**16 ФЕВРАЛЯ 2017**

**Вернуться в оглавление**

|  |
| --- |
| **Публикации** |

### ГУДОК; ЮЛИЯ СОЛОВЬЁВА; 2017.02.16; ВУЗУ НУЖНО СТАТЬ САМОДОСТАТОЧНЫМ

Система транспортного образования должна отвечать требованиям времени и запросам отрасли

Концепция развития транспортного образования до 2030 года, подготовленная **Минтрансом**, обозначила основные подходы и принципы подготовки кадров для транспортного комплекса страны.

– Константин Анатольевич, почему транспортное образование нуждается в отдельной Концепции развития?

– Транспортное образование – профильное, практикоориентированное. Вместе с тем под транспортным образованием нельзя подразумевать только лишь подготовку пилотов или машинистов. Даже от инженеров транспорта сегодня уже требуется гораздо больше знаний, чем вчера. В последние годы, в эпоху ренессанса инженерной подготовки в стране, к ней предъявляются очень высокие требования, расширяются её горизонты. Поэтому если мы говорим о транспортном образовании, то это не только учебные заведения, а все учебные центры тех организаций, которые готовят сегодня специалистов для транспорта и обеспечивают его работу.

Сегодня таких специалистов в России, кроме 17 находящихся в ведении **Минтранса** вузов, готовят семь высших учебных заведений Росрыболовства, два специализированных автодорожных вуза и один специализированный морской вуз, отнесённые к ведению Минобрнауки, а также 10 федеральных университетов. И конечно, в этой когорте наши отраслевые вузы должны быть во главе. Они готовят работников для конкретной отрасли и в тесной связи с работодателями – это пока наш козырь. Большая часть абитуриентов поступает по целевым направлениям, а значит, точно придёт на транспортные предприятия. Но рынок подготовки специалистов в области автомобильно-дорожного транспорта, транспортного строительства, проектирования, конструкторов и создателей транспортных систем либерализован, и нам надо сделать так, чтобы мы стали его частью и возглавили эти направления. Снова предстоит доказать и представить необходимость подготовки юристов и экономистов, иных гуманитарных специалистов, которые крайне необходимы, принимая во внимание особенности функционирования транспортного комплекса.

Очень важно, что концепция закрепляет необходимость учёта всех особенностей транспортного образования и уникальность системы подготовки кадров, которая не должна быть утрачена.

– На какой стадии сейчас находится работа над концепцией?

– Коллегия **Минтранса** одобрила этот документ в конце декабря прошлого года, и сейчас в соответствии с поручением правительства мы ведём его согласование с министерствами и ведомствами. После разработки проекта концепции он был разослан всем заинтересованным лицам, в том числе работодателям. Документ рассмотрели на разных площадках: на заседаниях Союза транспортников России, совете ректоров, рабочей группе общественного совета при **Минтрансе**, на IV Форуме транспортного образования. То есть концепция находится на заключительном этапе формирования. Достигнуто понимание с заинтересованными компаниями, в частности с РЖД, «Совкомфлотом», «Автодором» и «Аэрофлотом», сейчас уточняем некоторые детали. Есть отзывы Минобрнауки и Минэкономразвития. В первом квартале года планируем направить её в правительство.

Хочу подчеркнуть, что в концепции будут расставлены все приоритеты и согласованы позиции не только отраслевых вузов, работодателей, но и наших коллег из системы образования. Документ такого уровня готовится впервые.

– Какую роль в разработке документа играют работодатели?

– Все имеющиеся камни преткновения – на уровне понимания завтрашнего дня и опыта прошлого. Понятно, что никому не хочется ничего менять и проще всего утешать себя тезисом, что наше образование самое лучшее в мире. Это, наверное, действительно так. Отечественную школу всегда отличала фундаментальность подхода. Но в процессе дискуссии все участники приходили к выводу, что мир стремительно меняется и мы сегодня точно не знаем, сколько транспортных профессий будет завтра. Какой будет потребность в кадрах? Каким будет подвижной состав? Как изменится мировая логистика? И так далее. Мир глобализуется за счёт новейших технологий, хотим мы этого или нет. Нам надо бежать вперёд, чтобы успеть.

От работодателей мы, конечно, ждём более активной позиции. Кто, как не они, должны быть заинтересованы в реальном развитии. Пока превалирует выжидательная позиция. С точки зрения бизнеса понятно, что тащить транспортные вузы на своём бюджете никому не выгодно. Можно было бы существенно сблизить позиции через создание закона об образовательном холдинге. Это позволило бы учесть практически все интересы, не меняя формы собственности. Вместе с государством вкладывать деньги в развитие образования и контролировать его. Модели государственно-частного партнёрства в транспортном образовании практически не реализуются. Если об этом будем говорить не только мы, но и бизнес – наш голос будет услышан.

– Какие мероприятия предполагает концепция в процессе своей реализации?

– В первую очередь законотворческие. Понятие отраслевого образования должно быть закреплено или в законе «Об образовании», или отдельным нормативным актом. Законодательные поправки должны коснуться и медицинского освидетельствования наших абитуриентов. Действующий с 2013 года закон «Об образовании» отменил целевой приём в колледжи и техникумы. Все студенты поступают по общему конкурсу. Между тем при выдаче целевых направлений особое внимание уделялось здоровью будущих студентов. Раньше все абитуриенты проходили специальную медкомиссию. Сейчас этот процесс не контролируется: медсправки, которые ребята приносят в приёмные комиссии, носят формальный характер. В итоге после окончания учёбы выпускники не могут работать по состоянию здоровья.

Надеемся, что наши вузы попадут в программы Минобрнауки России и Федеральную целевую программу развития образования (ФЦП), предусматривающие дополнительное финансирование образовательных учреждений, например на развитие науки и обновление материально-технической базы.

Мы стремимся повысить качество и престиж нашего образования, а для этого необходимо привести обучение специалистов по всем видам транспорта в соответствие международным требованиям. Удачный опыт есть у авиации и морского транспорта. Важно развивать сотрудничество с зарубежными странами в области подготовки как специалистов для транспортной отрасли, так и высококвалифицированных научно-педагогических кадров, а также провести анализ внедрения передового международного опыта в реализацию наших образовательных программ. Причём не только в сфере эксплуатации, но и в строительстве, проектировании, создании новых типов подвижного состава. Необходимо кардинально усилить межвузовское сотрудничество в нашей стране. Российский университет транспорта (МИИТ) станет интегратором этих процессов и окажет методологическую поддержку в сфере общетранспортных вопросов другим отраслевым вузам. Большинство из них решали и будут решать чисто эксплуатационные задачи – этот тренд будем поддерживать. Также будем работать над составлением международного рейтинга транспортных вузов, восстановлением факультетов военного обучения, возвращением форменной одежды для студентов и участием в международных конкурсах, таких как Worldskills. Будем развивать дистанционное образование, обновлять ресурсную и учебно-методическую базу учебных заведений.

– Российскому университету транспорта в концепции отведена ключевая роль?

– Да. МИИТ передан в ведение **Минтранса** России 31 декабря 2016 года с целью создания Российского университета транспорта (РУТ) – университета нового поколения. Он станет головным для остальных транспортных образовательных учреждений. Меняется транспорт, соответственно, требует перемен сама система подготовки кадров и подходы к профессиям.

