 2017.10.18; ДЕФИЦИТ ВАГОНОВ ДЛЯ ВЫВОЗА ЩЕБНЯ СТАВИТ ПОД УГРОЗУ ГОРНУЮ ОТРАСЛЬ КАРЕЛИИ

Дефицит вагонов для вывоза щебня ставит под угрозу горную отрасль Карелии, так как добывающие предприятия не могут продать продукцию и приостанавливают работу. Власти региона пытаются разрешить эту проблему с привлечением федеральных министерств, сообщил в среду ТАСС советник главы Карелии Юрий Савельев.

На проблему нехватки вагонов и высокую стоимость их аренды в Карелии впервые обратили внимание несколько лет назад. По мнению зампредседателя Ассоциации горнопромышленников Карелии Андрея Громова, дефицит связан с тем, что компаниям-операторам выгоднее перевозить уголь, а не щебень.

В Министерстве природопользования и экологии региона ТАСС сказали, что недополученные доходы предприятий из-за недостаточного количества вагонов за восемь месяцев текущего года оценивается в 1,2 млрд рублей, потери карельского бюджета – в 400 млн рублей.

«Ситуация сложная, за девять месяцев произошло снижение объемов погрузки на 30 тыс. вагонов, или 2 млн тонн. В результате у нас у многих предприятий оказываются заполнены щебнем склады, они не могут обеспечить выгрузку и доставку до покупателя. На сегодняшний день восемь предприятий в Карелии уже приостановили работу, под угрозой приостановки еще 10-12 предприятий. По сути дела есть угроза для горной отрасли в целом», – сказал Савельев.

Он пояснил, что компании-операторы после выгрузки угля в портах Мурманской области вагоны не загружают щебнем в Карелии, а идут порожняком с Октябрьской железной дороги в Сибирь на погрузку угля. Основные потребители карельского щебня находятся в Москве и центральной части России, и производители региона теряют единственный рынок сбыта.

«На прошлой неделе у главы Карелии Артура Парфенчикова была встреча с вице-премьером Аркадием Владимировичем **Дворкович**ем по этому вопросу. Было подготовлено письмо от главы республики с описанием ситуации и просьбой в ней разобраться. Сейчас мы ждем, какие решения будут приняты, прорабатываем с компаниями-операторами и производителями вагонов вопрос о возможности поставки вагонов на полигон Октябрьской железной дороги. Ожидаем, что в течение двух недель на какие-то решения выйдем», – сказал Савельев.

Кроме того, отметил он, карельские власти для решения этой проблемы организовали тесное взаимодействие с **Министерством транспорта** России. Также идут переговоры с компаниями-операторами о заключении с карельскими производителями щебня сервисных контрактов по обеспечению вагонами на долгосрочной основе. Это даст возможность снизить стоимость перевозки грузов.

Как рассказала ТАСС начальник управления недропользования Министерства по природопользованию и экологии Карелии Ольга Косинова, в регионе горнопромышленный комплекс является ведущей отраслью промышленности.

В 2016 году в республике добывали строительный камень 35 предприятий, на каждом из которых от 120 до 200 работников. Объем производства щебня по итогам прошлого года составил 16,8 млн куб. м, или 117% к уровню 2015 года.

### ТАСС; 2017.10.18; РЖД С НАЧАЛА 2017 ГОДА ПРИВЛЕКЛИ СВЫШЕ 12 МЛН ТОНН ДОПОЛНИТЕЛЬНЫХ ГРУЗОВ

РЖД по итогам января-сентября 2017 года удалось привлечь на железнодорожный транспорт более 12 млн тонн дополнительных грузов, говорится в сообщении компании.

В частности, как отметил директор по коммерческой деятельности ОАО «РЖД» – генеральный директор Центра фирменного транспортного обслуживания (ЦФТО) Алексей Шило, более 7,5 млн тонн грузов компания привлекла за счет улучшения сервиса, еще свыше 4,55 млн тонн грузов – за счет гибкой тарифной политики – «тарифного коридора» и предоставления скидок на отдельных направлениях.

