**13 НОЯБРЯ 2017**

**Вернуться в оглавление**

|  |
| --- |
| **Публикации** |

### КОММЕРСАНТ; ИВАН БУРАНОВ; 2017.11.11; ЦЕНТРАЛЬНАЯ ОБХОДНАЯ

Открыт для движения первый участок ЦКАД

В пятницу открыто движение автомобилей по первому участку Центральной кольцевой автодороги (ЦКАД). Трасса станет одним из крупнейших за последние пару десятилетий инфраструктурных проектов, но воспользоваться можно пока только обходом Звенигорода. Через год власти обещают открыть 125-километровый отрезок на западе и юге Подмосковья, а к концу 2019 года – и всю 339-километровую трассу. Поскольку большая часть ЦКАД будет платной, эксперты уже сейчас говорят о необходимости максимально точно рассчитать тариф.

Первый участок ЦКАД открыли министр транспорт Максим **Соколов**, губернатор Подмосковья Андрей Воробьев и глава госкомпании «Автодор» Сергей Кельбах. Речь идет о 3,6-километровом обходе Звенигорода. Раньше через город ежедневно следовало 40 тыс. автомобилей, включая грузовики, пояснил господин Воробьев, что не устраивало жителей. Теперь транзитный транспорт поедет по новой четырехполосной дороге со скоростью 60 км/ч. Ранее, отметим, строительство дороги вызвало недовольство жителей одного из микрорайонов Звенигорода: господин Кельбах заявил, что по их просьбе высота шумозащитных экранов, отделяющих дома от трассы, была увеличена с 3,5 до 6 м.

Запуск обхода Звенигорода имеет скорее символическое значение для проекта ЦКАД. Идея этой дороги обсуждалась экспертами с начала 2000-х: магистраль нужна для разгрузки малого и большого бетонных колец, особенно на фоне массовой застройки Подмосковья. С 2011 года реализацией проекта занимается «Автодор». На строительство ЦКАД выделено около 300 млрд руб., включая средства ФНБ. При этом «Автодору» пришлось столкнуться с серьезными трудностями: в 2014 году сменился один из подрядчиков, в результате строительство было частично заморожено, а в 2015 году Счетная палата выявила, что деньги на ЦКАД расходуются «неэффективно».

Участки между Ленинградским и Киевским шоссе (строит компания «Аркс») и между Киевским и Варшавским шоссе (строит Crocus Group) общей протяженностью 125 км будут открыты в декабре 2018 года, заверил “Ъ” Сергей Кельбах. Секции, соединяющие Ленинградское и Варшавское шоссе (строят структуры ДСК «Автобан»),– в конце 2019 года.

Заместитель главы общественного совета при подмосковном **минтрансе** Андрей Мухортиков отмечает, что секция ЦКАД между Ленинградским и Киевским шоссе отличается от остальных сохранением светофоров в отдельных местах. «Но сильных пробок образовываться не должно, так как проезжая часть расширяется вдвое,– говорит он.– Меня больше беспокоит, что пока что в проект этой секции не включено строительство железнодорожного путепровода в Голицыно. Если схема движения сохранится в нынешнем виде, весь поток транспорта ЦКАД упрется в древний переезд с очень низкой пропускной способностью». «Риском» господин Мухортиков называет также будущую цену за проезд. Напомним, все участки ЦКАД планируется сделать платными, за исключением секции, курируемой «Арксом» (куда входит и открытый в пятницу обход Звенигорода). В 2013 году Сергей Кельбах в интервью “Ъ” говорил, что в основу финансовой модели ЦКАД заложена цена 2,32 руб. за километр. Глава **Минтранса** Максим **Соколов**, в свою очередь, в июне 2017 года отметил, что стоимость проезда утвердят после выбора единого оператора магистрали. «Если цена будет слишком высокой, транзит не пойдет по кольцевой дороге и транспортный эффект от нее будет ниже ожидаемого,– говорит Андрей Мухортиков.– Но я надеюсь, что у государства получится подружить аппетиты бизнеса с интересами региона и страны».

В пятницу «Автодор» обнародовал даты запуска других участков платных дорог. В частности, по словам Сергея Кельбаха, в мае 2018 года будет открыт участок М11 в обход Солнечногорска и Клина. Сейчас, напомним, в составе платной магистрали Москва–Петербург функционируют отрезки МКАД–Солнечногорск и обход Вышнего Волочка.

### VESTI.RU; 2017.11.12; 50-ЛЕТИЕ АСЕАН: ЕДИНЕНИЕ, СОЛИДАРНОСТЬ, СОТРУДНИЧЕСТВО

Премьер Дмитрий Медведев прибыл на Филиппины на юбилейный саммит Ассоциации государств юго-восточной Азии (АСЕАН). В этом году организации исполняется 50 лет. Любопытна тема нынешней встречи – «Строим, строим, строим. Развитие инфраструктуры для строительства будущего».

На одном подиуме – мировые лидеры из двух десятков стран, как один – в бежевых рубашках навыпуск. Barong tagalog – это Национальная филиппинская одежда из волокна ананасового листа. Здесь так принято. К тому же повод в этом году особый: АСЕАН – 50 лет.

Основная программа саммита начинается 13 ноября, но у Дмитрия Медведева за день – три встречи. Премьер-министр Сингапура хоть и в импровизированном зале переговоров, но пригласил российского премьера на встречу к себе в 2018-м. С премьером Лаоса обсуждали развитие и без того огромного товарооборота – Россия поставляет туда и авиационные двигатели, и вертолеты.

«Лаос является нашим важным партнером в Юго-Восточной Азии, и мы наметили наше партнерство укреплять, развивать, потому что еще многое предстоит сделать. Будем трудиться над реализацией намеченных планов», – отметил Медведев.

С премьером Камбоджи обсуждали туризм. В прошлом году из России в Камбоджу поехали отдыхать 50 тысяч человек. Чтобы количество увеличивалось в разы, нужны прямые рейсы, а старый аэропорт Камбоджи пока не позволяет принимать дальнемагистральные самолеты.

«Премьер-министр Камбоджи заявил о том, что принято решение об удлинении взлетно-посадочной полосы до 3700 метров. И после реализации этого проекта лайнеры будут летать между нашими столицами», – отметил Максим **Соколов**, **министр транспорта РФ**.

Вечером президент Филиппин Родриго Дутерте приглашает всех на ужин и по случаю 50-летия АСЕАН поднимает бокал. «Я хотел бы предложить тост за единение, сплоченность, солидарность и непрекращающийся успех в сотрудничестве АСЕАН в достижении успеха за эти 50 лет», – сказал Дутерте.

Чокнуться бокалом с Дутерте первым руку протягивает Дональд Трамп. Американский президент после посещения Вьетнама специально продлил командировку, чтобы попасть на саммит на Филиппины. И это при том что за несколько часов до приземления его самолета несколько сотен демонстрантов пытались буквально не пустить Трампа в страну. Их пришлось разгонять брандспойтами. А за несколько дней до этого останавливали дубинками и щитами.

Американское посольство в Маниле. Несколько групп военных выстроились в три ряда: у тех, которые стоят у входа, – деревянные дубинки. Сгруппировались в теньке и дежурят постоянно.

В ближайшие дни на Филиппинах пройдут десятки международных встреч. 13 ноября Дмитрий Медведев выступит на сессии делового саммита АСЕАН.

### РИА НОВОСТИ; 2017.11.10; СУД АРЕСТОВАЛ ИМУЩЕСТВО «ВИМ-АВИА»

Арбитражный суд Москвы по заявлению банка «Авангард», входящего в топ-100 в России по величине активов, наложил арест на имущество авиакомпании «ВИМ-Авиа», в том числе на 156 спасательных жилетов и 197 женских трикотажных кардиганов, следует из опубликованного определения суда.

Суд удовлетворил ходатайство банка о принятии мер по обеспечению его иска к «ВИМ-Авиа» о взыскании 130,6 миллиона рублей и обращении взыскания на заложенное имущество. Банк просил арестовать товары в обороте, находящиеся у него в залоге по договору от 16 июня 2017 года, на сумму иска. Всего в перечне 459 номенклатурных позиций изделий, представляющих собой части конструкции и оборудование воздушного судна.

Иск поступил в арбитраж 7 ноября. Основания исковых требований в материалах суда пока не приводятся. Предварительные слушания по делу суд назначил на 6 декабря.

«ВИМ-Авиа» в октябре прекратила полеты из-за финансовых проблем. Ее кредиторская задолженность, по данным **Росавиаци**и, составляет около 10 миллиардов рублей. Глава **Минтранса** РФ Максим **Соколов** заявил, что сертификат эксплуатанта перевозчика приостановлен.

По данным «РИА Рейтинг», банк «Авангард» на 1 октября занимал 54-е место по величине активов среди российских кредитных организаций.

### РИА НОВОСТИ; 2017.11.10; ЭКСПЕРТЫ УСОМНИЛИСЬ В ЭФФЕКТИВНОСТИ ПЛАНА КАРЛОВА ПО СПАСЕНИЮ «ВИМ-АВИА»

Эффективность плана бизнесмена Бориса Карлова и его компании Aurora Investments по выводу авиакомпании «ВИМ-Авиа» из кризиса вызывает сомнения, однако не исключено, что компания еще сумеет найти инвесторов, считают опрошенные РИА Новости эксперты.

«ВИМ-Авиа» ранее прекратила полеты из-за финансовых проблем. Ее кредиторская задолженность, по данным **Росавиаци**и, составляет около 10 миллиардов рублей, из которых около 7 миллиардов – перед кредитными организациями, лизингодателями, аэропортами и топливо-заправочными комплексами.

Следственный комитет возбудил дело о преднамеренном банкротстве «ВИМ-Авиа». Владельцы авиакомпании – Светлана и Рашид Мурсекаевы, как сообщал СК, покинули страну. Басманный суд Москвы отправил под домашний арест гендиректора «ВИМ-Авиа» Александра Кочнева. Изначально новым главой проблемного перевозчика должен был стать экс-гендиректор «Трансаэро» Александр Бурдин, однако его назначение не состоялось «по организационным причинам».

Бизнесмен Борис Карлов и его компания Aurora Investments совместно с банками-кредиторами и сотрудниками финансовой дирекции «ВИМ-Авиа» представили **Минтрансу** и **Росавиаци**и план выхода из кризиса. Министерство, в свою очередь, поручило **Росавиаци**и рассмотреть этот план и представить свою позицию.

План бизнесмена Карлова рассчитан на три года. Операционная модель предполагает эксплуатацию девяти самолетов и сокращение штата сотрудников с 1250 до 800 человек. Компания после перезапуска своей деятельности сможет выполнять регулярные рейсы на Дальний Восток, в Китай и страны Средней Азии.

Глава **Минтранса** Максим **Соколов** в конце сентября заверял, что сотрудники «ВИМ-Авиа» в случае банкротства авиакомпании будут трудоустроены. Ряд авиакомпаний выразили готовность взять на работу сотрудников «ВИМ-Авиа», а **Росавиаци**я начала публиковать список вакансий на своем сайте.

Сомнительный план

Как считает директор Центра экономических исследований Университета «Синергия» Андрей Коптелов, план бизнесмена Карлова вызывает много вопросов.

«Спасение компании выгодно прежде всего ее кредиторам, которые в случае банкротства будут вынуждены списать долги, и сотрудникам, которым придется искать новую работу, однако в существующей экономической ситуации спасение «ВИМ-Авиа» – очень рискованная инвестиция. И хотя Борис Карлов предлагает восстановить компанию в сокращенном варианте, его план имеет много вопросов по экономической составляющей, и снова требует привлечения дополнительных кредитных ресурсов, источник которых требует уточнения. Сейчас прорабатывается несколько вариантов спасения «ВИМ-Авиа», однако количество претендентов на эту непростую задачу невелико», – сказал Коптелов.

Он отметил, что ценность авиакомпании заключается в ее бренде, узнаваемом потребителями, а также в парке самолетов и маршрутах перевозки пассажиров.

«В случае с «ВИМ-Авиа», отношение к бренду теперь негативное, основной парк самолетов забрали лизинговые компании, а наиболее прибыльные маршруты или не востребованы из-за законодательных ограничений, или уже заняты другими игроками. Учитывая, что долговая нагрузка компании превысила 10 миллиардов рублей, а также нежелание собственников участвовать в спасении компании, ее банкротство является наиболее логичным решением», – считает эксперт.

Авиационный эксперт, управляющий директор в консалтинговой Aviation Advocacy Эндрю Чарлтон (Andrew Charlton) после ознакомления с ключевыми пунктами плана Карлова заявил, что план кажется «невероятно оптимистичным».

Инвесторы еще найдутся

По словам заместителя директора аналитического департамента «Альпари» Натальи Мильчаковой, наиболее оптимальным вариантом разрешения ситуации вокруг «ВИМ-Авиа» было бы, если бы компания все-таки сохранилась на рынке.

«А для этого ей надо помочь найти стратегического инвестора либо нового собственника, который был бы заинтересован сохранить этот бренд, а не поглощать компанию. Чем меньше на рынке авиаперевозок останется значимых игроков, тем слабее будут конкурентные факторы и тем выше будут цены на билеты. Ведь «ВИМ-Авиа» была одним из крупнейших игроков на сегменте авиаперевозок в Дальневосточный федеральный округ, а если там конкуренция сократится, то цена на билеты, которые и сейчас дорогие, взлетят до заоблачных высот», – считает она.

Эксперт не исключает, что желающие приобрести «ВИМ-Авиа» еще могут появиться.

«Желающие купить «ВИМ-Авиа» по низкой цене, что связано с ее долгами и «дырой» в капитале, а фактически – забрать компанию за долги в 10 миллиардов – будет довольно много: цена небольшая, а рынок перспективный. Это могут быть как частные лица или финансовые инвесторы, так и другие авиакомпании. Частное лицо или финансовый инвестор были бы оптимальны. Возможно, что покупателем станет Александр Лебедев, он не отрицал своего интереса к инвестициям в эту компанию, возможно, это будет другой инвестор», – считает Мильчакова.

Коптелов также не исключает вероятность покупки «ВИМ-Авиа» Лебедевым.

«Вероятность покупки Александром Лебедевым «ВИМ-Авиа» безусловно существует, однако его решение, скорее всего, будет связано с гарантиями предоставления государственной поддержки в данной сделке, как кредитными ресурсами, так и в части продления сертификата перевозчика. Но нужно учитывать, что предоставление государственных средств для спасения «ВИМ-Авиа» в рамках существующей бюджетной консолидации трудновыполнимо, а для частных игроков инвестиции в спасение «ВИМ-Авиа» слишком рискованны», – сказал он.

«Мне кажется, что у них есть ряд активов, которые могут быть полезными, и возможна сложная история восстановления», – отметил Чарлтон.

Проблема сектора

По словам экспертов, повторить историю с «ВИМ-Авиа» могут и другие российские авиакомпании. Рыночные условия и экономическая ситуация не дают никаких гарантий безопасности.

«В зоне риска повторить судьбу «ВИМ-авиа» находятся любые авиакомпании, которые злоупотребляют долговой нагрузкой, и для собственников которых многократное превышение долгов компании над ее собственным капиталом не имеет большого значения. Можно предположить, что случай с «ВИМ-авиа» не станет единичным», – заявила Мильчакова.