РУТ (МИИТ) как научно-образовательный центр призван справиться с кадровыми запросами всей транспортной отрасли. Университет будет решать общеотраслевые задачи, в том числе по мультимодальным перевозкам, государственно-частному партнёрству, развитию региональных и городских транспортных систем, транспортной безопасности, обустройству границ, транспортному строительству, праву и экономике, выявлению конкурентных преимуществ страны на мировом рынке транспортных услуг, взаимодействию в рамках интеграционных межгосударственных объединений.

– Стоит ли остальным транспортным вузам ждать изменений?

– Нет. Им надо меняться самим, причём срочно. Сама структура образовательного процесса с точки зрения учредительства не претерпит глобальных изменений, по крайней мере до 2030 года. Транспортные вузы, за исключением РУТа (МИИТ), останутся в ведении федеральных агентств.

Разговоры о количестве вузов сегодня или завтра – это не более чем спекуляции. Например, ещё вчера нам были нужны техникумы в Рославле и Кирове. Сегодня в них уже нет необходимости. Технологии изменились, и потребность в подготовке специалистов в этих местах отпала. Это жизнь. И для того, чтобы работать, надо быть энергичными, открываться для внешнего мира, учить иностранных студентов, двигать науку, не надеяться в данном случае только на карман РЖД. Вуз должен стать самодостаточным игроком на глобальном рынке образования, в противном случае это не вуз.

– Раскрывает ли концепция тему вузовской науки, к ней ведь тоже есть вопросы?

– Отраслевые вузы готовы выполнять заказы компаний на научные разработки в большом объёме. Однако здесь правильнее было бы спросить у бизнеса, почему за инновациями он обращается не к университетам? Каково будущее ВНИИЖТа и НИИАСа, которые входят в структуру ОАО «РЖД»? Вузы не могут навязывать компаниям свои услуги. Но без реальных заказов научная школа не может заниматься актуальными исследованиями и развиваться. Сегодня охват вузовской наукой не межотраслевой, а местечковый. Университеты решают исключительно узкие, эксплуатационные задачи, и наука в нашем случае – это не самая сильная составляющая учебного процесса.

По нашему мнению, развитие транспортной науки – это отдельная тема. Особенно с учётом критериев, заданных мониторингом системы образования, реализуемым Минобрнауки в соответствии с майскими указами президента. Преподаватели обязаны заниматься научной деятельностью, публиковать свои статьи, цитироваться и повышать индексы. И это правильно. Так живёт весь мир. Мы не можем игнорировать это. Для сохранения кадрового научного потенциала системы транспортного образования нужны кардинальные меры по привлечению в сферу науки академических кадров, а также молодых учёных и специалистов. А это означает открытие в вузах центров превосходства, лабораторий, новых кафедр – кибернетики, материаловедения, машиностроения, интеллектуальных транспортных систем, в том числе городских агломераций. Приятно, что с Российской академией наук мы начинаем большой диалог в транспортной сфере.

– В концепции идёт речь о создании единого информационно-образовательного транспортного портала. Для чего это необходимо?

– Транспортное образование должно иметь единый образ и единое лицо. Это важный имиджевый компонент. Абитуриенты, зайдя на портал, смогут увидеть всю палитру наших учебных заведений и выберут для себя подходящий вуз. Кроме того, через портал будет обеспечен полный доступ к ресурсам вузовских электронных библиотек. И это только начало. Главная цель – цифровой университет.

### РБК; 2017.02.15; РАЗВИТИЕ ДОРОГ НИЖЕГОРОДСКОЙ АГЛОМЕРАЦИИ ДО 2025 ГОДА ОЦЕНИЛИ В 26,8 МЛРД

**Министерство транспорта** и автомобильных дорог Нижегородской области представило программу развития дорог агломерации Нижнего Новгорода до 2025 года. Как сообщается в материалах на сайте областного **минтранса**, на ее реализацию будет выделено порядка 26,8 млрд руб., из которых 17,5 млрд руб. приходится на средства областного бюджета, 9 млрд руб. предоставит федеральный бюджет и около 265 млн руб. – бюджет Нижнего Новгорода.

Программа предусматривает ремонт 85% дорог нижегородской агломерации (порядка 1144 км дорог федерального, областного и муниципального значения в пределах 100 км от центра Нижнего Новгорода) до 2025 года. Количество мест концентрации ДТП за этот же период предполагается сократить в шесть раз. По данным **минтранса**, в пределах агломерации в ненормативном состоянии находятся 25% федеральных дорог, 60% областных и более 70% дорог улично-дорожной сети Нижнего Новгорода.

### ТАСС; АЛЕВТИНА ЗУБРИЛИНА; 2017.02.15; СТРОИТЕЛЬСТВО ЮЖНОГО ОБХОДА КАЛУГИ ПЛАНИРУЮТ ЗАКОНЧИТЬ В 2017 ГОДУ

Строительство дороги Южный обход вокруг Калуги планируют закончить в 2017 году, сообщил в среду губернатор области Анатолий Артамонов.

«В этом году мы намерены закончить по Южному обходу – это 22 км с мостом через Оку. Эта дорога находится в числе важнейших госстроек РФ, она нужна региону как воздух», – сказал Артамонов на семинаре российских дорожников в Калуге.

Строительство обхода началось в 2015 году, на него из федерального бюджета выделено более 11 млрд рублей.

Согласно проекту, обход с мостом через реку Оку соединит два крайних района Калуги – Секиотово и Анненки – и проследует в объезд всех населенных пунктов, что позволит вывести весь транзитный транспорт из центра города.

Сейчас движение в Калуге затруднено из-за большого потока машин, который вынужден следовать транзитом через основной въезд в город – мостовой переход и через Оку на улице Гагарина. Здесь пересекаются три федеральные трассы: М-3 «Украина» (подъезд к Калуге), Р 92 «Калуга-Перемышль– Белев-Орёл» и Р 132 «Калуга-Тула-Михайлов-Рязань».

### ТАСС; ИГОРЬ КАЛЕНИЧ; 2017.02.15; РЖД ДО КОНЦА 2017 ГОДА ВЛОЖАТ 900 МЛН РУБЛЕЙ НА РЕКОНСТРУКЦИЮ ВОКЗАЛА В ВОЛГОГРАДЕ

Инвестпроект стоимостью около 900 млн рублей по реконструкции вокзального комплекса Волгограда будет реализован компанией «Российские железные дороги» (РЖД) до конца 2017 года. Об этом сообщил в среду журналистам начальник Приволжской региональной дирекции железнодорожных вокзалов Александр Бурмистров.

«По инвестпрограмме 300 млн рублей компания вложит в реконструкцию самого здания вокзала, а всего, учитывая весь вокзальный комплекс, включая установку оборудования, досмотровых зон, реконструкцию платформ, программой предусмотрено на 2017 год около 900 млн рублей», – сказал он.

Реконструкция внутренних помещений вокзала предусматривает оборудование нового зала повышенной комфортности, создание лифта и комнат отдыха для малобильных групп населения, переоборудование кассового зала.

В среду начальник Приволжской железной дороги Сергей Альмеев и губернатор Волгоградской области осмотрели вокзальный комплекс и наметили основные работы, которые предстоит сделать, в том числе по благоустройству Привокзальной площади. «Автостоянку в центре площади надо перенести под путепровод, это тоже рядом с вокзалом, а площадь всю сделать парковой зоной, надо подумать над этим», – отметил Бочаров, обращаясь к городским чиновникам.

