**25 ОКТЯБРЯ 2017**

**Вернуться в оглавление**

|  |
| --- |
| **Публикации** |

### ТАСС; 2017.10.24; МИНТРАНС ГОТОВ ИЗУЧИТЬ ПЛАН КАРЛОВА ПО ОЗДОРОВЛЕНИЮ «ВИМ-АВИА»

**Минтранс** готов внимательно рассмотреть план потенциального инвестора «ВИМ-Авиа» Бориса Карлова по оздоровлению компании. Об этом журналистам сообщил **министр транспорта** Максим **Соколов**. Он отметил, что пока такого плана не видел, но в курсе переговоров с Карловым.

«В данный момент я нахожусь в Ереване и такого плана я на данный момент не видел. Хотя знаю о том, что такие переговоры с Карловым ведутся, и если мы [план] получим, то мы внимательно его рассмотрим. Что касается работы с другими кредиторами и лизингодателями «ВИМ-Авиа», то здесь работа налажена», – сообщил он.

По его словам, внешние кредиторы работают в части разрешения ситуации. В частности, все лизингодатели в плановом режиме разбирают самолеты, не ожидая процедуры банкротства, что является позитивным сигналом.

Ранее директор департамента государственной политики в области гражданской авиации **Минтранса** Светлана Петрова подтвердила, что Борис Карлов может стать покупателем «ВИМ-Авиа».

Как сообщалось ранее, компания Aurora Investments Бориса Карлова совместно с «Ренессанс Капиталом» и банками-кредиторами предложили **Минтрансу** план выхода авиакомпании «ВИМ-Авиа» из кризисной ситуации. План сейчас представлен в **Минтранс** и рассматривается, вместе с этим еще дополняется последними данными, говорил источник ТАСС.

По словам источников ТАСС, близких к «ВИМ-Авиа», сертификат эксплуатанта авиакомпании может быть приостановлен до конца недели, но об отзыве речи не идет.

### ТАСС; 2017.10.24; ГЛАВЫ ПРАВИТЕЛЬСТВ ЕВРАЗЭС 25 ОКТЯБРЯ ОБСУДЯТ СОЗДАНИЕ АНАЛОГА МАК

Главы правительств стран – участниц ЕврАзЭС 25 октября обсудят вопрос создания единого органа по расследованию авиапроисшествий, который должен заменить Межгосударственный авиационный комитет (МАК), сообщил журналистам **министр транспорта РФ** Максим **Соколов**.

«Да, этот вопрос активно обсуждается сейчас в рамках рабочей группы при **Министерстве транспорта** РФ и будет завтра поставлен на очередной встрече глав правительств в рамках совета ЕврАзЭС», – сказал он.

Как сообщалось, что Евразийская экономическая комиссия (ЕЭК, регулирующий орган ЕврАзЭС) планирует в конце октября начать согласование проекта соглашения о создании аналога МАК. Рассмотрение проекта будет проходить в рамках специально рабочей группы из числа экспертов стран – участниц ЕврАзЭС.

**Соколов** ранее говорил, что новая структура будет открыта и для государств, не входящих в ЕврАзЭС, и начнет работу в 2018 году.

Необходимость создания такого органа в рамках ЕврАзЭС обусловлена тем, что формат Межгосударственного авиационного комитета сегодня не позволяет принимать решения способом консенсуса, пояснял **министр транспорта РФ**.

### РИА НОВОСТИ; 2017.10.24; РОССИЯ И АРМЕНИЯ ДОГОВОРИЛИСЬ РАЗВИВАТЬ АВТОМОБИЛЬНОЕ СООБЩЕНИЕ

Глава **Минтранса** России Максим **Соколов** и **министр транспорта**, связи и информационных технологий Армении Ваган Мартиросян подписали соглашение о развитии автомобильного сообщения.

«Соглашение между правительством Российской Федерации и правительством республики Армения о международном автомобильном сообщении» было подписано в ходе официального визита премьер-министра РФ Дмитрия Медведева в Армению.

Кроме того, страны подписали соглашение в области регулирования промышленной безопасности. Российскую сторону представлял глава Ростехнадзора Алексей Алёшин, Армению – министр по чрезвычайным ситуациям Давид Тоноян.

### НОВОСТИ-АРМЕНИЯ; 2017.10.24; РОССИЯ ОТКРЫТА К ДИАЛОГУ С ГРУЗИЕЙ И АБХАЗИЕЙ ПО ОТКРЫТИЮ АБХАЗСКОГО УЧАСТКА ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГИ – СОКОЛОВ

Россия открыта к диалогу с грузинскими и абхазскими коллегами по открытию абхазского участка железной дороги, которая ведет и в Армению, сказал во вторник журналистам в Ереване **министр транспорта** России Максим **Соколов**.

Ранее российское издание «Коммерсантъ» сообщило, что представители Москвы и Тбилиси договорились приступить к реализации подписанного в 2011 году договора «О торговых коридорах» между Россией и Грузией через бывшие грузинские автономии – Абхазию и Южную Осетию. По оценкам армянских экспертов эта дорога станет хорошей альтернативой «Верхнему Ларсу».

«Транспортное сообщение между Абхазией и Грузией по понятным причинам прервано. Мы открыты к диалогу и с грузинскими, и с абхазскими коллегами. Переговоры ведутся МИД по линии контактов Карасин-Абашидзе. Эти контакты проходят регулярно», – сказал **Соколов**, отметив, что последний из них состоялся в сентябре этого года.

Как отметил министр, результатом этих переговоров может быть открытие железнодорожного и автомобильного транзитного сообщения через Южную Осетию.

«Мы работаем над этим проектом – открытием дороги через Цхинвал, через Рокский тоннель и Транскавказскую магистраль. Там у нас в принципе готов к функционированию законсервированный пункт пропуска в Нижнем Зарамаге, но пока этого результата в рамках переговорного процесса с грузинской стороной достичь не удалось», – сказал **Соколов**.

При этом министр подчеркнул, что стороны постепенно и последовательно двигаются в данном направлении, тем более в рамках заключенного в 2011 году соглашения с швейцарской компанией о транзитном сообщении.

«Такой инструмент для реализации этих потоков как по автомобильной, так и железной дороге у нас имеется», – сказал **Соколов**.

КПП «Верхний Ларс» является единственным сухопутным маршрутом, связывающим Армению с Россией. В зимний период на КПП из-за угроза обвала лавин происходят скопления грузовых автомобилей, аналогичная ситуация складывается в весенний и осенний периоды, когда возникает угроза схода селевых потоков. На одном из заседаний правительства премьер-министр Карен Карапетян поручил **Минтрансу** разработать альтернативные транспортные коммуникации с Россией и провести по этому поводу переговоры с российской и грузинской сторонами.

### NEWS.AM; 2017.10.25; МИНИСТР ТРАНСПОРТА РФ: ИНВЕСТПРОГРАММА РЖД В ЖЕЛЕЗНУЮ ДОРОГУ АРМЕНИИ ВЫПОЛНЕНА БОЛЕЕ ЧЕМ НА 50%

Инвестпрограмма РЖД в железную дорогу Армении выполнена более чем на 50%. Об этом заявил журналистам **министр транспорта РФ**, сопредседатель Армяно-Российской межправительственной комиссии Максим **Соколов**.

В 2008 г, когда Армянская железная дорога была передана в 30-летнюю концессию ОАО РЖД, были приняты жёсткие обязательства по объёму инвестиций. Это 174 млн драмов, или примерно 15 млрд рублей. На сегодняшний день вложено более 107 млрд драмов, или более 50%, реконструированы целые участки дорог и вокзалы в Ереване, Гюмри и ряде других городов. Установлены новые системы безопасности, введён новый подвижной состав.

По итогам года пригородные пассажирские перевозки должны составить 300 тысяч, а международные, в Грузию – 60 тысяч.

Активнее стала работать и паромная переправа Кавказ – Поти, которой тоже управляет РЖД, добавил он. Эта переправа облегчает перевозку в Армению габаритных грузов из России.

### АРМИНФО; 2017.10.24; МАКСИМ СОКОЛОВ: РАБОТА НАД СОЗДАНИЕМ СОВМЕСТНОЙ АРМЯНО-РОССИЙСКОЙ АВИАКОМПАНИИ ПРОДОЛЖАЕТСЯ

Работа над созданием совместной армяно-российской авиакомпании продолжается, сообщил корреспонденту АрмИнфо российский сопредседатель межправительственной комиссии, **министр транспорта РФ** Максим **Соколов**.

По его словам, работа ведется и по линии Министерства промышленности и торговли РФ, и по линии правительства Армении. Обсуждаются, в частности, модели будущей авиакомпании, которая бы обеспечивала доходность создаваемой структуры. Изначально планировалось создать авиакомпанию с привлечением в лизинг парка новых самолетов АО «Гражданские самолеты Сухого» SSJ100, которые отличаются надежностью и комфортом. Однако лизинговая сделка по ним стоит пока достаточно дорого. С учетом недостаточного пассажиропотока будет сложно обеспечить рентабельность авиакомпании с новым парком самолетов. По этой причине в настоящее время с АО «Гражданские самолеты Сухого» обсуждается вопрос о привлечении уже использованных авиалайнеров, что даст возможность обеспечить эффективность данной авиакомпании. Схема приобретения авиалайнеров в настоящее время обсуждается, сказал российский министр. «Главное то, что работа не остановлена, она продолжается. И наш производитель, и армянская сторона ищут взаимоприемлемые решения по реализации данного проекта», – сказал Максим **Соколов**.

Напомним, что о намерениях создать совместную авиакомпанию ранее журналистам сообщил **министр транспорта**, связи и информационных технологий Армении Ваан Мартиросян. В рамках визита в начале текущего года премьер-министра Армении Карена Карапетяна в Москву обсуждались мероприятия по совместному проекту АО «Гражданские самолеты Сухого» и АО «НПФ Согласие» по выводу на рынок авиаперевозок национального армянского оператора с использованием самолета SSJ100. В частности, создана совместная рабочая группа по проекту с участием представителей двух сторон, формируются варианты по параметрам и условиям участия, а также разработана дорожная карта реализации проекта, отмечают в российском ведомстве.

«Переговоры с авиакомпанией АО «Гражданские самолеты Сухого» ведутся, однако речь идет о создании не национального авиаперевозчика, а совместной авиакомпании», – сказал Мартиросян. Он затруднился отметить, каково будет долевое участие сторон в новой компании, подчеркнув, что все вопросы еще находятся на стадии обсуждений.

### АРМИНФО; 2017.10.24; МАКСИМ СОКОЛОВ: РАБОТА НАД СОЗДАНИЕМ СОВМЕСТНОГО АРМЯНО-РОССИЙСКОГО ИНВЕСТИЦИОННОГО ФОНДА ПРОДОЛЖАЕТСЯ

Работа над созданием совместного армяно-российского инвестиционного фонда продолжается. Об этом сообщил корреспонденту АрмИнфо российский сопредседатель армяно– российской межправительственной комиссии, **министр транспорта РФ** Максим **Соколов**.