«Учитывая существующее состояние российского рынка пассажирских перевозок, девальвацию рубля, ужесточение законодательных требований и монополизацию рынка со стороны авиакомпаний с государственным участием, можно ожидать, что проблемы возникнут у средних и региональных коммерческих авиаперевозчиков. Первыми будут разоряться компании, имеющие серьезную долговую нагрузку, не умеющие грамотно управлять затратами и осуществляющие агрессивное развитие через ценовой демпинг», – считает Коптелов.

Он указал на данные, согласно которым по результатам 2016 года многие авиакомпании зафиксировали чистый убыток. «А такие авиакомпании, как Nordwind Airlines, Red Wings Airlines и «Нордавиа» отличаются серьезной кредитной нагрузкой», – отметил он.

### ВОЛГА НЬЮС; СЕРГЕЙ АЛЕШИН; 2017.11.10; ПО ГОСПРОГРАММЕ ПОДГОТОВКИ К ЧМ ЗА ТРИ ГОДА САМАРА ПОЛУЧИЛА БОЛЕЕ 10,8 МЛРД РУБ. НА ДОРОЖНЫЕ ОБЪЕКТЫ

В рамках госпрограммы подготовки к проведению в 2018 году в Российской Федерации чемпионата мира по футболу, в 2015–2017 гг. Самара получила более 10,8 млрд руб. на дорожные объекты ЧМ.

Об этом сообщила пресс-служба регионального **минтранса**.

Как отмечают в ведомстве, в целом по этой программе на объекты дорожной отрасли по всей России выделено 33 млрд рублей.

Как рассказал **министр транспорта РФ** Максим **Соколов**, в ходе рабочей поездки в регион, поддержка транспортного комплекса Самарской области после ЧМ-2018 продолжится.

### АВИАПОРТ; 2017.11.12; ЗАТЯНУТЬ ПОТУЖЕ СЕВЕРА

ФКП «Аэропорты Севера» просит бюджетное финансирование для реконструкции аэродромов

Федеральному казённому предприятию «Аэропорты Севера» потребуется чуть более 10 млрд рублей для строительства искусственных взлётно-посадочных полос (ИВПП) в пяти аэропортах Якутии и Магаданской области. Ранее процесс реконструкции северных аэропортов России финансировался по программе развития Дальнего Востока, но по ней ассигнования прекратились, а в другую целевую программу – транспортную – объекты ФКП не попали. О проблеме уже осведомлены руководители регионов, правительство и парламент, а в **Росавиаци**и отмечают, что средства могут появиться после 2018 года.

Затягивание в связи с недостатком финансирования реконструкции аэропортов ФКП «Аэропорты Севера» может привести к транспортной изоляции отдалённых районов страны, говорится в письме генерального директора ассоциации «Аэропорт» ГА Виктора Горбачева в адрес председателя Совета Федерации Валентины Матвиенко (есть в распоряжении «АвиаПорта»). Аналогичное письмо направлено и в правительство.

В первую очередь, речь идёт об аэропортах Олекминск, Нюрба и Черский (расположены в Якутии), а также аэропортов Северо-Эвенск и Сеймчан (Магаданская область). Особую тревогу у ассоциации вызывает ухудшение состояния грунтовых взлётно-посадочных полос в Олекминске, Нюрбе и Черском, «через которые осуществляется значительный для региона пассажиропоток» (совокупный объем перевозок в 2016 году составил 57,9 тыс. человек).

«Систематическое ежегодное размокание грунта в результате схода талых вод и дождей приводит к постоянному закрытию аэродромов для приёма-выпуска воздушных судов», – замечает В. Горбачев. Поскольку до 2022 года из эксплуатации будут выведены самолёты Ан-24, решение вопроса транспортного обеспечения этих районов возможно только при условии строительства искусственных взлётно-посадочных полос, уточняет он.

ФКП «Аэропорты Севера» объединяет 31 аэропорт в Якутии и Магаданской области, ИВПП имеют только шесть из них, остальные 25 эксплуатируют грунтовые ВПП. Инфраструктура создавалась в 1970-1980 годах, её износ составляет около 80%. Такие данные в письме В. Горбачеву приводит генеральный директор предприятия Вадим Волков (также есть в распоряжении «АвиаПорта»).

Реконструкции аэропортов ФКП ранее финансировались по федеральной целевой программе «Экономическое и социальное развитие Дальнего Востока и Байкальского региона на период до 2018 года». Уже профинансирована на 600 млн рублей подготовка проектной документации для модернизации 12 объектов предприятия (в том числе для строительства ИВПП в аэропортах Олекминск, Нюрба, Черский, Северо-Эвенск и Сеймчан). По указанным объектам выданы положительные заключения Главгосэкспертизы. Но в сентябре правительство перенесло некоторые объекты из программы по развитию Дальнего Востока в целевую программу «Развитие транспортной системы России (2010 2020 годы)».

Её обновлённая редакция не предусматривает финансирование реконструкции объектов ФКП, что вызывает у руководства предприятия «определённые опасения в связи с их неудовлетворительным состоянием». По оценке, которую приводит В. Волков, на строительство ИВПП в пяти указанных аэропортах потребуется 10,1 млрд рублей в течение трёх лет. Объем необходимых ассигнований в 2018 году составляет 2,9 млрд рублей, в два последующих года – 4 и 3 млрд рублей соответственно.

В бюджете средств на эти цели не предусмотрено, и реконструкция аэропортов Севера возможна только при выделении дополнительных сумм. По словам В. Горбачева, о сложившейся ситуации **Росавиаци**я информировала **Минтранс**, который попросил Минфин о выделении дополнительных ассигнований, «но получил отказ». В пресс-службе Минфина сказали, что министерство «перенаправило запрос в бюджетную комиссию при правительстве Российской Федерации». В пресс-службе правительства не предоставили комментарий к моменту написания статьи. О проблеме осведомлены и губернаторы – к ним напрямую обратилось руководство ФКП.

Вопрос обсуждался во время недавней поездки руководителя **Росавиаци**и Александра **Нерадько** в Якутск. «Перед нами стоит задача не только всем объёмом добиться выделения средств, а определить приоритетные аэропорты, в которых в первую очередь необходимо провести реконструкции», – сказал чиновник на совещании с членами регионального правительства. Впрочем, финансирование, говорится в сообщении **Росавиаци**и по итогам поездки, может начаться «после 2018 года».

### КОММЕРСАНТ; АНАСТАСИЯ ВЕДЕНЕЕВА; НАТАЛЬЯ СКОРЛЫГИНА; РОМАН РОЖКОВ; 2017.11.13; К МОНОПОЛИЯМ ПОДТЯГИВАЮТ ИНФРАСТРУКТУРУ

ФАС может ослабить регулирование

ФАС сделала шаг вперед в борьбе за изменение законодательства о естественных монополиях – первый вице-премьер Игорь Шувалов дал ведомствам поручение проработать вопрос. ФАС настаивает, в частности, чтобы естественными монополиями считались только владельцы «сетевых» инфраструктурных активов. В результате в эту категорию могут не попасть порты и аэропорты, а также почтовая связь, ледокольные проводки и диспетчер энергосистемы АО «Системный оператор».

Как стало известно “Ъ”, на прошлой неделе первый вице-премьер Игорь Шувалов поручил профильным министерствам подготовить и представить предложения об «изменении законодательства о естественных монополиях». В аппарате господина Шувалова “Ъ” подтвердили факт отправки соответствующего письма. Оно стало ответом на обращение в Белый дом главы ФАС Игоря Артемьева от 26 октября (копия есть у “Ъ”). В нем господин Артемьев вновь поднял вопрос о том, что понятие «естественные монополии» устарело, и предложил ликвидировать закон о естественных монополиях, заменив его поправками к закону о защите конкуренции. Сейчас компании, попадающие под определение естественной монополии, заносятся в специальный реестр и подлежат более жесткому регулированию со стороны ФАС (в частности, по тарифам).

Новое определение естественной монополии, по мнению ФАС, должно соответствовать ключевому критерию – обладание «сетевыми активами» (линейные объекты инфраструктуры). К естественным монополиям ФАС предлагает относить транспортировку газа по трубопроводам, нефти и нефтепродуктов – по магистральным трубопроводам, услуги по передаче электроэнергии и тепла, водоснабжение и водоотведение с использованием централизованных систем, железнодорожные перевозки по путям общего пользования и общедоступную электросвязь. Как пояснил “Ъ” начальник правового управления ФАС Артем Молчанов, сейчас при определении естественной монополии анализируется деятельность организации, а не рынок, что неправильно. При новом подходе могут перестать рассматриваться как естественные монополии аэропорты и порты, а также общедоступная почтовая связь, ледокольные проводки и оперативно-диспетчерское управление в электроэнергетике.

В Минэкономики заявили, что их позиция по этому вопросу, «включающая указание на риски предлагаемых решений, пока находится в стадии формирования». В Минкомсвязи и **Минтрансе** сообщили, что письмо ФАС получено. В Минэнерго и Минстрое не дали комментариев.

Представители бизнес-сообщества не смогли предоставить “Ъ” оперативный комментарий. Дискуссия о выведении стивидоров из реестра субъектов естественных монополий ведется несколько лет, либерализация отрасли началась в 2013 году. Операторы морских терминалов настаивают, что на рынке уже существует конкуренция, сейчас по поручению вице-премьера Аркадия **Дворкович**а ведется соответствующий анализ. Свои предложения на этот счет уже обнародовала ФАС (см. “Ъ” от 25 сентября). В конце 2015 года ФАС дерегулировала часть ключевых тарифов в аэропортах Московского авиационного узла, что, впрочем, вызвало недовольство со стороны ряда авиакомпаний (см. “Ъ” от 28 августа).

Закрепление понятия естественной монополии в законе о защите конкуренции позволит не ориентироваться слепо на статус в реестре, как сейчас, а проверять посредством анализа рынка, существует ли конкуренция, полагает советник Антимонопольного бюро Андрей Закатаев. Исполнительный директор Heads Consulting Никита Куликов отмечает, что, поскольку ключевые сферы – транспортировка энергоресурсов, передача энергии и воды, а также железнодорожные перевозки – продолжат считаться естественными монополиями, правка законодательства мало что изменит на практике. По словам главы агентства «Infoline-Аналитика» Михаила Бурмистрова, у ФАС сейчас очень широкие полномочия, особенно после получения права регулировать тарифы, что сочетается с «чрезмерной активностью в части возбуждения судебных дел, большинство из которых ФАС из-за слабости методологической базы, излишне коротких сроков расследования и недостаточной квалификации персонала проигрывает». По его мнению, отказ от отнесения портов и аэропортов к естественным монополиям – позитивный шаг в условиях усиливающейся конкуренции на рынке стивидорных услуг и ввода новых мощностей по перевалке.

### ТАСС; 2017.11.11; ДЕПУТАТ ГД ЗАЯВИЛ, ЧТО УКРАИНЦЫ «ПОДНИМУТ НА ВИЛЫ» ИНИЦИАТОРОВ ПРЕКРАЩЕНИЯ СООБЩЕНИЯ С РФ

Многие жители Украины работают или владеют недвижимостью в России, в том числе в Крыму, и «поднимут на вилы» инициаторов прекращения транспортное сообщение между странами, заявил в субботу ТАСС депутат Госдумы от Севастополя Дмитрий Белик.

Ранее сообщалось, что назначенный главной Украины Петром Порошенко на должность постпреда президента в Крыму Борис Бабин предложил прекратить организованное транспортное сообщение между Украиной и Россией. По его мнению, в последние годы «общество было толерантным к массовой трудовой и социальной миграции украинцев в РФ».

«Украинцы работающие в России и имеющие недвижимость и землю в Крыму, поднимут на вилы нового реформатора», – сказал Белик. Депутат особо подчеркнул, что, несмотря на позицию официального Киева, Украина по-прежнему слишком сильно интегрирована в Россию. Это касается не только рабочих мест, но и частного имущества украинцев на территории России.

«Украинский **минтранс** уже, наверное, задумал коррупционную схему, по которой он будет выдавать пропуска за въезд и выезд украинцев на территорию Российской Федерации. И брать за это «по-министерски», тем самым обеспечив постоянный приток денежных средств в свой бездонный шароварный карман. Но уверен, это выльется не просто в недовольство, но и в акции протеста, при которых реформаторы из **минтранса** прокатятся до помойки на вилах, как это принято в цивилизованной Украине», – заключил Белик.

В начале ноября Госпогранслужба Украины сообщала, что в 2017 году граждане страны стали чаще ездить в Россию по сравнению с 2016 годом. По данным МВД РФ за январь – сентябрь 2017 года, на миграционный учет в России встали 1,3 млн украинцев.

### ВЕДОМОСТИ; ОЛЬГА АДАМЧУК; 2017.11.12; ПОДРЯДЧИК «ГАЗПРОМА» ХОЧЕТ УЧАСТВОВАТЬ В СТРОИТЕЛЬСТВЕ ЦКАД

Появление нового инвестора позволит довести до конца строительство платной трассы в обход Москвы

Проблемы в экономике не должны сказаться на строительстве Центральной кольцевой автодороги (ЦКАД), говорил президент России Владимир Путин в 2015 г., требуя найти частных инвесторов и завершить проект. Но пока это сделать не удалось. От первоначального плана построить дорогу к чемпионату мира по футболу в 2018 г. пришлось отказаться.

«Разрыв» кольца произошел на четвертом, юго-восточном, участке от трассы М4 «Дон» (Ростов-на-Дону) до М7 «Волга» (Горьковское шоссе), которому как раз не хватает частного инвестора. Сначала из пяти претендентов на проект остался всего один – «Юго-восточная магистраль». А потом из консорциума вышел главный участник – УК «Лидер». В начале 2017 г. Путину пришлось перенести сроки строительства третьего и четвертого участков на 2019 г., сообщала Счетная палата.

Еще будучи в составе консорциума, «Лидер» настаивал на улучшении условий соглашения или присоединении к консорциуму партнера, объясняли аналитики InfraOne. Теперь такой партнер может появиться. Претендента два – турецкая Renaissance Construction, а также консорциум, в который войдет крупный подрядчик «Газпрома» – группа ВИС, рассказали три участника переговоров и два человека, близких к Renaissance Construction.

Представитель группы ВИС подтвердил, что компания претендует на участие в проекте в консорциуме с итальянской Astaldi (участвовала в строительстве Западного скоростного диаметра в Санкт-Петербурге).

Представители Renaissance Construction и Astaldi не ответили на запрос «Ведомостей».

Renaissance Construc­tion дальше продвинулась в переговорах, считают два участника обсуждения проекта: с ней подписан договор о намерениях. Впрочем, это юридически не обязывающий документ, добавляет один из них, переговоры продолжаются. Представитель госкомпании «Автодор», курирующей строительство и эксплуатацию платных автодорог в России, не ответил на вопрос о новых инвесторах.

Renaissance Construction, генподрядчик, в частности, «Лахта центра» в Санкт-Петербурге, недавно столкнулась с проблемами в России. Осенью сотрудники ФСБ провели в ее офисе обыски по уголовному делу о нарушении валютного законодательства, сообщал ТАСС. В компании тогда отрицали обвинения.

