**09 НОЯБРЯ 2017**

**Вернуться в оглавление**

|  |
| --- |
| **Публикации** |

### КОММЕРСАНТ; ЕЛИЗАВЕТА КУЗНЕЦОВА; 2017.11.09; КОНТРОЛЬ ПРИПИСАЛИ ЗАДНИМ ЧИСЛОМ

**Минтранс** внес методы проверки авиакомпаний в старый документ

После краха «ВИМ-Авиа» и последовавшей за этим резкой критики со стороны президента **Минтранс** сформулировал параметры, по которым предлагает контролировать устойчивость авиакомпаний. Государство намерено получать от них финансовую отчетность в сжатые сроки, контролировать рост парка и долги перевозчиков перед контрагентами. Ведомство даже успело внести проект такого приказа, но для ускорения процесса просто добавило новые нормы в один из давно обсуждавшихся документов на другую тему. Источники “Ъ” в отрасли сетуют, что новые требования с ними никто не обсуждал, хотя **Минтранс** уверяет, что расширил документ «с учетом замечаний экспертов».

Правительство подготовило план усиления контроля за авиакомпаниями, сообщил вчера Дмитрий Медведев на совещании о совершенствовании регулирования пассажирских авиаперевозок. По его словам, первый блок регулирования «направлен на повышение качества контроля», ведомства «будут дополнительно отслеживать показатели компаний, активно наращивающих авиапарк». Это, заявил премьер, говорит о том, что «перевозчик постоянно берет в лизинг самолеты, продает на них билеты, чтобы покрыть расходы на эксплуатацию имеющихся». В результате «возникает пирамида, которая в конце концов заканчивается весьма прискорбно».

Процедура контроля зафиксирована в 2009 году в Федеральных авиационных правилах (ФАП). Ее усиление начали обсуждать сразу после краха «ВИМ-Авиа», которая активно нарастила парк, но в сентябре признала, что из-за долгов в 10 млрд руб. не может продолжать деятельность. Тогда Владимир Путин жестко критиковал главу **Минтранса** Максима **Соколов**а и вице-премьера Аркадия **Дворкович**а, заявив, что чиновники «никак не могут выработать нормальное правовое регулирование». На прошлой неделе заместитель главы **Минтранса** Валерий **Окулов** сообщил, что методика «будет опираться не на бухгалтерскую отчетность, а на более оперативные индикаторы» – рост долгов перед контрагентами. Но он добавил, что у авиакомпаний есть опасения того, что могут быть «не объективные, а субъективные решения».

Усиление контроля записали теперь в проекте приказа **Минтранса**, вносящем изменения в ФАП-246 и опубликованном на regulation.gov.ru. Проект изначально должен был лишь давать льготы по получению сертификата эксплуатанта перевозчиками, берущими новые российские самолеты. Но в конце октября на портале появилась дополненная редакция, куда и внесли методику о «приостановлении действия» сертификата, если авиакомпания находится в «неудовлетворительном финансово-экономическом состоянии». Исходя из дат публикации, новая редакция появилась уже после публичного обсуждения.

В проекте теперь описаны формы отчетности компании, значения показателей для оценки ее экономического состояния и причины ограничения сертификата. Перевозчик должен давать данные о перевозках, парке и о финансовой деятельности за год и каждый квартал. В условия ограничения сертификата внесены, в частности, просроченная задолженность по зарплате за два месяца, за аэропортовое обслуживание, топливо или задержка более 20% рейсов в месяц. Сертификат приостанавливают при неудовлетворительном финансовом состоянии за два квартала.

В **Минтрансе** сообщили, что концепция проекта расширена «с учетом замечаний экспертов, а также необходимости доработки, в том числе по замечаниям ведомств». В Минэкономики говорят, что подготовили положительное заключение общественно регулирующего воздействия на изменения ФАП с замечаниями. В частности, **Росавиаци**ю предложено наделить полномочиями по оценке финансово-экономического положения компаний. Управляющий партнер компании «Деловой фарватер» Роман Терехин замечает, что авиакомпаниям следует направить консолидированные предложения напрямую главе **Минтранса** в формате запроса. В этом случае до утверждения документа замечания перевозчиков могут быть учтены.

Источник “Ъ” в «Аэрофлоте» говорит, что компания уже регулярно публикует отчетность, заверенную аудиторами. В S7 согласны с тем, что надо контролировать показатели компаний, наращивающих парк. Но источник “Ъ” на рынке добавляет, что изменения не обсуждались с отраслью и выглядят «карательными мерами» за крах «ВИМ-Авиа» и критику **Минтранса**. Финансовая ситуация перевозчиков зависит от сезона, добавляет он: летом риски растут у чартерных авиакомпаний: они набирают емкости, пытаясь на пике спроса получить прибыль, которая позволит пройти низкий сезон. Но малейшее изменение на рынке приводит к неконтролируемым последствиям, ужесточение требований «вряд ли поможет работать на опережение», считает он.

### ИНТЕРФАКС-ЦЕНТР; 2017.11.09; ВОДИТЕЛЬ АВТОБУСА, ГОСПИТАЛИЗИРОВАННЫЙ ПОСЛЕ АВТОАВАРИИ В ЯРОСЛАВСКОЙ ОБЛАСТИ, СКОНЧАЛСЯ

Врачи не смогли спасти водителя экскурсионного автобуса после столкновения с грузовиком в Ярославской области, сообщил «Интерфаксу» пресс-секретарь главного управления МЧС по Ярославской области Михаил Зверев.

«Водитель автобуса, перевозившего детей из Екатеринбурга, скончался в Ростовской ЦРБ в ночь на четверг. Погибшему было 40 лет, он из Ярославля», – сказал М.Зверев.

Как сообщалось, дорожно-транспортное происшествие (ДТП) произошло на 194 км трассы М8 «Холмогоры», когда автобус с детьми, совершавший тур по «Золотому кольцу России», направлялся из Москвы в Ярославль. Пассажиры – из Екатеринбурга. По данным пресс-службы администрации Екатеринбурга, в автобусе находились дети из трех городских школ. Всего в автобусе находились 44 человека, включая 38 детей.

Данные о пострадавших назывались разные: от 14 до 20 человек. По информации главного управления МЧС по Ярославской области, 13 детей и водитель доставлены в больницу. Водитель находится в тяжелом состоянии.

Главный врач Ростовской ЦРБ (г. Ростов Ярославской области) Натальи Овечкиной, к вечеру среды были госпитализированы 16 детей и двое взрослых. Одна девочка доставлена в больницу в Ярославль. Водитель автобуса в тяжелом состоянии в Ростове.

СКР организовал проведение доследственной проверки по факту ДТП.

Кроме того, как сообщает пресс-службы **Минтранса** России, **Ространснадзор** проведет проверку перевозчика автобуса, попавшего в ДТП под Ярославлем.

«По поручению **Министра транспорта** РФ Максима **Соколов**а **Ространснадзор**ом будет проведена внеплановая проверка перевозчика, автобус которого 8 ноября попал в ДТП на трассе М-8 «Холмогоры» в Ярославской области. Кроме того, будет создана комиссия **Ространснадзор**а по выяснению причин дорожно-транспортного происшествия», – говорится в сообщении.

Между тем, как утверждают в Упрдор «Холмогоры», со второстепенной дороги в районе поселка Поречье через двойную сплошную выскочил грузовик. Водитель автобуса, стараясь избежать удара, резко затормозил. Дорога была сухая, чистая, разметка видна хорошо. При этом, водитель, желая спасти детей, принял удар грузовика на себя, заявили «Интерфаксу» в ведомстве.

### ТАСС; 2017.11.08; МЭР ПРОТИВ ПРЕДЛОЖЕНИЙ МИНФИНА ПО ИЗМЕНЕНИЮ ЗАКОНОДАТЕЛЬСТВА О КОНЦЕССИЯХ

Министерство экономического развития (МЭР) России выступает против предложений Минфина по изменению законодательства о концессиях. Об этом заявил журналистам глава Минэкономразвития Максим Орешкин.

В среду газета «Ведомости» сообщила, что, согласно поправкам Минфина, полное возмещение затрат из бюджета возможно, но платить концедент [государство] начнет после сдачи объекта, а рассчитаться за стройку государство должно не менее чем за пять лет – и в первые три года сможет выплатить максимум 75%. Кроме того, государство не должно брать на себя более 75% расходов на строительство объекта без платы концедента и больше половины расходов на эксплуатацию.

«С их предложениями мы категорично не согласны. Мы считаем, что нужно давать больше пространства концессионным соглашениям как наиболее эффективному способу строительства тех же инфраструктурных объектов. Будем выступать против них, поддерживать их не будем. Инвестирам в концессии беспокоится не нужно», – заявил Орешкин.

По словам Орешкина, «неаккуратные заявления Минфина» портят инвестиционный климат в России и вносят неопределенность.

Министр подчеркнул, что в середине ноября будет совещание у премьер-министра Дмитрия Медведева по данному вопросу. «Мы будем подробно докладывать детальные предложения , которые проработаны. Мы уже представили дорожную карту по данному проекту, где говорилось о том, какие изменения нужно сделать, куда будем двигаться. Сейчас будет вторая операция, в которой мы будем уточнять и дорожную карту. Я думаю, будет ряд предложений, которых изначально там не было», – добавил он.

Концессии и госзаказ

Ранее **министр транспорта РФ** Максим **Соколов** заявил, что **Министерство транспорта** РФ готовит поправки в законодательство о государственно-частном партнерстве, разграничивающие концессию и государственный заказ в инфраструктурных проектах.

