**24 ОКТЯБРЯ 2017**

**Вернуться в оглавление**

|  |
| --- |
| **Публикации** |

### КОММЕРСАНТ ПРИЛОЖЕНИЯ; АЛЕКСЕЙ ЕКИМОВСКИЙ; 2017.10.24; «КЛИЕНТ НЕ ДОЛЖЕН ЖДАТЬ»

Административный ресурс

ФБУ «**Агентство автомобильного транспорта**» (Росавтотранс) получает от **Минтранса** РФ все больше полномочий по развитию автотранспортной отрасли и защите интересов российских грузовых и пассажирских перевозчиков. О работе агентства, а также о новых возможностях, которые даст российскому бизнесу открытие новых международных автотранспортных коридоров, «Ъ» рассказал генеральный директор Росавтотранса Алексей Двойных.

– Одна из основных функций Росавтотранса – обеспечение обязательств России по международному соглашению о перевозках опасных грузов (ДОПОГ). Что вы можете рассказать об этой работе?

– В соответствии с конвенцией ДОПОГ мы ведем реестр водителей, сдавших квалификационные экзамены и допущенных к перевозкам опасных грузов в международном сообщении. Мы обеспечиваем деятельность аттестационных и экзаменационных комиссий, осуществляем допуск к работе профессиональных консультантов в этой области

Каждый год мы проводим аттестацию примерно 50 тыс. водителей – это больше, чем в любой европейской стране. Объем выдаваемых свидетельств достаточно большой, и это связано в первую очередь с тем, что наше законодательство о перевозках опасных грузов унифицировано с ДОПОГ: и международным, и внутрироссийским перевозчикам выдается одно и то же квалификационное свидетельство.

– Ожидаются в ближайшее время какие-то новые изменения в системе выдачи свидетельств ДОПОГ водителям?

– **Минтранс** России готовит ряд изменений в приказы, которые регулируют деятельность учебных заведений и проведение экзаменационных испытаний в этой области. В соответствии с реформой закона «Об образовании» уже разработаны новые программы обучения водителей и консультантов для работы в сфере перевозок опасных грузов, должны вступить в силу новые требования к техническому обеспечению учебных заведений. Агентство совместно с профильными сотрудниками **Минтранса** России и **Ространснадзор**а активно участвует в проработке этих реформ, которые позволят повысить качество подготовки водителей и консультантов в этой области. Наша задача – чтобы учебный процесс не прерывался, а образовательные учреждения имели всю необходимую информацию о реформах, методическое и техническое обеспечение проведения экзаменов.

– Еще одна функция «Росавтотранса» – реализация обязательств России по международным соглашениям о перевозках скоропортящихся продуктов питания (СПС). Какие новшества ждут перевозчиков из этого сегмента?

– Так же, как и в случае с ДОПОГ, действие международных конвенций в области автоперевозок скоропортящихся грузов распространяется и на территорию России с 2012 года. Росавтотранс обеспечивает допуск экспертов к испытаниям изотермической и рефрижераторной техники и проверке технического состояния рефрижераторных автомобилей, находящихся в эксплуатации. Кроме того, в Орехово-Зуево действует испытательная станция для экспертизы опытных образцов новой техники, которая поступает в производство на автомобильных заводах. Росавтотранс отмечает повышение спроса на получение свидетельств СПС: если за весь прошлый год мы выдали около 600 свидетельств, то на 15 октября 2017 года количество выданных разрешений на эксплуатацию уже превысило 1 тыс.

**Минтранс** выступил с предложением ужесточить ответственность за несоблюдение требования об обязательных испытаниях оборудования для перевозки скоропортящихся продуктов. При нашем участии **Минтрансом** уже разработан и направлен на согласование в федеральные органы власти законопроект о повышении контроля перевозок грузов СПС автотранспортом посредством проверки наличия у транспортного средства свидетельства СПС. Планируется установить значительные штрафы за невыполнение требований, предъявляемых к техническому состоянию техники. Когда речь идет о продуктах питания и здоровье граждан, никаких отступлений от правил быть не должно.

– Росавтотранс также ведет учет оснащения коммерческих автомобилей тахографами, учитывающими время труда и отдыха водителей. Сколько уже выдано и установлено устройств?

– Современными тахографами с блоком СКЗИ оснащено уже более 560 тыс. автотранспортных средств, в том числе в 2017 году – свыше 77,3 тыс. В самое ближайшее время мы ждем утверждения приказов **Минтранса** об установлении обязанности оснащения тахографами пассажирских автобусов, осуществляющих городские и пригородные перевозки. Предполагается, что они начнут действовать в 2018-2019 годах.

– Известно, что многие перевозчики, опасаясь государственного контроля, не торопятся покупать и устанавливать тахографы на свои автомобили. Как агентство планирует решать эту проблему?

– Но мы же все прекрасно понимаем, почему это нужно делать. Это просто необходимо для обеспечения безопасности как самих водителей, так и всех остальных участников движения. Но дело даже не только в безопасности.

Например, для водителя тахограф – это единственный эффективный инструмент, гарантирующий его социальную защищенность при выполнении работодателем требований трудового законодательства. Кроме того, в случае подключения к тахографу модуля абонентского терминала работодатель всегда может получить достоверную информацию о местонахождении и состоянии транспортного средства и в случае возникновения нештатных или аварийных ситуаций принимать оперативные решения, что также положительным образом скажется на водителе.

Установка тахографов выгодна и перевозчикам, которые сегодня могут его использовать как технологическую платформу для подключения различных внешних модулей: абонентских терминалов, устройств мониторинга транспорта и диспетчеризации, датчиков расхода топлива и так далее. Поэтому сегодня тахограф является универсальным инструментом повышения эффективности деятельности автопредприятий, оптимизации функционирования автопарка и в конечном итоге сокращения расходов перевозчиков. Кроме того, объективный контроль режима труда и отдыха водителей в совокупности с существующими правилами в сфере перевозок пассажиров и грузов создает равные условия для всех без исключения перевозчиков. А значит, уменьшается доля недобросовестных игроков на рынке и налаживается цивилизованная конкуренция.

– С недавних пор вы часто возглавляете российские делегации на переговорах с другими странами об обмене разрешениями на международные автомобильные перевозки. Расскажите, как идут эти переговоры?

– Мы и раньше участвовали в этой работе, но сегодня в соответствии с приказом **министра транспорта** наше агентство непосредственно уполномочено представлять Россию на переговорах транспортных властей по целому спектру важнейших двусторонних и международных вопросов, связанных с автомобильным транспортом. Конечно, обмен контингентами двусторонних и транзитных разрешений на автоперевозки в рамках так называемых смешанных комиссий, наверное, самая важная часть этой работы для отечественных перевозчиков. В прошлом году российские автотранспортные компании получили в общей сложности 1,36 млн разрешений на международные перевозки грузов, из которых 71 тыс. было получено дополнительно по итогам заседаний двусторонних и многосторонних смешанных комиссий.

Кроме того, **Минтранс** России сейчас ведет активную работу по обновлению действующих межправительственных договоров об автомобильном сообщении с Киргизией, Кипром, Китаем, Арменией, Польшей, Литвой, Украиной и многими другими странами в части оптимизации разрешительного порядка осуществления грузовых перевозок, недискриминационного подхода в области дорожных сборов и соответствия правовой базе ЕАЭС.

– В свое время вы возглавляли крупный холдинг по международным грузоперевозкам и наверняка хорошо знаете потребности отечественных игроков. Насколько сегодняшняя политическая и экономическая конъюнктура позволяет отстаивать интересы России на международной арене?

– Действительно, обмен разрешениями на международные автоперевозки – жизненно важная составляющая для этого бизнеса. Хорошо помню, когда сам руководил транспортной компанией, с нетерпением ждал исхода этих переговоров, надеясь на увеличение контингента для нашей страны и сокращение разрешений для иностранных конкурентов. Но сегодня, когда самому пришлось участвовать в этой работе, становится понятно, насколько это сложный и тонкий процесс. Здесь нужно действовать очень осторожно и дальновидно, аккуратно обходя подводные камни, поэтому я не могу раскрывать подробности нашей внутренней кухни, чтобы не навредить делу в этой чувствительной для всех сфере.

– Удается ли изменить представления европейских коллег о низком качестве российской автомобильной логистики?

– У вас не совсем верные представления о нашей отрасли. Сегмент международных автоперевозок всегда был своеобразной элитой автотранспорта, поскольку стандарты для всех международных перевозчиков всегда были одни и те же или почти одни и те же. Контроль за соблюдением этих стандартов во всем мире поставлен очень жестко. Если тот или иной перевозчик по какому-то параметру не соответствует международному соглашению, никто просто не позволит заниматься этой деятельностью – как на территории собственного государства, так и за границей.

Конечно, во всех странах так или иначе на повестке дня стоит проблема подготовки кадров, и Россия не исключение. Вы помните, что в свое время все пошли учиться на юристов или банкиров, тогда как к другим профессиям, требующим не меньшего опыта и знаний, интерес был потерян. Хотя в советское время было не так! Международный автомобильный перевозчик, как моряк или летчик, представлял нашу страну на международной арене, был исполнен истинного патриотизма и не мог себе позволить опозорить страну на весь мир.