По мнению областных властей, реконструкция Привокзальной площади Волгограда позволит решить целый комплекс задач – улучшить архитектурный облик площади, обеспечить безопасность, повысить уровень сервиса для пассажиров, а также модернизировать инфраструктуру, включая оптимизацию схемы движения и парковок общественного и личного транспорта.

### КОММЕРСАНТ КРАСНОДАР; СЕРГЕЙ ЛАПШИН; 2017.02.16; ТАМАНЬ И КЕРЧЬ СВЯЖУТ ПО-НОВОМУ

Компания «Боспор шиппинг» заявила о запуске регулярного морского сообщения между Таманью, Ростовской областью и Керчью. В реконструкцию портовой инфраструктуры в ближайшие месяцы она намерена вложить 50 млн руб. Объем пассажирских перевозок с мая по октябрь в первый год прогнозируется на уровне 300 тыс. человек. Для создания производства катамаранов «Боспор шиппинг» намерен привлечь до 200 млн руб. в ближайший год. Эксперты считают, что компания может занять до 80% рынка пассажирских перевозок, это предложение будет востребовано местными жителями и туристами. Помешать развитию бизнеса может отсутствие интереса к проекту у крупных инвесторов.

Судоходная компания «Боспор шиппинг» в мае намерена запустить регулярные морские пассажирские перевозки между станицей Тамань и Керчью. По словам генерального директора фирмы Николая Чепеля, в проект до начала навигации инвестируют 50 млн руб. Средства пойдут на реконструкцию здания морвокзала, площадки для приема пассажиров и посадки на автобусы, а также на удлинение причала на территории бывшего яхт-клуба «Арго». С мая по октябрь компания планирует перевезти более 300 тыс. пассажиров на трех тихоходных судах советского периода постройки и вместимостью до 50 человек каждое. Билет, по словам руководителя «Боспор шиппинга», будет стоить 600–900 руб. Основными клиентами станут, как рассчитывает Николай Чепель, туристы, а также жители населенных пунктов Темрюкского района Кубани и прибрежных городов Крыма, которые навещают своих родственников: «Добираться до паромных переправ и от них к населенным пунктам им неудобно и невыгодно. Автобусные рейсы редки, их логистика крайне неудобна и вызывает у людей массу нареканий. Проезд на такси только до паромной переправы стоит около 2 тыс. руб. Жители района регулярно обращаются в федеральные органы власти и к перевозчикам с просьбой восстановить существовавшее в советское время сообщение маломерными судами». По словам господина Чепеля, интерес к новому маршруту проявили и туристические компании, которые увидели в этом возможность организовать насыщенный комплексный отдых клиентов в близлежащих к Тамани городах, в Темрюкском районе, а затем в Крыму. Глава компании также сообщил „Ъ-Кубань“, что сейчас прорабатывается проект создания в Крыму производства скоростных катамаранов из композитных материалов стоимостью до 20 млн руб. каждый, куда «Боспор шиппинг» намерен вложить порядка 200 млн руб. С помощью новых судов «Боспор шиппинг» планирует открыть морское сообщение между городами и станицами Краснодарского края, Крыма и Ростовской области. Компания уже подготовила предложения по частно-государственному партнерству для **Минтранса** РФ, а также приступила к поискам соинвестора.

По данным системы «Картотека.ру», ООО «Судоходная компания „Боспор шиппинг”« зарегистрировано в августе 2014 года. В равных долях им владеют Николай Чепель и Галина Полковникова. Уставный капитал – 20 тыс. руб. В связи с отсутствием хозяйственной деятельности до 2016 года бухгалтерская отчетность в системе не отражена.

По данным сайта оператора Керченской паромной переправы – ООО «Морская дирекция», в 2016 году ею воспользовались более 6,2 млн человек, что на 31,2% больше по сравнению с 2015 годом. В прошлом году **Минтранс** РФ сообщил, что в период с 30 апреля по 30 сентября 2016 года на территорию Крымского федерального округа и в обратном направлении через Керченскую паромную переправу перевезли 4,2 млн пассажиров. Эти показатели превышают цифры за аналогичный периода 2015 года на 24%.

Аналитик «Алор брокер» Кирилл Яковенко подчеркивает, что сейчас у компании есть возможность занять до 80% рынка пассажирских перевозок маломерными судами между Кубанью и Крымом и получить выручку при высокой рентабельности в этом году до 270 млн руб. Весь рынок подобных перевозок эксперт оценил в 1–1,5 млрд руб. «Для этого стартапа наступил удобный момент – нужно развить альтернативные маршруты перевозки местных жителей и туристов в Крым и на Кубань. Керченский мост не будет идентичным конкурентом: для передвижения по нему нужен личный автомобиль или билет на автобус»,– заметил эксперт. Собеседник „Ъ-Кубань“ подчеркнул, что успешному развитию может помешать только естественная конкуренция в нише, которая пока свободна, как и транспортные пути на этом маршруте. Он отметил, что строительство катамаранов – реалистичный проект, поскольку речь идет о производстве востребованных рынком морских перевозок недорогих, но комфортных судов.

«У проекта мало шансов вырасти в крупный доходный бизнес, как это происходит в других странах, без инвестиций в 200–500 млн руб. Желающих войти в проект будет ничтожно мало: крупным инвесторам сейчас невыгодно вкладывать меньше 1 млрд руб., приобретать или участвовать в непрофильных активах»,– сообщил „Ъ-Кубань“ на условиях анонимности вице-президент московской консалтинговой группы. Он также выразил сомнения в выделении средств из федерального или краевого бюджетов на этот проект до окончания строительства моста через Керченский пролив из-за дефицита финансов.

«Реализовать проект можно и без бюджетных средств. Условия для развития транспортной отрасли в крае созданы, есть много маршрутов, и новые должны заинтересовать разные группы потенциальных клиентов»,– считает ведущий эксперт УК «Финам менеджмент» Дмитрий Баранов. Он также отметил, что организация морского пассажирского сообщения между Таманью и Керчью позволит снизить нагрузку на инфраструктуру перевозок по этому направлению, а также благоприятно скажется на дорожной ситуации в крае.

### ИЗВЕСТИЯ; МАРИНА ЮРШИНА; 2017.02.16; КОМПЕНСАЦИИ АВИАПАССАЖИРАМ ВЫРАСТУТ В НЕСКОЛЬКО РАЗ

Размер компенсации за гибель и причинение вреда здоровью пассажиров международных авиарейсов вырастет до 8,8 млн рублей, за задержку рейса – до 367 тыс., за утрату багажа – до 88 тыс. в соотвествии с требованиями Монреальской конвенции по воздушным перевозкам, к которой скоро присоединится Россия. Профильный комитет Госдумы по международным делам намерен 16 февраля рекомендовать к принятию соответствующий законопроект, внесенный правительством в ноябре 2016 года.

Документ призван унифицировать правила международных воздушных перевозок, рассказал «Известиям» глава комитета по международным делам Леонид Слуцкий.

– Мы рассмотрим законопроект на заседании комитета 16 февраля, к участию приглашены представители **Минтранса**. Соответственно, на заседание палаты вопрос может быть вынесен в феврале-марте, – пояснил он.