Вопрос о необходимости законодательно разграничить понятие концессии и госзаказа возник после аннулирования ФАС открытого конкурса госкомитета Башкирии на заключение концессионного соглашения по автомобильной дороге Стерлитамак – Магнитогорск. По мнению службы, тендер на строительство дороги в Башкирии фактически представлял собой закупку государством работ по строительству в обход процедуры государственного заказа. Арбитражный суд Москвы поддержал решение ФАС аннулировать конкурс на строительство дороги, которая должна стать частью транспортного коридора Европа – Западный Китай.

Это решение было воспринято рядом крупных концессионеров как опасный прецедент для рынка, после чего Минэкономразвития выступило с заявлением о недопустимости принятия решений, подрывающих устойчивость института государственно-частного партнерства.

Минэкономразвития предлагает ввести в закон норму, предписывающую перед конкурсом по концессиям обязательно проводить анализ целесообразности реализовывать инфраструктурный проект через госзакупки. Эта норма также будет предполагать четкое разграничение двух понятий.

ФАС среди прочего предложила законодательно установить минимальную долю частных инвестиций при концессиях, а также приблизить закон о концессиях к контрактной системе в части требований к процедуре торгов.

### РИА НОВОСТИ; 2017.11.08; РОСТРАНСНАДЗОР ПРОДОЛЖАЕТ ПРОВЕРКУ КОМПАНИИ-ВЛАДЕЛЬЦА РАЗБИВШЕГОСЯ МИ-8

**Ространснадзор** продолжает проверку авиакомпании «Конверс Авиа», чей вертолет упал у берегов Шпицбергена, сообщил в среду РИА Новости представитель ведомства.

Вертолет Ми-8 авиакомпании «Конверс Авиа», на борту которого находились пять членов экипажа и трое сотрудников НИИ Арктики и Антарктики, пропал 26 октября, когда следовал из законсервированного поселка Пирамида в Баренцбург. Ночью 29 октября к поиску подключились более 40 спасателей МЧС России, вертолет был обнаружен норвежским судном в двух километрах северо-восточнее мыса Хеер, 30 октября в 130 метрах от места крушения вертолета было обнаружено тело одного погибшего. **Министр транспорта РФ** Максим **Соколов** поручил **Ространснадзор**у провести внеплановую проверку перевозчика.

«Проверка еще не завершена. Только после ее завершения можно говорить о каких-либо результатах», – сообщили в **Ространснадзор**е.

Заместитель гендиректора «Конверс Авиа» Дмитрий Желязков говорил, что **Ространснадзор** незадолго до аварии проверил авиакомпанию и не нашел нарушений в ее работе.

Ранее представитель Межгосударственного авиационного комитета (МАК) сообщил РИА Новости, что параметрический самописец Ми-8 поврежден винтом вертолета и разрушен. Однако речевой самописец находится в удовлетворительном состоянии, и специалисты приступили к расшифровке информации.

### ИНТЕРФАКС; 2017.11.08; ПРАВИТЕЛЬСТВО ЗАЛОЖИЛО В БЮДЖЕТ 2018Г БОЛЕЕ 1,5 МЛРД РУБ. НА ВЫКУП ЗЕМЕЛЬ ПОД ВПП-3 «ШЕРЕМЕТЬЕВО»

Правительство РФ заложило в бюджет 2018 года более 1,5 млрд руб. на выкуп земель под санитарно-защитную зону третьей взлетно-посадочной полосы (ВПП-3) аэропорта «Шереметьево», свидетельствуют поправки в проект бюджета 2018-2020 гг., подготовленные ко второму чтению в Госдуме.

Субсидию планируется довести до ФГУП «Администрация гражданских аэропортов (аэродромов)» (ФГУП АГА(а), подчиняется **Росавиаци**и) – заказчика строительства ВПП-3. Деньги должны покрыть затраты на выкуп у собственников земельных участков в деревнях Дубровка, Перепечино, Паршино и снос расположенных на них зданий и сооружений, следует из текста проекта.

В апреле **Росавиаци**я издала приказ, в соответствии с которым ФГУП АГА(а) должно было выкупить от лица РФ несколько земельных участков в Дубровке и Перепечино. Но тогда речь шла о землях непосредственно под саму полосу. Сумма затрат на это в приказе не фигурировала.

По данным газеты «Ведомости», только в границах санитарно-защитной зоны ВПП-3 «Шереметьево» необходимо выкупить участки, зарегистрированные в кадастре, на 2,4 млрд руб. Еще 6 млрд руб. понадобятся на выкуп 1500 объектов, не зарегистрированных в Росреестре, говорится в письме руководителя ведомства Виктории Абрамченко, направленном в сентябре в Минфин, **Минтранс** и Минэкономразвития. Из-за этого строительство полосы может подорожать еще на 15% – с 55,7 млрд до 64,1 млрд руб., утверждают источники «Ведомостей».

Решение о строительстве ВПП-3 «Шереметьево» принято в 2009 году. С 2012 г. полосу строило ЗАО «Инжтрансстрой» (тогда входило в «Базовый элемент» Олега Дерипаски), с которой был заключен контракт на 22,4 млрд руб. В 2014 году готовность объекта составляла 28%. Но в мае 2015 г. компания приостановила строительство, в отношении нее была введена процедура наблюдения. В 2015 г. правительство утвердило новым генподрядчиком «Трансстроймеханизацию» (входит в ПАО «Мостотрест» (MOEX: MSTT)), контракт с ней оценивался в 17,6 млрд руб.

Первоначально строительство полосы планировалось завершить к Чемпионату мира по футболу 2018 г. Но в конце 2016 года «Шереметьево» столкнулось с серьезным дефицитом средств на объекты федеральной собственности. Только на ВПП-3 не хватало, по разным оценкам, от 5 до 13 млрд руб. Чиновники решили, что к чемпионату полоса будет построена с частью магистральной и тремя дополнительными рулежными дорожками, все остальное будет доделано потом.

В июне этого года глава **Минтранса** РФ Максим **Соколов** заявлял, что дефицит средств на строительство объекта в 2018 г. составляет 7,5 млрд руб., но его планируется покрыть за счет средств ФГУП «Госкорпорация по организации воздушного движения».

### ТАСС; 2017.11.08; АВТОДОРОГУ ГРОЗНЫЙ – КИЗЛЯР ПЕРЕДАДУТ НА БАЛАНС ФЕДЕРАЛЬНОЙ КАЗНЫ

Соединяющая столицу Чечни с северными районами Дагестана автомобильная дорога Грозный – Кизляр в начале 2018 года будет передана в федеральную собственность, сообщил ТАСС в среду член общественного совета министерства автодорог Чечни Мовсар Исабаев.

«Вопрос о передаче дороги Грозный – Кизляр в федеральную собственность стал из-за того, что сегодня в Чеченской Республике не хватает средств, чтобы содержать ее в нормативном состоянии. Передача улучшит характеристики автомобильной дороги... Мы надеемся, что в феврале 2018 года дорога перейдет в федеральную собственность, и все деньги на ремонт будут выделять из федерального центра», – отметил собеседник агентства.

Планируется, что дорога Грозный – Кизляр протяженностью 111 км будет включена в состав федеральной трассы Р-215 Астрахань – Кочубей – Кизляр – Махачкала в качестве подъездной дороги к Грозному. В перспективе отдельные участки автодороги будут расширены до четырех полос движения.

«Передача также повлияет на развитие инфраструктуры вокруг этой дороги, которая проходит через 13 населенных пунктов Чечни. Там могут появиться автозаправочные станции, кафе, магазины», – сообщил Исабаев.

Ранее глава **Росавтодор**а **Роман Старовойт** сообщил, что по итогам сезона в Чечне получится привести в нормативное состояние почти 80% федеральных трасс. Улучшение инфраструктуры уже позволило на 40% снизить количество аварий на подведомственной **Росавтодор**у сети дорог. При этом число ДТП из-за неблагоприятных дорожных условий уменьшилось более чем в два раза.

### KOMMERSANT.RU; 2017.11.08; ИРИНА АНДРЕЕВАВ НИЖЕГОРОДСКОЙ ОБЛАСТИ ОТРЕМОНТИРУЮТ 134 КМ ДОРОГ В 2018 ГОДУ

В 2018 году по федеральной программе «Безопасные и качественные дороги» в Нижегородской области отремонтируют 134 км магистралей. На это планируется потратить более 1,7 млрд руб., сообщает пресс-служба правительства региона. В том числе, будут отремонтированы улицы в Сормовском районе Нижнего Новгорода, дороги в Княгининском, Вачском, Богородском, Кстовском, Балахнинском районах, городских округах Чкаловск, Дзержинск, Бор.

В 2017 году общий объем средств, выделенных из всех источников финансирования на ремонт дорог в Нижнем Новгороде и области превысил 2,7 млрд руб. (1,2 млрд руб. – средства федерального бюджета, 1,47 млрд руб. – областной казны, 31 млн руб. – местных бюджетов). Из этих средств в ходе торгов образовалась экономия в 66 млн руб. По решение **минтранса** региона с учетом предложений департамента благоустройства и дорожного хозяйства Нижнего Новгорода и Главного управления автомобильных дорог было решено направить сэкономленные средства на три дополнительных объекта: участок дороги Шопша – **Иванов**о – Нижний Новгород, участок Работки – Порецкое и улица Федосеенко на въезде в Нижний Новгород с Московского шоссе от границы Сормовского района до дома №54 на улице Федосеенко, а также на увеличение объемов ремонта на проспекте Гагарина от улицы Медицинская до кольцевой развязки деревни Ольгино и от площади Лядова до улицы Медицинская. По данным **министерства транспорта** и автомобильных дорог области, ремонт по федеральной программе «Безопасные и качественные дороги» в Нижегородской агломерации завершится 30 ноября.