Ухудшил ситуацию с кадрами и демографический спад: в отраслевых вузах был дефицит новых студентов, что повлекло за собой дефицит квалифицированных кадров. В результате количество специалистов сократилось. Одна из ключевых задач, которые стоят перед нашим агентством,– это повышение профессиональной компетентности перевозчиков, содействие отраслевым образовательным учреждениям в области подготовки водителей и других специалистов, занятых в обеспечении соблюдения международных соглашений об автомобильных перевозках.

Но хочу подчеркнуть, что проблема качества профессиональной подготовки кадров актуальна для очень многих государств Европы, где происходили во многом похожие эволюционные процессы. Это один из самых животрепещущих вопросов международной повестки дня, его решение требует скоординированных действий транспортных властей всех европейских стран, да и не только европейских. Глобализация логистических цепочек и развитие электронной торговли, совершенно другой класс грузовиков и многие другие факторы сегодня требуют работы с профессиональными стандартами в автотранспортной отрасли на всей территории евразийского континента.

– Кстати, о Евразии. Полтора года назад при участии Росавтотранса был проведен первый пробный автопробег российских, китайских и монгольских грузовых перевозчиков по маршруту Тяньцзинь–Улан-Батор–Улан-Удэ из Китая в Россию транзитом через территорию Монголии. Какой это дало эффект?

– Вы очень правильно отметили это знаменательное событие, которое мы считаем одним из важнейших наших достижений за последнее время. Впервые в истории российско-китайских экономических отношений транспортировка грузов на расстояние свыше 2,2 тыс. км на всей протяженности пути проводится без смены транспортной компании, что позволяет перевозить грузы между Китаем и Россией через Монголию всего за четыре дня. Раньше китайская территория была полностью закрыта для российских участников рынка и автопоезда могли заходить только на приграничную территорию.

Но востребованность работы на этом направлении растет. В прошлом году мы зафиксировали рост объемов перевозок по этому направлению на 22%, до 2,1 млн тонн, причем увеличение было и по импорту, и особенно по экспорту. Российский экспорт в Китай вырос в 1,4 раза – это древесина, руда, пищевые продукты и продукты растительного происхождения. При этом объемы перевозок транспортными компаниями КНР практически не изменились по сравнению с 2015 годом, тогда как удельный вес российских перевозчиков увеличился до 81%. А в этом году в рост пошел импорт: за девять месяцев увеличение по импорту составило 26% (760 тыс. тонн), по экспорту прирост составил 5% и достиг 1 млн тонн.

Мы ожидаем еще большего увеличения перевозок по этому маршруту после вступления в силу межправительственного соглашения, когда завершатся внутригосударственные процедуры в Китае и Монголии. Открытие подобных транспортных коридоров – часть национальной стратегии всех трех государств и, несомненно, будет способствовать дальнейшему развитию внешнеэкономических и транспортных связей между нашими странами. Присоединение Китая к Конвенции МДП (Конвенция о таможенных гарантиях в международных автодорожных перевозках, TIR, принята ЕЭК ООН в 1975 году.– «Ъ») тоже будет содействовать увеличению объемов торговли, стимулировать расширение сотрудничества на маршрутах древнего Шелкового пути.

– Не кажется ли вам, что на этом направлении было бы целесообразно развивать железнодорожные перевозки грузов, учитывая и то обстоятельство, что Улан-Баторская железная дорога в Монголии находится наполовину в российской собственности?

– У каждого из видов транспорта свой сегмент грузов, который предпочтительно везти именно им. Существует еще много факторов, исходя из которых выбирается тот или иной вид транспорта. Но наличие новых коридоров в данном случае расширяет спектр возможностей для потребителя. Клиент не должен ждать.

Чтобы было понятно, о чем мы говорим, я приведу замечательный пример из реальной жизни. Когда мы участвовали в автопробеге, один из наших водителей рассказал о том, что, направляясь в Китай для участия в мероприятии, чтобы не ехать порожним, он взял из Москвы попутный груз китайских саморезов для заказчика из Улан-Удэ. Когда мы проследили весь путь этого груза от производителя, мы обнаружили, что саморезы прошли из Китая морем до одного из прибалтийских портов, затем автотранспортом были доставлены в Подмосковье и лишь после этого направились к своему конечному потребителю в Бурятии! Как вам такая логистика?

– Наглядно, что и говорить...

– Так что эта работа очень важна не только для перевозчиков, но и в целом для российской экономики и таит в себе поистине колоссальные ресурсы. Поэтому сегодня мы обсуждаем с нашими соседями и партнерами в Азии еще несколько интересных трансграничных маршрутов, которые дадут новые преимущества российским перевозчикам и предпринимателям. Кроме сокращения срока доставки грузов за счет отсутствия перевалки на границе к ним следует отнести более свободный доступ к китайской грузовой базе, снижение временных и финансовых издержек и, как следствие, уменьшение транспортной составляющей в цене китайских товаров на российском рынке и рост эффективности отечественной экономики в целом.

### РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; ТАТЬЯНА ШАДРИНА; 2017.10.23; ПРОЕДУТ МИМО

Перевозчиков заставят избегать «серых» остановок

В скором времени междугородные автобусы перестанут подбирать пассажиров на тысячах «серых» остановок по всей России. «Серыми» они стали из-за нерасторопности чиновников, которые не оформили документы на них. Из-за этого без автобусного сообщения останется огромное количество деревень, сел и дачных поселков.

Пока на остановочных пунктах, не внесенных в реестр Росавтотранса, пассажиров подбирают «серые» перевозчики, либо легальные компании, которые работают без маршрутной карты, то есть не имеют права обслуживать именно этот маршрут или данные остановки. «Владельцы» дорог (муниципальные, региональные и федеральные власти), которые должны подавать документы на внесение остановочных пунктов в реестр, делать это не торопятся, поскольку фактически эти формальности никому не мешали, ведь автобусное сообщение пока есть. При этом перевозчики часто не могут получить карты и свидетельства на регулярные межрегиональные маршруты из-за того, что в реестре по этим маршрутам остановки не числятся. Между тем по закону наличие остановки в реестре – одно из основных условий для утверждения маршрута, поскольку это связано с обеспечением безопасности пассажиров и пешеходов, сказал глава Росавтотранса Алексей Двойных.

При этом местные власти охотно дают разрешения на «палатки с пирожками» на остановках, не внесенных в реестр. Конечно, это выгоднее, чем оборудовать и содержать остановочный павильон.

Но в ближайшее время ожидается принятие закона о лицензировании всех видов автоперевозок (в том числе заказных и для собственных нужд) автобусами вместимостью более 8 мест, напоминает замглавы **минтранса** Николай **Асаул**. В связи с этим региональным властям придется определиться с легальными пунктами отправления не только для регулярных, но и для заказных перевозок туристических групп. Новые строгости и угроза отзыва лицензии на перевозки у нарушителей заставят автокомпании проезжать мимо остановок, которых формально не существует.

Если суммировать все действующие и планируемые санкции для перевозчиков из числа юридических лиц, то получается, что они рискуют за одну поездку заработать штраф в полмиллиона рублей.

В частности, осуществление предпринимательской деятельности с грубым нарушением требований и условий, предусмотренных лицензией, повлечет штраф в размере от 100 до 200 тысяч рублей или административное приостановление деятельности на срок до 90 суток. Уже закрепленные в законе штрафы за поездку без карты маршрутов или с отклонением от карты достигают 300 тысяч рублей для юридических лиц.

Уже сейчас ряд владельцев «серых» остановок засуетились и начали вкладываться в инфраструктуру и подавать документы на внесение в реестр Росавтотранса. Сейчас в нем 3465 маршрутов, из них всего 339 внесено после вступления в силу два года назад закона об организации регулярных перевозок пассажиров.

### GAZETA.RU; 2017.10.23; ДАЛЬНОБОЙЩИКИ ПОТРЕБОВАЛИ ОТ ЧИНОВНИКОВ ВНЕСТИ ИЗМЕНЕНИЯ В ЗАКОНОДАТЕЛЬСТВО

Движение автомобилистов «12 тонн» подготовило письмо в адрес **Минтранса** с конкретными предложениями по улучшению работы системы весогабаритного контроля транспортных средств. Дальнобойщики потребовали внести изменения в действующее законодательство.

**Министерство транспорта** уже отреагировало на обращение водителей. В общем доступе опубликован проект приказа **Минтранса** России об «Утверждении Порядка осуществления весового и габаритного контроля транспортных средств», сообщили представители «12 тонн» на пресс-конференции.

Кроме этого, грузоперевозчики рассказали о ситуации, сложившейся в отрасли, ответили на актуальные вопросы и предложили свои варианты решения отраслевых проблем.

Движение автомобилистов «12 тонн» для консолидации перевозчиков и выработки плана совместных действий организовало этой осенью череду встреч с дальнобойщиками в разных городах России. Главная цель мероприятий – поиск конструктивных предложений, которые необходимо донести до органов власти.

Соблюдение законодательства и борьба с нелегальными дальнобойщиками – этим вопросам уделили особое внимание. По словам экспертов, в отрасли на сегодняшний день нет четко выстроенной структуры и большинство изменений в законодательстве происходит без участия самих дальнобойщиков.