Выступая в рамках панельной дискуссии «Ориентация на клиента в железнодорожной отрасли: реалии и вызовы, как им противостоять», состоявшейся на XIX Всемирном фестивале молодежи и студентов в Сочи, Алексей Шило подчеркнул, что в настоящее время работа компании направлена на повышение клиентоориентированности, формирование новых логистических продуктов и развитие современных клиентских сервисов, что в конечном итоге способствует привлечению на железную дорогу дополнительных грузов.

По его словам, для небольших клиентов холдинг предлагает услуги бронирования вагономест в поездах. Это позволяет использовать преимущества технологии, при которой небольшие партии грузов собираются в поезд, который идет большое расстояние без переработки. Что касается крупных клиентов, то для них внедрена услуга «парковки», когда клиенты могут разместить свой подвижной состав на инфраструктуре ОАО «РЖД» в ожидании формирования судовой партии, услуги следования грузовых поездов по специальному расписанию, доставки точно в срок.

«Мы понимаем, что живем в век цифровых технологий, без них невозможно двигаться дальше. У нас есть свое подобие Uber – в этом году запущена электронная торговая площадка «Грузовые перевозки», на которой оказывается комплексная услуга перевозки груза. Мы и дальше будем развивать эту площадку: здесь будут и логистические услуги, и услуги терминально-складского комплекса», – отметил Алексей Шило.

### ТАСС; 2017.10.18; РЖД В 2017 ГОДУ НА ТРЕТЬ УВЕЛИЧИЛИ ОБЪЕМ КАПИТАЛЬНОГО РЕМОНТА ПУТИ

ОАО «Российские железные дороги» (РЖД) в 2017 году увеличило объем капитального ремонта пути на треть. Всего по итогам текущего года будет отремонтировано 5,73 тыс. км железнодорожного пути, говорится в сообщении компании.

В том числе планируется реконструировать 2,55 тыс. км пути (на 16% больше, чем в 2016 году), капитально отремонтировано 1,15 тыс. км (+32,6%). Будет проведена смена рельсов новыми в объеме 2635 км (+39,8%) и уложено 2595 стрелочных переводов (+15,3%).

По итогам проведения ремонтных работ в 2017 году уже повышена скорость движения пассажирских поездов на протяжении 210 км, для грузовых поездов – на 212,7 км.

Всего в результате ремонта инфраструктуры до конца года планируется повысить скорость пассажирских поездов на участках общей протяженностью свыше 1,3 тыс. км, грузовых поездов – на 1,2 тыс. км.

### РБК; ЕГОР ГУБЕРНАТОРОВ; НАТАЛЬЯ ДЕМЧЕНКО; 2017.10.18; МИНЮСТ ВЕРНУЛ НА ДОРАБОТКУ ПРИКАЗ ОБ ЭЛЕКТРОННЫХ ПОСАДОЧНЫХ ТАЛОНАХ

Министерство юстиции отказалось зарегистрировать приказ **Министерства транспорта**, разрешающий авиакомпаниям отказаться от бумажных посадочных талонов в пользу их электронных версий. В Минюсте сочли, что документ не доработан

Приказ **Министерства транспорта** России, разрешающий авиакомпаниям использовать электронные посадочные талоны, не был зарегистрирован Министерством юстиции и возвращен обратно без государственной регистрации 16 октября. Об этом говорится в сообщении Минюста, поступившем в РБК.

Приказ об электронных посадочных талонах был утвержден **Минтрансом** в начале сентября.

Согласно этому документу ​посадочный талон может быть оформлен авиаперевозчиком в виде штрих-кода, который отправляется на любой электронный носитель по выбору пассажира – смартфон, планшет или другое устройство.

Документ также обязует перевозчика на своем сайте разместить информацию, разъясняющую порядок пользования электронным посадочным талоном. В приказе оговаривается, что пассажир может по желанию самостоятельно распечатать свой талон для предъявления на досмотре.