Официальным представителем правительства при рассмотрении этого законопроекта назначен статс-секретарь – заместитель **министра транспорта** РФ Сергей **Аристов**.

Согласно установленной процедуре, Госдума примет ратификацию сразу окончательно, а не будет рассматривать в трех чтениях, как обычные законопроекты. После одобрения Советом Федерации и подписания президентом новые правила вступят в силу.

Документ о ратификации приводит нормы Воздушного кодекса РФ в соответствие с международными требованиями. Сейчас Россия является участницей Варшавской конвенции 1929 года, нормы которой в значительной мере устарели. Как отмечается в пояснительной записке к законопроекту, Монреальская конвенция 1999 года учитывает все изменения, связанные с развитием технического прогресса и правоотношений в сфере гражданской авиации. В настоящее время ее участниками являются более 130 государств.

Россия присоединяется к конвенции с одной оговоркой. Положения не будут применяться в случаях, если перевозки выполняются в некоммерческих целях или если они осуществляются для военных властей.

Компенсации по максимуму

Поправки в значительной мере улучшают положение пассажиров, увеличивая максимальный размер ряда компенсационных выплат. Документ предусматривает привязку компенсаций к искусственному платежному средству – специальным правам заимствования (СПЗ). Размер этой условной единицы зависит от курса четырех ведущих мировых валют – доллара, евро, иены и фунта стерлингов. По данным на середину февраля 2017 года, СПЗ составил 78,2 рубля. Компенсация выплачивается авиакомпанией по согласованию со страховщиком.

Таким образом, если сейчас размер компенсации за утрату перевозчиком багажа не может превышать 600 рублей за 1 кг багажа и 11 тыс. рублей для ручной клади (статья 119 Воздушного кодекса), то после ратификации ее размер увеличится соответственно до 1,5 тыс. рублей (19 СПЗ) за 1 кг багажа и до 88,5 тыс. рублей (1131 СПЗ) за единицу ручной клади. При этом авиакомпания будет обязана компенсировать причиненный вред на основе принципа наиболее полного возмещения.

Размер компенсации за задержку рейса, исходя из этих данных, превысит 367 тыс. рублей (4694 СПЗ), тогда как сейчас он составляет 25% от МРОТ (на январь 2017 года МРОТ составляет 7,5 тыс. рублей) за каждый час задержки, но не более 50% стоимости билета на пассажира.

Больше всего вырастет компенсация ущерба в случае гибели и причинения вреда здоровью пассажира. Согласно статье 117 Воздушного кодекса, сейчас она не может превышать 2 млн рублей. Когда конвенция будет ратифицирована, верхний предел компенсации увеличится до 8,8 млн рублей (113000 СПЗ).

При этом сократятся судебные издержки для пассажира, так как он сможет подать иск к перевозчику по своему месту жительства. Также уточняются сроки подачи претензий к авиакомпании: в случае утраты багажа – не позднее семи дней со дня его получения, а если чемодан так и не нашли, то не позднее 21 дня после даты рейса.

Однако авиакомпания будет освобождена от ответственности, если докажет, что вред был причинен не по ее вине. Такая возможность у перевозчика будет, только если размер компенсации превышает 100 тыс. СПЗ.

Кроме того, конвенция предполагает внедрение электронного оформления документооборота для грузовых перевозчиков (стандарт e-freight) и электронного таможенного оформления. Отсутствие этого стандарта в российских аэропортах снижает их транзитный потенциал.

Страховщики готовы

Ратификация Монреальской конвенции – давно назревший шаг, который приводит законодательство РФ в соответствие с мировой практикой, страховой рынок давно готов к этому, рассказали опрошенные «Известиями» страховщики.

Проблем с фактическим введением в действие Монреальской конвенции не предвидится, так как крупные авиакомпании уже сейчас имеют страховую защиту не меньше, чем лимиты по ней, подчеркнул начальник управления страхования космических и авиационных рисков СПАО «Ингосстрах» Вадим Семеньков.

– Будет внесена ясность в вопрос об обязанности авиакомпаний покупать полис ОСГОП (обязательное страхование гражданской ответственности перевозчика), если у них уже есть адекватное страхование ответственности в соответствии с международными договорами на условиях не хуже, чем ОСГОП, – сказал он.

Влияние ратификации на стоимость авиабилетов зависит от того, решит ли российское правительство распространить требования конвенции на внутренние перевозки, отметил вице-президент Российской ассоциации авиационных и космических страховщиков Михаил Шелюбский.

– Многое зависит от того, как именно будет осуществлена реализация требований конвенции в российском законодательстве. Если ее действие будет распространяться исключительно на международные полеты, то ситуация изменится не сильно. Но в некоторых странах – участницах конвенции эти положения распространили и на внутренние перевозки. Если у нас впоследствии решат сделать то же самое, это может привести к росту тарифов, – пояснил он.

### ИЗВЕСТИЯ; ЕВГЕНИЙ ДЕВЯТЬЯРОВ; 2017.02.16; БЕСПИЛОТНИКИ СОБЕРУТ ВОЕДИНО

В России к 2025 году может быть создана единая система управления всем беспилотным транспортом. На начальном этапе речь идет о создании контроля только над авиационными аппаратами, уже получившими широкое распространение. В дальнейшем сферу деятельности системы планируется расширить на автомобильный, железнодорожный, речной и морской транспорт, где также ведутся активные работы по созданию беспилотных систем.

**Минтранс** России совместно с подведомственным ФГУП «ЗащитаИнфоТранс» представили свои предложения по созданию системы регистрации, учета, мониторинга функционирования беспилотных транспортных средств на февральском заседании рабочей группы по вопросам развития беспилотных летательных аппаратов и авиационных систем и авиационных видов спорта, созданной под эгидой комиссии при президенте РФ по вопросам развития авиации общего назначения и навигационно-информационных технологий на основе глобальной навигационной спутниковой системы ГЛОНАСС.

Во ФГУП «ЗащитаИнфоТранс» предложили при создании новой системы взять за основу уже существующую систему информационного обеспечения безопасности населения на транспорте. Презентация с предложениями предприятия, включающими три этапа работ, есть в распоряжении «Известий».

На первом этапе, рассчитанном на 2017–2018 годы, планируется организовать учет беспилотных воздушных судов (БВС) и начать вести реестры аппаратов, внешних пилотов, производителей, поставщиков, эксплуатантов, сервисных организаций и страховщиков. Пока эта работа находится в зачаточном состоянии из-за бюрократических сложностей, связанных с необходимостью внесения изменений в законодательство. В настоящее время еще даже не разработан порядок учета беспилотных воздушных судов с максимальной взлетной массой от 0,25 кг до 30 кг. Кроме того, нормативно не закреплен порядок регистрации аппаратов массой выше 30 кг в госреестре гражданских воздушных судов РФ.

– Создание автоматизированной системы учета, контроля и управления трафиком беспилотных авиационных систем – насущная необходимость, направленная на обеспечение безопасности их применения, – заявил «Известиям» руководитель рабочей группы, президент некоммерческого партнерства «Содействие развитию и использованию навигационных технологий» Александр Гурко. По его словам, даже самые легкие дроны несут потенциальную угрозу для людей и объектов, что подтверждается ежегодно увеличивающимся в мире количеством инцидентов.

