**22 ФЕВРАЛЯ 2017**

**Вернуться в оглавление**

|  |
| --- |
| **Публикации** |

### РИА НОВОСТИ; ЕЛИЗАВЕТА ИСАКОВА; 2017.02.21; РОССИЯ ПРИГЛАСИЛА ЕГИПЕТ ПОДПИСАТЬ МЕЖПРАВСОГЛАШЕНИЕ ПО АВИАБЕЗОПАСНОСТИ

Россия направила ноту Египту с приглашением подписать в Москве межправительственное соглашение в области авиабезопасности, готова сделать это в любой момент, заявил РИА Новости **министр транспорта РФ** Максим **Соколов**.

«Мы уже направили соответствующую ноту египетской стороне по каналам МИД с приглашением прибыть в Москву для подписания соответствующего соглашения», – сказал он.

По словам **Соколов**а, текст соглашения готов и одобрен обеими сторонами.

«Мы готовы к подписанию, прошли все необходимые внутригосударственные процедуры и ждем ответа наших египетских коллег», – отметил он.

Министр подчеркнул, что такое подписание может произойти в любой момент, в том числе, не исключено, что на международной площадке.

«Это один из шагов во всей цепочке действий, которые должны привести к открытию авиасообщения (с Египтом)», – добавил он.

Авиасообщение России и ряда других стран с Египтом было прервано в ноябре 2015 года после крушения над Синаем российского авиалайнера. Самолёт А321 «Когалымавиа», следовавший из египетского курортного города Шарм-эш-Шейха в Санкт-Петербург, разбился 31 октября, погибли все 217 пассажиров и семь членов экипажа. ФСБ квалифицировала случившееся как теракт.

### РИА НОВОСТИ; 2017.02.21; РОССИЯ ЖДЕТ ПРИГЛАШЕНИЯ ОТ ЕГИПТА ДЛЯ ИНСПЕКЦИИ АЭРОПОРТА КАИРА

Россия ожидает приглашения от Египта для проведения инспекции в аэропорту Каира, рассчитывает, что это будет одна из завершающих проверок, заявил РИА Новости **министр транспорта РФ** Максим **Соколов**.

«Инициатива должна исходить от египетской стороны… Конечно, будем готовы приехать вновь по приглашению Египта. Но очевидно, что необходимо какое-то время для исправления тех замечаний, которые были высказаны в рамках последнего визита. Как только такое приглашение мы получим, снова направим нашу группу специалистов. Надеемся, что это будет если не последняя, то одна из завершающих инспекций», – сказал он.

**Соколов** подчеркнул, что Москва «достаточно оперативно откликается на все предложения от наших коллег – авиационных властей Египта, лично министра авиации Шарифа Фатхи – о прибытии с инспекцией в тот или иной аэропорт». За первые два месяца 2017 года были проведены уже две серьезные инспекции в аэропортах Египта.

По его словам, мяч сейчас на стороне Каира, так как «именно Египет, в первую очередь, заинтересован в скорейшем открытии авиасообщения». Россия же лишь добивается согласованных мер авиационной безопасности в соответствии с требованиями ИКАО.

### RNS.RU; 2017.02.21; ПЛАН ПЕРЕЗАПУСКА «ТРАНСАЭРО» НЕ НАШЕЛ ПОДДЕРЖКИ ОСНОВНЫХ БАНКОВ-КРЕДИТОРОВ

Программа перезапуска прекратившей свою деятельность авиакомпании «Трансаэро» и создания на ее базе нового перевозчика, представленная в октябре 2016 года, пока не нашла поддержки у крупнейших кредиторов авиакомпании, сообщили RNS три источника, близких к основным кредиторам.

По оценке одного из источников, план менеджмента по созданию на базе «Трансаэро» нового перевозчика «является теоретическим».

«Мы не верим в то, что есть какой-то резон и возможность эту компанию возродить, хотя бы потому, что у нее ничего, кроме бренда, нет. У нее нет ни штата, ни самолетов, и, главное, нет денег, чтобы это все реализовать, есть только долги. Сначала надо найти инвесторов, которые будут готовы внести хотя бы половину от общей суммы задолженности компании», – сказал источник, близкий к одному из крупнейших кредиторов, отметив, что встреч с представителями авиакомпании не проводилось.

Источник, близкий к другому крупному кредитору, сказал, что письмо с инициативой возрождения «Трансаэро» в банке получили, но не увидели в нем конкретных мер по возобновлению работы авиаперевозчика. «Реальная идея о возрождении «Трансаэро» была только у S7 Владислава Филева», – отметил он.