По его словам, фонд создается российским фондом прямых инвестиций и армянской универсальной кредитной организацией «МСП инвестиции». В настоящее время, продолжил российский министр, идет процесс формирования капитала совместного фонда и разработка тех проектов, которые он будет финансировать. Графика создания новой совместной структуры пока нет. «Этот проект станет предметом обсуждений на ближайшем заседании армяно– российской межправительственной комиссии», – сказал **Соколов**.

Напомним, что 15 марта т.г. президенты Армении и России Серж Саргсян и Владимир Путин подписали соглашение о создании данного фонда, который должен снизить нагрузку на консолидированный бюджет сектора государственного управления в стране. Фонд призван повысить конкурентоспособность экономики страны с привлечением средств иностранных государств, международных организаций и банков развития. Предполагается, что из средств фонда будут финансироваться такие отрасли, как сельское хозяйство, промышленное производство, транспортно-логистическая инфраструктура и высокие технологии. Деятельность фонда будет способствовать углублению торгово-экономического и инвестиционного сотрудничества в рамках Евразийского экономического союза (ЕАЭС).

Ранее министр экономического развития и инвестиций РА Сурен Караян сообщал АрмИнфо, что уставной капитал создаваемого фонда составит $100 млн – по $50 млн с каждой стороны.

### ТАСС; 2017.10.24; СТРОИТЕЛЬСТВО НОВОЙ ДОРОГИ В БАШКИРИИ СТОИМОСТЬЮ 40 МЛРД РУБЛЕЙ НАЧНЕТСЯ В 2018 ГОДУ

Строительство нового выезда из Уфы на федеральную трассу М-5 Урал начнется в 2018 году, сообщил ТАСС руководитель департамента финансирования инфраструктуры «ВТБ Капитал» Олег Панкратов.

«На сегодняшний день подписано концессионное соглашение, подписан генподряд, сейчас мы работаем по достижению финансового закрытия, подписания финансовой документации, и одновременно мы ведем проектирование объекта. Ожидаем начать строительство в следующем году», – сказал он.

По его словам, общая стоимость проекта составит 40 млрд рублей.

О проекте в Башкирии

Ранее на Петербургском международном экономическом форуме правительство Башкирии и Башкирская концессионная компания (дочерняя компания ВТБ) заключили концессионное соглашение о реализации проекта восточного выезда из Уфы на федеральную трассу М-5 Урал. Срок концессии – 25 лет.

По данным властей, реализация проекта позволит разгрузить существующие трассы и обеспечить жителям более удобный и быстрый доступ к федеральной дороге М-5 Урал. Компания турецкой группы «Лимак» стала генеральным подрядчиком строительства восточного выезда.

Глава **Минтранса** РФ Максим **Соколов** отмечал, что проект будет частично финансироваться за счет платежной системы «Платон». В обязательства концессионера будет входить завершение строительства автодорожного тоннеля протяженностью 1,2 км, начатого в 1992 году, возведение мостового перехода длиной 2,5 км, автомобильной дороги протяженностью 14 км, примыкающей к федеральной трассе М-5 Урал, пунктов взимания платы. Также предполагается создание системы управления дорожным движением и строительство специализированного дорожно-эксплуатационного предприятия.

### ТАСС; 2017.10.24; В КРЕМЛЕ ОБСУДИЛИ ИНТЕГРАЦИЮ МАЛОЙ И БЕСПИЛОТНОЙ АВИАЦИИ В ЕДИНОЕ ВОЗДУШНОЕ ПРОСТРАНСТВО

Комиссия при президенте РФ по вопросам авиации общего назначения и ГЛОНАСС обсудила перспективы развития санитарной авиации, а также интеграции малой и беспилотной авиации в единое воздушное пространство России. Как сообщается на сайте Кремля, заседание комиссии прошло под председательством помощника президента РФ **Игоря Левитина** с участием главы комитета Госдумы по транспорту и строительству Евгения Москвичева, губернатора Ульяновской области Сергея Морозова, представителей различных ведомств и профильных компаний.

«В рамках повестки дня заседания состоялось обсуждение концепции безопасной и эффективной интеграции беспилотных авиационных систем и авиации общего назначения (некоммерческой, малой авиации – прим. ТАСС) в единое воздушное пространство России», – говорится в сообщении. Кроме того, на заседании были рассмотрены проект развития санитарной авиации и вопросы моделирования «перспективной структуры воздушного пространства Московской воздушной зоны».

### RNS; 2017.10.24; РОСАВИАЦИЯ ОБЪЯСНИЛА НЕВМЕШАТЕЛЬСТВО В СИТУАЦИЮ С «ВИМ-АВИА» ЛЕТОМ

Российский рынок воздушных перевозок по состоянию на лето этого года вырос слишком сильно, при имеющемся у «ВИМ-Авиа» объёме проданных авиабилетов и глубине их продаж введение ограничений со стороны **Росавиаци**и имело бы худшие последствия, чем невмешательство, заявил на заседании комитета по экономической политике в Совете Федерации глава **Росавиаци**и Александр **Нерадько**.

«Авиакомпания «ВИМ-Авиа» за три летних месяца перевезла 1,106 млн пассажиров. Поскольку она реагировала на рекомендации **Росавиаци**и, то на фоне такой глубокой и обширной продажи авиабилетов, которая была у авиакомпаний, у нас не было возможности вводить меры ограничительного характера. Это было бы ещё болезненнее, если бы мы ограничили деятельность компании на фоне таких высоких перевозок», – сказал он.

**Росавиаци**я впервые обратила внимание на задержки рейсов «ВИМ-Авиа» в мае, но эта авиакомпания была не единственной. В «ВИМ-Авиа» объясняли тогда задержки рейсов выбытием из программ перевозок пяти воздушных судов, которые на тот момент находились на техобслуживании.

Тем не менее, **Росавиаци**я 8 июня собрала на совещании чартерных перевозчиков – помимо «ВИМ-Авиа», это Azur Air, «Северный ветер», «ИКАР», Red Wings, Royal Flight, сказал **Нерадько**.

«На этом совещании отметили, что задержки рейсов фиксируются на большом росте рынка. Рост рынка в текущем году по сравнению с аналогичным периодом на тот период достигал 22%. И авиакомпании обратили внимание на то, что рост перевозок должен обеспечиваться соответствующим парком исправных воздушных судов, лётным составом, кабинетным экипажем, наземным и обслуживающим персоналом», – сказал **Нерадько**.

«ВИМ-Авиа» по рекомендации **Росавиаци**и сократила программы чартерных перевозок и парк воздушных судов, но в конце сентября снова начала задерживать рейсы. Затем собственник авиакомпании, как говорил ранее **Нерадько**, заявил об утрате интереса к авиационному бизнесу и готовности продать авиакомпанию за один рубль. Компания на 99% принадлежит Светлане Мурсекаевой, на 1% – Рашиду Мурсекаеву.

**Росавиаци**я объявила о прекращении чартерных перевозок «ВИМ-Авиа» из-за нехватки средств 25 сентября. Следственный комитет возбудил уголовное дело по подозрению в хищении денежных средств пассажиров должностными лицами авиакомпании, затем был возбуждено дело по факту преднамеренного банкротства авиакомпании.

### RNS; 2017.10.24; ГЛАВА РОСАВИАЦИИ ЗАЯВИЛ О СГОВОРЕ «ВИМ-АВИА» С ТУРОПЕРАТОРАМИ

В ряде случаев пассажиры «ВИМ-Авиа» имели на руках не обратные билеты, а только маршрутные квитанции, что свидетельствует о сговоре авиакомпании с туроператорами, сообщил на заседании комитета по экономической политике в Совете Федерации глава **Росавиаци**и Александр **Нерадько**.

«При вывозе пассажиров мы обнаружили следующее: что у многих пассажиров туристических операторов не было обратных билетов. На руках у пассажиров находились так называемые маршрутные квитанции электронного билета, сами по себе билетами не являющиеся. Это о чем свидетельствует: наверное, может свидетельствовать – скажу грубо, но откровенно – о сговоре недобросовестной компании с недобросовестными туроператорами, которые продавали туристический продукт без обратных билетов», – сказал он.

«Сложно представить себе сговор девяти крупнейших туроператоров России, которые вывозят основную часть туристов за границу, и одной авиакомпании. Тем более, что в первую очередь пострадали, конечно, пассажиры и также пострадали сами туроператоры, которые вторично оплатили ту перевозку, которую не оказала авиакомпания «ВИМ-Авиа»«, – прокомментировал на заседании заявление **Нерадько** замгендиректора «Турпомощи» Сергей Голов.

**Росавиаци**я объявила о прекращении чартерных перевозок «ВИМ-Авиа» из-за нехватки средств 25 сентября. Следственный комитет возбудил уголовное дело по подозрению в хищении денежных средств пассажиров должностными лицами авиакомпании. В СК подтвердили, что ее совладельцы находятся не в России.

### RNS; 2017.10.24; «АЭРОФЛОТ» ПОТРАТИЛ 600 МЛН РУБ. НА ПЕРЕВОЗКУ ПАССАЖИРОВ «ВИМ-АВИА»

На перевозку пассажиров «ВИМ-Авиа» задействовано 600 млн руб. средств «Аэрофлота», сообщил на заседании комитета Совета Федерации по экономической политике глава **Росавиаци**и Александр **Нерадько**.

«Общий объём затраченных средств сейчас составляет около 600 млн руб.», – сказал он.

Средства были потрачены на операционную деятельность по перевозке пассажиров, обслуживание воздушных судов.

28 сентября вице-премьер Аркадий **Дворкович** утвердил директиву, которая предлагает предоставить «Аэрофлоту» право использовать собственные средства для финансирования операционной и финансовой деятельности «ВИМ-Авиа». Ранее сообщалось, что «Аэрофлот» может выделить на эти цели 1,8 млрд руб.

Всего перевезено 39 тыс. пассажиров, из них 18 тыс. перевезла сама «ВИМ-Авиа», отметил **Нерадько**.

### RNS; 2017.10.24; ТУРОПЕРАТОРЫ МОГУТ СТАТЬ РАСПОРЯДИТЕЛЯМИ СТРАХОВОГО ФОНДА ПОМОЩИ АВИАПАССАЖИРАМ

Обсуждается несколько вариантов, кому отдать распоряжение будущими «страховыми резервами», за счёт которых будет решаться ситуация с пассажирами обанкротившихся авиакомпаний. Среди них, наряду с авиаперевозчиками, также туроператоры. Кроме того, рассматривается и применённая в случае с «ВИМ-Авиа» схема с внебюджетными средствами, сообщил на заседании комитета по экономической политике в Совете Федерации глава **Росавиаци**и Александр **Нерадько**.