По мнению дальнобойщиков, в первую очередь внимания заслуживает трудовая деятельность водителей. По закону они должны проезжать в день не более 600 километров и работать при этом восемь часов. Однако закон часто нарушается.

«Перевозчики, чтобы как-то выжить на рынке, вынуждены вести нечестную игру – не платят налоги, ездят «с перегрузом», регистрируют машины на частных лиц, – заявил лидер движения автомобилистов «12 тонн» Сергей Сапронов. – Недобросовестная конкуренция приводит к демпингу и к нарушению прав водителей. Чтобы уйти от всего этого, нужно вникать в проблемы перевозчиков и совершенствовать «правила игры», то есть транспортное законодательство».

К участию в пресс-конференции также пригласили юристов. Движение автомобилистов «12 тонн» обратило внимание на инициативу депутата от фракции КПРФ Ризвана Курбанова, который накануне предложил организовать бесплатную «Скорую адвокатскую помощь» для граждан, попавших в трудную жизненную ситуацию.

По мнению адвоката Алексея Курганова, юридическая помощь должна предоставляться в том числе профессиональным сообществам, например водителям фур. «Возьмем, к примеру, дальнобойщиков, – говорит Курганов. – Эти люди нуждаются в нашей поддержке. Они колесят по стране, сталкиваясь с огромным количеством проблем. Важно, если они будут знать, что им есть куда обратиться за поддержкой».

Водители большегрузов действительно нуждаются в подобной помощи, считает Сапронов: «На дорогах возникает много внештатных ситуаций. И мы, дальнобойщики, не всегда понимаем, куда обратиться за помощью, пытаемся сами решать свои проблемы. А ведь часто нужен именно юрист. Это очень хорошая инициатива. Важно понимать, что кто-то готов оказать нам поддержку в трудную минуту».

### ТАСС; 2017.10.23; ДОРОЖНАЯ СЕТЬ АЛТАЙСКОГО КРАЯ В 2018 ГОДУ ПОЛУЧИТ 8,5 МЛРД РУБЛЕЙ

Объем дорожного фонда в 2018 году в Алтайском крае запланирован в 7,8 млрд рублей – это на 11% больше, чем в нынешнем году, еще около 700 млн рублей составит финансирование со стороны муниципальных дорожных фондов, сообщил в понедельник зампредседателя правительства края, министр финансов региона Владимир Притупов.

«Дорожный фонд Алтайского края прогнозируется в будущем году в объеме 7,8 млрд рублей – на 11% больше к уровню 2017 года. Кроме этого, муниципальные дорожные фонды составят почти 700 млн рублей – эти средства направят на решение своих вопросов территории», – сказал Притупов.

По его словам, в дорожном фонде региона предусмотрены средства на продолжение ремонта дворов в Барнауле, также в два раза увеличивается объем средств по федеральной программе «Комплексное развитие сельских территорий» – до 300 млн рублей, на которые продолжат строить дороги к населенным пунктам и крупным аграрным объектам. Средства предусматриваются и на зимнее содержание дорог в крае, а также на ремонты и реконструкцию

Протяженность автодорог федерального, регионального и местного значения в Алтайском крае превышает 55 тыс. км.

Как сообщалось ранее, впервые в финансовой истории края консолидированный бюджет на 2018 год оценивается более чем в 100 млрд рублей. Доходы региона на будущий год прогнозируются в объеме 83 млрд 581 млн рублей – это 107% к плану бюджета на 2017 год. Расходы планируются в сумме 88 млрд 418 млн рублей – также на 7% больше, чем было заложен в первоначальный план бюджета 2017 года.

### КОММЕРЧЕСКИЕ ВЕСТИ; 2017.10.24; В ОМСКОЙ ОБЛАСТИ НА ПРОЕКТ «БЕЗОПАСНЫЕ И КАЧЕСТВЕННЫЕ ДОРОГИ» В 2018 ГОДУ НАПРАВЯТ НЕ МЕНЕЕ 2 МЛРД РУБЛЕЙ

На эти средства запланировано отремонтировать 37 городских и шесть региональных дорог. Ещё две магистрали по просьбам омичей поставили в «резерв».

В Омской области состоялось общественное обсуждение планов по ремонту дорог в рамках приоритетного проекта «Безопасные и качественные дороги» в 2018 году с участием представителей министерства строительства региона, администрации Омска, ГИБДД, СибАДИ, органов строительного контроля и общественности.

Как уточнили в областном минстрое, на эти цели в предстоящем году, так же, как в этом, предусмотрено по 1 млрд рублей из федерального и областного бюджета. Половина суммы пойдёт на восстановление дорог в областном центре. В ведомстве утвердили список магистралей, покрытие которых будет обновлено. Всего в него включили 43 дороги: 37 – городских и шесть – региональных. Ещё две автодороги (ул. 2-я Производственная и подъезд к пос. Большие Поля) будут в «резерве» – их предложили жители Омска в ходе голосования в соцсетях. На этих объектах также проведут ремонтные работы в случае поступления дополнительного финансирования по проекту или существенной экономии выделенных средств по итогам торгов.

Также в планах на предстоящий год – установка 10 светофоров на оживленных магистралях, 2,7 км пешеходных ограждений, 446 дорожных знаков, а также нанесение дорожной разметки на площади 4,7 тыс. кв. метров. При ремонте дорог будут использовать инновационные технологии с устройством двух слоёв асфальтобетона на большей части объектов для продления срока их эксплуатации.

Напомним, в 2017 году в Омске по проекту «Безопасные и качественные дороги» отремонтировали 288 км автодорог (42 объекта). В минстрое уточняют, что до полного завершения работ подрядчикам необходима ещё неделя, а на устранение замечаний в случае их наличия у них будет совсем немного времени, поскольку ввести абсолютно все отремонтированные магистрали намечено до 1 ноября.

В планах **минтранса** России – утвердить федеральную программу «Безопасные и качественные дороги» и распределить трансферты до 1 декабря, чтобы в регионах могли приступить к торгам уже в начале нового года.

Справка:

Федеральная программа «Безопасные и качественные дороги» – один из стратегических национальных приоритетов, поддержанных и утверждённых президентом России Владимиром Путиным. Её основная цель – увеличение объёма дорожной сети в городах с населением более 500 тыс. человек и уменьшение количества ДТП. Проект стартовал в 2017 году и реализуют его в 38 агломерациях, расположенных на территории 36 субъектов РФ.

### ИНТЕРФАКС; 2017.10.23; РЖД СВЕРСТАЛИ CAPEX-2018 В 579,4 МЛРД РУБ., НАЧНУТ СТРОИТЕЛЬСТВО ВСМ ДО ВЛАДИМИРА

ОАО «Российские железные дороги» сверстало инвестиционную программу 2018 года в объеме 579,4 млрд рублей, следует из пояснительной записки к проекту финансового плана компании на ближайшую трехлетку («Интерфакс» ознакомился с содержанием документа).

Это максимальная сумма с 2012 года, которая в случае реализации планов будет больше даже capex 2017 года, пока оцениваемого примерно в 509 млрд рублей. Более того, в 2019 и в 2020 годах, исходя из документа, компания собирается превзойти и эту величину, закладывая в проект суммы 672,9 млрд рублей и 591,2 млрд рублей. Общие вложения за 2018-2020 годы компания оценивает в 1,844 трлн рублей.

В 2012 г. вложения перевозчика оставили 480,1 млрд, в 2013 г. – 467,2 млрд, в 2014 г. – 396 млрд, в 2015 г. – 365,5 млрд руб., в 2016 г. – 376,4 млрд руб. Около года назад президент РЖД Олег Белозеров говорил, что руководство компании допускает увеличение инвестиционной программы в ближайшие годы до 600-800 млрд руб. при условии, что будут финансово и технически структурированные проекты. «Я ставлю задачу выйти на объем инвестирования «Российских железных дорог» где-то порядка 600-700 млрд руб. в год, может быть, и больше», – заявлял он.

«На сегодняшний момент для нас привычная цифра – около 400 млрд. Но мы ставим амбициозные планы, тем более, (есть – ИФ) высокоскоростная магистраль (ВСМ, Москва-Казань – ИФ) – мы продолжаем двигаться по этому проекту, это тоже большой объем. Поэтому называем 700-800 млрд. Но для этого нужно создать проекты, создать финансовые модели, выйти на технические характеристики. На это потребуется несколько лет», – отмечал топ-менеджер.

Исходя из содержания проекта, в ближайшую трехлетку компания, действительно, собирается начать существенные инвестиции в строительство казанской ВСМ. Точнее, первой ее части – Москва-Владимир. На прошлой неделе газета «Ведомости» сообщала, что участники сентябрьского совещания у вице-премьера РФ Аркадия **Дворкович**а пришли к выводу, что магистраль из Москвы в восточном направлении нужно сначала строить до Владимира, а по поводу прокладки остальной части, до Казани – принять решение позднее.

На строительство линии в 2018 г. монополия планирует выделить 15,7 млрд руб., в 2019 г. – 31,3 млрд руб., в 2020 г. – 31,7 млрд руб. (всего – 78,7 млрд руб.). Практически все средства компания собирается вложить самостоятельно, рассчитывая получить из федерального бюджета лишь 89,8 млн и 88 млн руб., соответственно. При этом монополия уточняет, что «объемы инвестиций могут быть уточнены по результатам утверждения окончательных параметров финансирования проекта за счет государственной поддержки».