ПФ ВИС принадлежит ее гендиректору Игорю Снегурову и Дмитрию Рябову, который одновременно является гендиректором «ТЭК Мосэнерго» – принадлежащего Игорю Ротенбергу крупного подрядчика группы «Газпром». Но Рябов планирует выйти из числа совладельцев компании, уверяет его знакомый. Представитель группы ВИС опровергает это.

ВИС также долгое время была подрядчиком «Газпрома». С 2009 по 2017 г. портфель ее заказов, по данным самой компании, вырос с 74 млрд до 513 млрд руб. Два крупнейших ее дорожных проекта – строительство обхода Хабаровска и железной дороги Бованенково – Сабетта, говорит представитель ВИС.

У инвесторов есть условие – сроки строительства ЦКАД-4 должны быть сдвинуты после 2020 г., построить раньше невозможно, рассказали два человека, участвующих в обсуждении проекта, подтвердили федеральный чиновник и два человека, близких к Renaissance Construction. Правительство отводит на строительство дороги после получения разрешения 36 месяцев, говорит человек, близкий к Renaissance Construction: остается около двух лет. Пока «Автодор», по словам его представителя, не получал таких предложений – «по крайней мере, официальных и обоснованных»: строительство должно быть завершено в соответствии с паспортом проекта, утвержденным правительством, – к концу 2019 г. Но возможности строителей небезграничны и они, к сожалению, мало зависят от решений правительства, признает федеральный чиновник.

В начале июня руководитель «Автодора» Сергей Кельбах обещал, что соглашение с концессионером по ЦКАД-4 произойдет в октябре, но до сих пор этого не случилось. «Автодор» уже не раз подвергался критике из-за ЦКАД. В 2015 г. Дмитрий Медведев объявил выговор Кельбаху, тогда же претензии к конкурсам на строительство ЦКАД возникли у Федеральной антимонопольной службы. А весной 2017 г. Счетная палата вынесла предписание «Автодору» из-за срыва сроков строительства третьего и четвертого участков ЦКАД – если госкомпания не устранит их до 30 декабря, то операции по ее счетам могут быть приостановлены, грозил аудитор Счетной палаты Валерий Богомолов.

Обсуждаются не только сроки проекта, но и смета, говорит участник переговоров. Ее увеличение в переговорах с группой ВИС не обсуждается, передал Снегуров через представителя. Затраты определены паспортом проекта и не менялись (более 90 млрд руб., около половины должен вложить инвестор), указывает представитель «Автодора».

«Автодор» требует, чтобы сначала было подписано соглашение и в проекте появился инвестор, а «потом как-то решать вопрос с переносом сроков», говорит один из участников переговоров. Но инвесторы не хотят рисковать деньгами, добавляет он. Зарубежных инвесторов можно понять: инвестиции в Россию возможны только при условии четких гарантий – в данном случае переноса сроков, говорит директор Института транспорта ВШЭ Михаил Блинкин. Летом заместитель гендиректора «Автобана» (участник консорциума «Юго-восточная магистраль») Денис Анисимов оценивал степень готовности территории к строительству ЦКАД-4 в 20%, пообещав, что компания попросит о переносе сроков завершения проекта: «Четвертый участок – это целина, это леса, болота». Представители **Минтранса** и «Автобана» не ответили на вопросы «Ведомостей».

Если кольцо не замкнется, то экономика проекта нарушится, предупреждает аналитик InfraOne Александра Галактионова, будут потери в трафике.

### SM-NEWS; 2017.11.10; В БУРЯТИИ ВВЕЛИ В ЭКСПЛУАТАЦИЮ 6 КМ ТРАССЫ А-340

В Бурятии ввели в эксплуатацию 6 км трассы А-340 Фото rosavtodor.ru0 0

Общая стоимость работ составила около 50 млн рублей из федерального бюджета.

ФКУ Упрдор «Южный Байкал» ввело в эксплуатацию два участка автодороги А-340 общей протяженностью 6 км в Селенгинском и Кяхтинском районах Бурятии. Об этом информирует пресс-служба **Росавтодор**а.

Федеральные дорожники уложили 44 тысяч кв. метров нового покрытия из щебёночно-мастичного асфальтобетона, установили 898 м металлического барьерного ограждения. В целях безопасности рабочие обновили разметку и установили 27 дорожных знаков.

Общая стоимость работ составила около 50 млн рублей из федерального бюджета. Всего в 2017 году ФКУ Упрдор «Южный Байкал» привело в нормативное состояние 24 км автодороги А-340 «Улан-Удэ-Кяхта-граница с Монголией».

### ИНТЕРФАКС; 2017.11.10; ЗАКОНОПРОЕКТ О ЛИЦЕНЗИРОВАНИИ ПЕРЕВОЗОК СВЫШЕ ВОСЬМИ ЧЕЛОВЕК ПРОШЕЛ В ДУМЕ ПЕРВОЕ ЧТЕНИЕ

Госдума на заседании в пятницу приняла в первом чтении правительственный законопроект, возвращающий обязанность лицензирования при общественных перевозках более восьми человек.

«Всё, что перевозит более восьми пассажиров, должно лицензироваться и отвечать всем нормам, это безопасность, это всем понятно», – сказал зам**министра транспорта** РФ Сергей **Аристов** на заседании комитета Госдумы по транспорту и строительству.

В свою очередь глава комитета Евгений Москвичев отметил, что при подготовке инициативы ко второму чтению необходимо определить, что лицензии на заказные перевозки и перевозки для собственных нужд может выдавать **Ространснадзор**.

Глава комитета отметил, что «некоторые хотят, чтобы каждый субъект выдавал такие лицензии», но, по его мнению, такой подход недопустим.

«Мы наоборот, хотим, чтобы для предприятий и для индивидуальных предпринимателей (лицензия – ИФ) была постоянной, а в случае смерти индивидуального предпринимателя переходила его семье», – заявил парламентарий.

«Ставим задачу, чтобы до нового года этот законопроект был принят», – сказал Е.Москвичев.

### ИНТЕРФАКС; 2017.11.10; АВТОДОР ОБЪЯВИЛ КОНКУРС НА ВЫБОР ПОДРЯДЧИКА ПО ПОДГОТОВКЕ ТЕРРИТОРИИ ОБХОДА БАЛАШИХИ И НОГИНСКА ЗА 13,6 МЛРД РУБ.

Госкомпания «Автодор» объявила конкурс по выбору подрядчика на подготовку территории строительства объезда подмосковных городов Балашиха и Ногинск, сообщил журналистам председатель правления ГК «Автодор» Сергей Кельбах.

«3 ноября объявили конкурс на подготовку территории (строительства обхода. Интерес проявили много различных компании, по меньшей мере пять-семь – достаточно большое количество», – сказал он.

По словам С.Кельбаха, подготовка территории будет осуществляться на бюджетные средства. «Это в чистом виде бюджетное финансирование, как обязательства концедента. А затем начнет готовиться концессия, мы ее где-то в 2019 году будем объявлять. Там очень сложная подготовка», – добавил он, пояснив, что на этой территории придется переносить линии спецсвязи, магистральный газопровод, также там располагаются различные закрытые территории.

С.Кельбах также отметил, что проект обходов Балашихи и Ногинска будет реализовываться по новой форме концессии. «Мы впервые объявили подготовку территории, а дальше проект мы не делали, чтобы не повторять ситуацию, когда приходит концессионер, берет проект, а потом его переделывает «под себя». Мы сделали проект «первой главы» – подготовка территории с основными инженерными решениями, то есть землеотвод под формат будущей развязки. А какая она будет, как она будет спроектирована – мы это не делали», – пояснил глава «Автодора».

В материалах «Автодора» говорится, что набсовет госкомпании 2 ноября одобрил совершение крупной сделки – выполнение комплекса работ по подготовке территории обходов Балашихи и Ногинска. Начальная (максимальная) цена договора составляет 13,555 млрд руб. с НДС.

Подготовка территории является частью проекта скоростной дороги Москва – Нижний Новгород – Казань, речь идёт о строительстве нового платного выхода на МКАД с федеральной автомобильной дороги М-7 «Волга» на участке МКАД – км 60 в Московской области

«Автодор» выступает заказчиком, подрядчик подготовки территории будет выбран по результатам открытого одноэтапного конкурса в электронной форме.

Работы по договору должны быть выполнены с даты заключения договора по 31 октября 2021 (в течение четырёх лет).

В июле сообщалось, что Главгосэкспертиза России одобрила проект первого этапа строительства нового выхода на МКАД с трассы М-7 «Волга».

Также была проведена проверка достоверности определения сметной стоимости строительства. По итогам рассмотрения выданы положительные заключения.

Проект первого этапа, рассмотренный Главгосэкспертизой, предусматривает подготовку строительства платного участка скоростной автомагистрали, который будет проложен в обход городов Балашиха и Ногинск. Участок длиной 69,42 км начнется у деревни Зенино Люберецкого района, пройдет по территории Ногинского, Павлово-Посадского и Орехово-Зуевского районов Московской области и станет дублером автомагистрали М-7 «Волга» на участке от МКАД до автомобильной дороги А-108 (Московское большое кольцо). Планируется, что допустимая скорость движения транспорта на новой шестиполосной дороге составит 150 км/час.

В рамках реализации первого этапа предусматривается проведение подготовительных работ, среди которых расчистка от деревьев и кустарников полосы отвода будущей автомобильной дороги, устройство временных технологических дорог и строительных площадок, переустройство инженерных коммуникаций.

Изначально предполагалось, что строительство нового выхода на МКАД с федеральной автомобильной дороги М-7 «Волга» в обход Балашихи и Ногинска с последующей эксплуатацией на платной основе будет осуществляться в рамках концессионного соглашения с долей частного финансирования 48%. Стоимость проекта ранее составляла 60,7 млрд руб. Срок контракта – 30 лет. Новая дорога предполагалась шестиполосной магистралью категории 1Б. Прогнозируемая интенсивность движения по ней – 95-110 тыс. автомобилей в сутки.

### РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; ТАТЬЯНА ШАДРИНА; 2017.11.12; СНЯЛИ С ПАУЗЫ

Билеты в плацкартные вагоны на 2018 год поступят в продажу 17 ноября

Федеральная пассажирская компания (ФПК) возобновит продажу билетов в плацкартные и общие вагоны на 2018 год 17 ноября, то есть в пятницу. Стоимость билетов на следующий год останется на уровне 2017 года.

Индексации на уровень инфляции, как это было несколько лет подряд, не будет. Но и снижения стоимости поездки на 10 процентов по отношению к 2017 году не произойдет. «Это компромиссное решение», – заявил руководитель ФАС России Игорь Артемьев.

Сроки начала продажи билетов в плацкартные и общие вагоны прописаны в рамках правил перевозок, утвержденных приказом **Минтранса** России: продажа должна быть открыта не позднее 45 суток до даты отправления. Кроме этого, есть приказ Федеральной антимонопольной службы (ФАС) об индексации тарифов, подписанный по результатам заседания правления службы, отмечается в сообщении ФПК. Он в конце прошлой недели направлен на регистрацию в минюст. В документе уточнено, что он должен вступить в силу 17 ноября.

А вот предписаний, чтобы во всех вагонах поездов дальнего следования ФПК должны появиться биотуалеты и кондиционеры, железнодорожникам не поступало. Улучшение качества предоставляемых пассажирам услуг, в том числе и обновление подвижного состава, – ключевое направление работы, утверждают в компании. Закупка новых вагонов, а также их капитально-восстановительный ремонт, в ходе которого устанавливается современное оборудование, идут в рамках инвестиционной программой компании. На эти цели ежегодно направляется 85 процентов от общего объема инвестиций. Если в 2010 году в парке находилось 46,1 процента вагонов, оснащенных установками кондиционирования воздуха, и 23,1 процента вагонов, оснащенных биотуалетами, то на сегодня доля таких вагонов составляет 65,2 процента и 47,4 процента соответственно.

### КОММЕРСАНТ; НАТАЛЬЯ СКОРЛЫГИНА; КОНСТАНТИН КУРКИН; 2017.11.13; ШТРАФЫ ОТГРУЗЯТ ВАГОНАМИ

За дефицит подвижного состава владельцы груза расплатятся с операторами

Как стало известно “Ъ”, для решения проблемы дефицита вагонов предложено штрафовать грузоотправителей и грузополучателей, если те задерживают вагон под погрузкой или выгрузкой, в пользу операторов и владельцев парка. При этом предлагаемый сейчас размер штрафа настолько высок, что за неделю простоя одного вагона можно собрать сумму, достаточную для покупки нового.

8 ноября вице-премьер Аркадий **Дворкович** поручил **Минтрансу** и Минэкономики совместно с ОАО РЖД, советом его потребителей и Союзом операторов железнодорожного транспорта представить предложения, с тем чтобы ввести ответственность грузоотправителей и грузополучателей перед оператором или владельцем подвижного состава за сверхнормативную задержку вагонов под выгрузкой или погрузкой (документ есть у “Ъ”). Это решение принято в продолжение скандала вокруг недозавоза и невывоза грузов из-за дефицита вагонов, в частности, отгрузки зерна мукомольным предприятиям Петербурга (см. “Ъ” от 25 октября). По итогам совещания по этому вопросу 20 октября в **Минтрансе** уже было решено мобилизовать сотрудников Россельхознадзора, выдающих разрешения на перевозку зерна, на работу в выходные (см. “Ъ” от 2 ноября).

По мнению **Минтранса**, обозначенном в письме замминистра Алана **Лушников**а Аркадию **Дворкович**у 25 октября (есть у “Ъ”), грузоотправители и грузополучатели зерна и хлебной продукции «допускают непроизводительные простои» зерновозов под погрузкой и выгрузкой и фактически используют их в качестве «складов на колесах». В **Минтрансе** “Ъ” заявили, что предлагают ввести штраф для грузоотправителей и грузополучателей за задержку вагонов под выгрузкой на путях, в том числе необщего пользования, в пользу операторов (владельцев вагона). Сейчас подобные штрафы существуют только в пользу ОАО РЖД.

Штраф, по мнению **Минтранса**, должен быть в десять раз больше зафиксированного Уставом железнодорожного транспорта (0,2 МРОТ за час простоя на каждый вагон). Соответственно, в параметрах 2017 года сутки простоя обойдутся в 374,4 тыс. руб. на вагон. Учитывая, что стоимость полувагона составляет 2,2 млн руб. для типовой модели и 2,6 млн руб. для инновационной, менее чем за неделю простоя полувагона оператор сможет приобрести новый вагон. Впрочем, источник “Ъ”, знакомый с ситуацией, поясняет, что предложения по ставке штрафа не окончательные и являются переговорной позицией.

Заместитель гендиректора ИПЕМ Владимир Савчук отмечает, что простои под выгрузкой у грузополучателей Северо-Запада даже по сравнению с летом этого года увеличились в разы. Есть случаи простоя хопперов под погрузкой в центральном регионе по десять суток. «Если сократить время простоя хотя бы до норматива в несколько суток, это позволило бы увеличить погрузочный ресурс и снизить оборачиваемость вагона – на 20%, по некоторым оценкам»,– говорит эксперт. При этом он отмечает, что могут возникнуть проблемы с организацией взимания штрафов: если у оператора есть договорные отношения с грузоотправителем, то с грузополучателем его ничто не связывает.