### ТАСС; 2017.11.08; НА МОДЕРНИЗАЦИЮ ДОРОЖНОЙ СЕТИ НАЛЬЧИКА ПОТРАТЯТ БОЛЕЕ 500 МЛН РУБЛЕЙ ДО КОНЦА ГОДА

Власти Кабардино-Балкарии (КБР) направили с начала года 540 млн рублей на ремонт и реконструкцию нескольких улиц Нальчика – деньги потратят на строительство развязок, которые призваны разгрузить движение в центральной части столицы республики. Об этом сообщил в среду замглавы администрации города Мухамед Бегидов.

«По первому проекту – строительству автодороги на месте ликвидированного 20-го ходового железнодорожного пути – оба участка улицы соответствуют нормативам магистральных улиц с четырьмя полосами движения. Сметная стоимость строительства составляет 438 млн рублей. <...> К настоящему моменту выполнено работ на 110-112 млн рублей. Что касается ремонта улиц Эльбрусской, Комарова (в рамках второго проекта – прим.ТАСС), там работы завершены на 95%. Стоимость этого объекта достигала 112 млн рублей. Общая протяженность всех ремонтируемых улиц составляет около 4 км, общая стоимость работ – 540 млн рублей», – сказал Бегидов на совещании у главы КБР Юрия Кокова.

В свою очередь министр строительства, ЖКХ и дорожного хозяйства КБР Вячеслав Кунижев отметил, что большая часть общей суммы выделена из внутренних резервов. «Из республиканского Дорожного фонда на эти цели городу Нальчику выделено порядка 438 млн рублей», – сказал министр.

Глава республики обратил внимание на то, что во время строительства нового дорожного полотна собственники предприятий и организаций оказали помощь местным властям. «Реконструкция будет полезна для разгрузки интенсивности движения в городской части», – сказал Коков.

### RG.RU; ТАТЬЯНА ШАДРИНА; 2017.11.08; В РЕГИОНАХ, ГДЕ ЧАСТО ИДЕТ СНЕГ, ПОЯВИТСЯ ЗИМНЯЯ РАЗМЕТКА

**Росавтодор** совместно c ГИБДД этой осенью начал тестировать зимнюю желтую разметку на федеральных трассах Р-21 «Кола» (Мурманской области) и А-121 «Сортавала» (в Карелии). На этих участках дорог прошлые зимы отмечался повышенный риск аварийности, когда водители плохо различали классическую белую разметку при выпадении снега.

Как сообщается в телеграм-канале дорожного агентства, было выбрано 9 участков общей протяженностью 317 километров, в том числе на границах с Финляндией и Норвегией.

В этих странах уже используют яркую желтую разметку. Именно этот цвет лучше виден водителям во время снегопада, особенно в темное время суток. Такой довольно простой способ позволяет снизить число аварий.

### КОММЕРСАНТ; НАТАЛЬЯ СКОРЛЫГИНА; 2017.11.09; ОАО РЖД ИДЕТ В БЕЛЫЙ ДОМ ЗА ТАРИФОМ

Сегодня может быть принято решение о доходах монополии на 2018 год

Как выяснил “Ъ”, уже сегодня на совещании у вице-премьера Аркадия **Дворкович**а может быть принято принципиальное решение об индексации тарифа для ОАО РЖД на 2018 год. Там, в частности, будет обсуждаться, соглашаться ли на требования монополии об индексации тарифа на 6%. Ряд грузоотправителей замечает, что вкупе с текущим ростом ставок на предоставление вагонов индексация тарифа ОАО РЖД грозит ростом транспортных расходов почти на 20%. ФАС же считает, что монополии можно разрешить долгосрочную индексацию тарифа по принципу «инфляция минус», а решение по повышенному росту в 2018 году будет зависеть от дополнительных мероприятий ОАО РЖД.

Сегодня у вице-премьера Аркадия **Дворкович**а должно состояться обсуждение проекта финансового плана ОАО РЖД на 2018 год, рассказали “Ъ” источники в отрасли и ведомствах. В секретариате господина **Дворкович**а его график комментировать не стали. Но, говорят собеседники “Ъ”, с высокими шансами именно сегодня может быть принято принципиальное решение по индексации тарифа ОАО РЖД.

Пожелания ОАО РЖД прежние, рассказывают “Ъ” источники: монополия просит индексации грузового тарифа на 6% – не номинальной, а фактической. Это подтверждают и в ОАО РЖД. Это означает, что в базу индексации возвращаются 2% целевой надбавки на инфраструктуру, которые, согласно протоколу совещания у Дмитрия Медведева от 2 декабря 2016 года, давались строго на 2017 год и затем должны были быть изъяты из базы (см. “Ъ” от 7 декабря). По расчетам ОАО РЖД, приведенным в проекте финансового плана, 2%, остающиеся после такого вычета от индексации на инфляцию 4%, эквивалентны 26,5 млрд руб., компенсация налоговой нагрузки и изменения законодательства – это плюс еще 1,6% индексации, или 21,5 млрд руб., еще 1,4% (19,1 млрд руб.) дадут компенсация отставания доходной ставки за 2017 год и сохранение экономии за год в виде инвестиций в инфраструктуру и скорость, еще 1% (13,8 млрд руб.) – целевая надбавка на улучшение состояния инфраструктуры. Общие поступления за счет индексации тарифа составят 80,9 млрд руб.

По мнению грузоотправителей, нагрузка на них вырастет куда более заметно, чем на 6%. «С учетом роста вагонной составляющей на 50% общее повышение стоимости доставки составит свыше 18% к уровню 2017 года,– сетует источник “Ъ” в отрасли.– Фактически операторы забрали всю маржу, которую могло бы получить ОАО РЖД». Среднерыночная ставка аренды полувагона, по данным информагентства «Промышленные грузы», с декабря 2016 по октябрь 2017 года выросла на 67%. Но глава «Infoline-Аналитики» Михаил Бурмистров отмечает, что, хотя ставка привлечения полувагонов за год выросла более чем вдвое, а вагонная составляющая достигла более 30% от стоимости перевозки, ее среднегодовой рост с 2017 по 2018 год не превысит 20%. В 2018 году стоимость привлечения полувагона только в первом полугодии сохранится на текущем высоком уровне, уверен он, а затем начнет снижаться и дополнительно увеличит стоимость перевозки не более чем на 5 п. п. в сегменте полувагонов и не более чем на 3,5 п. п. по среднесетевому показателю.

В Минэкономики “Ъ” позицию не пояснили, направив “Ъ” в пресс-службу правительства. В **Минтрансе** от комментариев отказались. Источник “Ъ”, знакомый с позицией ведомства, говорит, что ОАО РЖД должно доказать, что у компании не хватает денег для реализации всех мероприятий без дополнительной индексации. Совет потребителей ОАО РЖД, рассказал источник “Ъ”, близкий к совету, пока не сформулировал позицию. Есть промышленники, которые жестко против повышенной индексации, есть и те, кто считает, что ОАО РЖД может получить ее на условиях возврата в последующие десять лет путем индексации по «инфляции минус»: например, минус 0,2% при допиндексации 2%.

Заместитель главы ФАС Александр Редько пояснил “Ъ”, что служба поддерживает предложения по установлению долгосрочных тарифов для конечных потребителей в 2019–2025 годах с формулой «инфляция минус». Что касается индексации тарифа в 2018 году, то вывод о ней будет зависеть от решения ряда вопросов, обеспечивающих постоянство долгосрочных тарифов. Так, ФАС считает, что в первую очередь необходимо решить проблему пассажирских перевозок посредством деления затрат ОАО РЖД на поддержание инфраструктуры пропорционально вагоно-километровой работе. Также необходимо за счет новой политики скидок на каждую дополнительную тонну груза в режиме публичной оферты переломить тенденцию к ухудшению доходной базы ОАО РЖД. Кроме того, по мнению ФАС, финансовый план ОАО РЖД должен формироваться по центрам финансовой ответственности, чтобы хватило не только на стройку, но и на текущее поддержание инфраструктуры и тягу. Также необходимо решить вопрос невывоза грузов путем приобретения резервного парка вагонов (подробнее о позиции ФАС см. «Ъ-Онлайн»).

### РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА – НЕДЕЛЯ; ТАТЬЯНА ШАДРИНА; 2017.11.08; ОЖИДАЙТЕ ОТПРАВЛЕНИЯ

Плацкартные и общие вагоны в 2018 год пока не едут

РЖД приостановила продажу билетов в плацкартные и общие вагоны на 2018 год. Продажи возобновятся только после решения Федеральной антимонопольной службы (ФАС) по тарифам на перевозку в этих вагонах. Ожидается, что оно будет принято на следующей неделе, и тогда спрос на плацкарт в новогодние каникулы будет удовлетворен в полном объеме. Пока же можно купить билеты в купе и СВ на 2018 год.

Решение приостановить продажу билетов в плацкарт и общие вагоны более чем за 45 суток принято не случайно. Если в прошлые годы ФАС решала индексировать стоимость проезда в этом сегменте на уровень инфляции (в 2018 году – на 3,9 процента, ориентируясь на прогноз по инфляции), то теперь предлагает снизить тарифы на 10 процентов по отношению к 2017 году. И получается, что те, кто купил билеты в плацкарт на начало 2018 года за 60 суток, пока РЖД не приостановила продажи, купили их дороже, чем по тарифу, который предлагает ФАС.

С декабря 2016 года РЖД открывает продажи за 60 суток. Но по приказу **минтранса** решение должно быть принято до 17 ноября. Ведомство поставило такие сроки, ориентируясь на то, что продажи билетов на поезда дальнего следования открываются за 45 суток до отправления, а не за 60. На этот же срок ориентировалась и ФАС. В дальнейшем РЖД предполагает открывать продажи билетов за 120 дней до отправления поезда. Получается, что либо придется пересматривать приказ **минтранса**, либо плацкарт будут продавать на первые числа следующего года только за 45 суток.