«Что касается письма менеджмента «Трансаэро», то это похоже на инициативу отдельных людей, а не на реальные действия и план», – сказал RNS третий источник, близкий к основным кредиторам.

До сих пор не знакомы с планом по возрождению авиакомпании и чиновники. В Минэкономразвития RNS сказали, что «план по возрождению «Трансаэро» в министерство не поступал». В Минпромторге слышали о таких планах, но «официальных документов по этой тематике в Минпромторг не поступало», сказал представитель министерства. При этом в Минпромторге отметили, что «если новый проект будет предполагать использование российских самолетов или способствовать продвижению наших машин на рынок, он мог бы быть интересен».

Возрождение авиакомпании «Трансаэро» в прежнем виде и под тем же названием невозможно, говорил ранее руководитель **Росавиаци**и Александр **Нерадько**. Ранее сомнение в возрождении «Трансаэро» выразил специальный представитель президента РФ по вопросам природоохранной деятельности, экологии и транспорта Сергей **Иванов**, отметив, что «не верит» в такую возможность. **Министр транспорта** Максим **Соколов**, также не верящий в возрождение авиаперевозчика, сказал в интервью телеканалу «Россия 24» в конце декабря, что бренд «Трансаэро» вызывает негативные ассоциации.

В «Трансаэро» сообщили RNS, что авиакомпания в настоящее время ведет переговоры с несколькими крупными финансово-кредитными учреждениями, основными кредиторами компании, по поводу разъяснения своей позиции о возрождении авиаперевозчика на базе нового юридического лица.

«Для взаимодействия с кредиторами, с целью разъяснения финансовой модели восстановления деятельности компании на базе нового юридического лица, прояснения организационных моментов по выделению активов и, в перспективе, снятию резервирования по долгам для финансово-кредитных учреждений в «Трансаэро» создана специальная рабочая группа. В нее включены сотрудники финансового и юридического подразделений авиаперевозчика», – отметил официальный представитель компании.

В 2010 году «Трансаэро» стала вторым после «Аэрофлота» авиаперевозчиком, а количество самолетов в парке за пять лет выросло почти в 3,5 раза – до 59. В 2015 году компания не смогла обслуживать долг.

20 октября 2015 года о покупке контрольного пакета «Трансаэро» заявил совладелец тогда третьей по величине авиакомпании в России – «Сибири» (работает под брендом S7) Владислав Филев, но сделка не состоялась. В октябре же **Росавиаци**я отозвала сертификат эксплуатанта у авиакомпании.

У «Трансаэро» отозвали допуски на все международные маршруты и более трети из них переданы «Аэрофлоту». Основными владельцами «Трансаэро» были Ольга и Александр Плешаковы.

В середине ноября 2016 года в «Трансаэро» заявили, что компания начала рассылку писем всем крупным кредиторам, в которых предложила варианты возврата средств, в том числе и создание новой авиакомпании на базе «Трансаэро», следовало из текста письма гендиректора авиакомпании Александра Бурдина (есть в распоряжении RNS).

Новым руководством «Трансаэро» под руководством Александра Бурдина, совместно с консультационной компанией McKinsey & Company, была проведена аналитическая работа по исследованию рынка авиационных перевозок в России для запуска новой авиакомпании, отмечают в «Трансаэро». «В документе предложены бизнес-модель, а также просчитанный финансовый план, который позволит осуществить возврат средств кредиторам через перезапуск авиакомпании на основе активов «Трансаэро»… Финансовые расчеты опираются исключительно на лизинговую технику, часть из которой ранее использовалась в «Трансаэро» и сейчас находится в простое, а также на возможности вызвать из «резерва» значительную часть высоко подготовленных, квалифицированных кадров бывшей «Трансаэро»«, – сказал представитель перевозчика.

Он отмечает, что «план менеджмента – единственный вариант для банков получить больше, чем 2–3 копейки на рубль вложенных средств (в случае распродажи активов)».

Сумма задолженности «Трансаэро» достигала 251 млрд рублей. Основные кредиторы – банки и лизингодатели. Среди крупнейших – «ВЭБ Лизинг» (42 млрд руб.), ВТБ (12 млрд руб., а также через дочерние структуры «Капаблю Лимитед» и «Траффер Эйркрафт Лизинг Лимитед» – 18,3 млрд руб.), Сбербанк (900 млн руб., а также через дочернюю компанию – «СБ Лизинг Ирландия Лимитед» – 9,2 млрд руб.), Новикомбанк – 8,7 млрд руб., Московский кредитный банк – 8,8 млрд руб., Промсвязьбанк – 8,28 млрд руб., Абсолют банк – 5 млрд руб. и др.