Согласно задумке министерства авиаперевозчики при посадке на рейс будут просто сканировать штрих-коды электронных посадочных талонов с экрана электронных устройств пассажиров.

Предполагалось также, что в тех аэропортах, где нет необходимого оборудования для использования электронных посадочных талонов, процедура прохождения досмотра останется прежней.

Министерство юстиции пришло к выводу, что в предложенном **Минтрансом** документе есть ряд недочетов. Ведомство указало, что не были утверждены требования касательно работы ​автоматизированной информационной системы оформления воздушных перевозок. Речь идет о требованиях к базам данных этой системы, к информационно-телекоммуникационной сети, которая обеспечивает работу этой системы, и к ее оператору.

Кроме того, пояснили в ведомстве, не были проработаны меры по защите и порядок функционирования информационной системы.

Перспектива перехода на электронные посадочные талоны обсуждается в России с 2013 года, за рубежом эта практика существует с 2007-го. Ранее сообщалось, что разрешение на использование электронного посадочного талона в России должно было вступить в силу в августе 2017 года.

Аэропорты Москвы, в свою очередь, еще в мае отмечали, что располагают необходимым для использования электронных посадочных билетов оборудованием и готовы отказаться от распечатки посадочных талонов.

В пресс-службе **Министерства транспорта** России сообщили, что не получали от Минюста официального возврата приказа по вопросу использования электронного посадочного талона. Это следует из ответа **Минтранса** на запрос РБК. «Решение об избыточности замечаний будет приниматься на площадке правительства после получения официального возврата приказа **Минтранса** из Минюста», – сообщили в пресс-службе.

### РБК; 2017.10.18; РОСАВИАЦИЯ СОБРАЛА ТЫСЯЧУ ВАКАНСИЙ ДЛЯ СОТРУДНИКОВ «ВИМ-АВИА»

**Росавиаци**я на свои запросы о трудоустройстве сотрудников «ВИМ-Авиа» получила 926 предложений от предприятий отрасли. Один «Аэрофлот» объявил о 249 вакансиях бортпроводников

В среду 18 октября представитель **Росавиаци**ии заявил РБК, что подведены итоги по поиску вакансий для сотрудников «ВИМ-Авиа»: откликнулись около 20 предприятий, которые предоставили 926 вакансий различных профилей.

В начале октября РБК писал о том, что **Росавиаци**я направила российским авиакомпаниям запросы об имеющихся вакансиях для трудоустройства высвобождаемых сотрудников «ВИМ-Авиа».

В частности, по данным **Росавиаци**и, авиакомпания «Аэрофлот» предоставила информацию об открытых 249 вакансиях бортпроводников, авиакомпания «Ай Флай» – 20 вакансиях командиров воздушного судна (КВС), 30 вторых пилотов, 200 бортпроводников, «Уральские авиалинии» дали 40 вакансий КВС, 30 вторых пилотов, 50 бортпроводников, 29 инженеров. Авиакомпания «Глобус» ищет 20 бортпроводников. «Саратовские авиалинии» – 10 КВС, пять бортпроводников, «Азимут» – 10 КВС, 10 вторых пилотов и 20 бортпроводников.

Также информацию о вакансиях предоставили аэропорты Внуково, «Владивосток», Южно-Сахалинск и другие.

Количество остающихся без работы сотрудников закрывающаяся авиакомпания не раскрывает, однако источник в **Минтрансе** называл цифру 1 тыс. человек.

Компания «ВИМ-Авиа» прекратила продажу билетов в конце сентября из-за долгов перед контрагентами. Вице-премьер Аркадий **Дворкович** 17 октября в интервью телеканалу «Россия 24» заявил, что, если в ближайшее время инвестор не будет найден, компанию ждет банкротство.

Следственный комитет 17 октября завел уголовное дело против руководства «ВИМ-Авиа» и его собственников о преднамеренном банкротстве.