### ИНТЕРФАКС; 2017.11.08; ДЕФИЦИТ ВАГОНОВ ДЛЯ ПЕРЕВОЗКИ ЗЕРНА ИЗМЕНИЛ МАРШРУТЫ ЕГО ЭКСПОРТА – ЭКСПЕРТЫ

Дефицит вагонов для перевозки зерна изменил маршруты его экспорта в сторону Европы, которые раньше проходили через Балтику. Ставки фрахта выросли почти вдвое.

Как сообщает брокерская компания «Глогос проект», большинство из грузопотоков в северо-западном направлении было переориентировано в южные порты России.

«Дефицит железнодорожных вагонов испытали на себе отправители зерновых из Саратовской и Самарской областей. Часть региональных трейдеров, которые ориентируются на покупателей из континентальной Европы и стран западного Средиземноморья, традиционно вывозили зерно через порты северо-запада России и прибалтийских стран, куда оно доставлялось по железной дороге», – говорится в сообщении.

Теперь из-за нехватки вагонов, с которой столкнулись отправители грузов этой осенью, зерно, предназначенное для европейских покупателей, трейдеры пытаются вывозить через азовские порты.

Брокеры напоминают, что железнодорожники объясняет нехватку вагонов простоями под погрузкой на элеваторах, которые увеличились до 10-12 дней. На темпы погрузок, помимо нехватки портовых мощностей, в значительной мере повлияли отказ руководства элеваторов продолжать работу в выходные и праздничные дни, а также плохие погодные условия на Балтике в конце сентября.

Как считает генеральный директор компании Константин Гриневич, слова которого приводятся в сообщении, все это, наряду с такими факторами, как недостаток тоннажа, рост цены пшеницы на мировом рынке, а также скопление груза в южных портах, влияет на продолжение роста ставок фрахта. «Они достигли уже $41 за тонну по маршруту Ростов-Самсун (Турция), что практически вдвое превышает показатель прошлого года», – сказал он.

К.Гриневич также отметил, что рост ставок фрахта изменил поведение трейдеров. «Если раньше они сначала заключали контракт на отправку зерна и лишь потом искали для этого подходящее судно, то теперь действуют строго наоборот: сначала фрахтуется судно, подтверждается ставка, и лишь потом на это судно ищется контракт», – пояснил он, добавив, что фрахтователи, исполняющие контракты, заключенные в начале лета, работают сейчас себе в убыток.

По прогнозу Минсельхоза, в текущем сельхозгоду (июль 2017-июнь 2018 гг.) экспорт зерна может составить до 45 млн тонн против 35,5 млн тонн в прошлом сельхозгоду.

«Глогос проект» оказывает услуги по фрахтованию морских судов. Компания работает с 2009 года.

### ТАСС; 2017.11.08; МЭР ПРОТИВ ИНИЦИАТИВЫ ФАС СНИЗИТЬ ТАРИФ НА ПЛАЦКАРТНЫЕ ВАГОНЫ В 2018 ГОДУ

Министерство экономического развития (МЭР) России выступило против предложения ФАС о снижении на 10% тарифа на плацкартные и общие вагоны в 2018 году. Об этом журналистам заявил глава МЭР Максим Орешкин в кулуарах саммита АТЭС во Вьетнаме.

«Проблема этого предложения в том, что если посмотреть те расчеты, которые были представлены, они не выдерживают никакой критики. ФАС говорит о том, что снижение тарифа может привести к резкому росту объема перевозок. При этом мы знаем, что максимальный объем перевозок летом. Парк вагонов используется перевозчиками полностью, и поэтому потенциала для значительно роста перевозок нет», – сказал он.

Ранее ФАС предложила с 1 января 2018 года снизить тарифы на пассажирские перевозки в дальнем следовании в плацкартных и общих вагонах на 10%. По мнению ведомства, ФПК нужно одновременно обновить подвижной состав и снизить цены на билеты для пассажиров – только тогда по пассажироперевозкам можно будет выйти в плюс. По данным РЖД, перевозки пассажиров в дальнем следовании за январь – сентябрь 2017 года снизились на 0,5% – до 78,8 млн пассажиров.

### ТАСС; 2017.11.08; ПЕРЕВОЗКИ ПАССАЖИРОВ ПОЕЗДАМИ «САПСАН» В ЯНВАРЕ-ОКТЯБРЕ 2017 ГОДА ВЫРОСЛИ НА 7,5%

Услугами высокоскоростных поездов «Сапсан» за 10 месяцев 2017 года воспользовались около 4,3 млн пассажиров, что на 7,5% превышает показатель аналогичного периода 2016 года, следует из сообщения, опубликованного на сайте ОАО «Российские железные дороги» (РЖД).

В октябре поездами перевезено более 470,6 тыс. пассажиров (+3,4 к октябрю 2016 года).

Всего с начала эксплуатации высокоскоростных поездов «Сапсан» перевезено 27,2 млн пассажиров.

Положительная динамика связана с увеличением количества мест и объемов движения поездов.

Высокоскоростные поезда «Сапсан» начали курсировать по российским железным дорогам в декабре 2009 года. В настоящее время между Москвой и Санкт-Петербургом ежедневно курсируют до 14 пар высокоскоростных поездов «Сапсан», а в «пиковые» периоды – до 16 пар.

### RNS; 2017.11.08; ПЕРЕВОЗКИ ГРУЗОВ В КОНТЕЙНЕРАХ ПО СЕТИ РЖД ЗА 10 МЕСЯЦЕВ ВЫРОСЛИ НА 24%

Перевозки груженых крупнотоннажных контейнеров по сети «Российских железных дорог» (РЖД) в январе-октябре 2017 года увеличились на 23,9% по сравнению с аналогичным периодом прошлого года – до 2,16 млн ДФЭ (эквивалент 20-футового контейнера), сообщили в РЖД.

При этом транзитные перевозки выросли на 70,5% до 280 тыс. ДФЭ), экспорт – на 16,8% до 687 тыс. ДФЭ), импорт – на 49,1% до 442,3 тыс. ДФЭ). Рост перевозок во внутрироссийском сообщении составил 8,1% – перевезено 753,95 тыс. ДФЭ.

Наибольшую положительную динамику во всех видах сообщений продемонстрировали перевозки следующих номенклатур: химикаты и сода – 369,8 тыс. ДФЭ (рост на 13,2% по сравнению с аналогичным периодом прошлого года); бумага – 240 тыс. ДФЭ (рост на 6,4%); лесные грузы – 222,4 тыс. ДФЭ (рост на 28,5%); промтовары народного потребления – 211,3 тыс. ДФЭ (рост на 50,4%); метизы – 192,1 тыс. ДФЭ (рост на 48,8%); машины, станки, двигатели – 144,5 тыс. ДФЭ (рост на 46%); автомобили – 147,9 тыс. ДФЭ (рост на 61,3%); цветные металлы – 92,2 тыс. ДФЭ (рост на 7,6%); черные металлы – 86,4 тыс. ДФЭ (рост на 27,2%); строительные грузы – 74,1 тыс. ДФЭ (рост на 3,2%); химические и минеральные удобрения – 45,5 тыс. ДФЭ (рост на 47,1%); лом черных металлов – 19,8 тыс. ДФЭ (рост на 11,8%); сельскохозяйственные машины – 9,6 тыс. ДФЭ (рост в 2,8 раза).

В 2016 году по сети РЖД во всех видах сообщений перевезено 2,13 млн груженых ДФЭ, что на 11% по больше, чем в 2015 году.

### MK.RU ОМСК; 2017.11.08; ОМСКАЯ ОБЛАСТЬ ПЕРЕВЕЗЕТ ЗЕРНО ПО ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГЕ БЕСПЛАТНО

Омская область стала одним из тринадцати регионов, получивших поддержку Правительства РФ при экспорте зерна по железной дороге.

Согласно проекту постановления Минсельхоза России, акционерное общество «РЖД» получит субсидии из федерального бюджета, которые возместят потери, возникшие при бесплатной перевозке зерна по железной дороге.

Около трех миллиардов рублей выделят РЖД в качестве субсидий, этой суммы должно хватить, чтобы до конца июня следующего года перевезти 3, 2 миллиона тонн зерна из тринадцати регионов к южным, северо-западным и дальневосточным портам. На экспорт зерно по железной дороге отправят из Воронежской, Курской, Липецкой, Орловской, Тамбовской, Оренбургской, Пензенской, Самарской, Саратовской, Ульяновской, Новосибирской, Курганской и Омской областей.

Отбор регионов правительство проводило в соответствии с критериями, среди них, например, прирост производства зерна в 2017 году, объем внутреннего потребления, расстояние до портов.

В Омской области в этом году аграрии собрали рекордный урожай – 3,5 миллиона тонн зерновых и зернобобовых культур. На экспорт планируется отправить 1,2 миллиона тонн зерна. Правительственная субсидия позволит увеличить цены зерновых культур на 700-1600 рублей за тонну.

### ТАСС; 2017.11.08; СТРОИТЕЛЬСТВО ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ОБХОДА КРАСНОДАРА ЗАВЕРШИТСЯ В 2018 ГОДУ

Строительство железнодорожного обхода Краснодара завершится в 2018 году – раньше, чем планировалось изначально, сообщила пресс-служба мэрии города в среду.

«Активная фаза строительства [новой ветки] стартовала в этом году. <...> Строительство ведется опережающими темпами. По сути реализация проекта обхода Краснодарского узла становится возможной менее чем за два года (то есть до конца 2018 года – прим. ТАСС)», – говорится в сообщении. По данным администрации города, завершить строительство планировалось в 2019 году.