В ОАО РЖД “Ъ” сообщили, что поддерживают повышение ответственности за задержку вагонов: «Такая мера позволит ускорить оборот подвижного состава, увеличить объемы перевозок и обеспечить погрузочным ресурсом большее количество грузоотправителей». В ФГК (дочерний оператор ОАО РЖД) замечают, что эта мера действовала на протяжении всего периода существования инвентарного парка (вагонов в непосредственной собственности ОАО РЖД), и ее преимущества были очевидны. «Плата за простой дисциплинирует грузоотправителей и получателей,– говорят в ФГК.– Снижение оборота вагонов на одни сутки позволит высвободить около 30 тыс. парка, таким образом, вопрос нехватки подвижного состава отпадет». В Первой грузовой компании (ПГК) Владимира Лисина в целом поддерживают идею, что грузоотправителей и грузополучателей нужно стимулировать соблюдать нормативы простоя вагонов. «Штрафы, сборы и платы – необходимый, но не единственный набор инструментов для решения этой задачи»,– говорят в ПГК.

Но клиенты либо не подтверждают простоев, либо говорят о неподконтрольных причинах. Так, гендиректор Ленинградского комбината хлебопродуктов Наталья Загорская объясняет простои графиком элеваторов, которые не работают в выходные дни, и неравномерной подачей вагонов ОАО РЖД. «Отгруженные вагоны выходят с элеватора и попадают на станцию, где начинают скапливаться. И, например, вместо того, чтобы получать пять вагонов планомерно через день, мы получаем двадцать вагонов одномоментно»,– пояснила она. Под влиянием штрафов элеваторы, возможно, пересмотрят свой график работы, полагает госпожа Загорская. «Но если штрафы предъявлять непосредственно к заказчикам вагонов, то нам нужно будет содержать штат юристов, которые будут только и заниматься тем, что перевыставлять штрафы на поставщиков»,– добавляет она.

И. о. гендиректора ГУП «Продовольственный фонд» Михаил Горбунов утверждает, что «у кого-то, может быть, и есть простои, но у меня разгрузка вагонов занимает 15 минут, и сразу разгружается четыре вагона». На Петербургском мельничном комбинате (ПМК) “Ъ” сообщили, что у них отсутствуют сверхнормативные простои вагонов. «Введение штрафов полностью не решит проблему, если она существует у предприятий, так как регулирование движения вагонов должно быть не только со стороны самих предприятий, но и со стороны перевозчиков»,– отметили на ПМК.

### ИНТЕРФАКС; 2017.11.10; ФГК ЖДЕТ ОБЪЕКТИВНОГО РЕШЕНИЯ ФАС ПО ДЕЛУ О СТАВКАХ НА ПРЕДОСТАВЛЕНИЕ ВАГОНОВ

«Дочка» ОАО «Российские железные дороги» – АО «Федеральная грузовая компания» (ФГК) – рассчитывает на объективное решение Федеральной антимонопольной службы (ФАС) РФ по делу о ставках на предоставление вагонов, отмечают в ж/д операторе.

«В ноябре прошлого года ФАС завела дело против ФГК и РЖД по факту монопольно высокой цены. По запросу антимонопольной службы компания предоставила весь необходимый материал для расследования – всего около 500 тыс. листов. За это время мы разработали и утвердили внутреннюю антимонопольную политику, занимаемся внедрением антимонопольного комплаенса»,– заявил журналистам генеральный директор ФГК Алексей Тайчер.

«Для предупреждения возможных нарушений в будущем ФГК заключило соглашение с учебным центром ФАС. Компания стала еще более открытой и прозрачной для федеральных органов исполнительной власти, и мы надеемся, что антимонопольная служба примет объективное решение», – добавил он.

А.Тайчер в этой связи также заявил, что «текущая рыночная доля компании – около 18% – далека даже от порога доминирования, не говоря уже о монопольном положении». «При этом, если рассматривать понятие коллективного доминирования, то справедливо сравнивать ценовые условия «Федеральной грузовой компании» с условиями конкурентов», – подчеркнул топ-менеджер.

Говоря о ставках на полувагоны и сформировавшейся ситуации с грузовыми перевозками, глава ФГК отметил, что уже в апреле 2017 г. «рынок превзошел ожидания операторов», что позволило «Российским железным дорогам» принять решение о приостановке с 1 мая цен на услуги по предоставлению полувагонов «дочернего» оператора грузоотправителям. «Сложилось понимание, что мы сможем работать лучше и будем зарабатывать достаточно, при этом клиент больше не заплатит. «Федеральная грузовая компания» уведомила регулятора, что с 1 мая цены не повышает, и до сих пор выполняет добровольно взятые на себя обязательства в этом вопросе», – сказал он.

По словам А.Тайчера, в III квартале традиционно возник технологический дефицит полувагонов, связанный с пиком пассажирских перевозок, летними путевыми работами, завозом угля, и грузоотправителям не хватило вагонов. «Ставки предоставления полувагонов других операторов выше наших на 15-40%, поэтому грузоотправители, в первую очередь, обращаются с заявками к нам. В федеральные органы власти поступило множество писем с просьбой о предоставлении именно наших вагонов, однако при текущей доле полувагонов ФГК на российском рынке менее 20% возможности компании ограничены», – заявил генеральный директор компании.

В конце октября замглавы антимонопольной службы Александр Редько заявлял, что «Федеральной грузовой» в рамках дела о ставках грозит оборотный штраф, но возможна и выдача предписания. «ФАС ведет дело против ФГК и РЖД по поддержанию монопольно высокой цены на грузоперевозки. Проблема не столько в цене, сколько в невывозе грузов: это и зерно, и соль, и щебень, и уголь – по всей России, не только в Санкт-Петербурге. Мы планируем завершить рассмотрение дела до 30 ноября, когда будет доклад президенту (РФ – ИФ) на тему мониторинга ставок вагонов. Компании грозит оборотный штраф. Теоретически, мы можем предписать увеличить подвижной состав. Судя по всему, и здесь придется заставлять (увеличивать парк – ИФ)», – отмечал он.

### ТАСС; 2017.11.10; ФАС ПРИНЯЛА РЕШЕНИЕ НЕ ИНДЕКСИРОВАТЬ ТАРИФЫ НА ПЛАЦКАРТ И ОБЩИЕ ВАГОНЫ В 2018 ГОДУ

Правление Федеральной антимонопольной службы (ФАС) России приняло решение о нулевой ставке индексации тарифов на перевозки пассажиров в дальнем сообщении в плацкартных и общих вагонах, приводит пресс-служба ФАС слова главы ведомства Игоря Артемьева.

«Таким образом, цены на билеты в плацкартных и общих вагонах в поездах дальнего следования останутся в 2018 году на том же уровне, что и в 2017 году», – сказал он.

Артемьев отметил, что в сопоставимых ценах с учетом инфляции это означает снижение цены на билеты.

Ранее ОАО «РЖД» и ОАО «ФПК» просили проиндексировать в 2018 году эти перевозки на 3,9%. ФАС России предлагала уменьшить тариф на 10%. Артемьев назвал это решение компромиссным. В антимонопольном ведомстве рассчитывают, что ОАО «ФПК» возобновит продажу билетов в плацкартные вагоны в ближайшее время.

В ФАС России отмечают, что существует тенденция сокращения пассажирских перевозок, снижение пассажиропотока составило 8,4% в 2017 году. В такой ситуации невозможно было говорить об увеличении стоимости плацкартных билетов.

Ранее РЖД в связи с отсутствием решений регулятора по уровню тарифов на пассажирские перевозки в дальнем сообщении на следующий год с 3 ноября 2017 года временно приостановили продажу билетов в плацкартные и общие вагоны поездов дальнего следования отправлением с 1 января 2018 года (за исключением поездов категории «скоростной»). Компания сообщала, что продажи билетов в плацкарт и купе будут сразу же возобновлены после принятия соответствующих решений. ФАС в свою очередь заявила, что может завести дело о нарушении закона о защите конкуренции, если железнодорожные билеты в плацкартные и общие вагоны не поступят в продажу за 45 суток до отправления.

Тарифы для ФПК на перевозку пассажиров в плацкарте и общих вагонах устанавливает государство. Тарифы, как правило, индексируются ниже экономически обоснованного уровня, а недостающая часть компенсируется государством. Тарифы на СВ, купе и «люкс» ФПК устанавливает сама по согласованию с ФАС.

### ИНТЕРФАКС; 2017.11.10; ЭКСПОРТЕРЫ В БЛИЖАЙШЕЕ ВРЕМЯ ВЕРНУТСЯ К ПОКУПКЕ ВАГОНОВ, ОЖИДАЕТ ГЛАВА ФГК

Генеральный директор АО «Федеральная грузовая компания» (ФГК, «дочка» ОАО «Российские железные дороги», один из крупнейших операторов вагонов в РФ) Алексей Тайчер в условиях наметившегося дефицита парка полувагонов ожидает постепенного возврата грузоотправителей к модели кэптивных операторов и массовой покупки ими подвижного состава в ближайшее время.

«В результате проводимой РЖД работы по привлечению грузов на железнодорожный транспорт и позитивного развития рыночной ситуации объем перевозок в текущем году превысит прогнозируемые ожидания: общая погрузка на сети выросла на 3%, в частности, ФГК – на 12%. В этой ситуации операторы не в состоянии удовлетворить повышенный спрос на предоставление подвижного состава»,– заявил топ-менеджер журналистам.

«В то же время повышение стоимости новых вагонов на 30-40% на вагоностроительных заводах привело к сокращению закупок. В такой ситуации приобретением полувагонов заинтересуются, в первую очередь, экспортно-ориентированные сырьевые компании. Уже сейчас мы видим, что «СУЭК», «УГМК», En+ приобретают новый подвижной состав. Это в очередной раз подтверждает – в железнодорожной отрасли действуют рыночные механизмы», – добавил он.

По оценке А.Тайчера, в 2018 г. только грузоотправители могут приобрести до 20 тыс. вагонов при общей потребности для баланса парка на уровне 30 тыс. «В условиях дефицита подвижного состава это нормальная практика, когда платежеспособные грузоотправители приобретают часть парка в собственность, чтобы обеспечивать собственные перевозки», – считает он.

Такие процессы будут продолжаться, пока на рынке не исчезнет дефицит вагонов, отметил топ-менеджер. «Ситуация циклична. В 2011-2013 гг. грузоотправители в основном избавлялись от кэптивного парка. Сейчас намечается обратная тенденция. Однако, как только вагоны станут лишними, грузоотправители отдадут их в общий парк, все «уберизируют», – добавил глава ФГК.

### ИНТЕРФАКС; 2017.11.10; РЖД ПРИ НЕИНДЕКСАЦИИ ТАРИФОВ В ПЛАЦКАРТЕ В 2018Г ДОЛЖНЫ СОКРАЩАТЬ РАСХОДЫ И УЛУЧШАТЬ СЕРВИС – ФАС

Правление Федеральной антимонопольной службы (ФАС) РФ на заседании в пятницу утвердило решение сохранить в 2018 году тарифы на перевозки пассажиров в плацкартных и общих вагонах поездов дальнего следования на уровне 2017 года, говорится в сообщении ведомства.

Глава ФАС Игорь Артемьев, слова которого приводятся в пресс-релизе, отметил в этой связи, что «в сопоставимых ценах с учетом инфляции это означает снижение цены на билеты». Ранее сообщалось, что на правительственном уровне решение не индексировать тарифы в плацкарте было принято в четверг. ОАО «Российские железные дороги» и его «дочка» – ОАО «Федеральная пассажирская компания» просили повысить в 2018 г. эти тарифы на 3,9%, тогда как регулятор настаивал на уменьшении на 10%.

«Это компромиссное решение», – заявил И.Артемьев. При этом ведомство отмечает, что принимая его, антимонопольная служба выдала РЖД поведенческие предписания. В частности, компания должна ввести помаршрутный учет расходов, сократить расходы («в том числе по долгосрочным контрактам, часть из которых была заключена без проведения торгов»), повысить качество услуг, заключить долгосрочные контракты на закупку вагонов, обеспечить установку кондиционеров и биотуалетов во всех вагонах.

ФАС добавляет, что при существующей тенденции к сокращению пассажирских перевозок (с начала 2017 г. пассажиропоток снизился на 8,4%) «невозможно было говорить об увеличении стоимости плацкартных билетов».

«В ведомстве рассчитывают, что ФПК возобновит продажу билетов в плацкартные вагоны в ближайшее время», – добавляет регулятор. Продажа билетов была приостановлена в пятницу из-за неурегулированности тарифного вопроса.

### ИНТЕРФАКС; 2017.11.11; РАЗОВО ОСНАСТИТЬ ВСЕ ВАГОНЫ БИОТУАЛЕТАМИ И КОНДИЦИОНЕРАМИ НЕВОЗМОЖНО – ФПК

«Дочка» ОАО «Российские железные дороги» – ОАО «Федеральная пассажирская компания» (ФПК) ведет оснащение своего подвижного состава биотуалетами и кондиционерами, но разово оснастить ими весь парк, включая плацкартные вагоны, считает невозможным.

«Поскольку общий парк вагонов компании составляет более 18 тыс. единиц, единовременное обновление и дооборудование парка невозможно из-за объективных финансовых и производственных возможностей», – сказал «Интерфаксу» представитель ФПК, добавив, что сейчас прорабатывается долгосрочная программа закупки подвижного состава до 2025 г. Он уточнил, что с 2010 г. доля вагонов оснащенных кондиционерами и биотуалетами увеличилась в компании с 46,1% и 23,1% до 65,2% и 47,4%, соответственно.

Ранее сообщалось, что в пятницу правление Федеральной антимонопольной службы (ФАС) РФ приняло решение не индексировать тарифы в плацкартных и общих вагонах в 2018 г. При этом ведомство обозначило РЖД «поведенческие условия». Компания должна ввести в этом сегменте помаршрутный учет расходов, сократить расходы («в том числе по долгосрочным контрактам, часть из которых была заключена без проведения торгов»), повысить качество услуг, заключить долгосрочные контракты на закупку вагонов, обеспечить установку кондиционеров и биотуалетов во всех вагонах.

Между тем, представитель ФПК заявил «Интерфаксу», что эти «условия» не зафиксированы в проекте приказа ФАС, и никаких других документов с предписанными поведенческими требованиями ведомства в «Федеральную пассажирскую» не поступало. «Вместе с тем, они и ранее были учтены в работе компании. В частности, прорабатывается методика ведения помаршрутного учета расходов и доходов, переход на которую будет осуществлен в плановом порядке», – сказал он.

«Совокупные затраты в дальнем следовании в 2017 г. в абсолютном выражении снизились до уровня 2013 г. За весь период рост себестоимости был в 2,3 раза ниже уровня инфляции. Закупка новых вагонов, а также их капитально-восстановительный ремонт, в ходе которого устанавливается современное оборудование, обеспечивается инвестиционной программой компании, на эти цели ежегодно направляется порядка 85% объема инвестиций», – добавил собеседник агентства.

В редакции, подписанной на заседании правления антимонопольной службы, вступление приказа в силу предполагается с 17 ноября. В то же время, пока официальных данных о регистрации приказа в министерстве юстиции РФ не поступало, добавил представитель ФПК.