### ПРАЙМ; 2017.10.19; МИНФИН И МИНТРАНС РФ ОПРЕДЕЛИЛИ ПЕРЕЧЕНЬ УСЛУГ АЭРОПОРТОВ, НЕ ОБЛАГАЕМЫХ НДС – МИНФИН

Минфин РФ не поддерживает отмену льготы по НДС для аэропортов, но намерен определить конкретный печень аэропортовых услуг, которые будут освобождены от уплаты этого налога, сообщила пресс-служба министерства.

Проект соответствующего перечня Минфин уже подготовил совместно с **Минтрансом**, сообщила пресс-служба.

В настоящее время Налоговым кодексом установлено, что от НДС освобождаются услуги, оказываемые непосредственно в российских аэропортах и воздушном пространстве РФ по обслуживанию воздушных судов, включая аэронавигационное обслуживание. При этом данной нормой перечень таких услуг не установлен. При этом **Минтранс** ранее просил отменить эту льготу, поскольку аэропорты, являясь неплательщиками налога, не могут возмещать входящий НДС, из– за чего терпят больше убытков, чем выгод от этой льготы.

«В связи с этим на практике возникают разногласия между налоговыми органами и налогоплательщиками в части отнесения оказываемых налогоплательщиками услуг к услугам, не подлежащим обложению НДС», – говорится в сообщении министерства.

В результате в аэропортах складывается различная практика применения освобождения от НДС в отношении услуг по обслуживанию коммерческой загрузки воздушных судов, в том числе по обслуживанию экипажей воздушных судов, пассажиров и багажа, грузов, дополнительной авиационной безопасности и представления аэровокзального комплекса.

В Минфине напомнили, что в настоящее время на рассмотрении Госдумы находится законопроект, принятие которого позволит избежать возникновения указанных разногласий: он наделяет правительство РФ полномочиями по определению конкретного перечня услуг, относящихся к услугам по обслуживанию воздушных судов, освобождаемым от обложения НДС.

### ИНТЕРФАКС; 2017.10.18; РОССИЙСКИЕ АВИАКОМПАНИИ ПРОДОЛЖАЮТ ИСПЫТЫВАТЬ ДЕФИЦИТ ПИЛОТОВ

Российские авиакомпании продолжают испытывать дефицит командиров воздушного судна (КВС) и вторых пилотов, следует из реестра вакансий для работников «ВИМ-Авиа», опубликованного **Росавиаци**ей в среду.

Согласно реестру, авиакомпания «Уральские авиалинии» (MOEX: URAL) в данный момент готова принять 40 КВС и 30 вторых пилотов, IFly – по 30 человек на обе должности. Новая авиакомпания «Азимут» ищет 10 командиров и столько же вторых пилотов. «Саратовским авиалиниям» требуется 10 КВС, «Хабаровским авиалиниям» – 6. Открытые вакансии на эти позиции также у «Нордавиа», «Якутии», «Сибирской легкой авиации», «ЧукотАВИА», «Сибиа».

Кроме того, некоторые компании массово набирают бортпроводников, следует из реестра. В частности, «Аэрофлоту» (MOEX: AFLT) на эту должность требуются 249 человек, IFly – 200, «Уральским авиалиниям» – 50, «Азимуту» и «Глобусу» (входит в группу S7) – по 20.

Ранее сообщалось, что **Росавиаци**я запросила 90 авиапредприятий о наличии вакансий для трудоустройства сотрудников «ВИМ-Авиа», которая из-за финансовых проблем вынуждена была приостановить деятельность в сентябре.

В июне глава «Аэрофлота» Виталий Савельев заявлял о массовом оттоке российских пилотов в Азию. Зарплата в азиатских авиакомпаниях, в частности в Китае, в валютном эквиваленте в 1,5-2 раза больше, объяснял топ-менеджер. После этого несколько российских авиакомпаний объявили о запуске программы стимулирования летного состава.