В сообщении мэрии уточняется, что обходная дорога – это двухпутная электрифицированная железнодорожная линия протяженностью 69 км с двумя разъездами, которая строится от станции Козырьки около райцентра Кореновск до новой станции Гречаная у райцентра Тимашевск. Сейчас работы на разных стадиях ведутся на 43 километрах линии.

Добавляется, что помимо самого обхода предусмотрено строительство новых станций и возведение искусственных сооружений – железнодорожных мостов, путепроводов и проездов для сельхозтехники. «Всего на участке новой ветки будет построено 29 искусственных сооружений, включая мосты и путепроводы. При этом нет ни одного пересечения с автомобильными дорогами в одном уровне. То есть возможность дорожно-транспортных происшествий с участием железнодорожного транспорта на данном участке полностью исключена», – отметили в мэрии.

Комплексная реконструкция участка М. Горький – Котельниково – Тихорецкая – Крымская с обходом Краснодарского узла проводится с 2007 года. Проект реализуется в целях реконструкции железнодорожной инфраструктуры для обеспечения доставки грузов в порты Азово-Черноморского транспортного узла (Новороссийск, Туапсе, Кавказ, Темрюк и Грушевая) в планируемых на расчетные годы объемах. По данным мэрии, открытие обходной линии позволит более чем на 50% сократить число грузовых составов, проходящих через Краснодар. Сметная стоимость проекта по материалам ТЭО – 98,45 млрд руб. в прогнозных ценах.

### КОММЕРСАНТ; НАТАЛЬЯ СКОРЛЫГИНА; АНАСТАСИЯ ВЕДЕНЕЕВА; АНАТОЛИЙ ДЖУМАЙЛО; АЛЕКСАНДР КОНСТАНТИНОВ, 2017.11.09; КАЗАХСТАН ПРИМЕРЯЕТСЯ К ПОРТАМ

Российских угольщиков могут потеснить на их же территории

Как выяснил “Ъ”, Казахстан разработал проект межправсоглашения с РФ, которое дает казахским угольщикам право приоритетного доступа к экспортным портам России. Астана намерена с 2018 года вывозить через эти порты более 14 млн тонн угля в год, в первую очередь на Дальний Восток, получив до 10% всего объема экспортной перевалки угля в РФ и до 50% мощностей отдельных портов. Российские угольщики и стивидоры резко против льгот для конкурентов: на фоне высокого спроса и железнодорожная, и портовая инфраструктура Дальнего Востока перегружена и не справляется даже с экспортом угля из РФ.

Казахстан разработал проект межправсоглашения с РФ о сотрудничестве по перевозке и перевалке казахского угля (“Ъ” ознакомился с документом). Согласно проекту, страны с 1 января создают условия для перевозки и перевалки в портах РФ на экспорт до 14 млн тонн угля в год из Казахстана. Срок действия соглашения – 25 лет, в последующие годы объем может быть увеличен. Ежегодно до 1 октября стороны согласуют объемы и направления, казахская квота не должна быть выше 50% перевалки в порту. Тарифы железной дороги и портов для этого угля не должны быть выше, чем для российского.

Как пояснил “Ъ” заместитель исполнительного директора Ассоциации горно-металлургических предприятий (АГМП) Казахстана Максим Кононов, по межправсоглашению от Астаны работает министерство по инвестициям и развитию, от Москвы – **Минтранс**. «27 сентября наше предложение отправлено российской стороне, 30 октября они ответили, что в принципе готовы дополнительно доработать с учетом наших интересов»,– рассказывает он. Господин Кононов надеется, что соглашение подпишут в декабре.

Проект дополняет правила недискриминационного доступа к портовым услугам в РФ (ПНД, о них см. “Ъ” от 25 октября).

В ПНД устанавливается порядок доступа к портовой инфраструктуре, в частности вводится квота по межправсоглашениям со странами ЕАЭС: они получают преимущество даже перед долгосрочными клиентами из РФ. По данным АГМП, в 2016 году экспорт угля из Казахстана через порты РФ упал на 23%, до 2,98 млн тонн (2,87 млн тонн ушло на Балтику). Дальний Восток перспективен для казахского угля, но при потенциале экспорта до 3,2 млн тонн Астана отгружает 100 тыс. тонн в год, отмечают в ассоциации.

По мнению ассоциации, квота в портах призвана возместить снижение спроса на казахский уголь в энергетике РФ и должна предоставляться «в сопоставимом объеме» – 9,2–9,7 млн тонн в год. Если предусмотреть сохранение экспорта через порты РФ в объеме «не менее 5 млн тонн в год, ожидаемых в 2017 году», считают в АГМП, то в сумме поставки составят 14,2–14,72 млн тонн – около 10% перевалки угля в портах РФ. Как пояснил Максим Кононов, речь идет в основном об экспорте с Шубаркольского месторождения. На Дальнем Востоке интересен прежде всего порт Восточный (Находка), который к 2019 году сможет переваливать до 30 млн тонн в год (там, по словам господина Кононова, нужная большегрузным судам глубина). Направление, поясняет он, стало интересным после девальвации тенге в 2014 году (курс упал со 180 до 330 тенге за доллар.– “Ъ”) и вступления в силу правил ЕАЭС, по которым казахский уголь везут по российским тарифам.

Портовые квоты в РФ могут получить и другие страны ЕАЭС. В конце сентября первый вице-премьер Казахстана Аскар Мамин просил первого вице-премьера РФ Игоря Шувалова ускорить согласование ПНД и рассмотреть возможность межправсоглашения. Также, сообщал господин Мамин, 11 августа на совещании министерств РФ и Казахстана достигнуты договоренности о включении в ПНД «нормы по подписанию двусторонних межправсоглашений» между РФ и членами ЕАЭС с гарантиями по объему перевозки и перевалки грузов через порты РФ. Максим Кононов также подчеркнул, что соглашение с Астаной двустороннее и подписать его с РФ могут Киргизия и Белоруссия.

Представитель Игоря Шувалова отметил, что в секретариат вице-премьера проект соглашения не поступал. Но в конце октября документ получил **Минтранс** РФ, который запросил **Росжелдор**, ОАО РЖД, Совет потребителей услуг ОАО РЖД и Союз операторов железнодорожного транспорта (СОЖТ). В ОАО РЖД “Ъ” сообщили лишь, что свое мнение направили.

Совет потребителей, где широко представлены угольщики РФ, также изложил свое мнение (“Ъ” ознакомился с письмом). По данным совета, сейчас обострилась проблема невывоза грузов, вызванная инфраструктурными ограничениями и рыночными факторами (дефицитом вагонов и т. д.). По экспертным оценкам, сообщается в письме, спрос на перевозки в долгосрочной перспективе не будет удовлетворяться полностью, объем невывоза угля к 2020 году прогнозируется в 42 млн тонн. Совет полагает, что приоритетный доступ Казахстана к железнодорожной инфраструктуре сократит перевозки российского угля, снизит его конкурентоспособность в мире, экспорт, добычу, налоговые поступления в бюджет и число рабочих мест.

Совет потребителей пишет, что принудительное изъятие части портовых мощностей, загруженных сейчас долгосрочными контрактами, «повлечет привлечение стивидорных компаний к гражданско-правовой ответственности». Также совет замечает, что соглашение не дает РФ эквивалентных прав (например, на закупку 50% казахского угля). Лобби потребителей считает, что документ нарушает принципы договора о ЕАЭС, нормы ФЗ о защите конкуренции и противоречит «национальным интересам РФ». В ФАС комментировать ситуацию не стали.

В Ассоциации морских торговых портов (АСОП) “Ъ” сообщили, что предприятия стран ЕАЭС должны иметь равный доступ к услугам в морских портах, согласно договору о союзе. При определении свободных мощностей и порядка доступа к ним не следует допускать привилегированного положения одного потребителя перед другими, говорят в АСОП, а именно это и предполагает межправсоглашение. В этом году угольщикам мешала нехватка вагонов, а мощности портов не были критическим фактором, заявил “Ъ” источник в угольной отрасли.

«ОАО РЖД, развивая железнодорожные подходы к портам Азово-Черноморского бассейна, Северо-Запада или Дальнего Востока, часто не видит прямой окупаемости проектов,– говорит источник “Ъ” в отрасли.– В бюджете компании они проходят как проекты в рамках поручений президента и правительства, так как становятся окупаемыми только при расчете кумулятивных эффектов в том числе для добывающих и перерабатывающих предприятий, для регионов, где возникают рабочие места. Если провозные способности ОАО РЖД будут безвозмездно переданы другому государству, то от загрузки в тоннах все эти эффекты образовываться не будут – или будут, но в другом государстве».

«Скорее всего, цифра 14 млн тонн завышена, чтобы было от чего отступить на переговорах и прийти к разумным объемам, не превышающим 1 млн тонн,– считает директор группы корпоративных рейтингов АКРА Максим Худалов.– Я не вижу в Казахстане 14 млн тонн экспортного угля». Если речь идет о шубаркольском угле, добавляет он, то там в основном угли марки Д, с учетом транспортировки их себестоимость в порту окажется на уровне $50–60 за тонну, что в текущих условиях приемлемо, но при снижении цен сделает поставку экономически нецелесообразной.

### ИНТЕРФАКС; 2017.11.08; ОБЪЕМ ПЕРЕВОЗОК ПО СЕВМОРПУТИ В 2017Г СОХРАНИТСЯ НА УРОВНЕ 2016Г – «АТОМФЛОТ»

Объем перевозок по Северному морскому пути (СМП) по итогам 2017 года будет сопоставим с показателями 2016 года и не превысит 8 млн тонн, сообщил генеральный директор ФГУП «Атомфлот» Вячеслав Рукша журналистам в среду в Мурманске.