Продажу билетов в плацкартные и общие вагоны поездов дальнего следования отправлением с 1 января 2018 г. планируется возобновить после вступления в силу приказа ФАС, заявляла ранее «Федеральная пассажирская компания» (она была приостановлена в прошлую пятницу из-за неурегулированности тарифного вопроса). До этого, сообщая о решении не индексировать ставки, регулятор выражал надежду, что ФПК возобновит продажу билетов в плацкартные вагоны «в ближайшее время».

На правительственном уровне решение не индексировать тарифы в плацкарте было принято в четверг. РЖД и ФПК просили повысить их в 2018 г. на 3,9%, тогда как регулятор настаивал на уменьшении на 10%. Глава ФАС Игорь Артемьев отметил в этой связи, что «в сопоставимых ценах с учетом инфляции это означает снижение цены на билеты». При этом он назвал решение компромиссным, хотя и подчеркивала, что при существующей тенденции к сокращению пассажирских перевозок (с начала 2017 г. пассажиропоток снизился на 8,4%) «невозможно было говорить об увеличении стоимости плацкартных билетов».

### ТАСС; 2017.11.11; ФПК: ПРОЕКТ ПРИКАЗА ФАС О ТАРИФЕ НА ПЛАЦКАРТ НЕ ИМЕЕТ ПОВЕДЕНЧЕСКИХ УСЛОВИЙ ДЛЯ КОМПАНИИ

Проект приказа Федеральной антимонопольной службы (ФАС) не содержит поведенческих условий для Федеральной пассажирской компании (ФПК, дочернее общество РЖД), о которых ранее в пятницу сообщило ведомство. Об этом говорится в сообщении ФПК.

«Данные «условия» не зафиксированы в проекте приказа ФАС РФ от 10 ноября 2017 года, устанавливающего размер тарифа на проезд в плацкартных и общих вагонах поездов дальнего следования на 2018 год. Никаких иных документов с предписанными «поведенческими условиями» от ФАС в ОАО «ФПК» на данный момент не поступало», – отмечает компания.

При этом в ФПК подчеркивают, что требования, заявленные регулятором, и ранее были учтены в плановой работе компании. В частности, ФПК прорабатывает методику ведения помаршрутного учета расходов и доходов, переход на которую будет осуществлен в плановом порядке. Кроме того, по данным ФПК, совокупные затраты в дальнем следовании в 2017 году. в абсолютном выражении снизились до уровня 2013 года. За весь период рост себестоимости был в 2,3 раза ниже уровня инфляции.

«Закупка новых вагонов, а также их капитально-восстановительный ремонт, в ходе которого устанавливается современное оборудование, обеспечивается инвестиционной программой компании, на эти цели ежегодно направляется порядка 85% объема инвестиций», – говорится в сообщении. Если в 2010 году в парке находилось 46,1% вагонов, оснащенных установками кондиционирования воздуха и 23,1% вагонов, оснащенных биотуалетами, то на сегодняшний день доля таких вагонов составляет 65,2% и 47,4% соответственно. В настоящее время прорабатывается долгосрочная программа закупки подвижного состава до 2025 года. «Однако, поскольку общий парк вагонов компании составляет более 18 тыс. единиц, единовременное обновление и дооборудование парка невозможно из-за объективных финансовых и производственных возможностей», – поясняют в компании.

Приказ ФАС РФ об индексации тарифов в плацкартные и общие вагоны поездов дальнего следования отправлением с 1 января 2018 г. согласно редакции, подписанной ФАС на правлении, вступает в силу с 17 ноября 2017 года. «В настоящее время официальных данных о регистрации приказа в Минюсте РФ не поступало», – отмечает ФПК.

Позиция ФАС

Правление ФАС 10 ноября приняло решение о нулевой ставке индексации тарифов на перевозки пассажиров в дальнем сообщении в плацкартных и общих вагонах. Ранее ОАО «РЖД» и ОАО «ФПК» просили проиндексировать в 2018 году эти перевозки на 3,9%. ФАС России предлагала уменьшить тариф на 10%.

При этом ФАС обозначила ряд поведенческих условий, в том числе обязала РЖД установить кондиционеры и биотуалеты во всех поездах дальнего следования. Железнодорожная компания должна также ввести помаршрутный учет расходов; сократить расходы, в том числе по долгосрочным контрактам, часть из которых была заключена без проведения торгов; повысить качество предоставляемых услуг; заключить долгосрочные контракты на закупку вагонов и возобновить продажу билетов в плацкартные и общие вагоны в поездах дальнего следования.

Ранее РЖД в связи с отсутствием решений регулятора по уровню тарифов на пассажирские перевозки в дальнем сообщении на следующий год с 3 ноября 2017 года временно приостановили продажу билетов в плацкартные и общие вагоны поездов дальнего следования отправлением с 1 января 2018 года (за исключением поездов категории «скоростной»). Компания сообщала, что продажи билетов в плацкарт и купе будут сразу же возобновлены после принятия соответствующих решений. ФАС в свою очередь заявила, что может завести дело о нарушении закона о защите конкуренции, если железнодорожные билеты в плацкартные и общие вагоны не поступят в продажу за 45 суток до отправления.

Тарифы для ФПК на перевозку пассажиров в плацкарте и общих вагонах устанавливает государство. Тарифы, как правило, индексируются ниже экономически обоснованного уровня, а недостающая часть компенсируется государством. Тарифы на СВ, купе и «люкс» ФПК устанавливает сама по согласованию с ФАС.

### ИНТЕРФАКС; 2017.11.10; ВЕДОМСТВА ОБСУЖДАЮТ 2%-НУЮ НАДБАВКУ В 2018 Г. ПРИ РОСТЕ Ж/Д ГРУЗОТАРИФОВ НА 6% – ИСТОЧНИКИ

Регуляторы железнодорожной отрасли обсуждают вопрос о 2%-ной надбавке к грузовым ж/д тарифам в 2018 году при их индексации на 6%, сообщили источники «Интерфакса», знакомые с ходом совещания в правительстве, состоявшемся в четверг у профильного вице-премьера РФ Аркадия **Дворкович**а.

Пока не понятно, какой она будет – целевой или инвестиционной, уточнил при этом один из собеседников агентства.

Как сообщалось ранее, на 2%-ную величину (сверх 4%) в 2017 г. ставки были проиндексированы для того, чтобы обеспечить ОАО «Российские железные дороги» доходы для дополнительного финансирования капитального ремонта пути (целевая надбавка). Такой шаг был предложен компанией, чтобы сократить протяженность участков, на которых восстановительные работы были просрочены, а, следовательно, повысить скорость движения на них. При этом было поставлено условие, что по прошествии года эти 2% будут вычтены из базы индексации.

Однако еще весной возникла дискуссия о сохранении этой надбавки. Федеральная антимонопольная служба (ФАС) РФ, правда, предложила направить дополнительные доходы от нее не на капремонт пути, а на содержание локомотивов. При этом **министерство транспорта** РФ заявило, что не против такого шага, хотя монополия должна доказать, что без такой надбавки у нее не будет средств на обслуживание тягового подвижного состава.

В то же время, РЖД предложили направить эти деньги на модернизацию Байкало-Амурской и Транссибирской магистралей, фактически создав посыл для обсуждения уже не целевой, а инвестиционной надбавки. Причем осенью глава ФАС Игорь Артемьев высказался против «плоских» целевых надбавок именно в пользу локальных инвестнадбавок – под определенные проекты, чтобы их платили только пользователи новой инфраструктуры. По словам одного из собеседников агентства, эта дискуссия открыта до сих пор, вопрос обсуждался и в четверг на совещании у А.**Дворкович**а.

В проекте своего финансового плана, представленного в правительство РФ (есть в распоряжении «Интерфакса»), «Российские железные дороги» вычитают эти 2% из базы индексации 2018 года, отмечая, что номинально оговоренные «инфляционные» 4% превращаются в 2%. В то же время компания предлагает пакет предложений на дополнительные 4%. За счет них монополия рассчитывает создать основу для выхода на долгосрочный уровень индексации «инфляция минус» (ориентировочно «+3,9%»), предлагаемый антимонопольной службой.

Во-первых, компания предлагает нивелировать влияние на ее доходы от нормативных решений, оценивая потери примерно в 21,9 млрд руб., что соответствует индексации в размере 1,6%. Эта сумма складывается из нескольких составляющих: на 0,3 процентного пункта (с 1% до 1,3%) увеличится налог на недвижимое имущество (отрицательный эффект – 7,8 млрд руб.), на 21,4% (до 8,258 тыс. руб. за тонну) поднимутся акцизы на закупаемое дизельное топливо (4 млрд руб.), повысятся требования к транспортной безопасности (8,1 млрд руб., включая 3,4 млрд руб., закладываемые в capex), вырастет стоимость электроэнергии за счет инвестиционной надбавки к цене на мощность для вводимых энергоблоков (2 млрд руб.).

Также компания предлагает дополнительно повысить тарифы для компенсации недополученной тарифной выручки в связи со снижением доходной ставки. Такие действия были предусмотрены прошлогодними правительственными решениями при индексации тарифов в 2017 г., отмечают РЖД в проекте финплана. При плановом росте эффективной доходной ставки в 2016 г. в 7,5% по факту он составил лишь 2,7%, то есть сверхплановые потери превысили 56 млрд руб. В 2017 г. ухудшение структуры перевозок продолжилось, отмечает монополия, прогнозируя дополнительное снижение доходной ставки к плану на 1,7 п.п. или 23 млрд руб. «Таким образом, суммарные потери в доходах за два года составят порядка 79 млрд руб. (Они – ИФ) были частично компенсированы дополнительной индексацией в 2017 г. в размере 2% (24 млрд руб.)», – пишет компания.

Кроме того, «Российские железные дороги» добавляют, что те же прошлогодние решения предполагают проработку вопроса о перераспределении в долгосрочном периоде средств от оптимизации расходов. За 2017 г. РЖД предлагают учесть такие эффекты на 32,5 млрд руб. (без учета снижения затрат на лизинг путевой техники и сокращения ставки по налогу на имущество). «Таким образом, предполагается частично компенсировать отставание доходной ставки за 2016-2017 гг. либо соразмерно учесть экономию за счет дополнительной индексации 1,4%. Это соответствует 19,1 млрд руб., что составляет всего около 20% достигнутых эффектов», – отмечает монополия.

Еще 1% в обосновании дополнительных 4% представлен как «целевая надбавка на улучшение инфраструктуры для возрастающего объема перевозок». При этом компания пишет про него в разделе о «влиянии ценового давления». В нем, в частности, перевозчик отмечает, что с начала 2017 г. на 10-30% повысили цены крупнейшие меткомпании, хотя прогноз министерства экономического развития России, на основании которого принимались решения по индексации тарифов, предусматривает рост только на 4,8-8%. Кроме того, монополия жалуется на повышение цен на дизтопливо.

«Несмотря на проведенную работу с Федеральной антимонопольной службой, ключевыми поставщиками и подрядчиками, фактический уровень роста цен на потребляемые ресурсы превысил параметры прогноза, что не позволило компании направить средства на развитие инфраструктуры. По итогам 2017 г. дополнительное ценовое давление прогнозируется в размере около 10 млрд руб.», – говорится в проекте финплана (предполагается, что он будет рассмотрен в следующий четверг, и тогда же будут утверждены окончательные параметры индексации тарифа).

В то же время, по словам одного из собеседников агентства, вопрос с целевой надбавкой решается наряду с инвестиционной. При этом, по его словам, пока не ясно и то, будут ли удовлетворены все закладываемые в тариф пожелания РЖД. Замглавы департамента государственного регулирования тарифов, инфраструктурных реформ и энергоэффективности Минэкономразвития Василий Шипилов, например, ранее говорил «Интерфаксу», что ведомство против индексации грузовых тарифов в 2018 г. более чем на 4%. «Это позволит (монополии – ИФ) сгенерировать необходимый денежный поток. Если продолжить (индексацию – ИФ) по 4%, то они выйдут на EBITDA в 812-820 млрд (руб. – ИФ) к 2027 г. То есть, в принципе, будут финансово сбалансированы», – отметил он.

«Некоторые (нормативные – ИФ) изменения уже произошли, и сходимость доходов есть. У них нормальное состояние: они идут в этом году с большой инвестиционной программой, выйдут на чистую прибыль, заплатят дивиденды. То есть компания финансово устойчива, их финансовый результат смог эти изменения в себя внести. Поэтому сейчас путь (развития – ИФ) лежит в привлечении грузов, оптимизации издержек», – подчеркивал он.

ФАС, по словам источника «Интерфакса» сейчас поддерживает только вариант индексации на 6%, без дополнительной 2%-ной надбавки.

### LENTA.RU; 2017.11.10; ЭКСПЕРТ ВШЭ УСОМНИЛСЯ В ПРОФЕССИОНАЛИЗМЕ СОТРУДНИКОВ ФАС ИЗ-ЗА БИЛЕТОВ НА ПОЕЗДА

Заявление Федеральной антимонопольной службы (ФАС) о наличии «перекосов» в тарифах Федеральной пассажирской компании (ФПК – дочерняя структура РЖД) и о «загадочном» ценообразовании компании на билеты в плацкартные вагоны ставят под вопрос профессионализм сотрудников ведомства. Такое мнение высказал профессор Высшей школы экономики Олег Матвейчев в интервью «Ленте.ру».

«Эти высказывания ставят под вопрос профессионализм сотрудников антимонопольной службы», – заявил Олег Матвейчев. Он также пояснил, что именно ФАС, а не РЖД, устанавливает тарифы на проезд в плацкартных и общих вагонах.

Олег Матвейчев считает, что ответственность за решение проблемы тарифов лежит на антимонопольной службе. «Какие претензии могут быть к РЖД, если тарифами занимаются специальные регулирующие органы, в том числе антимонопольный», – задается вопросом эксперт. Действия ФАС он расценивает, как «вредительство». «Такое впечатление, что за счет такого резонансного дела, которое затрагивает большое количество людей, ФАС демонстрирует свою значимость и изображает бурную деятельность. Это похоже на самопиар. В то время как задача ФАС – наоборот, гасить конфликты и быть площадкой для примирения сторон, особенно когда это касается большого количества граждан», – говорит Матвейчев.

Накануне замруководителя ФАС Александр Редько обнародовал решение, принятое по итогам совещания в правительстве РФ, о том, что тарифы на плацкарт в 2018 году останутся на уровне текущего года. В ФПК сообщили, что возобновить продажи билетов, которые были приостановлены еще 3 ноября, до сих пор не могут, поскольку антимонопольное ведомство не предоставило соответствующие документы. По словам представителя ФПК, «билеты на поезда дальнего следования отправлением с 1 января 2018 года поступят в продажу сразу же после получения необходимых нормативных документов от регулятора».

Позже начальник управления регулирования транспорта ведомства Адиля Веселяева заявила о наличии «перекосов» в тарифах ФПК.

Антимонопольное ведомство в свою очередь заявило, что у РЖД нет препятствий для реализации билетов. При этом ФАС ранее настаивала на снижении тарифов в регулируемом сегменте на 10 процентов в 2018 году и грозила штрафом, если РЖД не возобновят продажу билетов до 16 ноября этого года.

Позднее ФАС согласилась с доводами **Минтранса** и Минэкономразвития, которые выступили против инициативы антимонопольного ведомства. После правительственного совещания тариф решено было оставить неизменным, а срок возобновления продажи билетов продлить до 18 ноября.