Среди других наиболее значимых проектов – продолжение работ по модернизации Байкало-Амурской и Транссибирской магистралей. В 2018 г. на эти цели компания закладывает в проекте финплана 118,9 млрд руб., в 2019 г. 129,7 млрд руб. (существенная часть средств должна поступить из федерального бюджета и Фонда национального благосостояния). При этом с 2019 г. планируется начать второй этап модернизации магистралей, инвестиции оцениваются почти в 12 млрд руб., в 2020 г. – в 38,2 млрд руб.

Продолжится развитие участка Междуреченск-Тайшет, обеспечивающего выход на БАМ и Транссиб грузов из Кузбасса, модернизация железнодорожной инфраструктуры на подходах к портам Азово-Черноморского бассейна и Северо-Запада РФ, развитие московского транспортного узла. С 2020 г. ожидаются масштабные вложения в создание подходов к Северному широтному ходу (СШХ, работы на Северной и Свердловской железных дорогах), будут наращиваться инвестиции в проект по строительству линии Селихин-Ныш с переходом пролива Невельского на остров Сахалин.

\*\*\*

Основными источниками финансирования инвестиционной программы 2017 г. будет являться амортизация (242,6 млрд руб.), кредитные средства (88,9 млрд руб.), бюджетное финансирование (113,4 млрд руб.), поступления от продажи акций «дочек» (16,3 млрд руб.), а также прочие собственные источник (129,9 млрд руб.), среди которых – чистая прибыль. «Ввиду существенного роста объемов инвестиционной программы предлагается весь объем чистой прибыли направить на финансирование проектов», – говорится в пояснительной записке.

«При этом, учитывая рост инвестиционных потребностей, в рамках разработанной долгосрочной программы развития РЖД будут выплачивать дивиденды на привилегированные акции с сохранением чистой прибыли в распоряжении компании. Для этого предлагается с 2018 г. создание специализированного фонда с обязательством ежегодного отчисления в него чистой прибыли для использования его в инвестиционных целях. Размер спецфонда будет определяться уставом», – отмечают РЖД.

### ИНТЕРФАКС; 2017.10.23; РЖД В СЛУЧАЕ ПРОДАЖИ ТРАНСКОНТЕЙНЕРА ХОТЯТ НАПРАВИТЬ ЧАСТЬ СРЕДСТВ НА СОЗДАНИЕ АНАЛОГА С ВАГОНАМИ И КОНТЕЙНЕРАМИ

ОАО «Российские железные дороги» в начале следующей недели представит в министерство экономического развития РФ официальную позицию по условиям продажи принадлежащих компании 50% + 2 акции ПАО «Трансконтейнер» (MOEX: TRCN), сообщил журналистам вице-президент РЖД (курирует в компании вопросы корпоративного управления дочерними и зависимыми обществами, управления и распоряжения имуществом) Андрей Старков.

«Мы свою позицию сформировали, направим в понедельник-вторник, и у них будет шорт-тайм для формирования консолидированной позиции и отправки ее Игорю **Иванов**ичу (первому вице-премьеру Шувалову – ИФ)», – заявил топ-менеджер в кулуарах заседания Совета по железнодорожному транспорту СНГ. Как сообщалось ранее, 5 октября первый вице-премьер РФ поручил ведомствам представить мнения по условиям продажи актива на «конкурентных условиях». Стандартный срок для исполнения таких поручений – месяц.

«Мы уже у себя согласовали (позицию – ИФ). Она во многом повторяет те подходы, которые ранее озвучивали. Мы в своем письме подтверждаем неизменность логики. Если будет принято решение о продаже, то настаиваем на том, что (реализовываться – ИФ) должен единый пакет, единым лотом должен продаваться, должен быть открытый аукцион», – сказал А.Старков.

«И мы хотим получить право на создание второго оператора, который будет иметь в своей собственности и вагоны, и контейнеры. Это (должен быть – ИФ) полноценный оператор, в рамках той же бизнес-модели, которая есть у «Трансконтейнера». Мы – за развитие конкурентного рынка. У нас достаточно в холдинге компетенций в сфере организации подобного полноценного полномасштабного бизнеса контейнерных перевозок, которые включают в себя как услуги оператора, так и экспедирования», – подчеркнул он.

Скорее всего, это будет «отдельное юридическое лицо», добавил топ-менеджер. «Мы в этом плане проходим по формату проектного финансирования и управления. Готовы внести свое имущество туда, финансовые ресурсы. Тем более что мы хотим средства, которые будут выручены у нас от продажи «Трансконтейнера», направить ровно на это», – заявил А.Старков.

Возможный объем этих средств вице-президент «Российских железных дорог» не назвал, поскольку он будет зависеть от объема инвестиционной программы по созданию нового оператора. «К сожалению, возможности наших производителей с точки зрения производства тех же 80-футовых платформ, которые наиболее эффективно зарекомендовали себя в этом бизнесе, довольно ограничены», – сказал он.

При этом, по словам А.Старкова, РЖД будет настаивать на квалификационных требованиях к претендентам. «Мы заинтересованы в том, чтобы на этот рынок пришел квалифицированный инвестор. Утрата компетенций в сфере контейнерных перевозок для нас была бы критична: мы зарабатываем не только на операторском бизнесе, а в том числе на использовании инфраструктуры, это значительные доходы. Управлять таким активом чрезвычайно сложно. Квалификационные требования там должны быть обязательно», – заявил вице-президент РЖД, уточнив, правда, что их должно определить правительство.

По мнению топ-менеджера, претенденты на актив, о которых известно к этому моменту, подпадают под определение квалифицированных инвесторов, включая Российский фонд прямых инвестиций (РФПИ), который может прийти с качественным международным партнером в этой отрасли. Помимо РФПИ интерес к «Трансконтейнеру» ранее в той или иной степени выражали группа «Сумма» Зиявудина Магомедова (которая уже владеет через структуры FESCO 25,07% железнодорожного оператора), UCL Holding Владимира Лисина, группа «Дело» Сергея Шишкарева, Global Ports. «В рамках организации торгов, я полагаю, что мы создадим те условия, когда квалифицированные игроки будут максимально широко представлены (на них – ИФ)», – заявил А.Старков.

«Мы за максимальное количество конкурентов, лишь бы это было полезно грузоотправителю. И в наших предложениях настаиваем на том, что, если будет продан «Трансконтейнер», то мы заинтересованы в стабильной предсказуемой цене на комплексную услугу перевозки, не только по цене на инфраструктуру. Грузоотправителя интересует сквозная ставка – сколько вообще стоит перевозка, из какого набора элементов она состоит – оператора, экспедитора, перевозчика. Поэтому поведенческие условия будущему покупателю могут быть определены», – добавил вице-президент РЖД.

Также А.Старков, отвечая на вопросы журналистов, сообщил, что «скорее всего», для продажи 50% + 2 акций «Трансконтейнера» «Российские железные дороги» «будут предлагать англо-голландский аукцион» – «сначала «вверх» на повышение цены, если не пошло – дальше «вниз». «Другой вопрос, что будет являться стартовой ценой. Для этого мы предлагаем привлечь профессионального консультанта, который нам поможет отмониторить рынок и правильно организовать торги», – отметил он. «Мы хотим получить максимальные средства, поэтому правильный выбор начальной цены аукциона является критичным», – сказал А.Старков.

Говорить о сроках продажи актива и реалистичности ее проведения до конца 2017 г., топ-менеджер не стал. «Мы находимся в высочайшей стадии готовности, у нас нет ограничений», – заявил он. От комментариев по поводу оценки активов вице-президент «Российских железных дорог» отказался.

«С учетом free float акций, которые у «Трансконтейнера» обращаются, биржевая оценка индикативна не будет. Я бы ориентировался на фундаментальные параметры бизнеса. Мы прогнозируем, что результаты работы оператора по итогам 2017 г. будут качественно выше, чем темпы роста рынка», – также добавил топ-менеджер. Он подчеркнул, что такой рост показателей, говорящий о качестве корпоративного управления, подогревает интерес претендентов.

При этом А.Старков заявил, что процедура реорганизации непосредственного владельца 50% + 2 акции «Трансконтейнера» – АО «Объединенная транспортно-логистическая компания» (ОТЛК, в нем у «Российских железных дорог» 99,84% акций) «с юридической точки зрения не накладывает ограничений на продажу его пакета акций». Этот вопрос, по словам топ-менеджера, перевозчик «тщательно взвешивал». «Конечно, нам было бы выгоднее и более комфортно продавать после процедуры реорганизации. Там есть для нас определенные налоговые истории, но в любом формате бенефициаром будет бюджет РФ. Нас будет трудно упрекнуть в том, что в случае одного или другого варианта бюджетная система РФ получит налогов больше», – заявил вице-президент РЖД.

Кроме того, А.Старков прокомментировал возможные действия второго крупного миноритария «Трансконтейнера» – НПФ «Благосостояние» (учрежден при участии «Российских железных дорог»). «Надо разделить вопрос на две истории: есть тот пакет, который приобретен непосредственно «Благоостоянием» в рамках закона об НПФ и своей инвестиционной декларации, и есть те пакеты, которые приобретены управляющими компаниями, являющимися профессиональными участниками рынка ценных бумаг. В отношении них у фонда есть разные права по управлению. То есть, если кто-то приобретает этот пакет, то автоматически возникает обязанность по выставлению оферты. Соответственно, и управляющие компании, и фонд будут принимать решения, что им выгодно (продавать пакет или остаться в активе – ИФ)», – пояснил топ-менеджер.