Он пояснил, что грузопоток по СМП преимущественно определяется работой «Газпром нефти» (MOEX: SIBN), которая по итогам текущего года «выйдет под 6 млн тонн».

«Поэтому, я думаю, что будет 7-8 млн тонн (грузов в 2017 году – ИФ)», – сказал В.Рукша.

Говоря о перспективах роста перевозок по СМП, он отметил, что с появлением газового кластера в районе Ямала ежегодный грузопоток по Севморпути возрастет кратно и может достичь 60-70 млн тонн.

Как сообщалось, объем перевозки грузов по СМП в минувшем году составил 7,5 млн тонн. По экспертным оценкам **Росморречфлот**а, к 2020 году он достигнет 44 млн тонн, к 2030 году возрастет до 70 млн тонн. Ожидается, что основной объем грузов будет связан с перевозкой энергоресурсов – сжиженного природного газа, нефти, угля, металлов.

Маршрут по СМП из Юго-Восточной Азии в Европу позволяет в два раза сократить время транспортировки грузов по сравнению с традиционными маршрутами через Суэцкий и Панамский каналы.

### АРГУМЕНТЫ НЕДЕЛИ; 2017.11.09; ВОЗДУШНЫЙ ЛОКОМОТИВ

**Минтранс** обновил грандиозную программу развития транспортной системы России. В авиации в ней нашлось особое место. Отрасль собираются сделать локомотивом, который притянет в страну многие миллиарды.

Транспортное ведомство отметило такой факт. На Россию приходится только 3% мировых воздушных перевозок, при этом в отдельные, особо неудачные годы мы не собирали и 2%. Потенциал минимум в 10 раз выше, это гигантский задел для роста. Но нужно создавать гигантские авиаузлы.

О чём речь? Сетку авиамаршрутов, наложенную на карту страны, эксперты называют рентгеновским снимком экономики. Чем гуще эта незримая паутина, тем бодрее работают предприятия и тем выше деловая активность. Ещё 10 лет назад Россия в этом смысле выглядела почти что «белым пятном». По крайней мере на мировом фоне. Но постепенно всё изменилось: последние семь лет транспортный поток в небе над нашей страной рос на 10–18% в год. Если бы не кризис, мгновенно срезавший оборот воздушной индустрии на 10%, мы поставили бы исторический рекорд по перевозкам.

Но всё впереди. Уже сейчас в любой отдельно взятый момент над территорией России «висят в воздухе» от 800 до 1 тыс. крупных воздушных судов, в которых куда-то летят 50–80 тыс. человек. Для сравнения: в нынешнем году поездами дальнего следования воспользуются 130 млн пассажиров, а все российские авиакомпании возьмут на борт 42 млн человек. Это – только начало грандиозного скачка. По прогнозу **Минтранса**, к 2020 г. наше воздушное пространство будет заполнено в шесть раз плотнее, чем сейчас.

Прежде всего объём внутренних авиаперевозок за это время должен вырасти в 3–5 раз. В России вновь заработают десятки межрегиональных маршрутов, закрытых из-за убыточности в начале 1990-х годов. В целом же перевозки будут построены по схеме, которую специалисты называют «колесом» или «снежинкой». На практике это означает, что небольшие самолёты «стянут» пассажиров из разных концов региона в местный узловой центр, а там можно будет пересесть на дальнемагистральные лайнеры.

Кроме того, Россия сможет неплохо заработать на транзите международных грузов. По расчётам, через 10 лет объём работ на этом направлении вырастет втрое. «Обслуживание мировых транспортных потоков – это буквально деньги из воздуха. Но, чтобы «небо жужжало», земля должна быть оснащённой», – объясняет эксперт рынка авиационных перевозок А. Исайкин.

Пока более 90% воздушных потоков между Европой и Азией идут в обход нашего неба. Почему – отдельный вопрос.

Но, если мы сумеем переломить ситуацию и заманим крупных международных клиентов, возникнет новая индустрия с огромным оборотом. По расчётам, для этого потребуется построить не менее четырёх громадных транспортных узлов. Цена вопроса, конечно, очень внушительная. Зато в перспективе каждый такой центр будет зарабатывать не менее 50 млрд руб. в год на перевалке грузов и обслуживании техники.

### RNS; 2017.11.08; РОСАВИАЦИЯ ВЫДАЛА РАЗРЕШЕНИЕ НА ВВОД В ЭКСПЛУАТАЦИЮ АЭРОПОРТА ПЛАТОВ В РОСТОВСКОЙ ОБЛАСТИ

**Росавиаци**я выдала разрешение на ввод в эксплуатацию международного аэропорта Платов, который расположен в Аксакайском районе Ростовской области, сообщили в пресс-службе **Росавиаци**и.

«В соответствии с распоряжением Правительства Российской Федерации от 4 ноября 2017 года №2434-р принято решение об открытии аэропорта «Платов» для выполнения полетов воздушных судов. Распоряжение вступает в силу с 27 ноября 2017 года», – говорится в сообщении.

Одновременно принято решение о закрытии с 1 марта 2018 года расположенного в черте города действующего аэродрома гражданской авиации Ростав-на-Дону и старого международного аэропорта Ростов-на-Дону, отметили в **Росавиаци**и.

Проект по строительству нового аэропорта реализован в рамках федеральной целевой программы «Развитие транспортной системы России 2010-2020 годы» и постановления правительства о подготовке и проведении в РФ Чемпионата мира по футболу 2018 года. Все объекты аэродромной инфраструктуры были возведены за счет средств федерального бюджета.

### Ъ FM; АНАСТАСИЯ РОЙЗМАН; 2017.11.08; ВЗЛЕТНАЯ ПОЛОСА ОПОЗДАЕТ

Справится ли Шереметьево с нагрузкой ЧМ-2018

В Шереметьево не успевают достроить новую взлетно-посадочную полосу: изначально работы планировалось завершить к Чемпионату мира по футболу. Как пишет газета «Ведомости», под проект еще даже не выкуплены необходимые участки земли; кроме того, впереди зима, а в холодную погоду вести строительство намного сложнее и дороже. Так что не исключено, что стоимость полосы еще и возрастет.

Даже если бросить сейчас все силы на реализацию проекта, успеть к июню следующего года не получится, уверен главный редактор портала Avia.ru, эксперт думского комитета по транспорту Роман Гусаров:

«Третья полоса в Шереметьево – многострадальный проект, наш авиационный долгострой. Там были и есть проблемы с отселением людей, имеющих имущество на близлежащих территориях, был вопрос переноса газопровода, пересечения автомобильной дороги. В итоге строительство как бы продолжается, но надежда на то, что полоса будет введена в строй к Чемпионату мира, очень мала. Нужно учитывать и то, что она должна быть оборудована соответствующим светосигнальным, навигационным оборудованием, должны быть построены рулежные дорожки, потому что сама по себе полоса не имеет никакого смысла; нужно, чтобы самолеты могли перемещаться к терминалам, осуществлять высадку и посадку пассажиров, выгружать багаж».

Строительство новой полосы в Шереметьево – самый дорогой пункт подготовки к Чемпионату мира по футболу. Его стоимость постоянно увеличивается.

Третью взлетно-посадочную полосу в Шереметьево начали строить в 2011 году – тогда **Росавиаци**я заключила договор с компанией «Трансстрой» на общую сумму 26 млрд руб. Работы планировалось закончить за шесть лет, однако в 2015 году из-за невыполнения графика **Росавиаци**я была вынуждена расторгнуть контракт, а правительство поручило достраивать полосу компании «Трансстроймеханизация». Был заключен новый договор на сумму 17,5 млрд руб.

В феврале этого года выяснилось, что необходимо провести дополнительные работы, неучтенные в контракте ранее. Это привело к дефициту финансирования и необходимости выделить еще 20 млрд руб. Дополнительные средства планируется привлечь за счет сокращения других проектов **Росавиаци**и, запланированных на ближайшие годы.

Действующих мощностей московского транспорта узла хватит, чтобы принять болельщиков, уверен главный эксперт Института экономики транспорта и транспортной НИУ ВШЭ Федор Борисов. По его словам, необходимость строительства новой полосы скорее обусловлена изношенностью уже имеющихся:

«С той нагрузкой, которая будет на чемпионате мира, Шереметьево с действующей конфигурацией на пределе возможностей, но справится. Поэтому самая важная функция новой полосы – возможность закрыть действующую полосу на комплексный ремонт, на строительство скоростных рулежных дорожек, что по иронии судьбы позволит эксплуатировать «Шереметьево» в режиме двух полос полностью. Получается, что мы полосу строим в таком временном варианте – хотя, конечно, с учетом того, что пассажиропоток будет возрастать, в перспективе найдется загрузка и для трех полос».

По данным Счетной палаты за июнь, новая полоса в Шереметьево готова лишь на 43%. В компании «Трансстроймеханизация» «Коммерсантъ FM» заявили, что «стремятся завершить строительство в положенные сроки». **Росавиаци**я не смогла предоставить оперативный комментарий по этому вопросу.

### Ъ FM; АНАСТАСИЯ РОЙЗМАН; 2017.11.08; АВИАДЕБОШИРОВ НЕ ПУСТЯТ В САМОЛЕТ

Как будет работать «черный список» нарушителей

Авиадебоширам не будут продавать билеты на самолет: Госдума во втором – то есть основном – чтении одобрила законопроект о «черном списке» пассажиров. Вносить имена в этот реестр смогут все российские авиакомпании, а контролировать его будет **Росавиаци**я.