«Эти страховые резервы могут находиться – это сейчас обсуждается – в распоряжении авиаперевозчиков, эти страховые резервы могут находиться в распоряжении представителей туристической индустрии. Эти резервные фонды могут быть созданы на примере текущей ситуации (с «ВИМ-Авиа»), как мы использовали фактически резервный фонд», – сказал он.

Предлагаемый **Минтрансом** комплекс мер по ужесточению контроля за деятельностью авиакомпаний не оградит отрасль от банкротства авиакомпаний, считает **Нерадько**. «Мы, конечно, должны принимать этот комплекс мер, который приведёт к уменьшению количества таких случаев. Но полностью исключить банкротство все эти меры, скорее всего, не позволят. Если все-таки такие случаи будут отмечаться, должен быть механизм, который компенсирует потери, прежде всего, пассажирам», – сказал он.

О необходимости создания страхового фонда для финансирования полетов проблемных авиакомпаний говорили и **Росавиаци**я, и **Минтранс**. «Учитывая, что в этом году мы впервые, наверное, перевезем более 100 млн пассажиров, то хотя бы 10 руб., отчисляемые по одному билету, приведут в общей сложности к страховому резерву в 1 млрд руб., что будет вполне достаточно в случае прекращения операционной деятельности крупного перевозчика», – предлагал **Нерадько**.

В случае с «ВИМ-Авиа» финансировать перевозки пассажиров директивой правительства было поручено «Аэрофлоту». Авиакомпания потратила 600 млн руб., сказал **Нерадько**. Это платежи, которые «Аэрофлот» получил от иностранных компаний за беспосадочные полёты над Сибирью. О том, что будущий страховой фонд может быть создан за счёт таких средств, в начале октября сообщали «Ведомости».

«В туризме есть фонд ассоциации «Турпомощь» и резервные фонды, в них сейчас фактически 750 млн руб., и без задействования государственных бюджетных средств мы несём ответственность за своих туристов, в случае банкротства туроператора этот фонд может быть открыт в течение 24 часов», – напомнил на заседании гендиректор «ВИП Сервис» Дмитрий Горин.

### ТАСС; 2017.10.24; АДЫГЕЯ РАССЧИТЫВАЕТ ПОЛУЧИТЬ ИЗ ФЕДЕРАЛЬНОГО БЮДЖЕТА 51 МЛН РУБ. НА НОВЫЕ ДОРОГИ В СЕЛАХ

Дорожный фонд республики Адыгея до 2020 года может получить из федерального бюджета 51 млн рублей на строительство новых дорог в селах и аулах. Об этом сообщила во вторник пресс-служба республиканского правительства.

Планы дорожного строительства в регионе обсуждались на рабочей встрече руководителя **Росавтодор**а Романа **Старовойт**а и главы Адыгеи Мурата Кумпилова.

«На строительство новых дорог с твердым покрытием в сельских населенных пунктах из госбюджета в дорожный фонд республики в период с 2018 по 2020 годы предусмотрены целевые трансферты в размере 51 млн рублей. Кроме того, будет рассмотрена возможность выделения дополнительных средств на продолжение строительства объездной дороги города Майкопа и участков автодороги «Уляп – Тенгинская», – отмечается в сообщении пресс-службы правительства республики.

По словам главы Адыгеи Мурата Кумпилова, важное значение для региона имеет строительство новых транспортных развязок для разгрузки напряженных участков действующей сети автодорог. «Одним из приоритетов является организация развязки в районе железной дороги в поселке Энем, где интенсивное движение поездов фактически разделяет транспортные и инфраструктурные связи в населенном пункте на две части», – процитировали в пресс-службе руководителя республики.

В свою очередь в **Росавтодор**е заверили, что в 2018 году ведомство завершит капитальный ремонт участка трассы А-146 Краснодар – Верхнебаканский. Проезжая часть трассы будет расширена до четырех полос движения, что увеличит среднюю скорость транспортных потоков.

В следующем году **Росавтодор** также возьмет на свой баланс 39-километровый участок автомобильной дороги «Адыгейск – Бжедугхабль». Для ускорения движения по дорогам Адыгеи транзитного транспорта вдоль федеральных трасс построят новые линии освещения, барьерные ограждения, расширят дорожные полосы. После строительства южного обхода города Краснодара республике будут переданы участки трассы А-146 в границах аула Новая Адыгея, поселка городского типа Яблоновский и аула Тахтамукай. Нынешний – федеральный – статус дороги не позволяет властям республики сделать там съезды к жилым микрорайонам на расстоянии ближе 5 км.

### ИЗВЕСТИЯ; ЕВГЕНИЙ ДЕВЯТЬЯРОВ; 2017.10.25; ШТРАФ ЗА УПРАВЛЕНИЕ ЯХТОЙ БЕЗ ПРАВ ВЫРАСТЕТ В 10 РАЗ

Соответствующий проект изменений в КоАП разработан **Минтрансом**

Административные штрафы за нарушения правил плавания, маневрирования, стоянки и эксплуатации яхт, катеров, лодок и гидроциклов могут вырасти в 10 раз. Соответствующие предложения проходят внутриведомственные согласования в **Министерстве транспорта** РФ. По мнению экспертов, нарушения в этой сфере угрожают жизни и здоровью людей, а также приводят к ущербу природных объектов, поэтому ужесточение ответственности представляется оправданным решением. За 2016 год произошли 32 аварии с маломерными судами, в которых погибли 43 человека.

**Минтранс** России подготовил предложения об увеличении штрафов за нарушения правил плавания, а также эксплуатации и управления морскими и водными судами (ст. 11.6 и ст. 11.7 Кодекса об административных правонарушениях). По информации источника «Известий», знакомого с документом, за некоторые нарушения штрафы предлагается повысить в 10 раз.

– **Минтранс** действительно готовит проект изменений в КоАП. Речь идет об ужесточении административной ответственности за нарушения правил, предусмотренных этими статьями. Документ проходит внутриведомственное согласование, – рассказали «Известиям» в пресс-службе министерства.

От других уточнений в транспортном ведомстве воздержались.

По данным источника «Известий», **Минтранс** намерен максимально ужесточить ответственность за управление судном лицом, не имеющим соответствующих прав, а также за передачу управления лицу без прав. Штрафы предлагается поднять с 1–1,5 тыс. рублей до 10–15 тыс. рублей. За управление незарегистрированным судном (в том числе маломерным) или не имеющим бортовых номеров, а также неисправным или не прошедшим технический осмотр судном и за превышение количества пассажиров на борту также увеличатся наказания. За эти нарушения штрафы могут вырасти с 500–1000 рублей до 5–10 тыс. рублей.

По данным управления безопасности людей на водных объектах МЧС России, активность правоприменительной практики в этой сфере в 2016 году уменьшилась почти на 10%. В прошлом году штраф на нарушителей был наложен в 43 тыс. случаев. Кроме этого, были выписаны 4297 предупреждений. Санкции в виде лишения права управления маломерным судном применялись 14 раз, административный арест – девять раз.

По словам управляющего бюро «Адвокаты и бизнес» Сергея Ковбасюка, количество правонарушений на воде и в сфере эксплуатации судов в Московском регионе в 2017 году увеличилось вдвое по сравнению с показателями 2016-го.

– Незначительные суммы штрафов позволяют нарушителям совершать противозаконные действия на воде практически безнаказанно. А ведь нарушения правил плавания, маневрирования, стоянки и эксплуатации водных судов могут привести и приводят к причинению существенного ущерба состоянию природных водных объектов, а также влияют на безопасность людей. Для уменьшения количества правонарушений на воде необходимо скорейшее увеличение штрафов, как минимум в 3–4 раза, – отметил Сергей Ковбасюк.

По данным МЧС России, в 2016 году были зафиксированы 32 аварии, связанные с маломерными судами, в результате которых погибли 43 человека. Количество аварий снизилось по сравнению с прошлым годом на 11,1%. Четверть всех инцидентов произошла на судовом ходу, куда маломерным судам разрешается заходить только в исключительных случаях. Надзором за безопасной их эксплуатацией занимается Государственная инспекция по маломерным судам (ГИМС) МЧС России.

### КОММЕРСАНТ НОВОСИБИРСК; ОКСАНА ПАВЛОВА; 2017.10.25; АНДРЕЙ ТРАВНИКОВ РАЗВОДИТ МОСТ

Глава Новосибирской области может отказаться от концессии по строительству моста через Обь за 40,5 млрд рублей

Врио губернатора Новосибирской области Андрей Травников не исключил возможности отказа от концессии по строительству четвертого моста в Новосибирске стоимостью 40,5 млрд руб. Соответствующий договор областные власти планировали заключить в декабре с ООО «Сибирская концессионная компания». Ранее глава региона сообщил о намерении расторгнуть концессионное соглашение о строительстве мусоросортировочного комплекса за 6,5 млрд руб., заключенное с ООО «Экология-Новосибирск». Обе компании входят в группу «Вис», которая сообщила, что продолжает действовать в рамках запущенных процессов по проектам.

Временно исполняющий обязанности губернатора Новосибирской области Андрей Травников не исключил возможность отказа от договора концессии на строительство четвертого моста через Обь. «Это проект, который пока не поджимает нас по срокам, но решение по нему принимать нужно, иначе мы потеряем возможность привлечь в него средства федерального бюджета – „платоновские“ деньги»,– сказал Андрей Травников на своей первой пресс-конференции на посту врио губернатора. Он отметил, что не готов пока представить какие-то конкретные решения: «Необходимо вникнуть в проект, понять. Если мы посчитаем, что проект несвоевременный и ненужный для города, тогда честно придется сказать об этом **Минтрансу** РФ и отказаться от федерального гранта в 26 млрд руб. Если проект нужен, то, возможно, необходимо внести какие-то изменения в условия соглашения, в проект. Тогда будем этим заниматься и подтверждать свою заявку на выделение федеральных средств».

Итоги конкурса по выбору концессионера для строительства четвертого моста через Обь новосибирские власти подвели в августе 2017 года. Победителем стало ООО «Сибирская концессионная компания», где 75% принадлежит ООО ПФ «Вис». Подписать концессионное соглашение стороны планировали в декабре 2017 года. Четвертый платный мост через Обь в Новосибирске должен быть расположен в створе ул. Ипподромская. Общая протяженность мостового перехода составит 5,1 км, общая стоимость проекта – 40,5 млрд руб. Из них 26 млрд руб. – средства федерального бюджета, вклад концессионера – 10,4 млрд руб., еще 3,9 млрд руб. вложит в проект региональный бюджет.