Комментируя предложение **министерства транспорта** РФ перед продажей доли РЖД в «Трансконейнере» вывести из него его терминалы, А.Старков отметил: «Мы рассматривали этот вопрос. По моему поручению на совете директоров, который состоялся в среду, «Трансконтейнер» докладывал о значимости и роли терминального бизнеса в своей бизнес-модели. Доходность терминального бизнеса с точки зрения маржинальности по группе, да, незначительная, но в целом его значение для бизнес-модели (ж/д оператора – ИФ) является критичным: это добавляет очень большой синергетический эффект. Это точка встречи с клиентом. Мы не считаем правильным изъятие терминального бизнеса из «Трансконтейнера», – сказал топ-менеджер.

Похожим образом он ответил и на вопрос о вероятности выхода «Трансконтейнера» из каких-либо дочерних активов перед продажей контрольного пакета акций оператора. «Покупатели должны понимать, что они покупают – это принципиальный момент. Мы продаем пока ««Трансконтейнер» в том виде, как он есть. Да, возможно, в последующем, с учетом каких-то отдельных историй могут быть еще какие-то нюансы. Но, по крайней мере, сейчас, решений о значительном изменении структуры корпоративного периметра и бизнес-модели, не предполагается», – подчеркнул он.

### ИНТЕРФАКС; 2017.10.23; РЖД ДОКУПЯТ 11 «САПСАНОВ», ЗАТЕМ ЕЩЕ 27 ВАГОНОВ, НА 2020 Г. ПРЕДУСМАТРИВАЮТ 13 МЛРД РУБ. НА 4 ПОЕЗДА

ОАО «Российские железные дороги» в перспективе планирует дополнительно приобрести 11 высокоскоростных поездов «Сапсан» в 10-вагонном исполнении (разработка немецкого концерна Siemens), а затем – еще 27 вагонов для увеличения длины составов до 11 вагонов, говорится в пояснительной записке к проекту финансового плана компании на ближайшую трехлетку («Интерфакс» ознакомился с содержанием документа).

Инвестиции призваны устранить дефицит парка, прогнозируемый к 2021 г. в связи с ростом спроса на перевозки между Москвой и Санкт-Петербургом. После покупки поездов и вагонов максимальное предложение мест увеличится с нынешних 6,4 млн до 10,2 млн в год. В трехлетней инвестиционной программе РЖД предусматривают на этот проект 13 млрд руб. в 2020 г. «В 2020 г. будет закуплено 4 состава в 10-вагонном исполнении», – говорится в материалах компании.

«Проведенные расчеты показали, что выручка по проекту (за период до 2040 г.) составит 419,7 млрд руб., чистая приведенная стоимость – 16,9 млрд руб., дисконтированный срок окупаемости – 19,4 лет», – отмечает монополия.

### РЖД-ПАРТНЕР; 2017.10.23; МИНТРАНС ПРЕДЛОЖИЛ ДОПУСТИТЬ ЧАСТНИКОВ ДО ПАССАЖИРСКИХ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ ПЕРЕВОЗОК

На рынке железнодорожных перевозок России может появиться конкуренция. **Минтранс** разработал законопроект о демонополизации отрасли. В частности, ведомство предлагает проводить конкурсы на осуществление перевозок по определенным маршрутам. Такая модель является общепринятой в мировой практике и доказала свою эффективность, она предусматривает конкуренцию перевозчиков на этапе конкурса, наличие возможности организации перевозок без заключения организационного договора по инициативе перевозчика, сообщает портал Открытая Россия.

**Минтранс** предложил допустить частников до пассажирских железнодорожных перевозок

По мнению авторов проекта, новые правила помогут изменить цены на проезд за счет рыночного ценообразования. Разработанные меры, как считают в **Минтрансе**, приведут к сокращению размера субсидий на организацию перевозок и к оптимизации расходов.

### ТАСС; 2017.10.23; ИНВЕСТИЦИИ В ЗАБАЙКАЛЬСКУЮ ЖЕЛЕЗНУЮ ДОРОГУ В 2017 ГОДУ ПРЕВЫСЯТ 35,3 МЛРД РУБЛЕЙ

Инвестиции в развитие Забайкальской железной дороги (ЗабЖД) в 2017 году превысят 35,3 млрд рублей. Об этом сообщили в понедельник в пресс-службе Забайкальской железной дороги.

«По итогам работы в январе – сентябре на модернизацию пути, строительство и реконструкцию производственных и социальных объектов (Забайкальской железной дороги – прим. ТАСС) направлено 24,65 млрд рублей. Всего в 2017 году на ЗабЖД будут направлены средства ОАО «РЖД» и государственная поддержка в размере более чем 35,3 млрд рублей», – говорится в сообщении.

На магистрали завершаются работы по реконструкции станций Туринская и Тургутуй, здания цеха эксплуатации локомотивного депо Белогорска. Кроме того, с апреля ведется реконструкция железнодорожного пути, на которую предусмотрены более 9,3 млрд рублей. Также выполняется строительство и реконструкция искусственных сооружений с вводом в эксплуатацию пяти железнодорожных мостов, на эту работу выделяется 3,5 млрд рублей.

Всего в 2017 году на Забайкальской железной дороге ведется строительство и реконструкция 226 объектов на сумму более 21,9 млрд рублей. На обновление подвижного состава направлено 7,2 млрд рублей. С января по октябрь на дорогу поступило 48 новых локомотивов.

В рамках социального развития в 2017 году предусмотрено инвестирование 381 млн рублей, на эти средства идет строительство второго 27-квартирного жилого дома в поселке Уруша и двухквартирного жилого дома в поселке Ксеньевская. Продолжается строительство центра реабилитации и восстановления трудовых ресурсов на озере Арахлей, завершается реконструкция детского сада в селе Тыгда.

Помимо этого, начались работы по проектированию 27-квартирных жилых домов в городах Могоча и Сковородино, поселках Карымская и Ерофей Павлович, сообщают в пресс– службе.

Протяженность Транссиба на участке Забайкальской железной дороги составляет 2266,7 км. Магистраль проходит по территории двух регионов – Забайкальского края и Амурской области.

### РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; СЕРГЕЙ ПТИЧКИН; 2017.10.23; ЛЕТЯЩИЕ НАД ВОЛНАМИ

Начинается возрождение флота на подводных крыльях

Спущена на воду «Комета 120М». Событие, состоявшееся в Рыбинске, для нашей страны историческое. Крылатых судов у нас не строили более 25 лет.

А ведь было время, когда не только по большим, но и малым рекам, а также по крупным озерам буквально летали пассажирские суда на подводных крыльях. Сегодня на плаву осталось несколько десятков крылатых судов. Но даже при этом пассажиропоток на таких судах только в Санкт-Петербурге вырос с 2014-го до текущего года с семисот тысяч до миллиона человек. Новых «Комет» и «Ракет» действительно заждались. Именно они вернут жизнь многим речным маршрутам.

Символично, что крестной матерью судна с космическим именем и заводским номером 02701 стала первая в мире женщина-космонавт. Валентина Терешкова в своем приветственном слове отметила, что «Комета 120М» будет курсировать по Черному морю и пожелала ей семь футов под килем. По морской традиции, она разбила бутылку шампанского о борт судна. Гендиректор судостроительного завода «Вымпел», на котором построена «Комета», Олег Белков заявил, что в ближайшее время должно быть построено пять «Комет-120М», а всего на Черное море планируется поставить не менее 20 таких судов. Во время спуска на воду было заявлено о создании дочерней компании – оператора «Морские скоростные пассажирские перевозки», которая и должна организовывать рейсы на судах на подводных крыльях. И это не менее важно, чем начало строительства серии крылатых судов.

Еще весной 2015 года состоялось специальное заседание Морской коллегии, где обсуждался один вопрос: как организовать бесперебойное сообщение по морю между Крымом и портами Краснодарского края. На коллегии вспомнили, что еще в 1980-х целый флот скоростных судов на подводных крыльях курсировал между Новороссийском, Феодосией и южным берегом Крыма. Возродить такой флот мешал сложившийся рынок пассажирских перевозок – никто из работающих на Черном море судовладельцев заказывать суда на подводных крыльях не спешил. А нет заказов, нет и производства. . Тогда-то и было высказано предложение о создании специального оператора морских перевозок, который будет работать только со скоростными судами на подводных крыльях. Прошло всего два года, и слова воплотились в дела. Будущее крылатых судов определилось.

Из всех развитых в ХХ веке стран к проектированию таких судов мы приступили последними. Но наши проекты оказались самыми удачными. В 1957 году крылатая «Ракета» отправилась из Горького в свой первый рейс в Москву на Международный фестиваль молодежи и студентов. Речная «Ракета» стала такой же сенсацией, как и космическая. Благодарить надо гениального конструктора и очень настойчивого человека Ростислава Евгеньевича Алексеева. Всего в СССР было выпущено более 1300 крылатых судов под различными именами. Мы имели крупнейший скоростной флот в мире.