В **Минтрансе** «Известиям» сообщили, что вопрос создания единой системы аэронавигации и организации воздушного движения для нижнего неконтролируемого сегмента воздушного пространства находится в стадии проработки.

В ходе второго этапа, рассчитанного на 2019–2022 годы, планируется создать систему учета наземных и водных беспилотных аппаратов, организовать мониторинг беспилотных воздушных судов на основе системы ЭРА-ГЛОНАСС, наладить контроль за движением аппаратов, запустить диспетчерское обслуживание.

Третий этап создания единой системы управления всем беспилотным транспортом рассчитан на 2022–2025 годы. Задачами этого этапа станут организация единого реестра транспортных средств, диспетчеризация движения и, наконец, обеспечение контроля и безопасности движения.

Национальным провайдером аэронавигационного обслуживания в Российской Федерации выступает ФГУП «Госкорпорация по организации воздушного движения» (ГК ОрВД). Его представители участвовали в заседании рабочей группы по беспилотникам и также заявили о своей готовности разработать систему управления трафиком и контроля применения беспилотных транспортных средств. При этом в ГК ОрВД убеждены, что только они могут заниматься контролем воздушного пространства.

– В воздушном пространстве Российской Федерации не может быть двух разных провайдеров, обеспечивающих полеты пилотируемых летательных аппаратов и полеты беспилотных летательных аппаратов, – заявили «Известиям» в пресс-службе предприятия.

С этой позицией согласен и Александр Гурко. Он полагает целесообразным возложить именно на ГК ОрВД полномочия по контролю и управлению трафиком беспилотных авиасистем, а также функции заказчика такой системы.

В то же время к работам по созданию собственных систем учета, контроля и управления трафиком беспилотных авиационных систем намерены также приступить в АО «Российские космические системы» и представители рабочей группы «Аэронет» Национальной технологической инициативы.

Окончательных решений на уровне государства пока не принято. Несмотря на различные подходы всех команд к созданию новой системы, их всех объединяет намерение использовать для решения навигационных задач сигналы глобальных спутниковых систем.

### ВЕДОМОСТИ; АЛЕКСАНДР ВОРОБЬЕВ; 2017.02.16; «ДОМОДЕДОВО» ПОЖАЛОВАЛОСЬ В ФАС НА РЕГИОНАЛЬНЫЙ СТАТУС «ЖУКОВСКОГО»

Аэропорт «Домодедово» в 2016 г. направил в ФАС жалобу на немосковский статус нового аэропорта «Жуковский», рассказали два федеральных чиновника и человек, близкий к руководству владельца «Жуковского», компании «Рампорт аэро» (74% минус 1 акция – у литовской Avia Solutions Group, блокпакет – у структур «Ростеха»). Служба направляла запрос в **Минтранс**, но дело по жалобе не возбуждалось, говорит один чиновник. Вопрос сложный, добавляет второй: документов, регламентирующих территориальное назначение аэропортов, нет. ФАС, по его словам, вопрос интересен с точки зрения, не создало ли это назначение преференций «Жуковскому».

ФАС уже дала ответ «Домодедово», утверждает ее представитель, но не уточняет какой.

«Жуковский» (до 2016 г. «Раменское») строился с 2013 г. как четвертый московский аэропорт с целью разгрузить действующие – «Внуково», «Шереметьево» и «Домодедово». Он открылся 30 мая 2016 г. и принял первый рейс 12 сентября.

**Минтранс** определил «Жуковский» аэропортом не Москвы, а г. Раменское. Процедуры такого назначения нет, **Минтранс** просто составляет списки маршрутов, а в переписке с авиационными властями других стран информирует о территориальной принадлежности аэропорта, рассказывал федеральный чиновник. По его словам, региональный статус должен был помочь «Жуковскому» в развитии международных перевозок, ведь свободных прав на популярные маршруты из самой Москвы нет. Представитель **Минтранса** добавляет, что в апреле 2016 г. распоряжением правительства был утвержден список аэропортов федерального значения (его готовил **Минтранс**), в нем «Жуковский» не относится к Москве. Обращение «Домодедово» в ФАС он не комментирует.

Региональный статус «Жуковского» не понравился не только московским аэропортам, но и авиационным регуляторам других стран (см. врез).

Сейчас из «Жуковского» выполняются только международные рейсы, причем в Бишкек, Ош, Худжанд и Душанбе свободных прав из Москвы нет. В Минск из «Жуковского» восемь раз в неделю летает белорусская «Белавиа», которая также летает из «Домодедово» (не менее шести раз в сутки). Минимальная цена билета из «Жуковского» в 1,7–2 раза ниже, чем из «Домодедово».

Представитель «Рампорт аэро» на запрос не ответил. Переписка с ФАС конфиденциальна, говорит представитель «Домодедово». В 2016 г. «Жуковский» принял 53 000 пассажиров, «Домодедово» – 28,5 млн.

«Жуковский» расположен ближе всего к «Домодедово». Он забирает пассажиров, хоть и немного, и создает дополнительную нагрузку на воздушное пространство вокруг «Домодедово», – говорит ведущий научный сотрудник Института экономики транспорта Федор Борисов. – Не совсем понятно, почему аэропорт в равных с другими условиях («Шереметьево» и «Домодедово» тоже расположены в области) имеет другой статус, этот вопрос и дальше будет вызывать конфликты с другими аэропортами и странами».

«Домодедово» лишь просит службу сформулировать свою позицию по данному вопросу, не призывая к каким-либо действиям», – уточняет человек, видевший обращение.

«С точки зрения права, раз **Минтранс** не издавал никаких актов, определяющих статус «Жуковского» именно как аэропорта г. Раменское, ФАС не может требовать от министерства их отмены в связи с нарушением антимонопольного законодательства», – считает исполнительный директор Heads Consulting Никита Куликов. Судя по всему, принадлежность «Жуковского» для **Минтранса** принципиальна и вряд ли будет пересмотрена, резюмирует старший юрист бюро А2 Мария Понаморева.

### РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА – СТОЛИЧНЫЙ ВЫПУСК; ТАТЬЯНА ШАДРИНА; 2017.02.15; ЧТОБЫ НИКТО НЕ СМОГ «СТЕРЕТЬ» САМОЛЕТ

Системы гражданских самолетов защитят от взломов

В России появится первый центр, который будет разрабатывать системы защиты гражданской авиации от киберугроз. Работу над его концепцией уже начал один из подведомственных институтов **минтранса**. Это вопрос национальной безопасности, отметил замглавы **Ространснадзор**а Владимир Черток.

Тему защиты транспорта от хакеров подняли не случайно – проблема зреет давно, причем одновременно с развитием технологий. Автомобили, поезда, суда напичканы электроникой, которую могут взломать в любой момент. Такая же опасность может подстерегать и самолеты: они автоматизированы больше и давно стали настоящими летающими компьютерами.

Международная организация гражданской авиации (ИКАО) даже разработала рекомендации, как обеспечить кибербезопасность в небе. Многие считают, что лайнер – это замкнутая система, но он «общается» с другими самолетами, диспетчерами и пассажирами.