Напомним, что ранее Андрей Травников сообщил о намерении расторгнуть договор концессии по строительству мусоросортировочного комплекса в Новосибирской области. «Это резонансное концессионное соглашение. Пришлось срочно принимать решение – будем из него выходить, расторгать, так как мы не нашли возможности внести изменения в существенные условия соглашения. Будем расторгать и выходить на новые концессии»,– сказал он журналистам. Соглашение о строительстве двух предприятий по утилизации твердых коммунальных отходов и двух полигонов для захоронения мусора заключено в 2016 году властями Новосибирской области с ООО «Экология-Новосибирск» (на 75% также принадлежит группе «Вис») на 40 лет. Мощность каждого завода – 400 тыс. т мусора в год. Инвестиции – 6,5 млрд руб.

В пресс-службе группы «Вис» сообщили „Ъ“, что компания продолжает действовать в рамках процессов, которые были запущены ранее. «По проекту четвертого моста в Новосибирске в настоящее время идут переговоры по тексту концессионного соглашения, эта процедура регламентирована условиями прошедшего конкурса», – уточнили в пресс-службе группы.

### АРГУМЕНТЫ И ФАКТЫ; СВЕТЛАНА ДОРОФЕЕВА; 2017.10.25; ОБЕЗОПАСИТЬ АВТОБУСЫ. БЕЗ ЛИЦЕНЗИЙ В ПЕРЕВОЗКАХ ПРОБЛЕМ СТАЛО БОЛЬШЕ

По данным статистики аварийности за 9 месяцев 2017 г. по вине водителей автобусов произошло свыше 3,9 тыс. ДТП, в которых погибли 200 человек и более 6 тыс. получили ранения. Только за июнь и июль жертвами ДТП стали 72 человека. Например, 11 июня на автодороге «Байкал» в ДТП с пассажирским автобусом погибли 13 человек. Страшная авария, унёсшая жизни 14 человек, произошла в июле в Татарстане: пассажир­ский автобус Самара – Ижевск в час ночи столкнулся с грузовым «КамАЗом», который тащил на сцепке автомобиль MAN. Из 29 пассажиров автобуса 14 погибли, 14 получили травмы. Среди погибших есть дети. Недавно в Краснодарском крае произошло страшное ДТП, в котором погибли 6 человек и более 20 по­страдали. Пассажирский автобус, перевозивший паломников из Абхазии в Нижний Новгород, столкнулся с грузовиком, гружённым гравием. По предварительным данным, водитель автобуса уснул за рулём.

Владимир Путин по итогам совещания с членами правительства, которое состоялось 19 июля, поручил проработать вопрос об использовании водителями пассажирских автобусов средств, предотвращающих потерю внимания и концентрации. Президент рассказал, что видел подобные приспособления на выставке «Иннопром» в Екатеринбурге. Речь идёт о системе, состоящей из нейрокепки и датчика, который крепится на запястье водителя. Безусловно, удовольствие это недешёвое, тем более для отечественных перевозчиков, которые норовят сэкономить даже на безопасности.

Фактом участившихся случаев несоблюдения водителями режимов труда и отдыха особенно обеспокоены в Госавтоинспекции. Недавно по всей стране прошли профилактические рейды, итоги которых вызывают серьёзные опасения. Например, в Астрахани выявили 828 нарушений ПДД, 29 из которых – эксплуатация автобусов без тахографа (устройство для контроля режима труда и отдыха водителя). В Красноярске также нашли «частников», организующих незаконные пассажирские перевозки. Брянские полицейские поймали 116 маршрутчиков-нарушителей. Из них 11 водителей управляли автомобилем при наличии неисправностей. За неделю в Оренбурге оштрафованы 329 водителей пассажирского транспорта.

Бдительные пассажиры

«Так, по итогам 9 месяцев текущего года за нарушения режимов труда и отдыха нами было вынесено практически 20 тыс. административных материалов, что в 2 раза больше, чем за аналогичный период прошлого года. И это не предел. Однако я бы не стал связывать рост аварийности только с этой причиной. Факторов множество: от грубых нарушений правил пассажир­ских перевозок транспортными компаниями до равнодушия самих пассажиров к безопасности поездки», – считает замначальника Главного управления по обеспечению безопасности дорожного движения МВД России генерал-майор полиции Владимир Кузин.

В экспертном центре «Движение без опасности» недавно провели исследование, результаты которого вызывают удивление. «Несмотря на высокую аварийность на пассажирском транспорте и резонансные ДТП, 71% российских граждан считают междугородные автобусы безопасным видом транспорта. Лишь 43% опрошенных откажутся от поездки на междугородном автобусе, если увидят за рулём водителя, не внушающего доверия», – заключила зампред Общественного совета при **Министерстве транспорта** РФ, президент центра «Движение без опасности» Наталья Агре.

Безусловно, пассажир не будет каждый раз, заходя в автобус, просить водителя предъявить лицензию. Но на некоторые вещи всё-таки стоит обращать внимание. Помните, что, если с вас взяли деньги и не выдали билет, – это может быть признаком того, что перевозчик не застраховал свою ответственность и в случае ДТП на компенсацию его пассажирам рассчитывать не приходится. Особое внимание обращайте на места отправления автобусов: те, которые курсируют по официальным маршрутам, должны отправляться только с автовокзалов, а не из подворотни или от рынка.

«В наших с вами интересах вести себя активно, узнавать, какой водитель за рулём, что за транспортное средство, какие есть отзывы о самом перевозчике и так далее. Особенно когда речь идёт о ночных поездках, которые намного опаснее в силу разных причин», – полагает Наталья Агре.

Экономят при регистрации

«Мы в 2011 году отменили лицензирование на некоторые виды автомобильных перевозок, в том числе автобусные, и с этого времени неуклонно растёт количество ДТП с участием автобусов», – указал на совещании ещё одну причину Владимир Путин.

Увы, это касается не только пассажирского, но и грузового транспорта. Тут проблемы с лицензиями тоже серьёзные. Юридические лица из экономии совершенно законно перерегист­рируют свои фуры или автобусы на частников. Кроме налоговой стороны вопроса есть ещё и требования безопасности, которые к юрлицам более жёсткие. Так, несмотря на то что физлица, в соответствии с ПДД, обязаны перед выездом проверить и в пути обеспечить исправное техническое состояние транспорта, у них нет обязательств по выполнению предрейсового контроля технического состояния машины, медицинского освидетельствования водителя, а самое главное – по соблюдению режима труда и отдыха.

Не секрет, что водители-дальнобойщики практически живут в автомобиле, отдыхом многие пренебрегают и тоже засыпают за рулём. О том, что предпринимается органами государст­венной власти для наведения порядка в этой сфере, рассказал замдиректора Департамента государственной политики в области автомобильного и городского пассажирского транспорта **Минтранса** России Владимир Луговенко: «Нами, в частности, подготовлен ряд нормативных правовых актов. Первое – лицензирование пассажирских перевозок. Не секрет для многих, что после либерализации заказные перевозки ушли из-под лицензирования, и с ними происходит больше всего трагедий. Дальше – уравнивание требований. У нас сегодня примерно половина парка автобусов и грузовых автомобилей зарегистрированы за физическими лицами. Уже в 1-м чтении Госдумой принят законопроект, который распространяет ряд требований при организации таких перевозок и на физических лиц, потому что на дороге все равны вне зависимости от того, какая организационно-правовая форма у того или иного перевозчика».

«Повод для обгона»

По словам генерала Владимира Кузина, с начала года зарегистрировано 1,5 тыс. аварий, связанных с нарушением правил обгона. В них получили ранения 2,5 тыс. человек. При этом больше двух третей таких аварий происходит по причине выезда на полосу встречного движения в местах, где это запрещено, и в этой ситуации тяжесть по­следствий крайне велика. «Увеличилось количество ДТП, связанных с нарушением правила обгона с участием автобусов. Такие аварии заканчиваются, как правило, печальными последствиями для большого числа людей», – подчеркнул Кузин.

Именно поэтому Госавто­инспекция МВД России, Российский союз автостраховщиков, экспертный центр «Движение без опасности», Минобрнауки России и Мин­транс России запустили всероссийскую социальную кампанию «Повод для обгона». Она посвящена тому, как не надо совершать этот манёвр. Согласно опросам, многие водители не только не знают правила обгона, но и путают понятия «обгон» и «опережение». 48% уверены, что умеют безопасно обгонять, а 53% полагают, что благодаря обгону можно получить значительный выигрыш во времени. При этом 77% водителей становились свидетелями или участниками опасного обгона. Чтобы напомнить автомобилистам эти правила, на центральных телеканалах вышел ролик социальной рекламы, главным героем которого стал спортивный комментатор Дмитрий Губерниев.

Конечно, одним роликом кампания не ограничится. В частности, отдельная программа рассчитана на водителей грузопассажирского транспорта. Так, Владимир Луговенко отметил уникальность направления новой кампании по работе с водителями-профессионалами. «У нас сегодня автобусы и грузовые автомобили – это 10% всего подвижного состава. Вместе с тем водители-профессионалы наматывают километров больше, чем все остальные автомобилисты, вместе взятые. То есть это та самая категория, которая больше всех подвержена риску быть вовлечённой в ДТП, в том числе связанные с неправильным обгоном. **Минтранс** России сейчас ведёт работу по поручению 1-го вице-премьера Игоря Шувалова, связанную с повышением квалификации именно водителей-профессионалов. До этой категории граждан также очень важно доносить информацию постоянно, а не только тогда, когда ими, 30 лет назад, были получены права. Важно повышать квалификацию, в том числе за счёт проведения в автотранспортных учреждениях таких публичных мероприятий», – подчеркнул чиновник из **Минтранса**.

### ФОНТАНКА; 2017.10.24; В МИНТРАНСЕ ПООБЕЩАЛИ ХОРОШИЕ ДОРОГИ В ГОРОДАХ К 2025 ГОДУ

В **Министерстве транспорта** России пообещали снизить до 15 процентов ненормативное состояние дорог в городах до 2025 года. Федеральные трассы должны привести в порядок быстрее.

О целевых показателях 24 октября рассказал зам**министра транспорта** Николай **Асаул** в ходе XVI Общероссийского форума «Стратегическое планирование в регионах и городах России». Объем средств, которые планируется на это потратить, он не уточнил. Ранее **Росавтодор** заявлял, что по федеральным трассам уровень в 85% по нормативному состоянию дорог будет достигнут к 2019 году.

На начало года в Петербурге 34,6% всей улично-дорожной сети находилось в неудовлетворительном состоянии. К 2020 году Смольный намерен сократить долю плохих дорог до 15% при условии должного финансирования.

### ТАСС; 2017.10.24; КОМИТЕТ ДУМЫ ПОДДЕРЖАЛ ЗАКОНОПРОЕКТ О ЛИЦЕНЗИРОВАНИИ ПАССАЖИРСКИХ ПЕРЕВОЗОК

Профильный комитет Госдумы по транспорту и строительству во вторник рекомендовал нижней палате парламента принять в первом чтении законопроект, которым предлагается ввести лицензирование всех заказных перевозок, а также перевозок для собственных нужд свыше восьми человек.