Полюбились наши крылатые «Кометы» в Греции. Их конструкция оказалась настолько удачной, а корпуса столь прочными, что там между островами до сих пор курсируют суда, построенные более тридцати лет назад.

В Нижегородском ЦКБ по судам на подводных крыльях имени Р.Е. Алексеева сейчас спроектировано несколько проектов скоростных пассажирских судов нового поколения. Они будут способны курсировать по большим и мелководным рекам, а также по озерам и морям. К примеру, в Нижнем Новгороде уже заложено 45-местное речное пассажирское судно на подводных крыльях «Валдай-45». Оно идеально подойдет для региональных речных перевозок.

Особая гордость и надежда конструкторов – газотурбоход «Циклон 250М», рассчитанный на перевозку 250 пассажиров на дальность более 1100 км со скоростью свыше 100 км/ч. Судно отличается хорошей мореходностью, устойчивостью на волне. Идеально подходит для дальних морских маршрутов в Юго-Восточной Азии. За рубежом к нему уже проявлен большой интерес.

А с началом строительства крылатого флота России экспортный потенциал наших скоростных судов возрастет многократно.

### КОММЕРСАНТ; АЛЕКСАНДРА МЕРЦАЛОВА; АНАСТАСИЯ ВЕДЕНЕЕВА; 2017.10.24; АВИАПЕРЕВОЗЧИКИ ОТВЕТЯТ ЗА ТУРИСТОВ

Чартерным компаниям хотят ужесточить работу

Пострадавшие от срывов рейсов «ВИМ-Авиа» участники туристического рынка пытаются добиться максимального увеличения ответственности чартерных перевозчиков. Самый жесткий вариант поправок к действующему законодательству предложил Российский союз туриндустрии (РСТ). Там рассчитывают наложить на авиакомпании ответственность за задержки рейсов и обязать их в любой ситуации самостоятельно вывозить туристов. Однако эти идеи не находят однозначной поддержки даже на туристическом рынке, которому невыгоден рост стоимости чартерной перевозки.

РСТ подготовил проект поправок к Воздушному кодексу и закону «Об основах туристской деятельности» для усиления ответственности чартерных перевозчиков. Документ предусматривает введение в закон понятия «туристический чартер», что позволит возложить на организующую его авиакомпанию ответственность за причинение вреда пассажирам, их багажу и просрочку сроков доставки путешественников и их вещей. В РСТ отмечают, что такую же ответственность авиакомпании уже сейчас несут при организации регулярных перевозок.

В союзе также предлагают увеличить срок, за который авиакомпании предоставляют билеты на чартерные рейсы, с 24 до 36 или 48 часов, закрепить обязанность по вывозу туриста даже в случае неоплаты туроператором чартерного рейса и обязанность информировать власти в случае невозможности организации рейса. В РСТ считают целесообразным создание авиакомпаниями специального денежного фонда, аналогичного тому, который на туристическом рынке формирует ассоциация «Турпомощь».

На туроператоров, согласно предложениям союза, накладывается лишь обязательность незамедлительно информировать туристов о возникновении проблем у перевозчика.

Представитель РСТ Ирина Тюрина объясняет, что законопроект отправлен, в частности, в Ростуризм и Минкульт. В Ростуризме пояснили, что сейчас занимаются изучением проекта РСТ. В Минкульте на запрос “Ъ” не ответили.

Вопрос ужесточения ответственности осуществляющих чартерные рейсы перевозчиков обсуждается с августа 2017 года. Полемика началась на фоне проблем с организацией чартерных рейсов «ВИМ-Авиа», завершившей полеты 15 октября. В дискуссии изначально также принимал участие **Минтранс**, где на запрос “Ъ” не ответили. РСТ не единственная организация, сформировавшая свои предложения. 29 сентября аналогичную инициативу в **Минтранс** и Минкульт отправила Ассоциация туроператоров России (АТОР), которая также указывала на необходимость создания фонда ответственности перевозчиков и предлагала открыть для туроператоров порядок выдачи допусков авиакомпаниям.

По мнению исполнительного директора АТОР Майи Ломидзе, предлагаемые РСТ меры могут стать причиной роста стоимости чартерной перевозки, фактически приравняв ее к цене регулярных рейсов. Предложения АТОР, по ее словам, приведут лишь к незначительному удорожанию. Один из собеседников “Ъ” на туррынке разделяет опасения госпожи Ломидзе. «Предложения РСТ достаточно радикальные, их реализация максимально повысит стоимость перевозки»,– считает он.

Сейчас стоимость места на чартерном рейсе, полностью обслуживаемом туроператором, в среднем на 30% ниже, чем на регулярном, объясняет гендиректор «ВИП-сервиса» Дмитрий Горин. Он тоже считает целесообразным создание для авиакомпаний резервного фонда и выступает за увеличение минимум до 48 часов срока, за который пассажиры чартерных рейсов получают билеты на рейсы. «Сейчас люди ждут их до последнего, это неправильно»,– замечает он.

Один из собеседников “Ъ” на авиационном рынке называет основной проблемой недостаточный контроль за исполнением действующего законодательства.

«Туроператоры по закону обязаны отправлять клиентов в путешествие только с обратным билетом, но это зачастую не соблюдается»,– объясняет он. Свои предложения об изменениях в законодательство формулируют и непосредственно чартерные перевозчики. Так, в Azur Air пояснили “Ъ”, что участвовали в обсуждении поправок в административный регламент, которые в ближайшее время представит Ассоциация эксплуатантов воздушного транспорта, где на звонки “Ъ” не ответили.

### ИЗВЕСТИЯ; ЕВГЕНИЙ ДЕВЯТЬЯРОВ; 2017.10.23; РОСАВИАЦИЯ ПРИОСТАНОВИЛА ДЕЙСТВИЕ СЕРТИФИКАТА «ВИМ-АВИА»

Регулятор принял решение запретить компании осуществлять полеты с 27 октября

Авиакомпания «ВИМ-Авиа» с нуля часов 27 октября не сможет выполнять полеты. В ее сертификат эксплуатанта (основной документ перевозчика, позволяющей выполнять полеты) были внесены соответствующие ограничения. Такое решение в понедельник приняла **Росавиаци**и по итогам проведенной внеплановой проверки авиакомпании. Сертификат «ВИМ-Авиа» не был аннулирован, что дает возможность владельцам и менеджерам реанимировать компанию и подать заявление на продление срока действия сертификата эксплуатанта. Напомним, «ВИМ-Авиа» из-за финансовых проблем в конце сентября прекратила полеты, не выполнив свои обязательства перед пассажирами.

**Росавиаци**я в понедельник издала приказ об ограничении срока действия сертификата эксплуатанта авиакомпании «ВИМ-Авиа» с 27 октября. Об этом «Известиям» рассказали два источника, проинформированные об этом решении.

– В соответствии с Федеральными авиационными правилами и по результатам внеплановой проверки авиакомпании «ВИМ-Авиа» было принято решение об ограничении срока действия сертификата эксплуатанта с 27 октября. Это означает, что с нуля часов 27 октября сертификат становится недействительным. Однако он не аннулирован, что оставляет возможность в будущем восстановить его действие, – рассказал источник «Известий».

В **Росавиаци**и эту информацию не подтвердили и не опровергли. В «ВИМ-Авиа» на запрос «Известий» оперативно не ответили.

Фактически последним до окончания срока действия сертификата эксплуатанта для авиакомпании станет рейс, запланированный на вторник, 24 октября. «ВИМ-Авиа» планирует возвратный (то есть без пассажиров) рейс из Гаваны, куда в воскресенье она вывезла прибывших ранее в Россию участников Фестиваля молодежи и студентов, проходившего на прошлой неделе в Сочи. Других рейсов у «ВИМ-Авиа» на сегодняшний день не запланировано.

В сентябре у «ВИМ-Авиа» возникли сложности, связанные с недостатком оборотных средств для операционной деятельности. С 22 сентября в аэропорту Домодедово начались серийные задержки рейсов из-за накопившейся задолженности перевозчика перед аэропортом и поставщиками топлива. Все чартерные туристические рейсы перевозчика были прекращены с 25 сентября. Общий долг авиакомпании достиг 10 млрд рублей. При **Минтрансе** был создан оперативный штаб по организации перевозок застрявших в аэропортах пассажиров «ВИМ-Авиа». Государство выделит около 200 млн рублей на компенсации затрат авиакомпаниям. В отношении гендиректора «ВИМ-Авиа» Александра Кочнева и главного бухгалтера Екатерины Пантелеевой были возбуждены уголовные дела о мошенничестве в особо крупном размере (ч. 4 ст. 159 УК). В настоящее время они оба находятся по домашним арестом.​ Владельцы авиакомпании супруги Рашид и Светлана Мурсекаевы покинули Россию, их местонахождение не известно.

### ТАСС; 2017.10.23; МОРАТОРИЙ НА ПОЛЕТЫ «ВИМ-АВИА» ВСТУПАЕТ В СИЛУ С 25 ОКТЯБРЯ

Лицензия авиакомпании «ВИМ-Авиа» может быть приостановлена до конца недели. Об этом ТАСС сообщили источники, близкие к компании.