Эксперты выявили несколько уязвимостей самолетов. Первая – Интернет на борту. Многие авиакомпании предлагают пассажирам воспользоваться Wi-Fi, а в ряде самолетов в спинку сидений даже встроены мониторы. Все это является частью информационно-развлекательной системы самолета. И знающий пассажир может «взломать» систему для управления полетом, предупредил эксперт в области ИТ Станислав Фесенко. Самое безобидное, что может сделать хакер, – изменить высоту полета. Но даже это может привести к столкновению с другим самолетом. Поэтому эксперты настаивают на том, чтобы разорвать связь между развлекательными системами на борту и компьютером, который управляет полетом.

Вторая уязвимость – системы автоматического зависимого наблюдения, вещания (АЗН-В). Эта технология активно развивается и в России, и в других странах. Она позволяет пилотам в кабине самолета и авиадиспетчерам на наземном пункте «видеть» движение воздушных судов и получать аэронавигационную информацию. Она имеет ряд «дыр», считает главный конструктор радиоэлектронных систем Государственного научно-исследовательского института авиационных систем Эдуард Фальков. Например, из системы можно «стереть» самолет, его никто не будет видеть, что может создать угрозу столкновения. Либо, наоборот, можно сделать видимость в небе несуществующего самолета и таким образом отвлечь внимание диспетчеров и экипажи судов, которые летят по тому же маршруту. И поэтому, настаивает Эдуард Фальков, нужно шифровать информацию о полетах и переговоры пилотов с диспетчерами.

Кроме того, Россия на международном уровне предлагала создать сеть авиационного Интернета, с помощью которой самолеты в небе будут «общаться» друг с другом. Это поможет в поиске пропавших бортов через записи информации других самолетов или потока данных, которые они передавали в момент исчезновения судна в центр организации воздушного движения.

### КОММЕРСАНТ; АЛЕКСАНДР ВОРОНОВ; ЕЛИЗАВЕТА КУЗНЕЦОВА; 2017.02.16; НА САМОЛЕТАХ ПОВЫШАЮТ ГРАДУС ТРЕЗВОСТИ

В транспортной полиции намерены осложнить жизнь пассажирам, любящим выпить в полете или перед ним. Граждан хотят обязать сдавать алкоголь, купленный в duty free, при входе в самолет, а также «максимально ограничить» продажу спиртного в кафе в аэропортах. Снятым с рейсов в состоянии алкогольного опьянения пассажирам предлагается запретить полеты сроком на пять лет. Так в МВД хотят предупреждать правонарушения на борту самолетов. В Госдуме считают запрет на пронос спиртного неэффективным, а ограничивать полеты рекомендуют только уже осужденным за дебош гражданам.

О предложении сдавать алкоголь, купленный в магазинах беспошлинной торговли (duty free), в багаж при посадке в самолет рассказали в управлении на транспорте МВД РФ по Центральному федеральному округу. Технологию передачи спиртного и последующей его выдачи в аэропорту прибытия полиция предлагает разработать авиакомпаниям. В МВД также предлагают «максимально ограничить» продажу алкоголя в кафе и ресторанах в аэропортах, не уточняя, впрочем, как именно.

В транспортной полиции объясняют инициативы намерением предупреждать правонарушения на борту самолетов, поясняя, что большинство из них совершается нетрезвыми пассажирами. Так, в МВД представили статистику: в 2016 году в столичных аэропортах не были допущены к полетам или сняты с рейсов около 670 пассажиров. В аэропорту Домодедово, например, в прошлом году с рейсов сняли 135 человек, из них более половины находилось в состоянии алкогольного опьянения. Статистику в транспортной полиции прямо связали с возможностью пассажиров «проносить на борт» спиртное и «беспрепятственно употреблять» его в полете.

С аналогичной инициативой (по изъятию купленного в duty free спиртного при входе в самолет) ранее выступал **Минтранс** РФ. В 2012 году ведомство разработало соответствующие поправки к Воздушному кодексу, также объяснив эти меры необходимостью бороться с буйными пассажирами. Впрочем, в авиакомпаниях и в Госдуме тогда предполагали, что с введением запрета граждане будут напиваться перед рейсом или «переливать алкоголь в грелки» (см. “Ъ” от 13 ноября 2012 года). О судьбе поправок не сообщалось. В среду в **Минтрансе** РФ отказались это прояснить, а заодно прокомментировать инициативу МВД, ограничившись сообщением, что ведомство «не участвует в проработке этого вопроса».

В транспортной полиции посетовали, что правонарушения в самолетах совершаются еще и из-за отсутствия контроля за гражданами, которые устраивали дебош в самолетах ранее. В связи с этим в МВД предлагают дать возможность авиакомпаниям составлять черные списки пассажиров, «допустивших нарушения общественного порядка и склонных к их совершению», и закрывать им полеты сроком на пять лет.

В пресс-службе Домодедово затруднились оценить целесообразность инициатив полиции, пояснив, что не видели конкретных предложений по их реализации, а от транспортной прокуратуры «рекомендаций по упаковке в багаж товаров из duty free не поступало». В пресс-службе санкт-петербургского аэропорта Пулково сказали, что организовать процедуру передачи спиртного в багажные отсеки самолетов «можно будет только за счет установки дополнительных пунктов досмотра перед выходами на посадку»: «Это будет трудно реализовать технически и потребует значительных инвестиций». Что касается ограничений на продажу спиртного в ресторанах, то в Пулково заверили: крепкий алкоголь во всех пунктах общепита аэропорта запрещено продавать и сейчас. В Шереметьево от комментариев отказались. Опрошенные “Ъ” авиакомпании затруднились прокомментировать предложения МВД. Источник “Ъ” в авиационной отрасли спрогнозировал, что инициатива в случае ее реализации «негативно скажется на доходах аэропортов».

Первый зампред комитета Госдумы по госстроительству Вячеслав Лысаков считает запрет на пронос спиртного в самолет неэффективной мерой. «Как алкоголь собирать? Сдавать его командиру экипажа? Может, еще на алкотестерах всех проверять?» – недоумевает господин Лысаков, который напоминает о недавних поправках к Уголовному кодексу РФ. Так, в январе 2017 года комитет Госдумы по законодательству одобрил законопроект, по которому дебоширам в самолетах грозит до семи лет лишения свободы: господин Лысаков называет такие жесткие меры в борьбе с правонарушителями эффективными. Что касается черных списков с пятилетним запретом на полеты, депутат считает это ограничение возможным лишь для граждан, ранее осужденных за инциденты в самолетах по уголовным статьям.

### КОММЕРСАНТ ЕКАТЕРИНБУРГ; ОЛЬГА КУРАЕВА; 2017.02.16; «УРАЙАВИА» ВНОВЬ ГОТОВЯТ К ПОЛЕТАМ

Авиакомпания «Урайавиа», у которой в 2011 году **Росавиаци**я аннулировала сертификат эксплуатанта, планирует возобновить вертолетные перевозки в УрФО. Об этом рассказал совладелец торгового дома «ПиП» Алексей Протащук, который накануне выкупил ее на торгах за 27 млн руб. Если авиакомпании удастся возобновить перевозки, то ей придется конкурировать с такими участниками рынка, как «Ямал» и «Ютэйр».