### GUDOK.RU; 2017.11.10; РАБОЧАЯ ГРУППА ПРИ МИНТРАНСЕ РФ ПОДДЕРЖАЛА ПРОЕКТЫ СТАНДАРТОВ В ОБЛАСТИ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА

Проекты рекомендовано внести в Национальный совет при Президенте РФ по профессиональным квалификациям для проведения экспертизы

Участники заседания рабочей группы по рассмотрению проектов профессиональных стандартов в сфере транспорта поддержали проекты стандартов в области железнодорожного транспорта и приняли решение рекомендовать Министерству труда и социальной защиты России внести их в Национальный совет при Президенте РФ по профессиональным квалификациям для проведения экспертизы. Заседание рабочей группы провел заместитель **министра транспорта** РФ Сергей **Аристов**, сообщил **Минтранс** РФ.

Группа рассмотрела проекты восьми стандартов: «Специалист по организации процесса эксплуатации, развития и обеспечения работы устройств, аппаратуры автоматики и телемеханики железнодорожного транспорта», «Специалист по транспортному обслуживанию грузовых перевозок на железнодорожном транспорте», «Слесарь по ремонту специального железнодорожного подвижного состава и механизмов», «Руководитель участка производства по техническому обслуживанию и ремонту железнодорожного подвижного состава», «Работник по обслуживанию пассажиров на железнодорожном транспорте», «Работник по коммерческому осмотру вагонов в поездах», «Работник по управлению и обслуживанию локомотива», «Инспектор локомотивов (моторвагонного подвижного состава, вагонов) и качества ремонта пути железнодорожного транспорта». Они охватывают 10 тысяч работников. Проекты представила директор центра организации труда и проектирования экономических нормативов ОАО «Российские железные дороги» Татьяна Семерова. Участники заседания оценили высокий профессионализм разработки.

### РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА – СТОЛИЧНЫЙ ВЫПУСК; ЛЮБОВЬ ПРОЦЕНКО; 2017.11.12; ПЕРЕСАДКА СТАНЕТ БЛИЖЕ

Метро, МЦК, электричка на станции «Окружная» поселятся под одной крышей

Осенью 2018 года жители районов Отрадное и Владыкино на севере Москвы получат в районе платформы «Окружная» новый крупный транспортно-пересадочный узел, который позволит им пересаживаться по принципу «сухие ноги» практически на все виды городского общественного транспорта.

Об этом сообщил журналистам в минувшую субботу во время объезда по городу заммэра по градостроительной политике и строительству Марат Хуснуллин.

Он рассказал, что к такому выводу они пришли на совместном заседании штаба с вице-президентом ОАО «РЖД» Олегом Тони. «Работы по сооружению транспортно-пересадочного узла здесь выполнены уже на 95 %, – отметил Марат Хуснуллин. – Пользоваться им жители близлежащих районов смогут уже весной. К осени все пересадки будут происходить уже под крышей».

Олег Тони добавил, что новый транспортный узел внешне будет выглядеть примерно как станция Московского центрального кольца и будет оснащен лифтами и эскалаторами. Он рассчитан на увеличение пассажиропотока, который здесь ожидается, когда сюда дойдет еще и Северо-Восточная хорда. Метро сюда придет уже весной будущего года, когда запустят шестикилометровый отрезок Люблинско-Дмитровской линии с тремя станциями: «Селигерская», «Окружная» и «Верхние Лихоборы». Все три станции достроят до конца этого года.

### ИНТЕРФАКС; 2017.11.10; ГРУЗООБОРОТ МОРСКИХ ПОРТОВ РФ ЗА 10 МЕСЯЦЕВ ВЫРОС НА 9,3%, В Т.Ч. ПО ЗЕРНУ НА 31,3%

Грузооборот морских портов РФ в январе-октябре 2017 г. вырос на 9,3% по сравнению с тем же периодом 2016 г., до 649,5 млн тонн, сообщило **Федеральное агентство морского и речного транспорта** (**Росморречфлот**).

Объем перевалки сухих грузов увеличился на 10,4% – до 306,5 млн тонн, наливных грузов – на 8,3%, до 343 млн тонн.

Согласно статистике Ассоциации морских торговых портов (АСОП), которая в пятницу привела те же данные, перевалка нефти выросла на 12,6%, до 210,7 млн тонн, нефтепродуктов – на 1,2%, до 116,8 млн тонн, сжиженного газа – на 7,2%, до 11,8 млн тонн.

Увеличение перевалки сухих грузов отмечается за счет роста объемов угля – до 129,1 млн тонн (+13,8%), грузов в контейнерах – 39,7 млн тонн (+13%), зерна – 37,0 млн тонн (+31,3%), минеральных удобрений – 14,3 млн тонн (+8,8%) и рефрижераторных грузов – 2,5 млн тонн (+2,5%). Снизилась перевалка черных металлов, за январь-октябрь перегружено 23,1 млн тонн (-2,3%).

По данным ассоциации, экспортных грузов перегружено 500,6 млн тонн (+6,9%), импортных – 29,6 млн тонн (+14%), транзитных – 47,7 млн тонн (+15,4%), каботажных – 71,4 млн тонн (+21,9%).

Грузооборот морских портов Арктического бассейна вырос на 52,2%, до 60,9 млн тонн, из них объем перевалки сухих грузов составил 24,2 млн тонн (+9,6%), наливных грузов – 36,7 млн тонн (+204,6%).Грузооборот порта Мурманск составил 42,6 млн тонн (+60,1%), Варандей – 7,0 млн тонн (+5,4%), уточнил АСОП (далее статистика по конкретным портам также приводится по данным ассоциации).

Грузооборот морских портов Балтийского бассейна увеличился на 4,9%, до 205,4 млн тонн, из них объем перевалки сухих грузов достиг 85,9 млн тонн (+16,2%), наливных грузов – 119,5 млн тонн (-1,9%). В порту Усть-Луга перевалка выросла до 85,0 млн тонн (+10,8%), у Большого порта Санкт-Петербург – до 44,0 млн тонн (+10%), в Высоцке – до 14,4 млн тонн (+2%), сократилась в Приморске до 49,4 млн тонн (-8,6%).

Грузооборот морских портов Азово-Черноморского бассейна возрос на 9,8%, до 219,3 млн тонн, из них объем перевалки сухих грузов – 95,3 млн тонн (+10,1%), наливных грузов – 124,0 млн тонн (+9,5%). Увеличили объем перевалки грузов операторы морских терминалов портов Новороссийск – до 120,2 млн тонн (+11,7%), Туапсе – до 21,8 млн тонн (+6,1%), Кавказ – до 29,0 млн тонн (+7,1%), Тамань – до 12,2 млн тонн (+13,7%), Ростов-на-Дону – до 11,8 млн тонн (+9,4%). Снизился по отношению к аналогичному периоду прошлого года грузооборот порта Керчь – до 7,8 млн тонн (-1,3%).

Грузооборот морских портов Каспийского бассейна уменьшился на 35,3%, до 3,16 млн тонн. Объем перевалки грузов в порту Махачкала составил 1,1 млн тонн (-58,3%), в Астрахани – 1,8 млн тонн (-9,1%) и у порта Оля – 195 тыс. тонн (+25%).

Грузооборот морских портов Дальневосточного бассейна вырос на 4,4%, до 160,7 млн тонн, из них объем перевалки сухих грузов зафиксирован на уровне 98,8 млн тонн (+6,7%), наливных грузов – 61,9 млн тонн (+1%). Грузооборот порта Восточный составил 57,7 млн тонн (+1,4%), в Находке – 20,2 млн тонн (+3,8%), у порта Пригородное – 14,1 млн тонн (+6,7%), во Владивостоке – 14,0 млн тонн (+18,7%). В то же время, снизился грузооборот портов Ванино – 24,7 млн тонн (-0,9%), Посьет – 6,4 млн тонн (-5,1%) и Де-Кастри – до 9,2 млн тонн (-3,5%).

### ИНТЕРФАКС; 2017.11.11; КАБИНЕТ МИНИСТРОВ РФ УТВЕРДИЛ СТРАТЕГИЮ РАЗВИТИЯ МОРСКИХ ПОРТОВ В КАСПИЙСКОМ БАССЕЙНЕ

Правительство России утвердило стратегию развития российских морских портов в Каспийском бассейне, железнодорожных и автомобильных подходов к ним до 2030 года, соответствующее распоряжение опубликовано в субботу на сайте кабинета министров.

«Основная цель стратегии – укрепление экономического и геополитического присутствия России в Каспийском море, расширение и углубление экономических и культурных связей со странами Каспийского бассейна, создание условий для дополнительного социально-экономического развития Каспийского региона России путем увеличения грузопотоков международной торговли, проходящих через порты Каспийского бассейна», – говорится в справке к документу.

Отмечается, что стратегию планируется реализовывать в три этапа: первый этап (до 2020 года) – подготовительный, второй этап (2020-2025 годы) – основной, третий этап (2026-2030 годы) – перспективный.

«Реализация стратегии и выполнение ее показателей позволит к 2030 году обеспечить объемы экспорта зерна через порты Каспийского бассейна до 7 миллионов тонн, объемы грузопотока по прочим сухим грузам – до 7 миллионов тонн; привлечь российский туристический поток в Каспийский регион – до 30 тысяч человек в год; создать более 2 тысяч новых рабочих мест», – говорится в документе.

### ИЗВЕСТИЯ; МАРИЯ НЕДЮК; 2017.11.13; ПОКУПКУ ОБРАТНЫХ БИЛЕТОВ ДЛЯ ТУРИСТОВ ПРОКОНТРОЛИРУЮТ ОНЛАЙН

Информационная система «Электронная путевка», которую Ростуризм готовит к полноценному запуску, позволит проследить за чартерными рейсами

В следующем году Ростуризм начнет в режиме онлайн собирать информацию о проданных авиабилетах по организованным турам. Сделать это позволит система «Электронная путевка», которая с 1 января заработает в полном объеме. Она поможет контролировать, оплатил ли оператор обратные билеты на авиарейсы. Данные обо всех перевозках организованных путешественников Ростуризм будет передавать в **Минтранс**. Это должно помочь исключить так называемые пирамиды: когда авиакомпания берет на себя больше обязательств, чем может выполнить.

Информационная система «Электронная путевка» сейчас работает в тестовом режиме, в полном объеме ее запустят 1 января 2018 года. Туроператоров обяжут вносить туда полные данные о проданных турах, в том числе об авиабилетах в обе стороны. Путешественники смогут видеть всё это в режиме реального времени. Также за данными будут следить контролирующие органы.

– Система позволит видеть информацию о продаже билетов на чартерные рейсы (для перевозки организованных туристов используются в основном они. – «Известия»). Мы сможем передавать эту информацию в **Минтранс** России, а министерство – использовать ее для общего управления авиаперевозками, – сообщил «Известиям» замруководителя Ростуризма Николай Королев.

В частности, **Минтрансу** будут передавать сведения об объемах чартерных перевозок, взятых на себя авиакомпанией.

– Эти данные могут помочь в сопоставлении финансового состояния с объемом взятых обязательств, чтобы на ранних стадиях выявлять и противодействовать построению «пирамид», – отметил Николай Королев.

Так, к примеру, произошло с «ВИМ-Авиа» – компания продавала билеты, заранее зная, что не сможет оплатить топливо.

Также контроль за билетами позволит избежать ситуаций, когда оператор не оплачивает обратный перелет заранее и создается риск, что, если у туркомпании или перевозчика возникнут финансовые проблемы, путешественник не сможет вовремя улететь домой.

В **Минтрансе** «Известиям» сказали, что ведомство «поддерживает инициативу Ростуризма и участвует в ее проработке в целях усиления ответственности туроператоров по обеспечению выездных туристов обратными авиабилетами».

В октябре **Минтранс** предложил наделить Ростуризм полномочиями по контролю за онлайн-продажами путевок. По действующему законодательству оператор обязан не позднее 24 часов до начала путешествия выдать туристу пакет документов, в том числе билеты туда и обратно. Выдача документов в более поздние сроки возможна лишь с согласия потребителя. Информацию о нарушении этого правила Ростуризм передает в Роспотребнадзор, который может привлечь оператора или турагента по нескольким статьям (14.4 КоАП РФ – оказание услуг ненадлежащего качества, штраф до 50 тыс. рублей для юрлиц, 14.7 – обман потребителя, штраф до 500 тыс. рублей, 14.8 – нарушение права потребителя на достоверную информацию об услуге, 10 тыс. рублей).

С помощью инфосистемы «Электронная путевка» путешественники и сами смогут контролировать формирование купленного турпродукта: все этапы бронирования и оплаты авиабилетов, отеля и т.д.

– Информационная система станет эффективным механизмом защиты прав и законных интересов российских туристов. Она существенно повысит прозрачность всех процессов оказания туристических услуг, облегчит статистический учет и взаимодействие со смежными отраслями, – заявил «Известиям» руководитель Ростуризма Олег Сафонов.

Глава IT-комитета при объединении «Турпомощь» Игорь Козлов уверен, что система будет работать эффективно только в случае урегулирования законодательства. К примеру, власти должны решить, на ком лежит ответственность за организованные перелеты – полностью на туроператоре, как гласит закон о туризме, или авиакомпания также должна быть ответственна перед путешественниками.

– Еще один момент касается чартеров – иногда они формируются за сутки до вылета. В таком случае у туроператора не будет возможности внести сведения о билетах в систему, – пояснил Игорь Козлов.

Эксперт в сфере авиаправа и экономики Сергей Детенышев считает, что наличие информации об авиаперевозках в электронной базе данных значительно не повлияет на рынок.

– Думаю, система будет выполнять чисто информационную функцию. У **Минтранса** будет информация о чартерах, которые входят в туры, но это ведь не все авиаперевозки, – отметил Сергей Детенышев.

Недавно премьер-министр РФ Дмитрий Медведев сообщил, что правительство будет дополнительно отслеживать финансовое состояние авиакомпаний, которые резко наращивают парк самолетов. Это должно помочь избежать «пирамид», когда перевозчик постоянно берет в лизинг новые лайнеры, продает на них билеты, чтобы покрыть расходы на эксплуатацию уже имеющихся.

### КОММЕРСАНТ; ОЛЬГА МОРДЮШЕНКО; 2017.11.11; МС-21 БЕЗЗАЩИТЕН ПЕРЕД BOEING 737

ЕЭК не ввела пошлины для самых массовых иностранных самолетов

Совет Евразийской экономической комиссии (ЕЭК) принял для РФ компромиссное решение по льготному ввозу – без пошлин и налогов – иностранных самолетов. ЕЭК не стала распространять тарифно-таможенную защиту рынка на перспективный самолет МС-21, что сделало бы заметно дороже ввоз в РФ популярных среднемагистральных конкурентов этой модели от Boeing и Airbus, но все же защитила уже выпускаемый SSJ 100. Срок льготного ввоза самолетов продлен на три года, а период действия льгот – до восьми лет, ограничен и возраст самолетов. Кроме того, отдельные льготы по ввозу получили Казахстан и Киргизия.