«Ограничения введут, до конца недели будет у них приостановка лицензии, – сообщил один из источников. – Сертификат эксплуатанта не будет отозван», – сказал один из источников.

Мораторий на полеты «ВИМ-Авиа» вступает в силу с 25 октября, сообщил ТАСС источник, близкий к руководству компании.

«Самолеты будут находиться на стоянках в аэропортах московского авиационного узла. Лизингодателям, которые предпочли вывезти свои суда, была и будет предоставлена такая возможность», – сказал он.

По словам другого собеседника ТАСС, у авиакомпании на данный момент осталось всего пять самолетов, которые еще не возвращены лизингодателям. «Лизингодатели уже практически все свои самолеты разобрали, осталось около пяти самолетов, их тоже заберут до конца недели. У них остались свои Boeing 757», – сказал он.

В **Росавиаци**и не стали комментировать информацию по поводу приостановки сертификата эксплуатанта компании.

### ТАСС; 2017.10.23; ИСТОЧНИК: INVESTMENTS ПРЕДЛОЖИЛА МИНТРАНСУ ПЛАН ВЫХОДА «ВИМ-АВИА» ИЗ КРИЗИСА

Компания Aurora Investments Бориса Карлова совместно с «Ренессанс Капиталом» и банками-кредиторами предложили **Минтрансу** план выхода авиакомпании «ВИМ-Авиа» из кризисной ситуации, сообщил ТАСС источник, близкий к руководству перевозчика.

«Борис Карлов и его компания Aurora Investments получила от **Минтранса** и **Росавиаци**и три месяца на имплементацию плана стабилизации деятельности авиакомпании. Совместно с инвестиционной компанией «Ренессанс Капитал», банками-кредиторами, а также сотрудниками финансовой дирекции «ВИМ-Авиа» Aurora предложила **Минтрансу** и **Росавиаци**и план выхода из кризиса», – сказал собеседник агентства.

По его словам, были проанализированы парк воздушных судов и маршрутная карта «ВИМ-Авиа» и выбраны наиболее рентабельные направления; определены воздушные суда, которые будет целесообразнее всего оставить; подготовлен предварительный прогноз операционных и финансовых показателей авиакомпании.

«Рассматривается возможность конвертации задолженности в капитал (авиакомпании). Ведутся переговоры с топливными компаниями и аэропортами – в частности, с Домодедово – относительно реструктуризации долга. Рассматривается возможность ребрендинга авиакомпании», – отметил источник ТАСС.

Задача Aurora на ближайшее будущее – войти в акционерный капитал авиакомпании, договориться о рассрочке долгосрочных и урегулировании краткосрочных долговых обязательств, представить новую и адаптивную финансовую модель для того, чтобы определить необходимое количество собственных и лизинговых воздушных судов, необходимых в будущей операционной деятельности, добавил собеседник агентства.

ТАСС пока не удалось получить оперативный комментарий **Минтранса**.

### ИНТЕРФАКС; 2017.10.23; МИНТРАНС РФ НЕ ЗНАКОМ С ПЛАНОМ ВЫХОДА ИЗ КРИЗИСА ВИМ-АВИА БИЗНЕСМЕНА КАРЛОВА

**Минтранс** РФ не знаком с планом выхода из кризиса авиакомпании «ВИМ-Авиа», который, по информации ряда СМИ, подготовили бизнесмен Борис Карлов и инвестбанк «Ренессанс капитал».

«**Минтранс** не получал такого плана», – сообщил «Интерфаксу» представитель ведомства.

Связаться с Б.Карловым агентству не удалось. В пресс-службе «Ренессанс капитала» отказались от комментариев.

Б.Карлов – бывший управляющий директор инвестиционного фонда TPG Aurora. О его интересе к «ВИМ-Авиа» ранее в октябре сообщала газета РБК со ссылкой на источники. Собеседники издания утверждали, что Б.Карлов, который ранее пытался перезапустить «Трансаэро» (MOEX: TAER), готов инвестировать в авиакомпанию при условии, что ей будет оказана государственная поддержка, в том числе покрыта часть долгов.

Также, по данным РБК, Б.Карлов рекомендовал назначить новым гендиректором «ВИМ-Авиа» Александра Бурдина, с декабря 2015 года по сентябрь 2017 года возглавлявшего «Трансаэро». Именно А.Бурдин был куратором «плана по перезапуску» экс-второго крупнейшего перевозчика РФ, который предусматривал конвертацию его многомиллиардных долгов перед кредиторами в акции. Однако план не нашел поддержки ни у кредиторов, ни у правительства, а само «Трансаэро» было признано банкротом.

В **Минтрансе** интерес Б.Карлова к «ВИМ-Авиа» ранее подтверждали, но от других комментариев отказывались.

«ВИМ-Авиа», замыкавшая первую десятку крупнейших авиаперевозчиков РФ, в конце сентября заявила о прекращении всех чартерных программ из-за нехватки оборотных средств и долгов перед контрагентами. Этому предшествовала серия задержек рейсов из российских и зарубежных аэропортов, затронувшая тысячи пассажиров.

**Минтранс** РФ был вынужден создать оперативный штаб по управлению рейсами «ВИМ-авиа». Активная фаза перевозок пассажиров проблемной авиакомпании была завершена в середине октября, ее дальнейшая судьба зависит от решения кредиторов, заявляли в ведомстве.

### ВЕДОМОСТИ; КИРИЛЛ СЕДОВ; 2017.10.23; КАК ДРОНЫ ПОМОГАЮТ БИЗНЕСУ И ЛЮДЯМ

Начав со съёмок свадеб, дроны сумели заинтересовать крупный бизнес

Первое практическое применение для дронов нашлось на съемках свадеб и голливудских фильмов. По мере того как о способностях этих небольших беспилотных устройств узнавал все более широкий круг людей, дронам придумывали новую работу. Их начали применять для доставки посылок, пиццы и крови для переливания, а также для поиска мин, борьбы с пожарами и даже для сбора анализов слизи у китов. Малыми беспилотниками заинтересовались аудиторы: в августе стало известно, что одна из крупнейших аудиторских фирм – EY задействует дроны для проведения аудита предприятий в промышленном секторе и розничной торговле. Эти дроны помогут компании автоматизировать подсчет готовой продукции на автомобильных заводах и запасов на складах ритейлеров.

Постепенно к использованию дронов подключаются традиционные отрасли промышленности. Так, электроэнергетика ежегодно теряет $169 млрд из-за аварий и вынужденного отключения сетей энергоснабжения и дроны в состоянии предотвратить часть этих аварий, пишут консультанты PwC в исследовании, посвященном использованию дронов в электроэнергетике. По их данным, в 2017 г. электроэнергетические компании суммарно потратят на дроны $9,5 млрд. Проекты уже есть: например, во многих странах дроны используются для мониторинга растительности и деревьев возле линий электропередачи, а также собирают данные для прогноза возможного ущерба в случае падения дерева на линию.

Но мониторингом дело не ограничивается, и компании подключают беспилотники к решению опасных задач на высоте. Например, в китайской провинции Хубэй специалисты одной из компаний, занимающихся техническим обслуживанием сетей, оборудовали дрон огнеметом и с его помощью очищали энергосети от мусора, пишут консультанты PwC. Дроны могут выполнять подобные задачи быстрее, чем люди, и без риска случайных травм или смерти, говорится в исследовании PwC.

В России тоже находят применение дронам. Например, в июне дрон со скоростью 180 км/ч пролетел 10 км от кассового центра до инкассаторского автомобиля: он доставлял наличные деньги Сбербанка. Этот эксперимент зампред правления Сбербанка Лев Хасис назвал удачным.

У России есть собственные виды на дроны: в программе AeroNet «Национальной технологической инициативы» перечислены несколько основных направлений развития беспилотников. Это зондирование Земли, логистика, поиск и спасение, а также отрасль связи. К 2025 г. над территорией страны будет постоянно находиться в воздухе не менее 100 000 беспилотных воздушных судов, гласит программа.

Нынешние промышленные дроны уже весьма сильно ушли от своих прообразов, снимавших свадьбы на портативные камеры. Например, один из проектов, получивших грант AeroNet, – дрон-грузовик массой 250 кг, способный пролетать до 350 км с грузом около 50 кг. Его судьба – проекты в сельском хозяйстве, где нужно распылять средства защиты растений, а также доставка грузов в районах Севера.

Дронам можно найти применение в любой отрасли, имеющей дело с географически протяженными объектами, за состоянием которых нужно следить, – газопроводы, электросети, железные дороги и т. д., считает руководитель проекта стратегии и операционной эффективности в энергетике PwC в России Дмитрий Стапран. В строительстве дроны способны выявлять хищения стройматериалов на площадке и контролировать сроки выполнения работ, рассказывает президент Ассоциации малых беспилотников Олег Понфиленок. По его словам, аппарат позволяет создать трехмерную модель строительной площадки, а затем отслеживает все изменения, происходящие на ней.