О планах по развитию «Урайавиа» (ХМАО) „Ъ-Урал” рассказал совладелец ООО «Торговый дом „ПиП”« (ТД «ПиП») Алексей Протащук. Вчера торговый дом выкупил 100% акций авиакомпании на торгах, организованных Росимуществом, за минимальную цену 27,95 млн руб. Росимущество сумело продать госпакет акций компании с седьмой попытки, до этого на торги не поступало заявок. Первый аукцион был объявлен в 2008 году со стартовой ценой 243,7 млн руб. Господин Протащук сообщил, что «Урайавиа» может возобновить авиаперевозки в УрФО. Для этого планируется восстановить имеющиеся вертолеты и получить сертификат эксплуатанта. По его словам, об инвестициях пока говорить рано, так как сделка еще не закрыта. «Более конкретно ситуация будет понятна ближе к лету», – уточнил Алексей Протащук.

Работа «Урайавиа» была прекращена после того, как в октябре 2011 года **Росавиаци**я аннулировала сертификат эксплуатанта перевозчика. Решение было принято по итогам инспекционной проверки, в ходе которой было выявлено несоответствие авиакомпании сертификационным требованиям. «Насколько мне известно, на момент закрытия „Урайавиа” испытывала финансовые трудности, не хватало работы. Спрос на перевозку грузов и вахтовиков снизился», – рассказал господин Протащук.

В конце 2016 года в парк авиакомпании входили семь вертолетов Ми-8Т. По данным «СПРАК-Интерфакс», компания осуществляет «перевозку воздушным грузовым транспортом, не подчиняющимся расписанию», ее выручка в 2015 году составила 17 млн руб. В последние годы зарабатывала на сдаче парка в аренду. Как сообщал «Интерфакс-Урал», в 2015 году «Урайавиа» получила чистый убыток по РСБУ в размере 646 тыс. руб. против 1,2 млн руб. чистой прибыли в 2014 году.

Как сообщили в департаменте дорожного хозяйства и транспорта ХМАО, в округе грузовые перевозки и перевозки вахтовиков выполняют такие авиакомпании, как «Ямал», «Ютэйр» и «Скол». Парк «Ямала» насчитывает 53 вертолета, «ЮТэйр-Вертолетные услуги» (дочерняя компания «Ютэйр») – 263 судна, АК «Скол» – 41 вертолет. По словам представителя компании «АСУ-нефть» (занимается наймом вахтовиков), альтернативы вертолетным перевозкам для перемещения по северным территориям УрФО нет.

### КОММЕРСАНТ ПЕРМЬ; ДМИТРИЙ АСТАХОВ; 2017.02.16; ЗАЙМИНГ РАБОЧЕГО ВРЕМЕНИ

Холдинг «Новапорт» готов вложить около 500 млн руб. в строительство перрона к зданию нового аэровокзала. Перрон должен быть построен на федеральные средства в рамках целевой программы. Но деньги на эти цели могут быть выделены в 2018–2020 годах. Сейчас в **Минтрансе** разрабатывается юридическая конструкция сделки, согласно которой «Новапорт» построил бы объект к моменту сдачи нового терминала, а бюджет компенсировал бы эти затраты позже. Эксперты говорят, что Минфин не приветствует выкуп за счет бюджета уже построенных объектов.

Структуры холдинга «Новапорт», владеющие контрольным пакетом АО «Международный аэропорт Пермь», могут профинансировать строительство перрона нового аэровокзального комплекса аэропорта Большое Савино. Об этом рассказали знакомые с ситуацией источники. Генеральный директор ООО «Новапорт» Сергей Рудаков пояснил „Ъ-Прикамье“, что этот вопрос обсуждается. «Новапорт» готов инвестировать собственные средства в строительство объекта при условии их последующего возврата из федерального бюджета», – отметил господин Рудаков. Источники „Ъ-Прикамье“ говорят, что глава **Минтранса** дал поручение проработать юридическую конструкцию возможного соглашения.

Напомним, дочерняя структура «Новапорта» ООО «Новая Колхида» победило в конкурсе по выбору инвестора на строительство нового аэровокзального комплекса. Согласно проекту общая площадь здания нового аэровокзального комплекса составит 29 тыс. кв. м. Терминал сможет обслуживать до 3 млн пассажиров в год с пропускной способностью в часы пик более 900 человек. Трехэтажный аэровокзал будет оснащен тремя посадочными галереями с тремя телетрапами и возможностью наращивания инфраструктуры. Окончание строительства объекта запланировано на конец декабря этого года.

Строительство перрона к новому терминалу должно финансироваться за счет федерального бюджета в рамках ФЦП «Модернизация транспортной системы России». Изначально предполагалось, что возведение этих объектов будет синхронизировано таким образом, что строительство перрона должно завершиться к вводу в эксплуатацию здания аэровокзала. В итоге реконструкция инженерных сооружений аэропорта Большое Савино была заложена в паспорт ФЦП на 2018–2020 годы. На эти цели планировалось выделить около 582 млн руб., причем 2018 год был отведен только на проектирование.

Именно отсутствие положительного заключения на проект со стороны Главгосэкспертизы называлось в качестве одной из причин переноса сроков реконструкции. Но в конце прошлого года было объявлено, что указанное заключение получено. Тогда представители краевых властей еще надеялись договориться о выделении средств на этот год. При этом ввод терминала в эксплуатацию в отсутствие перрона делал невозможной стоянку самолетов у терминала и использование телетрапов. В качестве альтернативы рассматривался вариант доставки пассажиров в здание на автобусах.

Знакомые с ситуацией источники говорят, что в случае, если вопрос о заключении соглашения в структурах **Минтранса** будет решен быстро и положительно, перрон может быть построен в этом году. При этом компания рассчитывает вернуть затраченные средства примерно в 2019 году.

Независимый авиаэксперт Андрей Крамаренко отмечает, что случаи рассинхронизации при строительстве подобных объектов бывают, но он не припомнит, чтобы инвестор «сам заливал плоскостные сооружения». По мнению эксперта, возможность «продать» перрон государственным структурам в будущих периодах стремится к нулю. «Позиция Минфина сегодня такая, что бюджет не выкупает уже построенные объекты, – рассказывает господин Крамаренко. – В рамках большого исключения все возможно, но Пермь, скорее, не из их числа. По-моему, шансы невелики».

### ИЗВЕСТИЯ; ЕКАТЕРИНА ЗАПАРА; 2017.02.15; «ПОБЕДА» НАЧАЛА ПРОДАЖУ БИЛЕТОВ ИЗ РЕГИОНОВ НА РЕЙСЫ В АНАПУ И СОЧИ

Лоукостер «Победа», входящий в группу «Аэрофлот», открыл продажу билетов на рейсы из регионов РФ в Сочи и Анапу. Об этом сообщила пресс-служба компании.

В настоящий момент в продаже есть рейсы из Екатеринбурга и Перми. В ближайшее время пассажиры смогут приобрести билеты из Челябинска. В целом, программа включит в себя около десяти направлений.

«Сейчас мы ведем переговоры с разными российскими аэропортами, и уже совсем скоро будем готовы анонсировать полную региональную программу», – отмечает генеральный директор авиакомпании Андрей Калмыков.

В компании уточняют, что конца летнего расписания в 2017 году одномоментно предложено не менее 5% билетов по минимальному тарифу – 999 рублей с учетом всех такс и сборов.

«Победа» выполняет региональную программу полетов на черноморские курорты с 2015 года.