### ИНТЕРФАКС; 2017.10.18; АВИАКОМПАНИИ С РЕЗКО ВЫРОСШИМ ПАРКОМ СУДОВ МОГУТ ЗАСТАВИТЬ ЕЖЕМЕСЯЧНО ОТЧИТЫВАТЬСЯ О ФИНСОСТОЯНИИ

Мониторинг финансового состояния авиакомпаний, которые резко увеличивают парк воздушных судов, следует ужесточить, считают в ГосНИИ гражданской авиации.

Соответствующее предложение институт представил в среду на заседании подкомиссии по авиаперевозкам транспортной комиссии РСПП.

Его суть в том, что если в результате пополнения парка кресельная емкость увеличивается более чем на 15%, в течение года авиакомпания должна предоставлять **Росавиаци**и ежемесячный отчет о своих производственных показателях и финансово-экономическом состоянии.

Согласно действующей методике оценки финсостояния авиакомпаний, которой руководствуется **Росавиаци**я, мониторинг должен проводиться раз в квартал.

Самолетный парк авиакомпании «ВИМ-Авиа», приостановившей из-за долгов операционную деятельность в сентябре, с начала прошлого года увеличился более чем в два раза, до 29 судов.

### RG.RU; ТАТЬЯНА ШАДРИНА; 2017.10.18; КОГДА НОША ТЯНЕТ...

В России с 30 сентября действуют поправки, которые дали право авиакомпаниям продавать безбагажные билеты

Если ранее перевозчик в любом случае должен был предоставить пассажиру возможность бесплатно провезти багаж весом не менее 10 килограммов, то теперь, чтобы снизить цену билета, ему дано право формировать тарифы, в стоимость которых входит только бесплатный пронос ручной клади на борт самолета. Это касается только бюджетных рейсов, на которые авиакомпании продают невозвратные билеты (деньги за них нельзя вернуть, если у вас изменились планы, и вы решили отказаться от поездки).

По возвратным тарифам авиакомпания по-прежнему обязана принимать бесплатно к перевозке не менее 10 килограммов багажа на один билет. Конечно, у перевозчика есть право разрешить бесплатную перевозку чемодана весом до 30 килограммов, но это уже на усмотрение авиакомпании (больше по норме нельзя поднимать грузчикам). Перевозчик может использовать эту «прибавку к весу» как конкурентное преимущество, если у него есть для этого возможности. При взлете и посадке самолета расходуется больше всего топлива. А, как известно, чем больше вес, тем больше нужно усилий, энергии для того, чтобы преодолеть силу притяжения. И не случайно при регистрации на рейс взвешивают каждый чемодан, который сдают в багаж, и ручную кладь.

Еще авиакомпания платит аэропорту за обработку багажа. Вот и получается, что авиакомпаниям иногда выгоднее продавать на ряде направлений безбагажные билеты. В таком случае расходы на обслуживание багажа ложатся на пассажира. Но здесь можно существенно сэкономить, оплатив услугу по провозу чемодана через сайт авиакомпании за пару дней до вылета, а не в аэропорту. Получится дешевле.

Что касается ручной клади, то **Минтранс** России уже внес поправки в правила воздушных перевозок пассажиров, грузов и багажа. Они определяют вес ручной клади и список дополнительных вещей, которые можно бесплатно (помимо весовой клади) пронести на борт самолета. Документом установлен минимальный вес ручной клади – 5 килограммов на одного пассажира, который может быть увеличен перевозчиком в качестве конкурентного преимущества. Авиакомпании не имеют право брать плату за провоз (дополнительно к ручной клади) дамских сумок, небольших рюкзаков, мужских портфелей, портпледов, верхней одежды, детского питания и детских колясок, букетов цветов, лекарственных препаратов, товаров, приобретенных в магазинах «дьюти-фри».

Телефоны, фотоаппараты, другие электронные устройства, зонты и книги не включаются в качестве отдельной категории в список вещей, перевозимых сверх нормы. Но не потому, что за них авиакомпании дано право брать плату, а потому, что они могут быть убраны в дамскую сумочку, портфель или рюкзак. Что касается габаритов, то главный параметр – сумка или чемодан должны поместиться или на багажную полку в салоне, или под пассажирское кресло. Эти размеры можно узнать на сайте авиакомпании.