В соответствии с нормами действующего законодательства лицензированию подлежит деятельность по регулярным перевозкам пассажиров автомобильным транспортом, оборудованным для перевозок более восьми человек. В то же время начало ведения предпринимательской деятельности по перевозкам пассажиров по заказу носит уведомительный характер. «Законопроект направлен на противодействие незаконным регулярным перевозкам пассажиров, выполняемым юридическими лицами и индивидуальными предпринимателями под видом заказных и для собственных нужд», – говорится в сопроводительных материалах.

Разработчики законопроекта также уточняли, что при обязательном лицензировании заказных перевозок водители должны будут проходить каждый день медицинское обследование, соблюдать график движения, предоставлять все необходимые документы на транспортное средство.

Ранее глава профильного комитета Госдумы сообщил ТАСС, что в первом чтении правительственный законопроект о лицензировании всех видов пассажирских перевозок может быть принят в конце октября – начале ноября, а полностью закон планируется в декабре.

Вопрос ужесточения законодательства в сфере пассажирских перевозок был поднят в правительстве в июне этого года после ДТП с автобусом в Забайкальском крае, в котором погибли 14 человек и пострадали 34. 11 июня в районе поселка Хохотуй Петровск-Забайкальского района автобус, в котором находился 51 человек, съехал в кювет и перевернулся.

### ТАСС; 2017.10.24; ОКОЛО 8 МЛРД РУБ. ВЫДЕЛЯТ ИЗ СРЕДСТВ «ПЛАТОНА» НА СТРОИТЕЛЬСТВО ДОРОГИ В ОБХОД ХАБАРОВСКА

Сумма на строительство автодороги в обход Хабаровска, которую федеральный центр выделит из средств системы «Платон», составит около 8 млрд рублей из 41,8 млрд рублей общего финансирования. Об этом сообщил во вторник ТАСС заместитель председателя правительства Хабаровского края по вопросам инвестиций и приоритетных инвестиционных проектов Юрий Чайка.

«По строительству автодороги в обход Хабаровска все решения на федеральном уровне приняты. Около 8 млрд рублей будет выделено из средств системы «Платон». Сейчас ведутся подготовительные работы, в начале ноября откроется само строительство дороги», – сказал Чайка, который возглавляет делегацию региона в Сеуле на бизнес-сессии, где Агентство стратегических инициатив (АСИ) и фонд «Росконгресс» представят корейским инвесторам экономический потенциал восьми субъектов РФ.

Он добавил, что до начала строительства 29 км дороги необходимо было решить все вопросы с земельными участками, которые находились у разных собственников. Само строительство займет три года с момента его начала. По словам Чайки, у строителей есть наработанные технологии, которые позволят вести его даже зимой.

Строительство платной автодороги в объезд Хабаровска обойдется в более 41,8 млрд рублей из бюджета края, федерального бюджета и внебюджетных источников. Концессионное соглашение на 15 лет было подписано в декабре 2016 года между правительством Хабаровского края и Региональной концессионной компанией (консорциум «Газпромбанка» и производственной строительной фирмы «ВИС»). Проект с самого начала предполагал софинансирование из средств, собираемых системой «Платон» за проезд крупнотоннажного транспорта по российским автодорогам.

Четырехполосная дорога с тремя мостами, 21 путепроводом, пятью развязками разных уровней будет построена за 3,5 года, срок ее эксплуатации – 11,5 лет. Движение по трассе будет платным, на магистрали поставят пять пунктов взимания оплаты проезда. Новая дорога выведет транзитный транспорт за пределы Хабаровска и свяжет федеральные трассы А-370 «Уссури», Р-297 «Амур» и А-375 «Восток».

«Платон» – российская система взимания платы с грузовиков, имеющих разрешенную максимальную массу свыше 12 тонн. Название «Платон» является сокращением от словосочетания «плата за тонны». С момента запуска в эксплуатацию системы 15 ноября 2015 года деньги взимаются с перевозчиков в счет возмещения вреда, причиняемого автомобильным дорогам общего пользования федерального значения.

### КОММЕРСАНТ; АНАТОЛИЙ КОСТЫРЕВ; НАТАЛЬЯ СКОРЛЫГИНА; 2017.10.25; ПЕТЕРБУРГ ЖДЕТ ДЕФИЦИТА ХЛЕБА

Для доставки зерна в город не хватает вагонов

Дефицит вагонов, с которым уже столкнулись производители соли и щебня, может критически сказаться и на снабжении мукомольных предприятий Санкт-Петербурга. Из-за активного экспорта зерна вагоны не доходят до местных переработчиков. По оценке властей города, это грозит дефицитом хлебопекарной продукции и ростом цен.

О трудностях ряда мукомольных предприятий Санкт-Петербурга, связанных с поставками вагонов, губернатор Георгий Полтавченко уведомил вице-премьера Аркадия **Дворкович**а. В письме (копия есть у “Ъ”) господин Полтавченко отмечает, что в связи с активным экспортом зерна мукомольные предприятия города не могут получить вагоны для его транспортировки. Это создает риски срыва сроков поставок, роста себестоимости зерна и остановки производства. Между тем важные поставщики зерна для хлебопекарной отрасли Петербурга (Оренбургская, Саратовская, Самарская, Новосибирская и Омская области) вошли в список приоритетных регионов при вывозе зерна на экспорт по железной дороге, пишет губернатор. Он опасается, что сложившаяся ситуация критически скажется на снабжении городских мукомольных производств и может привести к дефициту хлебопекарной продукции и росту цен. В пресс-службе губернатора подтвердили “Ъ” отправку письма.

«Сегодня на рынке железнодорожных перевозок работает “Русагротранс”, который Федеральная антимонопольная служба считает доминирующим субъектом, и другие участники рынка, как, например, “Технотранс”. Цены “Русагротранса” регулятор подвергает мониторингу, остальные операторы пользуются свободным ценообразованием. Из-за ценового контроля стоимость предоставления вагонов у “Русагротранса” существенно дешевле, чем у недоминирующих компаний, поэтому борьба идет именно за его вагоны»,– рассказывает собеседник “Ъ” в отрасли. В Санкт-Петербурге, по его словам, долгосрочные договоры с этим оператором заключили только три компании, остальные работали по другим схемам и сейчас пытаются занять очередь на вагоны, но все расписано до зимы. Гендиректор Института конъюнктуры аграрного рынка Дмитрия Рылько связывает замедление оборачиваемости вагонов с нехваткой локомотивной тяги и традиционно низкой скоростью отгрузки зерна с элеваторов в центре России и Поволжье. По подсчетам «Совэкона», в июле-сентябре объем железнодорожных перевозок пшеницы в РФ на экспорт вырос почти в 1,4 раза до 2,36 млн тонн.

По словам собеседника “Ъ”, сложности с поставкой вагонов возникли у Петербургского мельничного комбината (ПМК) и Ленинградского комбината хлебопродуктов им. С. М. Кирова (ЛКХП), которые входят в «Аладушкин Групп» Александра Аладушкина, а также у ГУП «Продовольственный фонд» (формирует фонд продовольственного зерна и выпускает муки для нужд города). В этих компаниях не ответили на запрос “Ъ”. ПМК и ЛКХП – крупнейшие мукомольные предприятия города и на всем северо-западе страны, указывает президент Российской гильдии пекарей и кондитеров Юрий Кацнельсон.

Представитель Аркадия **Дворкович**а Алия Самигуллина пояснила, что вопрос прорабатывается в **Минтрансе**. Совещание там состоялось на прошлой неделе, рассказали источники “Ъ”, знакомые с обсуждением. В **Минтрансе** уточнили: предлагается продлить рабочую неделю сотрудников Россельхознадзора, ответственных за оформление документов на железнодорожные перевозки зерна, что позволит выполнять отгрузки и по выходным. Подобная проблема была и в 2011 году, тогда такая мера привела к росту оборачиваемости вагонов на 15–20%, добавляет собеседник “Ъ”.

**Минтранс** также предлагает внести поправки в закон, устанавливающие штрафы за простой вагонов для грузоотправителей и на станциях выгрузки. Обсуждается и необходимость мониторинга цен недоминирующих операторов, утверждает источник “Ъ”. В администрации Петербурга добавили, что город также могут включить в перечень приоритетных направлений для отгрузки зерна и рассматривать заявку на подачу вагонов в этом направлении в первоочередном порядке. Впрочем, исполнительный директор «Руспродсоюза» Дмитрий Востриков полагает, что проблему необходимо решать выделением дополнительного количества вагонов и снижением ставок на железнодорожные перевозки.

На дефицит вагонов ранее жаловались производители соли и щебня (см. “Ъ” от 12 и 17 октября). В РЖД заявили, что принимают меры по обеспечению вывоза всего предъявляемого к перевозке груза, но отметили: право распоряжения вагонами принадлежит собственникам или операторам. В Минсельхозе, ФАС и Россельхознадзоре не ответили на запросы “Ъ”. В X5 Retail Group, ГК «Дикси», Metro Cash & Carry и Auchan заявили, что не получали от мукомольных предприятий Петербурга информации о возможных перебоях с поставками продукции.

### КОММЕРСАНТ; НАТАЛЬЯ СКОРЛЫГИНА; 2017.10.25; ОАО РЖД ПРОПИШУТ НОВЫЕ СКИДКИ

Принципы финплана монополии не устроили ФАС

“Ъ” стали известны детали проекта нового финансового плана ОАО РЖД на 2018–2020 годы. Через три года монополия планирует выйти на прибыль в 68,5 млрд руб.– в 20 раз большую, чем должна быть по итогам 2017 года. При этом в ОАО РЖД говорят об ухудшении структуры погрузки, настаивая на индексации тарифов в 2018 году на 6%. Однако ФАС подготовила для монополии более радикальное решение: полностью изменить систему «тарифного коридора», давая скидки не менее 50% на десять лет за каждую новую привлеченную на сеть тонну.

ОАО РЖД направило в ведомства проект инвестпрограммы и финплана на 2018–2020 годы. В документах, с которыми ознакомился “Ъ”, скорректированы и прогнозные результаты 2017 года: погрузка вырастет на 2,6%, до 1,254 млрд тонн, грузооборот – на 5,2%, до 3,15 трлн ткм. Плановые доходы от грузоперевозок составят 1,34 трлн руб. (рост на 50,3 млрд руб. к предыдущему прогнозу). Также в финплане учтено увеличение программы оптимизации расходов с 51 млрд руб. до 65 млрд руб. В результате программа капремонтов пути увеличится на 23%, а локомотивов – вдвое. В то же время прогноз доходов от пассажирских перевозок упал на 5,2 млрд руб., до 21 млрд руб.