Совет ЕЭК разрешил предоставлять с января 2018 года на восемь лет полное условное освобождение от таможенных пошлин и налогов для временно ввозимых в РФ до 1 января 2020 года турбореактивных среднемагистральных пассажирских самолетов. Об этом просила российская сторона. До конца 2017 года в Россию можно было беспошлинно ввозить такие самолеты, но срок освобождения от платежей составлял пять лет. Без льгот ставка пошлины составляет 7,5–14,6% в зависимости от вместимости и типа, также без решения ЕЭК авиакомпаниям пришлось бы платить НДС. Также до восьми лет продлен срок льготного периода для самолетов, ввезенных в 2017 году.

Сейчас самолеты, которые берутся в лизинг российскими компаниями, помещаются под таможенную процедуру временного ввоза. Теперь возраст самолетов в момент ввоза по такой процедуре ограничен 12 годами, по достижении 16 лет воздушное судно должно быть вывезено. При этом освобождение от пошлин и налогов не распространено на самолеты–конкуренты российского SSJ 100 (выпускается «Гражданскими самолетами Сухого») – под льготы не попали суда вместимостью 50–110 мест. Другой российский проект «Иркута» (обе компании входят в Объединенную авиастроительную корпорацию, ОАК) – среднемагистральный МС-21 подобной поддержки не получил. Начало серийного производства этого самолета (163–211 мест) запланировано на 2018 год, первые поставки – на 2019 год.

Защитой МС-21, вероятно, пришлось пожертвовать в процессе обсуждения продления льгот. Как писал “Ъ” 9 и 30 августа, Минпромторг предлагал создать тарифно-таможенную защиту российского авиапрома, пересмотрев и сократив льготы для ввозимых самолетов-конкурентов как SSJ-100, так и МС-21. В частности, предлагалось поднять потолок защиты до 300 мест, что затронуло бы и самые распространенные модели Airbus 319/320/321 и Boeing 737. Но против этого, в частности, выступал «Аэрофлот», имеющий большие планы по ввозу самолетов (только в 2018 году – 31 судно из-за рубежа) и оценивавший ущерб от отмены льгот в 25 млрд руб. Вчера в «Аэрофлоте» и других опрошенных “Ъ” авиакомпаниях официальных комментариев не предоставили, в Минпромторге в пятницу вечером не смогли оперативно прокомментировать вопрос. При этом источники “Ъ” как в авиакомпаниях, так и в авиапроме в целом полагают, что решение ЕЭК позитивно для отрасли, так как дополнительная нагрузка на перевозчиков отразилась бы прежде всего на стоимости билетов.

Кроме того, как писал “Ъ”, Астана и Бишкек предлагали как увеличить срок льгот, так и распространить их на самолеты вместимостью до 150 мест. Это отразилось в решении совета ЕЭК: до конца 2020 года продлена отмена ввозных пошлин для турбовинтовых самолетов вместимостью до 90 пассажиров, ввозимых в Казахстан (в 2017–2028 годах в страну планируется ввезти не менее 12 таких самолетов на $281,7 млн) и Киргизию (в 2017–2019 годах планирует взять три турбовинтовых самолета общей стоимостью до $30 млн).

Исполнительный директор агентства «Авиапорт» Олег Пантелеев отмечает, что полное условное освобождение от уплаты пошлин и налогов для зарубежных самолетов было критически важно для авиакомпаний РФ: основу их парка составляют иностранные суда. Сейчас, говорит он, многие авиакомпании законтрактовали или рассчитывают законтрактовать большое количество новых самолетов, «с учетом их высокой стоимости налоги и пошлины становятся избыточной нагрузкой». В то же время, отмечает эксперт, по мнению российских производителей и Минпромторга, решение ЕЭК не отвечает интересам внутренних поставщиков, так как позволяет ввозить самолеты размерности МС-21. Но, говорит эксперт, к моменту выхода МС-21 в серию ситуация может измениться. Сейчас, замечает господин Пантелеев, есть твердый контракт на 175 самолетов, много соглашений о намерениях: этого достаточно для серийного производства до конца действия решения ЕЭК.

### ИНТЕРФАКС; 2017.11.10; МИНТРАНС ХОЧЕТ КОНСОЛИДИРОВАТЬ СУБСИДИИ НА АВИАПЕРЕВОЗКИ В КАЛИНИНГРАД, КРЫМ И ДФО В ОДНОЙ ПРОГРАММЕ

**Минтранс** РФ планирует упразднить три отдельные программы субсидирования авиаперевозок в Калининград, Симферополь и города Дальнего Востока, заместив их новой единой программой.

О начале разработки соответствующего постановления правительства **Минтранс** уведомил на госпортале regulation.gov.ru.

Решение принято в соответствии с протоколом правительства от 11 июля 2017 г., поясняется в справочной информации.

Предполагается, что новая единая программа вступит в силу в январе 2018 г.

В настоящее время в РФ действуют четыре программы поддержки внутренних авиаперевозок: из европейской части страны на Дальний Восток, в Калининград, Симферополь, а также программа субсидирования межрегиональных рейсов. Каждая из них утверждена отдельным постановлением правительства. В этом году на все программы было выделено 7,3 млрд руб. бюджетных средств, в прошлом – 8,76 млрд руб.

### РИА НОВОСТИ; 2017.11.10; В МОСКВЕ РАССМОТРЯТ КОЛЛЕКТИВНЫЙ ИСК ПИЛОТОВ

Бабушкинский суд Москвы 13 ноября рассмотрит коллективный иск десяти пилотов к **Росавиаци**и из-за аннулирования их пилотских свидетельств, сообщил РИА Новости один из истцов Павел Семченко.

«Мы потребовали признать незаконным аннулирование пилотских свидетельств Федеральным агентством воздушного транспорта», – сказал он.

Семченко указывает, что **Росавиаци**я аннулировала пилотские свидетельства во внесудебном порядке, самовольно. «При этом ведомство не предъявило претензий к качеству подготовки пилотов. В своих действиях Агентство руководствовалось только собственными трактовками устаревших нормативно-правовых актов и не учитывало современное законодательство в сфере образования», – добавил он.

По словам пилота, истцы проходили подготовку в Челябинском летном училище гражданской авиации (ЧЛУГА). Представитель училища Ая Шафран ранее сообщала, что учебное заведение будет обжаловать решение Копейского городского суда о признании деятельности учебного заведения по подготовке пилотов незаконной.

Ранее сообщалось, что челябинская транспортная прокуратура потребовала признать деятельность Челябинского летного училища незаконной из-за отсутствия сертификата авиационного учебного центра. **Росавиаци**я аннулировала 47 свидетельств коммерческих пилотов, получивших подготовку в ЧЛУГА.

Челябинское летное училище гражданской авиации проводит обучение по программе «летная эксплуатация летательных аппаратов», срок обучения – 2 года 10 месяцев. В августе 2018 года училище по программе среднего профобразования планирует выпустить 16 курсантов набора 2016 года.

### RNS; 2017.11.10; ДОМОДЕДОВО ТЕСТИРУЕТ ОБОРУДОВАНИЕ ДЛЯ АВТОМАТИЗАЦИИ ДОСМОТРА ПРИ ПРОХОДЕ НА БОРТ САМОЛЕТА

Аэропорт Домодедово проводит в зоне российского вылета тестирование турникетов типа eGate. Технология позволит пассажирам самостоятельно проходить контроль посадки на борт воздушного судна, сообщили в Домодедово.

«Пилотный проект реализуется в зоне вылета внутренних рейсов. На одном из гейтов установлен турникет, который распознает штрих-код. Таким образом, чтобы пройти на борт самолета, пассажиру будет достаточно приложить к сканеру печатный талон или же QR-код на мобильном устройстве», – отметил руководитель проекта по внедрению eGate в Domodedovo Integration – специализированном предприятии аэропорта, отвечающем за разработку IT-решений Олег Коршунов.

Аэропорт рассматривает возможность применения безбумажных технологий в новом сегменте пассажирского терминала (Т2) площадью 239 тыс. квадратных метров. К Чемпионату мира по футболу 2018 года Домодедово откроет первую очередь Т2, отмечают в Домодедово.

С мая 2017 года аэропорт тестирует Passenger Access Control (PAC) – систему контроля за движением пассажиров при прохождении предполетного контроля. PAC с помощью штрих-кода на посадочном талоне автоматически определяет сектор вылета, проверяет статус рейса и через турникеты пропускает пассажира в галерею вылета.

В Домодедово отмечают рост спроса на использование мобильных гаджетов для прохождения контрольных процедур перед полетом среди населения. «Согласно исследованию компании SITA, которая выступила партнером Домодедово по проекту eGate, в 2017 году уже 12% российских пассажиров будут использовать мобильные приложения для самостоятельной регистрации на рейс», – отмечают в Домодедово.

В мае этого года в аэропортах московского авиаузла (Шереметьево, Домодедово и Внуково) говорили RNS, что уже готовы внедрить оборудование, позволяющее пассажирам проходить предполетный досмотр по электронному билету с помощью смартфона.

Соответствующие поправки в приказ **Минтранса**, упрощающие авиапассажирам процесс прохода в самолет, разрешив использовать электронный посадочный талон без обязательной распечатки бумажной копии, должны были вступить в силу в августе этого года. В **Минтрансе** документ подготовили, он был направлен на согласование в Минюст, но ведомство вернуло его на доработку.

### RNS; 2017.11.10; ГОСКОРПОРАЦИЯ ПО ОРГАНИЗАЦИИ ВОЗДУШНОГО ДВИЖЕНИЯ ПОДАЛА ИСК К «ВИМ-АВИА» НА 207 МЛН РУБЛЕЙ

Госкорпорация по организации воздушного движения подала иск к авиакомпании «ВИМ-Авиа» о взыскании задолженности по оплате услуг по аэронавигационному обслуживанию на сумму 207,2 млн рублей, следует из карточки дела.

Согласно материалам дела, исковое заявление поступило в суд 3 ноября, 7 ноября арбитраж принял заявление к производству. Следующее заседание назначено на 27 декабря в Арбитражном суде Московской области.

**Росавиаци**я объявила о прекращении чартерных перевозок «ВИМ-Авиа» из-за нехватки средств 25 сентября. Позже Следственный комитет России возбудил уголовное дело по подозрению в хищении денежных средств пассажиров должностными лицами авиакомпании. Совладельцы авиакомпании Рашид и Светлана Мурсекаевы, по данным СК находятся за пределами России.

Согласно материалам компании (есть в распоряжении RNS), общий долг «ВИМ-Авиа» по кредитам составляет 7,1 млрд рублей. Крупнейшим кредитором компании является банк «Зенит» – долг перед ним составляет 3 млрд рублей. Задолженность перед АКБ «Абсолют банком» составляет 1,6 млрд руб., АКИБ «Образование» – 1,12 млрд руб., ГК АСВ – 367,5 млн руб., ПАО «Транскапиталбанк» – 150 млн руб., АКБ «Авангард» (овердрафт) – 115 млн руб., АКБ «Ноосфера» – 70 млн руб., АКБ «Держава» – 50 млн руб.

### LIFE; АЛЕКСЕЙ КАРТЫШЕВ; 2017.11.10; ЛЕСТНИЦА СМЕРТИ. РОСАВИАЦИЯ ВЗЯЛАСЬ ЗА ТРАПЫ В АЭРОПОРТАХ

По данным надзорных органов, из-за неквалифицированного управления, ремонта и обслуживания авиационные трапы травмируют и убивают пассажиров.

**Росавиаци**я сделала выводы из трагедии, которая произошла в питерском аэропорту Пулково в конце сентября. Тогда под женщиной с грудным ребёнком на руках рухнул трап, и она упала с трёхметровой высоты. Ребёнок погиб.

Эксперты установили, что причиной трагедии стал некачественный ремонт трапа. Чтобы избежать повторения таких случаев, в начале ноября **Росавиаци**я начала масштабную проверку трапов и другого специализированного оборудования в аэропортах страны. Аэропортам поручено своевременно проводить диагностику, при ремонте использовать только оригинальные детали, а также усилить контроль за соблюдением техники безопасности при посадке и высадке пассажиров.

Согласно документам **Росавиаци**и, с которыми ознакомился Лайф, 28 сентября в Пулково приземлился самолёт A321 «Уральских авиалиний», выполнявший рейс Москва – Санкт-Петербург. К борту подогнали самоходный пассажирский трап Smartstep-2, который незадолго до этого прошёл ремонт.

Когда на лестницу ступила 44-летняя женщина с полуторагодовалой внучкой, пролёт трапа обрушился. Женщина получила перелом ноги, а девочка – черепно-мозговую травму. Несмотря на все усилия врачей, спустя две недели после трагедии ребёнок умер в одной из больниц Санкт-Петербурга.

Как теперь стало известно, именно некачественный ремонт трапа привёл к трагедии. Следственный комитет возбудил уголовное дело по статьям об оказании некачественных услуг, недоброкачественном ремонте и халатности. Фигурантами дела стали Александр Козельский, который отвечал за ремонт трапа, и врио начальника Службы спецтранспорта Пулково Валентин Чернаенко.

Примечательно, что в день трагедии в Пулково ещё один трап сломался в калининградском аэропорту Храброво. Во время высадки пассажиров у телетрапа, похожего на длинный рукав, произошла «просадка посадочной галереи». К счастью, никто не пострадал. Правда, на всякий случай эксплуатацию трапа решили приостановить, пока не станут понятны причины «просадки».

После ЧП в Пулково следователи решили проверить все аэропорты Северо-Запада, и результаты не заставили себя ждать. Нарушения в эксплуатации трапов были выявлены в аэропортах Мурманска, Архангельска, Сыктывкара, Ярославля и Пскова.

**Росавиаци**я проводит свою проверку. Аэропортам поручено усилить контроль за соблюдением техники безопасности при обслуживании пассажиров. Так, персонал должен следить за тем, чтобы нагрузка на трапы не превышала предельно допустимых производителем норм. Должен пройти дополнительный инструктаж водителей, чтобы они знали, как правильно поставить трап перед самолётом, не повредив его.

Не менее строгие требования к обслуживанию спецмашин. Например, не должно быть случаев, когда техобслуживание спецмашин проводилось несвоевременно или с привлечением неквалифицированных специалистов. При ремонте трапов и других спецмашин техники должны использоваться либо оригинальные детали, либо их аналоги, рекомендованные производителем этих машин. А чтобы проблем с ремонтом не возникало, надзорное ведомство советует аэропортам тесно взаимодействовать с поставщиками запчастей.

В начале декабря руководство аэропортов России должно отчитаться перед **Росавиаци**ей о выполнении этих требований.

Эксперты говорят, что аэропорты неохотно тратятся на ремонт и обслуживание трапов, считая их второстепенным оборудованием.

– Трапам уделяется не самое пристальное внимание в аэропортах, потому что, с точки зрения оператора гражданского аэродрома, это не самая важная часть в управлении воздушной гаванью, – говорит Виктор Титарев, директор компании «Рэдиум Аэро» , которая занимается консалтингом в области аэропортовой деятельности.

Одна из главных проблем в использовании такой спецтехники – это нагрузка на трапы при посадке пассажиров.

– Раньше очень строго следили за количеством пассажиров на трапе, чтобы ограничить нагрузку на трап, сейчас в большинстве аэропортов за этим следят не так строго, – признает эксперт. – Но больше проблем возникает при стыковке трапа с воздушным судном. Это непростая операция, потому что обычно водители трапов не видят момента прикосновения трапа к борту воздушного судна, поэтому подъездом руководит отдельный человек. Ошибка заканчивается повреждением самолёта и трапа.