Бизнес не до конца понимает выгоду от новинок – пока компании не проверят технологию на практике, они рассматривают дроны как очередную технологическую новинку, рассуждает Стапран. Возможно, интерес сдерживает неудачный опыт визуального мониторинга с использованием других летательных средств – самолетов и дирижаблей, рассуждает он. Есть и регуляторные ограничения – например, беспилотные летательные средства должны ставиться на учет в **Минтрансе**, но самих правил постановки на учет пока не существует, рассказывает Понфиленок. Кроме того, любые инициативы по запрету полетов или необходимости регистрации летательных аппаратов, разумеется, станут дополнительным препятствием к внедрению технологии в России, добавляет Стапран.

### ИНТЕРФАКС; 2017.10.23; СК «РЕНЕССАНС СТРАХОВАНИЕ» МОЖЕТ ВЫПЛАТИТЬ ПАССАЖИРАМ «ВИМ-АВИА» ИЗ-ЗА ЗАДЕРЖЕК РЕЙСОВ БОЛЕЕ 10 МЛН РУБЛЕЙ

Совокупная сумма выплат в связи с задержками рейсов авиакомпании «ВИМ-Авиа», по оценке группы «Ренессанс страхование», может превысить 10 млн рублей, говорится в сообщении страховщика.

По состоянию на 23 октября в компанию поступило более 50 обращений туристов, оформивших полис выезжающих за рубеж.

«Все клиенты «ВИМ-Авиа», оформивших за последние несколько месяцев вместе с авиабилетом полис «Ренессанс страхования» от задержки рейса, могут подать заявление в любом офисе урегулирования убытков компании», – говорится в сообщении.

«По риску «задержка рейса» компенсируются расходы туриста во время ожидания отправления своего рейса в аэропорту (на питание, проживание в отеле аэропорта, транспортные расходы, включая билет на новый рейс и т.д). Также туристу возмещается штраф за отмену брони отеля (1 день проживания), если турист не успел заселиться по причине отмены, задержки или овербукинга рейса», – пояснил управляющий директор департамента массовых видов страхования компании Артем Искра, слова которого приводятся в пресс-релизе.

Ранее СК «Альфа Страхование» также сообщала, что ожидает 1,5 тыс. заявлений от пассажиров авиакомпании из-за задержки или отмены рейсов. Всего выплаты страховщика могут составить до 20 млн рублей.

**Росавиаци**я в конце сентября заявила, что авиакомпания «ВИМ-Авиа» останавливает выполнение всех чартерных рейсов из-за финансовых проблем и нехватки оборотных средств. Остановке предшествовала серия задержек рейсов из российских и зарубежных аэропортов, затронувшая тысячи пассажиров.

Группа «Ренессанс страхование» учреждена в 1997 году инвестиционной группой «Спутник». Уставный капитал компании – 2,1 млрд рублей. Согласно данным Банка России, компания занимает 13-е место по объему собранной премии за I полугодие 2017 года.

### RNS; 2017.10.23; ПУТИН ВКЛЮЧИЛ АЭРОПОРТ ШЕРЕМЕТЬЕВО В СПИСОК СТРАТЕГИЧЕСКИХ ПРЕДПРИЯТИЙ

Президент России Владимир Путин подписал указ, которым аэропорт Шереметьево вносится в список стратегических предприятий страны. Соответствующий документ опубликован на официальном портале правовой информации.

«Внести в перечень стратегических предприятий и стратегических акционерных обществ, утвержденный указом президента Российской Федерации от 4 августа 2004 года…Международный аэропорт Шереметьево, г. Химки Московской области», – говорится в тексте указа.

Указ вступает в силу со дня его подписания.

### ТАСС; 2017.10.23; ВЭБ СООБЩИЛ О НЕОБХОДИМОСТИ СОЗДАТЬ РЕГИОНАЛЬНУЮ АВИАКОМПАНИЮ

Внешэкономбанк считает, что нужно создать регионального авиационного оператора, сообщил вице-президент ВЭБ по авиационно-космическим программам Александр Коршунов.

«Мы считаем, что нужно создавать регионального оператора малой авиации – или нового, или, может быть, у существующих авиакомпаний по отдельному KPI создавать направление малой авиации», – сообщил он в рамках обсуждения в Совете Федерации реализации госпрограммы по развитию авиационной промышленности до 2025 года.

По его словам, ВЭБ готов поддерживать развитие малой авиации.

Не так давно в России появилась новая региональная авиакомпания «Азимут», летающая только на отечественных самолетах. Первый коммерческий рейс «Азимута» состоялся 15 сентября. В настоящее время самолетный парк «Азимута» располагает четырьмя машинами Sukhoi Super Jet-100, портфель заказов компании насчитывает более десятка воздушных судов. Сообщалось, что к 2021 году компания планирует летать по 25 направлениям, включая транснациональные. В 2017 году авиакомпания рассчитывает перевезти до 100 тыс. пассажиров, в 2018 году – до 800 тыс.

### ТАСС; 2017.10.23; АЭРОПОРТ КАЛУГИ БУДЕТ ОБСЛУЖИВАТЬ ПЯТЬ КОМАНД-УЧАСТНИЦ ЧМ-2018

Международный аэропорт Калуги будет обслуживать пять команд-участниц чемпионата мира по футболу 2018 года, который впервые в истории пройдет в России, сообщил в понедельник генеральный директор авиаузла Салават Кутушев.

«В рамках подготовки к чемпионату мира по футболу аэропорт примет участие в перевозке порядка пяти зарубежных команд», – сказал он на заседании областного правительства. В настоящее время, добавил Кутушев, специалисты разрабатывают схему обслуживания команд.

Как сообщалось ранее, Калуга вошла в список 32 российских регионов, где будут проводить тренировки команды-участницы мирового первенства. Для этого в городе строятся две тренировочные базы, их готовность в настоящее время составляет 90%.

В аэропорту Калуги строится новый международный терминал. По словам губернатора Калужской области Анатолия Артамонова, терминал заработает в полной мере с 1 января 2018 года. В строительстве терминала применяются технологии быстрого возведения, его площадь составит 2,4 тыс. кв. м.

Реклама 12

В настоящее время из аэропорта совершаются внутренние рейсы в Санкт-Петербург, Сочи, Симферополь, Екатеринбург, Минеральные воды и Уфу, а также международные – в Германию. С вводом нового терминала региональные власти рассчитывают расширить список международных направлений до семи.

Международный аэропорт Калуги был введен в эксплуатацию после 13-летнего перерыва в конце мая прошлого года. Пропускная способность аэровокзального комплекса – 100 пассажиров в час. К 2020 году прогнозируемый пассажиропоток достигнет 250 тыс. человек, а к 2025 – приблизится к отметке в полмиллиона.

### ТАСС; 2017.10.23; КОЛИЧЕСТВО АВИАРЕЙСОВ МЕЖДУ ЯРОСЛАВЛЕМ И САНКТ-ПЕТЕРБУРГОМ ВЫРАСТЕТ ДО ПЯТИ В НЕДЕЛЮ

Количество авиарейсов между Ярославлем и Санкт-Петербургом вырастет сначала до трех, а потом и до пяти в неделю в 2018 году, сообщила пресс-служба правительства Ярославской области.

«Запланировано с 2018 года увеличение частотности авиаперевозок – сначала до трех в неделю, а затем, возможно, и до пяти», – приводит пресс-служба слова и.о. директора регионального департамента транспорта Евгения Моисеева.

В сообщении также отмечается, что власти Ярославской области и правительство Санкт-Петербурга в пятницу на площадке Международного инновационного форума пассажирского транспорта SmartTransport заключили соглашение о субсидировании пассажирских авиаперевозок между городами.

«Принято решение о совместном субсидировании авиаперевозок из бюджетов двух регионов. На сегодняшний день сформирован хороший, устойчивый пассажиропоток между Ярославлем и Санкт-Петербургом», – сообщает пресс-служба. Объем субсидирования не уточняется.

В настоящее время рейсы в Санкт-Петербург из Ярославля выполняет авиакомпания S7 Airlines. За этот год перевезено уже более 4 тыс. пассажиров. Полеты осуществляются два раза в неделю.

III Международный инновационный форум пассажирского транспорта SmartTransport прошел с 18 по 20 октября в выставочном комплексе «Экспофорум» в Санкт-Петербурге.

### ТАСС; 2017.10.23; ПРАГУ И КАЛИНИНГРАД С КОНЦА ОКТЯБРЯ СВЯЖЕТ ПРЯМОЕ ВОЗДУШНОЕ СООБЩЕНИЕ

Столицу Чехии и Калининград соединит прямое воздушное сообщение. Об этом ТАСС сообщила в понедельник пресс-секретарь Международного аэропорта имени Вацлава Гавела в Праге Марика Яноушкова. Первый рейс запланирован на 31 октября.

«Калининград станет новым маршрутом, который появится в зимнем расписании пражского аэропорта, – отметила она. – Всего же Прага связана прямыми рейсами с 10 городами России».

По ее словам, одним из самых загруженных направлений является Москва. Прагу со столицей России ежедневно соединяет девять рейсов, их совершают «Аэрофлот» и авиакомпания «ЧСА – Чешские авиалинии». Рейсы в Калининград будет осуществлять авиакомпания «Руслайн».

В зимнем расписании, которое будет действовать в пражском аэропорту с воскресенья 29 октября до 24 марта 2018 года, появится 11 новых маршрутов. Наиболее интенсивным воздушное сообщение будет с Великобританией. Из чешской столицы будет возможно долететь в 15 городов Соединенного королевства.