Мера будет применяться в отношении всех, кто нарушит правила поведения на борту и «создаст угрозу безопасности полета». При этом решение о внесении в список может быть принято даже без суда, сообщил один из авторов инициативы Ярослав Нилов.

«По сегодняшнему воздушному кодексу авиакомпания не имеет права отказывать пассажиру в продаже билета, даже обладая информацией о том, что соответствующий клиент – потенциальный дебошир. В соответствии с новыми поправками такое право появится: в течение года авиакомпания сможет не продавать билеты пассажирам, которые находятся в черном списке. После составления командиром воздушного судна соответствующих материалов, авиакомпания все эти материалы направляет в уполномоченный правительственный орган – **Росавиаци**ю. Далее **Росавиаци**я или должностное лицо выносят решение – а если это компетенция суда, то дело передается в суд, и там в этом вопросе ставят точку».

В прошлом году за неподобающее поведение с рейсов были сняты около 2 тыс. россиян, 150 из них в результате были привлечены к уголовной ответственности. Отказ в продаже билетов авиадебоширам без решения суда нарушает Конституцию, уверен председатель «Союза пассажиров» Кирилл Янков:

«Черные списки могут быть, но включить туда можно только пассажиров, в отношении которых есть решение суда, потому что по существу это покушение на конституционное право граждан на свободу передвижения, и коммерческая структура не может лишать такого права. Также есть многие направления, куда невозможно доехать иным транспортом, кроме авиационного. Мы будем обсуждать возможность обжалования такого закона в конституционном суде».

Кроме того, механизм включения авиадебоширов в черные списки на практике столкнется со множеством технических проблем, уверен юрист, учредитель Московского правозащитного центра Михаил Салкин:

«Если внесение будет только по фамилии, имени, отчеству и дате рождения, то есть большая вероятность ошибок. Если будут вносить по паспортным данным, тоже вопрос – например, если гражданин изменил паспорт или приобрел другое гражданство. Ну и, опять же, совпадения, с которыми сталкиваются американцы – когда у них трехлетнего ребенка с подозрительной фамилией снимают как террориста. Из-за технических ошибок будут образовываться судебные иски к авиакомпаниям с возмещением убытков, потому что, например, человек, которого необоснованно внесли в этот список, может потом улететь другим рейсом первым классом и потребовать возмещение убытков – и будет прав».

Ранее депутаты одобрили закон об ужесточении уголовной ответственности для авиадебоширов – теперь нарушителям может грозить до пяти лет лишения свободы.

### ТАСС; 2017.11.08; НАРУШЕНИЯ ОСНОВНЫХ СИСТЕМ ВЫЯВЛЕНЫ В РАБОТЕ МОСКОВСКОГО ЦЕНТРА УПРАВЛЕНИЯ ПОЛЕТАМИ

Новая система «Синтез-АР4», с помощью которой ведется управление воздушным движением в московской зоне и над центром европейской части РФ, за 17 дней работы (с 10 по 27 октября) дважды дала сбой. Это следует из письма руководителя ФГУП «Госкорпорации по организации воздушного движения» («ГК по ОрВД», непосредственно использует систему) Игоря Моисеенко заместителю **министра транспорта** РФ Валерию **Окулов**у.

«Зафиксировано два случая нарушения в работе основных систем: 19 октября произошел отказ в работе комплекса средств автоматизации управления воздушным движением (КСА УВД) «Синтез-АР4» на секторе УВД «Москва-подход 2» (зона прилета и вылета над Шереметьево – прим. ред.), – говорится в письме, копия которого имеется в распоряжении ТАСС. – 24 октября произошло нарушение работоспособности в части автоматической обработки сообщений плановой информации».

Факт сбоев ТАСС подтвердили и в разработчике системы, «Концерне ВКО «Алмаз-Антей».

В первом случае, указано в письме, отказ был «парирован средствами встроенного и автономного резервирования». Перерыва в информационном обеспечении не было. Во втором случае помог перезапуск некоторых серверов.

В ГК по ОрВД (курирует деятельность всех авиадиспетчеров) и в **Росавиаци**и (курирует ГК) от комментариев отказались. В **Минтрансе** ТАСС сообщили, что письмо получено и будет рассмотрено в установленном порядке.

Причины сбоев

В «Алмаз-Антее» сообщили, что «кратковременный сбой, произошедший 19 октября 2017 года, был вызван перегрузкой АРМ диспетчера радиолокационного контроля, произошедшей по причине некорректной настройки параметра глубины анализа истории трека, влияющего, в частности, на сложность решения задач обнаружения конфликтов».

«Нарушение процесса автоматической обработки плановых сообщений, случившееся 24 октября, произошло из-за поступления на АРМ диспетчера планирования входящего сообщения с нарушением формата», – отметили в концерне.

В течение почти двух часов сменный инженер МЦ АУВД осуществлял перезапуск серверных программ, сообщили ТАСС в «Алмаз-Антее». В компании добавили, что длительное время устранения проблемы связано с отсутствием опыта у персонала эксплуатанта. По результатам анализа сбоя выработан комплекс мер, направленных на устранение возможности повторения подобных сбоев, добавили в концерне.

По словам источника ТАСС в Госкорпорации по ОрВД, перезапуск системы выполняют сотрудники концерна. Также он сказал, что нештатная ситуация была связана с нарушением геолокационных показателей и в теории могла привести к возникновению угрозы опасного сближения самолетов в воздухе.

«Нештатные ситуации, возникшие во Внуково 19 и 24 октября, никак не могли повлиять – и не повлияли – на безопасность полетов», – приводятся в ответе концерна на запрос ТАСС слова заместитель генерального директора Дмитрия Савицкого.

Идет процесс приработки системы, добавил Савицкий. В начальном периоде эксплуатации возможны – и возникают – сбои в работе подобных систем самых передовых мировых разработчиков, сообщил он.

О новой системе

Система «Синтез-АР4» была введена 9 октября. До этого ГК по ОрВД с 1981 года использовала шведскую систему «Теркас». По данным газеты «Коммерсант», ресурс «Теркаса» был исчерпан еще в 1996 году, в 2015-2016 годах было четыре полных отказа системы, нагрузка ложилась на резервную систему, установленную в 2008 году. Вместе с вводом новой системы также был принят в эксплуатацию новый Центр управления полетами (ЦУП). Общая сумма инвестиций в московский ЦУП составила 3,6 млрд рублей (2,5 млрд рублей бюджетных средств). Планировалось ввести ЦУП еще в 2013 году, но ввод откладывался по разным причинам.

Другие проблемы «Синтеза»

Наибольшую огласку в СМИ получил инцидент, когда стало известно, что **Росавиаци**я не приняла новый ЦУП из-за протекающей крыши здания. «Работы по ремонту кровли здания нового ЦУП выполнены в полном объеме…. Замечаний по кровле нет», – говорится в письме Моисеенко.

Однако, отмечалось, что новая система не имеет аналогов в РФ по сложности, а ее характеристики соответствуют международным стандартам. Система значительно упростила обеспечение полетов гражданской и государственной авиации.

Также в письме указывается, что за время работы системы были выявлены неисправности девяти мониторов диспетчеров, пять из них удалось починить. Всего же, пишет Моисеенко, к системе было предъявлено 16 замечаний, 13 из них уже устранил разработчик («Концерн ВКО «Алмаз-Антей»). Остальные замечания планируется устранить до 20 ноября. Отказов основных средств обработки и отображения аэронавигационной и плановой диспетчерской информации не было, сообщил в письме Моисеенко

### ТАСС; 2017.11.08; ТРАНСПОРТНАЯ ПРОКУРАТУРА ВОЗБУДИЛА ДЕЛО ПРОТИВ «АЭРОФЛОТА» ЗА ЗАДЕРЖКУ РЕЙСА

Московская прокуратура по надзору за исполнением законов на воздушном и водном транспорте возбудила дела в отношении юридического и должностного лица авиакомпании за задержку рейса «Москва – Челябинск». Об этом говорится в сообщении, размещенном в среду на сайте Московской межрегиональной транспортной прокуратуры.

«Московской прокуратурой по надзору за исполнением законов на воздушном и водном транспорте проведена проверка соблюдения одной из авиакомпаний требований законодательства в связи с публикацией в ряде СМИ информации о задержках рейсов. Установлено, что в период с августа по сентябрь 2017 года перевозчиком задержано более 25 рейсов, – говорится в сообщении.

Также в сообщении уточняется, что, например, «задержка рейса СУ1425 «Челябинск – Москва» 06.09.2017 в связи с технической неисправностью судна составила свыше девяти часов». При этом резервное воздушное судно пассажирам предоставлено не было.

«В этой связи прокуратурой в отношении юридического и должностного лица возбуждены два дела об административных правонарушениях по ч. 3 ст. 14.1.2 КоАП РФ («Осуществление предпринимательской деятельности в области транспорта с нарушением условий, предусмотренных лицензией»)», – уточняется в сообщении.

Авиакомпания «Аэрофлот» выполняет полеты под коммерческим кодом СУ (он же SU). В пресс-службе «Аэрофлота» от комментариев отказались.

По информации прокуратуры, постановлениями мировых судей, не вступившими в законную силу, виновные лица привлечены к административной ответственности с назначением штрафов на общую сумму 120 тыс. рублей.

### ИНТЕРФАКС; 2017.11.08; «БУРЯТСКИЕ АВИАЛИНИИ» ПЛАНИРУЮТ ЗАКЛЮЧИТЬ МИРОВЫЕ СОГЛАШЕНИЯ С КРЕДИТОРАМИ

Временный управляющий ОАО «Авиакомпания «Бурятские авиалинии» («Бурал») Андрей Лишай в ближайшее время обратится в Арбитражный суд республики Бурятия с ходатайством утвердить мировое соглашение cо всеми кредиторами компании.