Но улучшение показателей отчасти нивелирует рост цен: так, цены на дизтопливо при плане роста в 0,7% на год за девять месяцев уже увеличились на 13,6%. Цены на электроэнергию в январе–августе выросли на 6,9% при ожидаемом годовом показателе в 5,3%, цены в промышленности – на 7,6% при плане в 4,5%. ОАО РЖД предупреждает, что ценовое давление в 2017 году даже с учетом оптимизации оценивается в 10 млрд руб., или в 0,75% индексации тарифа. В результате прогнозы по прибыли не изменился, составив 3 млрд руб. (против 6,5 млрд руб. в 2016 году).

Прирост погрузки к 2020 году, по оценкам ОАО РЖД, составит 8,5% к уровню 2016 года (до 1,32 млрд тонн), грузооборота без учета порожнего пробега – 13,4% (до 2,66 трлн ткм). Чистая прибыль монополии к 2020 году должна вырасти до 68,5 млрд руб.

Однако одновременно монополия говорит о продолжающемся ухудшении структуры перевозок, настаивая на индексации тарифов в 2018 году на уровне 6% для компенсации потерь (по оценке ОАО РЖД в целом за 2016–2017 годы они составили 79 млрд руб. и будут расти), с выходом на плановый уровень в 3,9% в год в 2019–2020 годах. По итогам 2018 года ОАО РЖД планирует получить 15 млрд руб. прибыли и 376,6 млрд руб. EBITDA.

Инвестпрограмма на 2017 год увеличена на 49,4 млрд руб., до 509 млрд руб., а в 2018–2020 годах запланирована в целом на уровне 1,75 трлн руб. Помимо крупных проектов, таких как развитие БАМа и Транссиба, строительство Северного широтного хода и так далее, в инвестпрограмму заложено, например, создание специализированных железнодорожных линий (грузовой и пассажирской) Центр–Юг, строительство линии к Северному терминальному комплексу аэропорта Шереметьево на 2,8 млн дополнительных пассажиров к 2025 году (общая стоимость 11,8 млрд руб.), организация диаметрального внутригородского движения в Московском транспортном узле, а также мост на Сахалин, в который при предварительной стоимости в 386,6 млрд руб. ОАО РЖД вложит в 2018–2020 годах всего 7 млрд руб.

В ОАО РЖД инвестпрограмму и финплан не комментируют. В Минэкономики подтвердили получение документов. В ФАС видели проект финплана и одобряют «его разбивку по центрам ответственности». Однако в службе недовольны, что в финплан по-прежнему заложено плановое ухудшение грузовой базы. Там предлагают увязать проект с новой тарифной системой, концепцию которой готовят. В частности, служба намерена полностью пересмотреть систему предоставления скидок грузоотправителям.

«Каждая новая тонна груза для ОАО РЖД высокомаржинальна,– поясняют в ФАС.– Мы хотим, чтобы на каждую новую тонну, предъявленную к перевозке, грузоотправитель мог получить большую скидку – например, 50% (размер будет зависеть от маржинальности груза). Причем грузоотправителям не придется специально просить скидку – она будет построена по принципу публичной оферты, это будет “право на скидку”«. В ФАС поясняют, что скидка будет носить долгосрочный характер (на десять лет). Таким образом, дисбаланс доходов и расходов ОАО РЖД должен покрываться не ростом тарифов, а приростом грузовой базы – именно в этой логике необходимо строить долгосрочные финпланы и тарифы монополии, уверены в ФАС.

Однако замгендиректора ИПЕМ Владимир Савчук считает, что идея чиновников «не вполне коррелирует с действующей тарифной системой и разделением грузов на классы». По мнению эксперта, концепция требует комплексного анализа с учетом текущих экономических реалий и воздействия на все отрасли, пользующиеся услугами железнодорожных перевозок.

### ТАСС; 2017.10.24; ГЛАВА РЖД СОМНЕВАЕТСЯ В ВОЗМОЖНОСТИ ПРОДАЖИ ДОЛИ В «ТРАНСКОНТЕЙНЕРЕ» ДО КОНЦА ГОДА

Продажа доли ОАО «Российские железные дороги» (РЖД) в «Трансконтейнере» может не состояться до конца текущего года, заявил журналистам президент РЖД Олег Белозеров.

«Сумма» хочет купить весь пакет РЖД в «Трансконтейнере», готова идти на открытый конкурс

«Мне кажется, что не получится, – сказал он. – Нужно пройти процедуры, определиться. Оптимальный вариант, я думаю, чуть позже будет».

Вице-президент РЖД Андрей Старков ранее сообщал, что РЖД в случае продажи пакета в «Трансконтейнере» может предложить формат англо-голландского аукциона, в ходе которого вначале объявляется самая высокая цена на продаваемый товар, а затем ставки снижаются до той, на которую согласится первый покупатель, которому и продается товар. По словам Старкова, РЖД в случае продажи акций оператора заинтересованы в приходе квалифицированного инвестора.

История вопроса

Ранее первый вице-премьер РФ Игорь Шувалов поручил определить условия конкурентных процедур по продаже доли РЖД в компании «Трансконтейнер», а РЖД и **Минтрансу** – подготовить комплексный доклад с экспертизой Минэкономразвития для принятия решения о дальнейшей судьбе 50% акций РЖД в «Трансконтейнере».

Интерес к покупке пакета РЖД проявляют несколько компаний, в том числе Первая грузовая компания, РФПИ совместно с дубайским портовым оператором DP World, группа «Дело», группа «Сумма» Зиявудина Магомедова.

РЖД в случае принятия решения о продаже доли в «Трансконтейнере» считают целесообразным продавать весь пакет (50%) на аукционе. **Минтранс** также выступает за продажу всех 50% акций РЖД в «Трансконтейнере» на открытом аукционе с учетом квалификационных требований.

Президент РЖД Олег Белозеров ранее заявлял, что пока продажа акций РЖД в «Трансконтейнере» нецелесообразна. Однако в случае продажи доли в «Трансконтейнере» РЖД хотят получить право на создание аналогичной компании.

Глава Федеральной антимонопольной службы Игорь Артемьев заявил, что ведомство для формирования своей позиции ожидает технико-экономического обоснования сделки.

О компании

«Трансконтейнер» является ведущим российским оператором контейнерных интермодальных перевозок. 50% плюс две акции оператора принадлежит Объединенной транспортно– логистической компании (ОТЛК, «дочка» РЖД). Группа FESCO (головная компания – ПАО «Дальневосточное морское пароходство», ДВМП), контролируемая «Суммой», владеет 25%. ЗАО «УК «Трансфингрупп» (управляет пенсионными резервами НПФ «Благосостояние», аффилированным с РЖД) принадлежит 24,5%.

«Трансконтейнер» располагает 45 собственными терминалами во всех грузообразующих центрах России, а также 19 железнодорожными терминалами в Казахстане (через совместное общество АО «Кедентранссервис», ведущего частного оператора сети железнодорожных терминалов в Казахстане) и управляет контейнерным терминалом «Добра» на границе Словакии и Украины. В собственности компании находится более 24 тыс. фитинговых платформ и около 64,5 тыс. крупнотоннажных контейнеров.

### КОММЕРСАНТ; АНАСТАСИЯ ВЕДЕНЕЕВА; 2017.10.25; ГРУЗООТПРАВИТЕЛЕЙ РАЗДЕЛИЛИ ПО СОРТАМ

Приняты правила недискриминационного доступа к портам

Правительство утвердило правила недискриминационного доступа (ПНД) к портовым услугам. Документ регламентирует алгоритм доступа к свободным мощностям стивидоров: приоритет получают инвесторы портов, страны ЕАЭС, крупные клиенты и грузоотправители с договорами take-or-pay или долгосрочными контрактами. Портовики в целом удовлетворены ПНД, но у грузоотправителей есть вопросы к порядку доступа. Ситуацию усложняет приоритет стран ЕАЭС: по данным “Ъ”, это лоббировала Астана, но на рынке считают, что первоочередной пропуск казахских грузов усложнит доступ компаний РФ к портам.

Правительство вчера опубликовало разработанные ФАС правила недискриминационного доступа в портах (премьер подписал их 20 октября). Принятая редакция значительно отличается от прошлогодних проектов, вызвавших недовольство **Минтранса** и стивидоров. ПНД регламентируют принципы доступа грузоотправителей к услугам по погрузке, выгрузке, хранению и перевалке, предоставлению буксиров. Стивидоры обязаны вести реестр заявок и создавать равные условия для клиентов, не отказывая им в заключении договоров при наличии мощностей.

Доступ к услугам должен предоставляться в пределах «доступной мощности» (рассчитывается и публикуется ежемесячно). Ее отсчитывают от нормативной пропускной мощности порта по проекту, но эта величина уменьшается при снижении пропускной способности подходов к порту, погодных условий и т. д. В первую очередь «квоту» получают инвесторы портовой инфраструктуры, затем страны–члены ЕАЭС по межправсоглашениям, потом крупные грузоотправители, доля перевалки которых в порту выше 30%, клиенты с договорами take-or-pay, долгосрочные клиенты (переваливающие груз в порту не менее трех лет или имеющие действующие договоры с портом).

Советник главы ФАС Павел Шпилевой назвал принятый порядок приоритета «важным», но добавил, что нужен и документ, регламентирующий ПНД к инфраструктуре портов, так как они находятся в разных условиях доступа к мерам господдержки: одни строятся за бюджетные деньги, другие – за частные. В **Минтрансе** и **Росморречфлот**е на запрос “Ъ” не ответили.

Глава инвесткомитета Ассоциации морских торговых портов Дмитрий Морозов отмечает, что документ – результат многолетней совместной работы ведомств и стивидоров, ПНД «положительно оценены профессиональным сообществом». Член комитета по транспорту «Опоры России» Владимир Фефелов говорит, что правила «призваны упорядочить использование портовых мощностей, находящихся в руках крупных игроков-монополистов». Порядок обязывает стивидоров открыто обозначить не только свой потенциал, но и его распределение, отмечает он. Малый и средний бизнес не обозначен в перечне приоритетных групп, но должен получить возможность недискриминационного доступа к портам даже с учетом ограничений, подчеркивает господин Фефелов.

Но ПНД вызвали вопросы у грузоотправителей. В «Русале» “Ъ” сообщили, что правила не в полной мере защищают интересы потребителей, «возникают вопросы к алгоритму расчета доступной мощности». Если с преимуществом инвесторов можно согласиться, то приоритет для клиентов с долей в перевалке выше 30% в компании сочли нарушением недискриминационного подхода. Единственной привилегией для крупных клиентов может быть скидка за объем не более 20%, уверены в «Русале», в остальном должно действовать правило первоочередности заявки. Глава «Infoline-Аналитики» Михаил Бурмистров считает ПНД «прозрачным и учитывающим интересы всех стейкхолдеров», но добавляет, что проблемы часто возникают на стыке «железная дорога–порт» и расчеты могут столкнуться с конвенционными запретами ОАО РЖД и простоями на выгрузке.