При этом стоит учесть, что перевозчик имеет право устанавливать свои дополнительные правила. Например, разрешить взять на борт небольшой чемодан, сумку с ноутбуком и еще небольшой рюкзак. Еще стоит учесть, если вы покупаете билет на рейс внутри России, что здесь будут действовать требования воздушных правил РФ, так как рейсы между городами внутри одной страны запрещены для перевозчиков других государств. При перелетах за границу начинают действовать правила по провозу багажа или ручной клади, установленные в рамках того или иного авиаальянса. Если же выбранный перевозчик не входит ни в один из них, то он руководствуется рекомендациями или правилами своих авиавластей.

### ТАСС; 2017.10.18; ОБНОВЛЕННАЯ ПОЛОСА КАЛИНИНГРАДСКОГО АЭРОПОРТА БУДЕТ ВВЕДЕНА В СТРОЙ В ЯНВАРЕ 2018 ГОДА

Работы по реконструкции взлетно-посадочной полосы (ВПП) аэропорта Храброво полностью завершатся в ноябре этого года, 4 января она будет введена в эксплуатацию. Об этом сообщил в среду журналистам начальник управления аэропортовой деятельности **Росавиаци**и Анатолий Пчелин после совещания по вопросам реконструкции Храброва, прошедшего в Калининграде с участием представителей областных властей и владельца аэропорта (компании «Новапорт»)

«Полная строительная готовность полосы будет в ноябре этого года. Планируется 4 января (2018 года) ввести ее в эксплуатацию», – сказал он.

После окончания реконструкции ВПП, которая в настоящее время находится в завершающей стадии, длина полосы составит 3350 метров, «что позволит летать (из Калининграда) практически в любую точку Земли без дополнительной дозаправки», добавил Пчелин. Она будет оборудована под требования второй категории ИКАО, что позволит Храброво принимать самолеты в сложных метеоусловиях.

Пчелин сообщил, что к настоящему времени завершены удлинение (с 2,5 км до 3,35 км) и усиление ВПП Храброво, смонтировано радиотехническое оборудование, завершается монтаж светосигнального и метеоборудования.

С декабря этого года с учетом готовности ВПП возможно снятие ограничений по времени работы калининградского аэропорта, в связи с которыми сейчас он не принимает самолеты в ночное время, отметил представитель **Росавиаци**и.

«Полная реконструкция аэродромного комплекса Храброво (в федеральной части) будет завешена в марте будущего года», – добавил Пчелин. Он пояснил, что помимо ВПП к этому моменту в аэропорту будут реконструированы две рулежные дорожки, построена одна новая скоростная дорожка, обеспечены 29 мест стоянки для самолетов типа А-320.

Аэровокзальный комплекс

Губернатор области Антон Алиханов со ссылкой на заверения собственника аэропорта сообщил, что реконструкция аэровокзального комплекса Храброво завершится к 31 марта 2018 года, «по крайней мере в строительной части», несмотря на допущенные ранее отставания.

Представитель компании «Новапорт» Сергей Рудаков признал наличие локальных отставаний, но подчеркнул, что компания намерена их ликвидировать и уложиться в намеченный срок.

«Есть локальные отставания от одного до трех месяцев, <...> которые мы обязаны устранить, мы ими занимаемся. Я считаю, что заявленная дата 31 марта должна оставаться официальной датой открытия второй очереди [пассажирского] терминала», – заявил Рудаков.

Реконструкция Храброва

Реконструкция аэропорта Храброво, включающая обновление ВПП и аэровокзального комплекса, была начата в 2013 году в рамках подготовки к чемпионату мира по футболу 2018 года. Обустройство аэровокзального комплекса осуществляется за счет средств собственника аэропорта (компания «Новапорт»), генеральным подрядчиком является компания «Еврогрупп». Общий объем капитальных вложений составляет 2,75 млрд рублей. Летом этого года завершена первая очередь реконструкции аэровокзального комплекса.