В Сбербанке воздержались от комментариев. Но ранее глава Сбербанка Герман Греф говорил журналистам, что скептически относится к плану создания новой авиакомпании на базе «Трансаэро». Он подтверждал получение письма, но говорил, что «там не было детального плана, было письмо, скажем так, с идеей о том, что на базе «Трансаэро» нужно создать что-то новое». «Мы вряд ли будем участвовать с такой успешной историей в новой компании», – говорил он.

В ВЭБе на запрос RNS ответили, что «никаких предложений от «Трансаэро» «ВЭБ – Лизинг» не получал». В пресс-службе Альфа-банка также сказали, что в банке «не получали писем или предложений со стороны менеджмента авиакомпании «Трансаэро» о возобновлении ее деятельности». В «Глобэксе» сказали, что получили письмо от «Трансаэро» и пока его рассматривают. Остальные опрошенные RNS банки-кредиторы не прокомментировали ситуацию.

### КОММЕРСАНТ; ЕКАТЕРИНА ГЕРАЩЕНКО; ЕЛИЗАВЕТА КУЗНЕЦОВА; 2017.02.22; РОСАВИАЦИЮ ПРИСТРАИВАЮТ В ЗАКОН

Крупнейшие аэропорты России обратились в Госдуму и Совет федерации с просьбой не принимать законопроект, лишающий **Росавиаци**ю права участвовать в согласовании строительства недвижимости на приаэродромных территориях. Позицию аэропортов поддерживают в Кремле, Счетной палате и Генпрокуратуре, но против нее выступают девелоперы.

Обращение с просьбой поддержать уже принятые во втором чтении поправки к Воздушному и Градостроительному кодексам в части совершенствования порядка установления и использования приаэродромной территории было направлено в январе председателю Госдумы Вячеславу Володину и главе Совета федерации Валентине Матвиенко. Документ (копия есть у «Ъ») подписан руководителями девяти крупнейших аэропортов страны (московские Шереметьево, Домодедово, Внуково, петербургские Пулково, екатеринбургский Кольцово и др.), Международной ассоциацией аэропортов и ассоциацией гражданской авиации «Аэропорт».

Второе чтение законопроекта с поправками прошло в Госдуме в январе 2016 года. В соответствии с той редакцией предполагалось, что при строительстве объектов с **Росавиаци**ей будут предварительно согласовываться документы, касающиеся правил землепользования и застройки муниципальных образований в границах аэродромных территорий. Такой вариант поправок был одобрен государственно-правовым управлением (ГПУ) президента и профильными ведомствами. Но до третьего чтения законопроект так и не дошел. Вместо него правительство в июне представило в Госдуму свой проект поправок, который совсем исключил предварительное согласование с **Росавиаци**ей строек на аэродромных территориях. Вместо этого предлагалось вести мониторинг готовых объектов на предмет их несоответствия требованиям безопасности полетов или санитарным требованиям. Если объект им не соответствует, в отношении него должно приниматься решение о сносе, записано в поправках.

«По оценке **Минтранса** России, новые поправки нацелены на беспрепятственную застройку приаэродромных территорий в ущерб требованиям безопасности полетов, что повлечет ограничение пропускной способности крупнейших аэропортов»,– предупреждают в своем письме операторы рынка. Директор Международной ассоциации аэропортов Сергей Никотин добавляет, что ослабление контроля застройки приаэродромных территорий может и вовсе привести к остановке аэропортов, как это было в случае с подмосковным аэропортом Быково.

Сейчас приаэродромные территории в законе определяются «внешними границами проекции полос воздушного подхода», а не входящие в них участки – окружностью 30 км от контрольной точки аэропорта. По данным Главного управления архитектуры и градостроительства Подмосковья, общая площадь таких территорий в регионе составляет 12,6 тыс. кв. км (28% от его размера).

Ранее источники «Ъ» утверждали, что против согласования с **Росавиаци**ей строительства недвижимости вокруг аэропортов выступают девелоперы. В частности, называлась компания «Самолет девелопмент» – один из крупнейших потенциальных застройщиков приаэродромной территории. Одной из структур «Самолета» в 2016 году власти Подмосковья поручили разработать планировку 915 га, где можно разместить 6 млн кв. м жилья. Часть территории под застройку граничит с аэропортом Домодедово, который, несмотря на одобрение проекта **Росавиаци**ей, оспорил решение о согласовании строительства в суде.