### ТАСС; 2017.02.15; «УРАЛЬСКИЕ АВИАЛИНИИ» И «ИКАР» ПОЛУЧИЛИ ДОПУСКИ НА ПОЛЕТЫ ИЗ ЖУКОВСКОГО В ЕВРОПУ И КИТАЙ

Межведомственная комиссия при **Минтрансе** России выдала авиакомпаниям «Уральские авиалинии» и «Икар» допуски на рейсы из аэропорта Жуковский по ряду европейских направлений и в Китай, следует из приказа **Росавиаци**и.

Так авиакомпания «Икар» получила разрешение на полеты в Китай (Тайюань, Ханчжоу, Тяньцзинь) говорится в документе.

«Уральские авиалинии» планируют летать в Афины, Ираклион (Греция), Копенгаген (Дания), Рим (Италия), Женева (Швейцария), Шанхай (Китай).

О планах «Уральских авиалиний» летать в Европу из подмосковного аэропорта Жуковский стало известно в январе 2017 года.

Аэропорт Жуковский был открыт весной 2016 года. Первый рейс был выполнен авиакомпанией «ЮВТ-Аэро» в Казань 1 ноября. Аэропорт Жуковский управляется компанией «Рампорт Аэро» (75% – у литовской Avia Solutions Group, 25% – у структуры госкорпорации «Ростех»). На данный момент из Жуковского выполняются в основном международные рейсы.

### ИНТЕРФАКС; 2017.02.15; МИНТРАНС РАЗРЕШИЛ «ПОБЕДЕ» ЛЕТАТЬ В АЛАНЬЮ, НО ОТКАЗАЛ В ДОПУСКЕ НА РЕЙСЫ В РИМ

Межведомственная комиссия при **Минтрансе** РФ выдала авиакомпании «Победа» допуск на регулярные рейсы из Москвы в турецкий курортный город Аланья, говорится в материалах, опубликованных на сайте **Росавиаци**и в среду.

Перевозчик сможет летать в аэропорт Аланьи «Газипаша» до 7 раз в неделю. В настоящее время регулярного авиасообщения между Москвой и Аланьей нет.

Также «Победа» получила допуск на рейсы из Санкт-Петербурга в Батуми – до 3 раз в неделю.

При этом комиссия отказалась выдавать «Победе» допуск на рейсы в аэропорт «Чампино» в 15 км к юго-востоку от центра Рима, говорится в материалах. Начать полеты туда «Победа» планировала в летнем сезоне IATA-2017.

«Победа» – низкобюджетная авиакомпания группы «Аэрофлот» (MOEX: AFLT). Образована в сентябре 2014 г. вместо подпавшего под санкции ЕС и остановившего деятельность «Добролета».

### RG.RU; ТАТЬЯНА ШАДРИНА; 2017.02.15; РОСАВИЦИЯ УВЕЛИЧИЛА ЧИСЛО СУБСИДИРУЕМЫХ РЕГИОНАЛЬНЫХ МАРШРУТОВ

Как сообщается на сайте **Росавиаци**и, теперь есть рейсы с господдрежкой из Казани в Нижний Новгород, Оренбург и Пензу; из Кирова в Нижний Новгород и Пензу; из Нижнего Новгорода в Ижевск, Нижнекамску, Пензу, Ульяновск; из Пензы в Ижевск; из Перми в Казань и Нижний Новгород; из Самары в Ижевск, Казань, Киров, Нижнекамск, Оренбург, Пермь и Уфу; из Уфы в Ижевск, Киров, Оренбург, Пермь, Ульяновск и Чебоксары. Часть расходов на полеты перевозчикам компенсируются из федерального бюджета, что позволяет сделать билеты более доступными.

Полеты по новым направлениям выполняют авиакомпании ЮВТ АЭРО (на самолетах CRJ-200), Авиа Менеджмент Груп (Pilatus PC-12), Аэропорт Оренбург (L-410), Комиавиатранс (L-410) и ЮТэйр (ATR-72).

Увеличить число направлений получилось за счет экономии средств бюджета по итогам первого месяца выполнения программы субсидирования. По инициативе перевозчиков были исключены из перечня субсидируемых три маршрута: Иркутск-Томск, Новосибирск-Кызыл и Хабаровск-Зея. Кроме того, в этом году был перенос дат открытия полетов по ряду направлений на более поздние сроки. Это позволило изыскать 257 миллионов рублей.

### ИНТЕРФАКС; 2017.02.15; «ВИМ-АВИА» ПОЛУЧИЛА ДОПУСКИ НА РЕЙСЫ ИЗ МОСКВЫ В НЬЮ-ЙОРК, МАЙАМИ И ЛОС-АНДЖЕЛЕС

Межведомственная комиссия при **Минтрансе** РФ выдала авиакомпании «ВИМ-Авиа» допуски на регулярные рейсы из Москвы в Нью-Йорк, Майами и Лос-Анджелес, следует из материалов, опубликованных на сайте **Росавиаци**и в среду.

Летать в Нью-Йорк «ВИМ-Авиа» сможет до трех раз в неделю, в Майами и Лос-Анджелес – до двух раз.

По данным сервиса онлайн-бронирования Aviasales, единственная авиакомпания, работающая сейчас на этих трех маршрутах, – «Аэрофлот» (MOEX: AFLT). Также в летний период из Москвы в Нью-Йорк летает американская Delta Airlines.

### ТАСС; 2017.02.15; РЕКОНСТРУКЦИЯ ВПП АЭРОПОРТА НОРИЛЬСКА НАЧНЕТСЯ 5 ИЮНЯ

Реконструкция взлетно– посадочной полосы (ВПП) аэропорта Алыкель в Норильске, основного аэропорта севера Красноярского края, начнется 5 июня, сообщила пресс-служба мэрии Норильска.

«По словам представителя генподрядчика, 27 мая планируется приступить к переносу порога взлетно-посадочной полосы, а с 5 июня – непосредственно к реконструкции. Техника и персонал будут задействованы в необходимых объемах, никаких рисков для срыва сроков и объемов работ не предвидится, исключение могут составить форс-мажорные погодные условия», – говорится в сообщении.

На совещании в **Росавиаци**и 14 февраля представитель генерального подрядчика отметил, что сейчас в круглосуточном режиме проводятся работы по устройству патрульной дороги по периметру аэродрома, завозятся материалы для бетонных работ, устанавливается необходимое оборудование по электрообеспечению строительной площадки. Подрядчиком освоено 2,59 млрд рублей, в 2017 году на реконструкцию выделяется еще 1,7 млрд рублей.

Как сообщалось ранее, во время реконструкции ВПП аэропорт не сможет принимать воздушные суда типа Boeing, их заменят самолеты малой авиации.

Реконструкция аэропорта Алыкель в Норильске началась в 2016 году, самолетам была доступна полоса в 2,5 км, что позволило не ограничивать пассажирские и грузоперевозки. Однако в этом году работы будут вестись уже на участке ВПП длиной более 1 км.

Работы планируется завершить в сентябре 2018 года. Финансирование ведется в рамках федеральной целевой программы «Развитие транспортной системы России (2010-2020 годы)», 9,6 млрд рублей на ее реализацию направил федеральный бюджет, 3 млрд рублей – компания «Норильский никель».