«Мировое будет (подписано – ИФ) со всеми кредиторами, только его подписывает каждый участник собрания кредиторов», – сообщил «Интерфаксу» А.Лишай. По его словам, долги планируется погасить «за счет операционной деятельности» авиакомпании.

В настоящее время в деле о банкротстве «Бурала» насчитывается более десятка компаний, которые подали заявления о включении их требований в реестр кредиторов авиакомпании.

Кроме того, в октябре А.Лишай направил в арбитраж иск о привлечении к субсидиарной ответственности бывшего генерального директора «Бурятских авиалиний» Тамары Пайвиной. Исходя из заявления, размещенного в Едином федеральном реестре сведений о банкротстве, она заключила ряд договоров, которые нанесли ущерб авиакомпании. Это привело к «несостоятельности и/или увеличили обязательства должника без встречного равноценного обеспечения».

В числе спорных сделки по аренде воздушных судов с ОАО «Главстройснаб» (ГСС) и ПАО «Государственная транспортная лизинговая компания» (ГТЛК), по созданию и содержанию московского офиса «Бурала», по отчуждению воздушного судна в пользу ООО «Авиакомпания Эйр Байкал» и заключение с последним договора посреднических услуг и др. Также несвоевременно было подано заявление о банкротстве должника.

Единоличным исполнительным органом в этот период была Т.Пайвина. Рассмотрение иска назначено на 12 декабря.

А.Лишай просит суд привлечь Т.Пайвину к субсидиарной ответственности «в размере непогашенных требований кредиторов ОАО «Бурятские авиалинии».

Вместе с тем, временный управляющий не смог сообщить «Интерфаксу», откажется ли от требований к Т.Пайвиной после заключения мировых соглашений с кредиторами.

По данным аналитической системы «СПАРК-Интерфакс», Т.Пайвина руководила «Буралом» в 2016 году. Кроме того, она входила в число собственников компании, но ее доля владения не раскрывается.

Как сообщалось, Арбитражный суд Бурятии ввел процедуру наблюдения в отношении ОАО «Авиакомпания «Бурятские авиалинии» сроком до 16 ноября 2017 года. Инициатором банкротства выступила транспортная компания «Фрилайн», которой «Бурал» задолжал около 1,7 млн рублей (включая проценты). Это требование было включено в реестр кредиторов должника.

Еще более десятка компаний и организаций направили в суд заявления о включении долгов перед ними в этот реестр. В их числе – управление Федеральной налоговой службы России по республике Бурятия (требования – порядка 60 млн рублей), банк «Финансовый стандарт» (около 25 млн рублей) и ПАО «Аэрофлот – российские авиалинии» (7,4 млн рублей).

Кроме того, в арбитраже рассматривается более двух десятков дел о взыскании с «Бурала» задолженности. Крупнейший иск направило в Арбитражный суд Москвы ПАО «Государственная транспортная лизинговая компания» (ГТЛК, дочерняя структура **Минтранса** России), которое намерено взыскать с бурятской авиакомпании $29,4 млн задолженности, а также $76,7 тыс. процентов.

В феврале текущего года Алексей Савченков (на тот момент – генеральный директор «Бурала») сообщал «Интерфаксу», что авиакомпания «проведет переговоры и урегулирует ситуацию» с транспортной компанией «Фрилайн», подавшей иск о банкротстве авиакомпании.

Сообщалось также, что 24 марта 2017 года судебные приставы арестовали весь имущественный комплекс «Бурятских авиалиний» из-за долгов. Обеспечительные меры обращены на 6 самолетов и 4 вертолета (в том числе непригодные к полету), а также 14 объектов недвижимости авиакомпании. В целом задолженность «Бурала», переданная на взыскание приставам, составляет 36 млн рублей. Долги образовались перед работниками, контрагентами, а также по налогам и страховым сборам.

При этом **Росавиаци**я приказом от 7 февраля аннулировала сертификат эксплуатанта авиакомпании «Бурал», которая выполняла пассажирские рейсы на воздушных судах с истекшим ресурсом двигателей. Авиакомпания пыталась оспорить решение **Росавиаци**и в Арбитражном суде Москвы, но затем отозвала иск.

«Бурятские авиалинии» базируются в Улан-Удэ, выполняли регулярные рейсы в Иркутск, Нижнеангарск, Таксимо на самолетах Ан-24. По данным аналитической системы «СПАРК-Интерфакс», основным совладельцем компании является физлицо Алексей Попов (70%). Остальная доля принадлежит занимающемуся общепитом ООО «Чингис», которое на 80% принадлежит предпринимателю Субадме Баданову. Последний также владеет рядом фирм в Бурятии, Иркутской области и Забайкальском крае.

### ИНТЕРФАКС; 2017.11.08; АВИАКОМПАНИЯ «СИБИРЬ» ВЕСНОЙ 2018Г НАЧНЕТ ЛЕТАТЬ ИЗ ПЕТЕРБУРГА В ПИЗУ

Авиакомпания «Сибирь», наряду с «Глобусом» входящая в группу S7, с 26 марта 2018 года открывает новый рейс Санкт-Петербург – Пиза.

Как говорится в сообщении группы, рейсы будут выполняться на самолетах A319 по понедельникам и пятницам.

Вылет из Санкт-Петербурга запланирован на 8:15, прилет в аэропорт Пизы – на 10:50; обратный рейс будет отправляться в 11:50 и прибывать в «Пулково» в 16:15.

Авиакомпания «Сибирь» (эксплуатирует самолеты Airbus) по итогам 9 месяцев 2017 года заняла 3-е место по объему пассажирских авиаперевозок в РФ, «Глобус» (летает на самолетах Boeing) – 6-е место. Группа S7 принадлежит супругам Владиславу и Наталии Филевым.

### ИНТЕРФАКС; 2017.11.08; АЭРОФЛОТ ПОДУМАЕТ О НОВЫХ МАРШРУТАХ В КИТАЙ И США, РАССМОТРИТ СИНГАПУР – ЗАМГЕНДИРЕКТОРА

«Аэрофлот» (MOEX: AFLT) считает Китай и США одними из наиболее важных зарубежных рынков и изучит возможность новых маршрутов в эти страны, заявил в интервью Bloomberg TV заместитель гендиректора компании по стратегии и альянсам Джорджио Каллегари.

Также «Аэрофлот» в приоритетном порядке изучает возможность запуска маршрута в Сингапур, сказал он.

Дж.Каллегари подтвердил прогноз по росту пассажиропотока «Аэрофлота» в 2017 году на 15%, до 50 млн человек.

Сейчас «Аэрофлот» выполняет прямые рейсы из Москвы в четыре города США: ежедневно – в Нью-Йорк и Лос-Анджелес, по три раза в неделю – в Майами и Вашингтон. Маршруты «Аэрофлота» в Китае – Пекин, Шанхай, Гуанчжоу, а также Гонконг.

### NATION-NEWS.RU; АННА КАРПОВА; 2017.11.08; СУД ОТКАЗАЛ В АРЕСТЕ АКТИВОВ «ДОЧКИ» «ВИМ-АВИА»

Арбитражный суд в первой инстанции отказал Московской компании в аресте имущества и средств ПАО «Аэробратск», которое является дочерней компанией «ВИМ-авиа».

Ранее ООО «РНГО», предоставил «Аэробратску» технику и строительные материалы на сумму свыше трех миллиардов рублей. Однако сторона деньги так и не получила. ООО «РНГО» обратилось в суд с требованием вернуть эти средства, а так же принять обеспечительные меры в виде наложения ареста на имущество «дочки» авиакомпании.

Суд отказал в аресте активов «дочки» «ВИМ-авиа»

Напомним, в Подмосковье рассмотрят первый иск пассажиров к «ВИМ-авиа» по задержкам авиарейсов. Это молодая семья с маленьким ребенком, которые провели в аэропорту в ожидании рейса более суток. При этом ребенок болен и ему потребовался дорогой уход. Иск оценивается в сумму свыше 850 тысяч рублей, и истцы требуют так же наложить на эту сумму арест на имущество.

В данный момент расследуются два уголовных дела по «ВИМ-авиа» – мошенничество и преднамеренное банкротство. Под домашним арестом находятся генеральный директор авиакомпании и главный бухгалтер. Владельцы успели сбежать из России до возбуждения уголовного дела.

### ТАСС; 2017.11.08; АЭРОПОРТ НАЛЬЧИКА С НАЧАЛА ГОДА ОБСЛУЖИЛ БОЛЕЕ 200 ТЫС. ПАССАЖИРОВ

Международный аэропорт «Нальчик» впервые за свою историю принял за 10 месяцев текущего года более 200 тыс. пассажиров. Об этом в среду сообщили в пресс-службе воздушной гавани.

«Подведены итоги работы международного аэропорта Нальчик за 10 месяцев 2017 года. Воздушная гавань Кабардино-Балкарии впервые в своей истории перевезла более 200 тыс. пассажиров с начала года [202 497 человек]», – говорится в сообщении пресс-службы аэропорта.

По итогам года гендиректор аэропорта Аслан Ортанов прогнозирует значительный рост пассажиропотока.

«Мы рассчитываем, что к концу года общее количество обслуженных пассажиров достигнет 250 тыс. человек, и это не предел», – цитирует Ортанова его пресс-служба.

Аэропорт побил в текущем году свой рекорд 40-летней давности. В 1978 году, когда аэропорт Минеральные Воды был закрыт на реконструкцию, годовой пассажиропоток аэропорта Нальчик составил 137 тыс. человек.

В настоящее время из Нальчика на самолете можно попасть в Москву, Санкт-Петербург и в Турцию.