По информации “Ъ”, согласование ПНД затянулось и из-за переговоров с Казахстаном, требовавшим доступа к портам РФ на уровне ЕЭК. Источник “Ъ” отмечает, что вопросы вызывает пункт, дающий приоритет по межправсоглашениям: в Астане уже хотели экспортировать 14 млн тонн угля через Дальний Восток, Казахстан может получить этот приоритет. Но не ясно, как гарантировать провоз казахских грузов через узкие места на Восточном полигоне ОАО РЖД, как решать вопросы с грузоотправителями РФ, недоумевает источник “Ъ”. По информации “Ъ”, вопрос межправсоглашения с Казахстаном будет рассматриваться сегодня в Ереване межправительственным советом ЕАЭС.

### КОММЕРСАНТ; ЯНА ЦИНОЕВА; АНАСТАСИЯ ВЕДЕНЕЕВА; 2017.10.24; РОССИЙСКИЕ САМОЛЕТЫ НА ЭКСПОРТ НЕ ВЫЛЕТАЮТ

В МАК раскритиковали **Росавиаци**ю

За два года **Росавиаци**я не смогла создать «дееспособную» систему сертификации авиатехники и продвинуть ее на международном уровне, заявил во вторник Межгосударственный авиационный комитет (МАК). По мнению МАК, отсутствие системного подхода агентства будет препятствовать экспорту российской техники. В **Росавиаци**и назвали заявление комитета не соответствующим действительности, а источник “Ъ” подтвердил, что Москва сохраняет план подписать до конца месяца соглашение с итальянскими авиавластями.

Межгосударственный авиационный комитет в официальном сообщении признал сохранение серьезных проблем регулирования в авиаотрасли из-за передачи этих функций от комитета **Минтрансу** РФ и **Росавиаци**и. МАК отмечает, что получил много обращений разработчиков и изготовителей авиатехники по этому поводу. В комитете заявили, что **Росавиаци**я, которая должна оказывать услуги по сертификации авиатехники, за два года не смогла создать «дееспособную российскую систему сертификации и продвинуться с ее признанием на международном уровне».

Два года назад правительство РФ забрало у МАК ряд функций, в частности права на сертификацию авиатехники, ее разработчиков и изготовителей, а также на заключение двусторонних соглашений с зарубежными авиавластями, и передало их российским ведомствам. Без сертификатов, признаваемых за рубежом, экспорт российских самолетов как минимум затруднен. **Росавиаци**я в 2016 году с нуля создавала новую структуру, которая частично получила функции МАК,– Авиационный регистр РФ, впрочем, сейчас законодательно соглашения и экспортные сертификаты подписывает еще агентство. Одной из проблем, которую пока не удалось решить, стало признание новых российских сертификатов итальянскими авиавластями (ключевой проект отечественного авиапрома – самолет SSJ 100 – выпускается в партнерстве с итальянской Alenia Aermacchi). Как сообщал “Ъ”, 9 октября, итальянские авиавласти не были готовы принимать экспортный сертификат летной годности, выданный **Росавиаци**ей, в агентстве тогда обещали заключить соглашение с Римом «до конца октября».

В сообщении МАК также говорится об информационном письме **Росавиаци**и от 12 октября, в котором разработчикам и изготовителям авиатехники предписано подавать заявки только в агентство и указывается на незаконность сертификатов МАК, полученных после декабря 2015 года. Но сейчас выдаваемые **Росавиаци**ей сертификаты действуют только в РФ, а документы Авиарегистра МАК признаются в СНГ и зарубежными партнерами, отмечают в комитете. На законодательном уровне Федеральные авиационные правила РФ по-прежнему предусматривают выдачу сертификатов Авиарегистром МАК, а запланированные **Росавиаци**ей работы по сертификации не подкреплены нормативно-правовыми актами, продолжают в комитете. Поэтому все больше российских предприятий работает без обязательных сертификатов, говорят в комитете, уточняя, что **Росавиаци**я до сих пор не выдала ни одного экспортного сертификата на SSJ 100.

Кроме того, в МАК считают «очередным показателем непрофессионализма» заявление **Росавиаци**и о наделении военных представительств в компаниях разработчиков авиатехники полномочиями независимых инспекций – без проведения аттестационных проверок и оформления свидетельств.

МАК обвиняет **Росавиаци**ю в отсутствии системного подхода и указывает на то, что это может препятствовать заключению соглашений с иностранными авиавластями, а также на то, что это приведет к проблемам с экспортом авиатехники из России.

В **Росавиаци**и “Ъ” заявили, что с заявлением МАК ознакомились, но оно «не соответствует действительности, интереса не вызывает, никакой актуальности и значимости сейчас не имеет». Впрочем, соглашения с итальянскими авиавластями у **Росавиаци**и по-прежнему нет. «Планы не менялись, подписание состоится, синхронизируем графики»,– сообщил источник “Ъ” в профильном ведомстве.

### ВЕДОМОСТИ; АЛЕКСАНДР ВОРОБЬЕВ; 2017.10.24; «АЭРОФЛОТ» ИЗМЕНИЛ ПРАВИЛА ВОЗВРАТА АВИАБИЛЕТОВ

Отказ в визе больше не является основанием для вынужденного возврата

Аэрофлот» проинформировал агентов телеграммой, что отказ в визе больше не будет причиной для вынужденного возврата авиабилета, сообщил ресурс FrequentFlyers со ссылкой на телеграмму. Это подтвердили человек, близкий к «Аэрофлоту», и один из агентов компании.

Ранее пассажир, которому отказали в визе, мог вернуть даже невозвратный билет без штрафных санкций. Теперь отказ в визе не будет причиной для вынужденного возврата (по не зависящим от пассажира причинам). «Аэрофлот» новые правила считает абсолютно справедливыми, так как при покупке билета пассажир должен сам просчитывать свои риски. У пассажира есть опция – приобрести невозвратный билет или возвратный с небольшой доплатой. Компания не должна на себя брать риски пассажиров и финансовые потери», – говорит человек, близкий к «Аэрофлоту». В федеральных авиационных правилах (ФАП) не прописан возврат за отказ в визе. Например, в ФАП прописана возможность возврата денег по медицинским показаниям, но пассажир должен предоставить все необходимые документы, добавляет собеседник.

«В большинстве авиакомпаний отказ в визе не является основанием для возврата средств. «Аэрофлот» приводит свои правила в соответствие с рыночными практиками», – согласен гендиректор компании Ozon Travel (является агентом «Аэрофлота») Дмитрий Яковлев. Он уточняет, что «Аэрофлот» раньше возвращал деньги даже за невозвратные билеты, если пассажиру отказывали в любой визе, в том числе американской, британской или шенгенской.

«Аэрофлот» в телеграмме (с ней ознакомились «Ведомости») объясняет изменение правил тем, что необходимо «привести локальные нормативных акты компании в соответствие требованиям действующего законодательства (Федеральные авиационные правила-82) и вводом 01.11.2016 новой структуры тарифов».

ФАП-82 обязывают авиакомпании вернуть средства только в случае смерти или тяжелой болезни, но дают право дополнительно устанавливать основания для возврата, что и делал «Аэрофлот», поясняет Яковлев. Вторая причина в телеграмме, по сути, означает, что тарифы снизились и возвращать деньги по невозвратным тарифам перевозчик считает экономически нецелесообразным.

Представитель «Аэрофлота» не комментирует данную информацию.

### RNS; 2017.10.24; МИНТРАНС: РЕШЕНИЕ ОБ ЭЛЕКТРОННЫХ ПОСАДОЧНЫХ БИЛЕТАХ В АЭРОПОРТАХ БУДЕТ ПРИНИМАТЬ ПРАВИТЕЛЬСТВО

Решение об избыточности замечаний к приказу **Минтранса** России будет приниматься на площадке правительства России, сообщили RNS в министерстве. Ранее Минюст отказался зарегистрировать приказ **Минтранса**, позволяющий авиакомпаниям ввести прохождение предполётного досмотра по электронным посадочным билетам, отменив их бумажные версии. В Минюсте сочли, что документ не доработан, сообщало РБК со ссылкой на сообщение Минюста.

«Это замечания силового ведомства, и по мнению **Минтранса**, вопросы абсолютно не взаимосвязаны. **Минтранс** получил ответ Минюста. Решение об избыточности замечаний будет приниматься на площадке правительства РФ», – сообщили RNS в пресс-службе министерства.

Ранее представители аэропортов говорили RNS о готовности ввести необходимое оборудование после принятия соответствующего приказа **Минтранса**.

В **Минтрансе** сообщали RNS, что приказ отправлен на согласование в Минюст.

Приказ регламентировал, что посадочный талон может быть оформлен авиаперевозчиком в виде штрих-кода, направляемого на электронный носитель (смартфон, планшет, иные устройства), указываемый пассажиром при бронировании перевозки. При прохождении досмотра службой авиационной безопасности проверка посадочных талонов может быть проведена путем их сканирования с экрана электронного носителя, предъявляемого пассажиром, сообщали в **Минтрансе**.

### РИА НОВОСТИ; 2017.10.24; В МИНФИН НАПРАВЛЕНЫ ПРЕДЛОЖЕНИЯ О СУБСИДИРОВАНИИ ВНУТРЕННИХ ЧАРТЕРОВ

**Минтранс** РФ, Ростуризм и **Росавиаци**я направили в Минфин предложения о субсидировании внутренних чартерных рейсов, сообщила директор департамента государственной политики в области гражданской авиации **министерства транспорта** Светлана Петрова.

«На площадке **Минтранса** провели большое совещание с участием Ростуризма, Минкульта, АТОРа, **Росавиаци**и и с учетом международной практики решили поддержать (предложения – ред.). Совместно с Минкультом и **Росавиаци**ей обратились в Минфин, чтобы получить дополнительные ассигнования под эту программу, потому что под эту программу будут субсидироваться именно туроператоры, которые сформировали этот туристический поток и привезли в пункт назначения», – рассказала Петрова.

Сейчас в РФ действует четыре программы субсидирования авиарейсов: в Крым, Калининград, на Дальний Восток и межрегиональные маршруты.

### РИА ФАН; 2017.10.24; БАНКРОТСТВО «ВИМ-АВИА» НЕ БУДЕТ ЗАПУЩЕНО ДО ОСОБОГО РЕШЕНИЯ МИНТРАНСА

Как сообщил источник в следствии, иск о банкротстве «ВИМ-Авиа» был отозван специально – до тех пор, пока не будет принято решение в **министерстве транспорта** России. По словам источника ФАН, если будет принято решение, что компанию невозможно спасти, то иск будет подан вновь.