Реконструкция ВПП предполагает ее удлинение на 850 метров – с 2500 м до 3350 м. Это позволит аэропорту принимать все типы воздушных судов, а также построить участок магистральной и скоростной рулежных дорожек. Общая стоимость работ составляет 3,39 млрд рублей за счет федерального бюджета.

Международный аэропорт Храброво связан регулярными воздушными сообщениями с Москвой, Санкт-Петербургом, Краснодаром, Череповцом, Мурманском, Анапой, Калугой, Архангельском, Минском, Гродно, Гомелем, Брестом, Витебском, Ташкентом, Варшавой, Антальей и Барселоной. Пассажиропоток авиаузла в 2016 году превысил 1,57 млн человек. После реконструкции ВПРП и аэровокзального комплекса аэропорт сможет принимать все типы самолетов и обслуживать до 3,5 млн пассажиров в год.

### ТАСС; 2017.10.18; ВЛАСТИ ВОЗЬМУТ ПОД КОНТРОЛЬ ВЫПЛАТУ ЗАРПЛАТ СТРОИТЕЛЯМ В АЭРОПОРТУ ХРАБРОВО

Власти Калининградской области возьмут под контроль выплату субподрядными организациями заработной платы строителям, задействованным в реконструкции аэропорта Храброво. Об этом заявил в среду журналистам губернатор области Антон Алиханов после совещания по вопросам реконструкции воздушной гавани.

Один из строителей, работающих на реконструкции аэровокзального комплекса, обратился к губернатору через социальные сети с жалобой на то, что ему и его коллегам в течение двух месяцев задерживают заработную плату. Губернатор заметил, что жалоба стала одним из поводов для встречи представителей региональных властей, **Росавиаци**и, владельца аэропорта – компании «Новапорт».

«Я попросил отследить, чтобы все сотрудники той субподрядной организации, которые были коллегами этого товарища, получили причитающиеся им деньги, и чтобы мы посмотрели внимательно – были ли заключены с ними официальные договора и вообще, как они были оформлены [на работу]», – сказал Алиханов. Он добавил, что предупредил всех субподрядчиков, ведущих работы на аэровокзальном комплексе, что выплата заработной платы и оформление работников будут взяты под контроль, для мониторинга ситуации будет привлекаться и трудовая инспекция.

Как стало известно по итогам совещания, реконструкция Храброво, включая взлетно-посадочную полосу (ВПП), аэродромный и аэровокзальный комплексы, должна завершиться в марте 2018 года. При этом, как сообщил начальник управления аэропортовой деятельности **Росавиаци**и Анатолий Пчелин, ВПП планируется ввести в эксплуатацию уже с 4 января 2018 года.

Реконструкция аэропорта Храброво была начата в 2013 году в рамках подготовки к чемпионату мира по футболу 2018 года. Обустройство аэровокзального комплекса осуществляется за счет средств собственника аэропорта [«Новапорт»], генеральным подрядчиком является компания «Еврогрупп». Летом этого года завершена первая очередь работ по аэровокзальному комплексу. Реконструкция ВПП предполагает ее удлинение с 2500 до 3350 метров, что позволит аэропорту принимать все типы воздушных судов, а также строительство участка магистральной и скоростной рулежных дорожек.

Храброво связан регулярными рейсами с городами Москва, Санкт-Петербург, Краснодар, Череповец, Мурманск, Анапа, Калуга, Архангельск, Минск, Гродно, Гомель, Брест, Витебск, Ташкент, Варшава, Анталья и Барселона. Пассажиропоток авиаузла в 2016 году превысил 1,57 млн человек. После реконструкции он сможет обслуживать до 3,5 млн пассажиров в год.