По словам эксперта, зачастую специальной техникой управляют случайные люди, что создаёт угрозу пассажирам.

– Cейчас все аэропорты стремятся к полному универсализму, чтобы каждый работник мог заниматься любой операцией: от подгона трапа до работы с багажом в самолёте. Обеспечить их всех специальными удостоверениями того же тракториста-машиниста – проблематично. Так и получается, что управление трапом доверяют людям без соответствующей квалификации, – резюмирует эксперт.

### ИНТЕРФАКС; 2017.11.10; РОССИЙСКИЕ АВИАКОМПАНИИ УВЕЛИЧИЛИ ПЕРЕВОЗКИ В ОКТЯБРЕ НА 15%, ДО 8,9 МЛН ЧЕЛОВЕК

Российские авиакомпании увеличили перевозки в октябре 2017 года на 15% относительно аналогичного периода 2016 г., до 8,9 млн человек, сообщила **Росавиаци**я, ссылаясь на оперативные данные.

Пассажирооборот вырос на 14%, до 21,6 млрд пассажиро-километров.

Рост перевозок в прошлом месяце показали, в частности, пять крупнейших авиакомпаний РФ: «Аэрофлот – российские авиалинии» (MOEX: AFLT) перевез 3 млн пассажиров (+12%), «Россия» (входит в группу «Аэрофлот») – 883 тыс. человек (+17%), «Сибирь» (группа S7) – 874 тыс. человек (+12%), «Уральские авиалинии» (MOEX: URAL) – 744 тыс. человек (+35%), «ЮТэйр» (MOEX: UTAR) – 612 тыс. пассажиров (+1%).

За январь-октябрь все российские авиакомпании перевезли 89,8 млн пассажиров, рост к прошлому году составил 19%. Пассажирооборот за этот период увеличился на 18%, до 220,7 млрд пассажиро-километров.

### ИНТЕРФАКС; 2017.11.10; «ПОБЕДА» ЗАПЛАТИТ ВНУКОВО 12 МЛРД РУБ. ЗА ОБСЛУЖИВАНИЕ РЕЙСОВ В ТЕЧЕНИЕ 5 ЛЕТ

Низкобюджетная авиакомпания «Победа» (входит в группу «Аэрофлот» (MOEX: AFLT)) заплатит 12 млрд руб. за обслуживание рейсов во «Внуково» в 2018-2022 гг., следует из материалов системы «СПАРК-Маркетинг».

Соответствующее допсоглашение к договору 2014 года «Победа» подписала с ООО «Центр управления наземным обслуживанием» – структурой АО «Международный аэропорт «Внуково».

Стоимость обслуживания одного разворотного рейса, согласно условиям сделки, составит от 45 тыс. до 60 тыс. руб. в зависимости от временного интервала.

Московское «Внуково» является базовым аэропортом для «Победы».

Наличие у «Внуково» пятилетних контрактов с «Победой» и «Россией» являлось одним из условий банка ВТБ (MOEX: VTBR) по реструктуризации долга аэропорта в 12 млрд руб. Но позднее совладелец аэропорта Виталий Ванцев заявлял, что договориться с ВТБ не удалось, переговоры ведутся с другими банками. Наиболее перспективным вариантом рефинансирования он называл 10-летний кредит Сбербанка (MOEX: SBER).

### ИНТЕРФАКС; 2017.11.11; ЧИСЛО РЕГУЛЯРНЫХ АВИАРЕЙСОВ ИЗ ГРУЗИИ В ЗИМНИЙ СЕЗОН УВЕЛИЧЕНО ПОЧТИ НА ТРЕТЬ

Агентство гражданской авиации Грузии утвердило расписание регулярных полетов авиакомпаний на зимний навигационный сезон – до последней субботы марта 2018 года, в соответствие с которым в неделю в среднем из международных аэропортов страны будут выполняться 318 рейсов, что на 28,7% больше, чем в зимний период прошлого года.

По информации ведомства, авиарейсы будут осуществлять одна грузинская авиакомпания «Georgian Airways» и 35 иностранных авиаперевозчиков, в том числе пять российских: «Аэрофлот» и входящая в его группу «Победа», «S7 Airlines», «Уральские авиалинии», а также впервые начавшая в этом году оперировать на грузинском авиарынке «Nordavia-Regional Airlines».

Полеты будут выполняться из международных аэропортов Тбилиси, Батуми и Кутаиси по 43 направлениям, восемь из которых приходится на города РФ – Москву, Санкт-Петербург, Екатеринбург, Новосибирск, Ростов, Минводы, Сочи и Жуковский.

Россия и Грузия объявили о возобновлении регулярного авиасообщения между двумя странами с 15 сентября 2014 года. По итогам технических консультаций авиационных властей двух стран грузинские авиакомпании получили право осуществлять регулярные полеты в направлении Москвы, Петербурга, Самары, Екатеринбурга, Сочи, Ростова и Кавминвод, а российские – в направлении Тбилиси, Батуми и Кутаиси.

Согласно договоренности, существующей между сторонами, частота полетов между Тбилиси и Москвой определена в зимний навигационный сезон по 18 рейсов в неделю с каждой стороны, в летний навигационный сезон – по 21 рейсу. Что касается частоты полетов между другими городами, то в этом случае количество рейсов не ограничено, как это было до прекращения регулярного воздушного сообщения между Грузией и Россией.

Регулярное авиасообщение между РФ и Грузией было прервано в августе 2008 года. Полеты были возобновлены в августе 2010 года, однако до сентября 2014 года осуществлялись только прямые чартерные рейсы между двумя странами.

Аэропорты Грузии в январе-сентябре 2017 года обслужили 3 млн 199,1 тыс. пассажиров, что на 46,6% больше, чем за аналогичный период прошлого года, и на 12,6% больше, чем за весь 2016 год. На долю грузинских авиаперевозчиков пришлось 12% рынка, иностранных компаний – 88%.

### ИНТЕРФАКС; 2017.11.10; ЧИСТАЯ ПРИБЫЛЬ АВИАКОМПАНИИ «СИБИРЬ» ПО РСБУ ЗА 9 МЕСЯЦЕВ ВЫРОСЛА НА 40%, ДО 4 МЛРД РУБ

Чистая прибыль авиакомпании «Сибирь» (работает под брендом S7 Airlines) по РСБУ за январь-сентябрь 2017 г. выросла в годовом выражении на 40% и превысила 4 млрд руб., следует из отчетности перевозчика.

Выручка увеличилась на 7,7%, до 91,8 млрд руб.

Себестоимость продаж выросла почти на 7%, до 81,3 млрд руб., валовая прибыль – на 15%, до 10,5 млрд руб. Прибыль от продаж достигла 4,8 млрд руб., что на 26% больше прошлогоднего показателя.

Коммерческие расходы компании выросли на 2,5%, до 2,09 млрд руб., управленческие – на 9,6%, до 3,6 млрд руб.

Объем долгосрочных обязательства авиакомпании на конец отчетного период вырос почти в 8 раз с начала года, до 21,7 млрд руб. (вся сумма – заемные средства). Краткосрочные обязательства увеличились на 43%, до 32,6 млрд рублей, в том числе кредиторская задолженность – на 70%, до 21,9 млрд руб.

«Сибирь» – одна из крупнейших авиакомпаний РФ. Выполняет регулярные рейсы по России, в страны СНГ, Европу и Азию. Парк перевозчика сформирован из среднемагистральных самолетов Airbus семейств А320сео и neo, а также бразильских Embraer-E170-LR. Авиакомпания входит в группу S7, принадлежащую супругам Владиславу и Наталии Филевым.

### ТАСС; ЮРИЙ МИХАЙЛЕНКО; 2017.11.10; НОРВЕГИИ ПОКА НЕ УДАЛОСЬ ДОГОВОРИТЬСЯ С РФ ОБ ИСПОЛЬЗОВАНИИ ТРАНССИБИРСКОГО АВИАКОРИДОРА

Властям Норвегии пока не удалось достичь договоренности с российской стороной об использовании транссибирского воздушного коридора (ТВК) авиакомпанией Norwegian Air Shuttle. Об этом ТАСС сообщил в пятницу **министр транспорта** и коммуникаций скандинавского королевства Кетил Сульвик-Ольсен по итогам проходивших в Осло на текущей неделе переговоров между представителями транспортных ведомств двух государств.

«Стороны не достигли договоренности о предоставлении еще одной авиакомпании разрешения на осуществление полетов над Сибирью, – отметил он. – Тем не менее, переговоры о развитии отношений между скандинавскими странами и Российской Федерацией в сфере авиации планируется продолжить в июне 2018 года».

По словам министра, правительство Норвегии, представлявшей на консультациях интересы и других государств Скандинавии, заинтересовано в развитии национального авиабизнеса и появлении у него возможностей для открытия новых маршрутов. Норвежский лоукостер Norwegian Air Shuttle, входящий в десятку крупнейших авиаперевозчиков Европы, уже давно добивается для себя разрешения пользоваться транссибирским коридором. Глава компании Бьёрн Чус неоднократно говорил о том, что Norwegian Air Shuttle хочет осуществлять прямые рейсы в Индию, Китай, Пакистан, Таиланд и Японию по кратчайшему маршруту, позволяющему значительно экономить на горючем и других категориях затрат. В перспективе компания рассчитывает получить возможность летать в страны Восточной и Юго-Восточной Азии из США, от которых она, несмотря на сопротивление местных авиаперевозчиков, в этом году получила разрешение на осуществление трансатлантических рейсов.

В настоящий момент авиалайнеры Norwegian Air Shuttle вынуждены облетать российскую территорию, так как из всех скандинавских компаний право на пользование ТВК есть только у SAS, совладельцами которой являются Дания, Норвегия и Швеция. Соответствующее соглашение было подписано между тремя североевропейскими государствами и СССР еще в 1956 году. В Norwegian Air Shuttle настаивают на том, что заключенный тогда договор устарел и нуждается в пересмотре. Чус продвигает интересы своей компании, встречаясь с норвежскими и шведскими политиками, а в 2015 году даже предлагал правительству Норвегии закрыть воздушное пространство над страной для российских транзитных рейсов, пока для Norwegian Air Shuttle не откроют транссибирский коридор.

Перед началом консультаций, на которых Россию представлял заместитель директора департамента государственной политики в области гражданской авиации **Минтранса** Сергей Сескутов, норвежская сторона выражала надежду на их успешное завершение. При этом глава транспортного ведомства королевства также заявлял журналистам, что переговоры осложняет необходимость «учитывать национальные интересы многих стран», которые не всегда совпадают с норвежскими.

### ТАСС; 2017.11.12; В ДЕКАБРЕ ПОЯВИТСЯ ПРЯМОЙ ПАССАЖИРСКИЙ АВИАРЕЙС МЕЖДУ МОСКВОЙ И КИТАЙСКИМ ГОРОДОМ ЦЗИНАНЬ

Прямой рейс между китайским городом Цзинань (восточная провинция Шаньдун) и Москвой планируется запустить 15 декабря. Об этом сообщает в воскресенье агентство Синьхуа со ссылкой на данные цзинаньского международного аэропорта Яоцян.

Перелет будет осуществлять российская авиакомпания iFly. По словам представителя аэропорта Сюэ Гана, запуск данного рейса – хорошая новость для местных футбольных фанатов, которые собираются в Россию на чемпионат мира в 2018 году. Авиакомпания iFly уже осуществляет пассажирские перевозки в ряд городов Китая, в частности, Шэньян, Сиань, Тяньцзинь и Санья.

Москва станет вторым иностранным городом, с которым у Цзинани будет установлено прямое авиасообщение. В 2016 году был открыт прямой пассажирский авиаперелет в Лос-Анджелес.

Цзинаньский международный аэропорт обслуживает в день порядка 320 рейсов и активно ведет работу по открытию новых направлений, в частности, на Европу и Австралию. К марту 2018 года, пишет агентство, планируется запуск рейса Цзинань-Хельсинки.

### ТАСС; 2017.11.12; AIRBALTIC ПЛАНИРУЕТ ВДВОЕ УВЕЛИЧИТЬ ПАССАЖИРОПОТОК НА РОССИЙСКОМ НАПРАВЛЕНИИ

Латвийская авиакомпания AirBaltic планирует увеличить пассажиропоток из Риги в города России на 15% по итогам 2017 года – до 3,5 млн пассажиров. Об этом в кулуарах авиасалона в Дубае ТАСС сообщил председатель правления авиакомпании Мартин Гаусс. По его словам, в 2018 году компания также ожидает увеличения пассажиропотока на 15%.

«Мы вырастем в этом году на 15%, такого же роста ожидаем в 2018 году», – сказал он.

Он добавил, что в этом году пассажиропоток на российском направлении составит 3,5 млн человек.

Ранее Гаусс сообщил ТАСС, что компания в 2018 году планирует открыть рейсы из Риги в Сочи и Калининград. На рейсах будут использоваться самолеты Bombardier CS300.

AirBaltic – латвийская авиакомпания, главным акционером которой является государство (80,05% акций). Компания выполняет прямые рейсы из Риги, Таллина и Вильнюса в города Европы, в том числе в Москву, Санкт-Петербург и Казань.

В состав воздушного флота компании в настоящее время включены 30 самолетов: семь Bombardier CS300, пять Boeing 737-500s, шесть Boeing 737-300 и 12 Bombardier Q400 NG.

### RNS; 2017.11.10; В РОСАВИАЦИИ СООБЩИЛИ О ЛИКВИДАЦИИ СВАЛКИ В РАЙОНЕ ВПП-3 ШЕРЕМЕТЬЕВО

Свалка в районе строительства третьей взлетно-посадочной полосы в Шереметьево ликвидирована, на эти цели было потрачено 1,4 млрд рублей, сообщили RNS в **Росавиаци**и, которая совместно с ФГУП «Администрация гражданских аэропортов (аэродромов)» является заказчиком строительства ВПП-3 Шереметьево. Эту информацию также подтвердили RNS в Минприроды.

«Свалка ликвидирована, выделенных ассигнований в 1,4 млрд рублей хватило, больших средств не требовалось», – сказали в **Росавиаци**и.

В конце января представитель президента по вопросам природоохранной деятельности и транспорта Сергей **Иванов** говорил журналистам, что для ликвидации свалки в районе строительства третьей ВПП в Шереметьево будет выделено 1,4 млрд рублей.

«Решение было очень простое, как говорят в России – скинулись на троих. **Минтранс**, Минприроды и правительство Московской области выделили в экстренном порядке средства в общем объеме 1,4 млрд рублей. «Трансстроймеханизация», которая занимается работами, поверила нам на слово и в декабре уже начала уборку этой нелегальной свалки, проверив в то, что деньги мы найдем. Деньги мы нашли. И половину свалки на сегодняшний день убрано», – сказал тогда **Иванов**.

По результатам инженерных изысканий, проведенных в августе-сентябре 2016 года за счет средств «Трансстроймеханизация» было установлено, что на месте строительства ВПП-3 находится свалка общим объемом техногенной толщи около 1 млн тонн, в том числе 683,0 тыс. м3 отходы 5 класса опасности.