Пока же дело о преднамеренном банкротстве авиакомпании находится в Приволжском следственном управлении на транспорте, тогда как уголовное дело по мошенничеству уже передано в главное управление по расследованию особо важных дел СК России по поручению Бастрыкина. После объединения уголовных дел возможен розыск владельцев авиакомпании Рашида и Светланы Мурсекаевых по линии Интерпола.

Напомним, следствие подозревает руководство авиакомпании в преднамеренном банкротстве и выводе активов заграницу. Генеральный директор и главный бухгалтер задержаны, им избрана мера пресечения в виде домашнего ареста. Владельцы «ВИМ-авиа» скрылись.

### АГЕНТСТВО МОСКВА; 2017.10.24; МИНТРАНС РФ: ПЕРЕЧЕНЬ ПЕРЕВОЗА РУЧНОЙ КЛАДИ В САМОЛЕТАХ БУДЕТ ПОДПИСАН В БЛИЖАЙШЕЕ ВРЕМЯ

**Министерство транспорта** РФ рассчитывает на принятие документа, определяющего перечень перевоза ручной клади в самолетах, в ближайшее время. Об этом в ходе расширенного заседания комитета Совета Федерации по экономической политике сообщила директор департамента госполитики в области гражданской авиации **министерства транспорта** РФ Светлана Петрова.

«Департамент, который ответственен за эту работу (подготовку изменений в общие авиационные правила в части формирования ручной клади-прим. Агентства «Москва») подготовил заключение о регистрации и представил Юрию Сергеевичу Любимову (статс-секретарь – заместитель министра юстиции РФ – прим. Агентства «Москва») на подпись, со вчерашнего дня документ у него. <...> Надеемся на сегодняшнее подписание», – сказала С.Петрова.

Ранее Верхняя палата парламента обратилась к **министерству транспорта** РФ с просьбой доработать нормативный акт об уточнении норм провоза ручной клади.

Опубликованный ранее документ устанавливал минимальный вес ручной клади в 5 кг. Согласно документу, в качестве ручной клади принимались вещи, вес и габариты которых установлены перевозчиком и позволяли безопасно разместить их в салоне воздушного судна. Вес ручной клади не мог быть менее чем 5 кг на одного пассажира. При этом из списка вещей, которые пассажир может бесплатно взять с собой на борт, помимо ручной клади, были исключены верхняя одежда, зонт, трость, ноутбук, мобильный телефон, фотоаппарат и видеокамера.

### ТАСС; 2017.10.24; СЕРТИФИКАТ ЭКСПЛУАТАНТА «ВИМ-АВИА» БУДЕТ НЕДЕЙСТВИТЕЛЬНЫМ С 27 ОКТЯБРЯ

Сертификат эксплуатанта «ВИМ-Авиа», который дает компании право на осуществление полетов, не будет действительным с 27 октября, сообщил ТАСС источник, близкий к авиакомпании.

«С 27 октября сертификат авиакомпании «ВИМ-Авиа» недействителен», – сообщил ТАСС источник.

В **Росавиаци**и не стали комментировать вопрос о сертификате компании.

### ИНТЕРФАКС-ТУРИЗМ; 2017.10.24; ТУРОТРАСЛЬ ВЫСТУПАЕТ ЗА СОЗДАНИЕ РЕЗЕРВНОГО ФОНДА ДЛЯ ПОМОЩИ ПАССАЖИРАМ АВИАКОМПАНИЙ

Туроператорское сообщество после истории с «ВИМ-Авиа» выступает за создание резервного фонда для помощи пассажирам авиакомпаний в случае возникновения у них финансовых проблем, сообщил порталу «Интерфакс-Туризм» во вторник советник главы Ростуризма Дмитрий Горин.

По его слова, инициативы **Минтранса** по ужесточению регулирования деятельности авиакомпаний сейчас обсуждаются и в Госдуме, и в Совете Федерации.

«Это все однозначно проведет к изменениям законодательства, в том числе, и государственных законопроектов и, может быть, федеральных авиационных правил. Ясно одно, что появится больше возможностей финансового мониторинга авиакомпаний, и тому подтверждение – недавнее высказывание **Ространснадзор**а о том, что 6-10 авиакомпаний находятся в зоне риска. Может быть, будут обсуждаться вопросы временного ограничения сертификата эксплуатанта. Могут быть введены ограничения на международные допуски», – рассказал Д.Горин, выступая во вторник на конференции Online travel market в Москве.

«Что очень важно, за что туристическая отрасль выступает, – это создание некого резервного фонда на случай вот таких несостоятельностей авиакомпаний, чтобы оперативно была оказана помощь именно по финансовому выполнению обязательств перед пассажирами», – подчеркнул эксперт.

По его словам, туротрасль также рассчитывает, что будет обязательно постановление правительства по выписке билетов туда и обратно, «потому что последнее событие как раз показывает, что не все компании, даже несмотря на проплаченные депозиты, туроператоров, выписывают билеты своевременно».

«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.

### RNS; 2017.10.24; РОССИЙСКИЕ АВИАКОМПАНИИ ЗА ДЕВЯТЬ МЕСЯЦЕВ УВЕЛИЧИЛИ ПЕРЕВОЗКИ ПАССАЖИРОВ НА 16%

Количество пассажиров авикомпаний России за первые 9 месяцев 2017 года выросло на 16% по сравнению с аналогичным показателем прошлого года – до 10,69 млн человек, сообщает во вторник пресс-служба **Росавиаци**и.

В свою очередь, международные перевозки также выросли на 32% и составили 4,54 млн человек за первые 9 месяцев текущего года.

Ранее сообщалось, что за первые девять месяцев текущего года авиакомпании обслужили 80,7 млн пассажиров, что на 19,3% больше, чем годом ранее.

### ТАСС; 2017.10.24; АЭРОПОРТ ЧЕБОКСАР ОТРЕМОНТИРУЮТ К 2021 ГОДУ

Реконструкция аэропорта Чебоксар в соответствии с современными требованиями будет выполнена к 2021 году. На эти цели затратят порядка 500 млн рублей, сообщил во вторник глава Чувашии Михаил Игнатьев журналистам.

«Арендаторы сегодня готовят проект, к 2021 году они должны завершить реконструкцию аэропорта и вложить туда не менее 500 млн рублей. Сегодня аэропорт не соответствует всем требованиям: он соответствует требованиям безопасности, полоса взлета для всех воздушных судов. Что касается приема багажа, получения багажа – нужных условий нет», – отметил глава Чувашии.

Игнатьев ответил на вопрос об инициативе присвоения аэропорту имени уроженца Чувашии, космонавта Николаева. «Что касается инициативы присвоения имени космонавта Андрияна Николаева – я только «за», но необходимо общественное обсуждение и поддержка организаторов и населения. Если все организации и участники поддержат, то мы примем такое решение», – сказал он.

Ранее общественность не раз предлагала идею переименования аэропорта. На данный момент он называется «Международный аэропорт Чебоксар».

### РИА НОВОСТИ; 2017.10.24; СЛЕПНЕВ: ПРОЕКТНЫЙ ПОДХОД СТАНЕТ КАРЬЕРНЫМ ЛИФТОМ ДЛЯ МОЛОДЫХ ГОССЛУЖАЩИХ

Проектный подход в 2018 году станет базовым инструментом для ведомств в реализации госпрограмм по образованию, здравоохранению, жилью, транспорту и сельскому хозяйству, сообщил РИА Новости замруководителя аппарата правительства – директор департамента проектной деятельности Андрей Слепнев.

Он отметил, что одна из целей внедрения проектного подхода – кадровое обновление, он должен привлекать в ведомства молодых и активных специалистов.

Слепнев рассказал, что принято решение по пяти пилотным госпрограммам – по образованию, здравоохранению, жилью, транспорту и сельскому хозяйству, со следующего года практически вся работа ведомств по этим сферам будет переведена на проектный подход.

«Это становится фактически одним из базовых инструментов работы. Не только по приоритетным проектам, а вообще в целом по отраслевой работе», – пояснил Слепнев.

Ведомства – лидеры

Слепнев отметил, что в числе ведомств-лидеров, тех, кто наиболее четко реализует проектный подход и инструменты в практической работе, – **Минтранс** и Минстрой.

«У них программы очень объемные, включают в себя регионы, не только федеральный уровень, и муниципалитеты даже», – пояснил он.

Он рассказал, что к весне департамент проектной деятельности правительства планирует подготовить индекс зрелости проектного управления.

«По этому индексу сейчас уже у нас проведена пилотная оценка двух ведомств и двух регионов. Так, чтобы посмотреть, попробовать, настроить показатели. К весне мы проведем эту работу полностью по всем ведомствам-участникам приоритетных проектов и, возможно, по широкому перечню участников. Потому что есть ответственные исполнители, а есть соисполнители. Там шире круг получается – порядка 20 ведомств. Тогда можно будет точно сказать, кто лучше, кто хуже. На базе понятной системы оценки и критериев», – пояснил Слепнев.

Кадровые перемены

Слепнев рассказал, что некоторые чиновники сопротивляются внедрению проектного подхода по разным причинам.

«Потому что надо доказывать свою эффективность и какие-то результаты давать. Ну что? Как говорится, учим, стимулируем, формируем команды», – пояснил он.

Слепнев рассказал, что в перспективе внедрение таких инструментов влияет на кадровый состав: те, кто не вписывается в новую схему, ищут себе другие места работы. По его словам, одна из целей запуска проектного подхода – кадровые перемены на госслужбе.

Шанс для молодых

Слепнев отметил, что проектная работа дает шанс молодым и активным специалистам показать себя.

«Для молодых людей, активных, – это реальный карьерный лифт. Не дожидаться, когда там у тебя начальник отдела на пенсию уйдет и у тебя откроется шанс. А здесь ты можешь проявиться конкретно. Заявил идею, сделал ее, реализовал. У тебя получился уже конкретный кейс, и ты получаешь карьерную перспективу. Поэтому много таких людей, которые заинтересованы и которым нравится работать в проектной сфере», – рассказал он.

«Все люди делятся у нас, как говорится, на процессников и на проектников. Они от природы так разделяются. Некоторые более заточены на результаты, и им интересно. И таких людей в госорганах работает очень много. Даже, я скажу, нисколько не меньше, чем в бизнесе. Тех, для которых важна реализация идей, кому важен масштаб работы. Конечно, зарплата для всех важна, но работа должна быть интересной, импонирующей», – рассказал Слепнев.

XVI Общероссийский форум «Стратегическое планирование в регионах и городах России: инструменты и ресурсы реализации» пройдет в Петербурге 23 и 24 октября. РИА Новости медиагруппы «Россия сегодня» выступает официальным информационным агентством форума.