### ИНТЕРФАКС; 2017.10.19; СУД ПРОВЕДЕТ СОБЕСЕДОВАНИЕ ПО ПЕРВОМУ ИСКУ К «ВИМ-АВИА», ПОДАННОМУ ИЗ-ЗА ЗАДЕРЖЕК ВЫЛЕТОВ

Подольский городской суд в четверг приступит к рассмотрению искового заявления от семьи, пострадавшей в результате задержек вылетов самолетов авиакомпании «ВИМ-Авиа».

Это первый иск, поданный к авиакомпании из-за задержек рейсов в сентябре.

Как ранее сообщил «Интерфаксу» адвокат Алексей Михальчик, истцы в рамках Монреальской конвенции просят суд взыскать с ответчика компенсацию причиненного вреда и морального ущерба на общую сумму в 869 тысяч рублей.

По его словам, семья с ребенком провела в международном аэропорту Римини сутки.

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

### ИНТЕРФАКС-СИБИРЬ; 2017.10.18; ВЫСОКИЕ ТАРИФЫ НА АВИАПЕРЕВОЗКИ МЕШАЮТ УВЕЛИЧЕНИЮ ПРИТОКА ТУРИСТОВ В АЛТАЙСКИЙ КРАЙ – ГУБЕРНАТОР

Высокая стоимость авиабилетов сдерживает туристический поток россиян на курорты Алтайского края, считает губернатор края Александр Карлин.

«Мы считаем, что сегодня дорогой трафик является одним из главных сдерживающих факторов по приросту туристического потока в наш регион», – сказал А.Карлин на пресс-конференции в Москве.

При этом, по его словам, власти края активно работают над решением данной проблемы.

«Мы не опускаем рук, более активно работаем с регионами Сибири, где зависимость от трафика меньше, мы сегодня получаем заметный прирост турпотока от сопредельных государств – едут отдыхать из Казахстана, республик Центральной Азии, Монголии, Китая. Очень хотелось бы, чтобы больше был поток из наших мегаполисов, требуют больше заботы о своем здоровье жители северных, заполярных территорий. Мы считаем, что это общенациональная задача, которая должна решаться на системной основе, в том числе с привлечением средств федерального бюджета», – сказал А.Карлин.

По его словам, у региона нет возможности оказать бюджетное субсидирование всем авиакомпаниям в межрегиональном авиационном сообщении.

«Есть проблемы межрегиональных авиасообщений, малой авиации. Мы могли бы более активно способствовать развитию этой инфраструктуры. Но наши бюджетные возможности не позволяют широко приглашать авиаперевозчиков. Я вам должен сказать, что аппетиты у них акульи. Такие закладывают условия маржинальности! Все эти аппетиты только бюджетным субсидированием не всегда получается компенсировать», – заявил губернатор.

Между тем, по его словам, Алтайский край подписал соглашение с Томской областью и Татарстаном об авиасообщении на условиях обоюдного субсидирования.

### ИНТЕРФАКС-СИБИРЬ; 2017.10.19; РЕЙС «АЭРОФЛОТА» ПОЧТИ НА СУТКИ ЗАДЕРЖАЛИ В ОМСКЕ ИЗ-ЗА ПОПАДАНИЯ ПТИЦЫ В ДВИГАТЕЛЬ САМОЛЕТА

Прокуратура проводит проверку по факту задержки почти на сутки в аэропорту Омска авиарейса в Москву из-за попадания птицы в двигатель самолета, сообщил агентству «Интерфакс-Сибирь» Омский транспортный прокурор Дмитрий Козловский.

Инцидент произошел во вторник с рейсом Москва-Омск авиакомпании «Аэрофлот».

«Во время посадки самолета по глиссаде в его двигатель попала птица. Посадка прошла благополучно, однако вылет самолета обратно в Москву был задержан почти на сутки для его обследования техниками», – сообщил Д.Козловский.

По его словам, воздушное судно повреждений не получило. Утром в среду самолет с пассажирами вылетел по маршруту.

«Прокуратура проводит проверку данного инцидента», – сказал прокурор.