Правительственный вариант поправок не поддерживают не только аэропорты, но и крупные федеральные чиновники. В конце прошлого года свои возражения направили в ГПУ президента помощники главы государства **Игорь Левитин** и Андрей Белоусов и глава Счетной палаты Татьяна Голикова. О своем несогласии с предложениями Белого дома написал премьер-министру Дмитрию Медведеву генпрокурор Юрий Чайка (все четыре письма есть у «Ъ»).

Представители аэропортов, подписавших письмо, сообщили, что пока не получили ответа на свое обращение. Первый заместитель комитета Госдумы по транспорту и строительству Виталий Ефимов говорит, что поиск компромиссного варианта продолжается. В аппарате Госдумы не смогли оперативно подтвердить получение письма, в Совете федерации не ответили на запрос «Ъ».

### MK.RU НИЖНИЙ НОВГОРОД; 2017.02.21; ЕЩЕ ОДИН АВТОМОБИЛЬНО-ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЙ МОСТ ЧЕРЕЗ ВОЛГУ ПРЕДЛАГАЮТ ПОСТРОИТЬ В НИЖЕГОРОДСКОЙ ОБЛАСТИ

Глава Горьковской железной дороги и депутат Законодательного собрания Нижегородской области Анатолий Лесун предложил рассмотреть возможность возведения автомобильного моста через Волгу, совмещенного с железнодорожным, в рамках строительства северного обхода Нижнего Новгорода. Заявление было сделано на «правительственном часе» в региональном парламенте 21 февраля.

«Такое комплексное решение вполне возможно в рамках федеральной и областной программ, но требует тщательной проработки, заинтересованность в проекте федеральной компании РАО «РЖД» очень важна, – прокомментировал глава **министерства транспорта** и автомобильных дорог Нижегородской области Александр Герасименко. – Это позволило бы получить средства из двух бюджетных источников».

Как подтвердил глава **минтранса**, строительство низконапорного гидроузла в районе деревни Большое Козино, которое должно закончиться в 2020 году, не предполагает совмещение плотины с мостовым переходом. Росморречефлот посоветовал правительству Нижегородской области делать отдельный мост через Волгу вместе с северным обходом. По приблизительным оценкам проект обойдется в 20-25 миллиардов рублей.

### ИНТЕРФАКС-ЦЕНТР; 2017.02.21; ТУЛЬСКАЯ ОБЛАСТЬ В 2017 ГОДУ ПОЛУЧИТ БОЛЕЕ 600 МЛН РУБЛЕЙ ИЗ ФЕДЕРАЛЬНОГО БЮДЖЕТА НА ДОРОЖНЫЕ РАБОТЫ

Тульская область в 2017 году получит из федерального бюджета 625 млн рублей на строительство дорог в семи муниципальных образованиях региона, сообщил глава региона Алексей Дюмин на оперативном совещании с членами правительства области.

«На прошлой неделе состоялось подписание соглашения между правительством Тульской области и **Росавтодор**ом о выделении нашему региону 625 млн рублей. Средства будут направлены на реализацию программы «Безопасные и качественные дороги» на территории Тульской городской агломерации», – сказал А.Дюмин.

По его словам, в этом году федеральные средства будут направлены в 7 муниципальных образований: Тула, Алексин, Венёв, Дубна, Новомосковск, Щекино и Ясногорск.

Губернатор напомнил, что муниципальным образованиям, которые участвуют в реализации программы, необходимо заключить аналогичные соглашения с **Минтрансом** Тульской области. После этого нужно без промедлений провести аукционы, заключить контракты и в кратчайшие сроки выполнить работы.

 «При формировании планов ремонта и строительства дорог в первую очередь необходимо учитывать подъездные пути к медицинским учреждениям», – подчеркнул А.Дюмин.

Как сообщалось, Тульская область в 2017 году планирует провести, в соответствие с программой дорожного строительства, ремонт 387,4 км автомобильных дорог, объемы финансирования составят 2 млрд 315 млн рублей. Из них 30% средств областного дорожного фонда – в муниципальные образования. Кроме того, будет проведен ремонт 51 км федеральных трасс, проходящих по территории региона.

Общая протяженность дорог в Тульской области составляет 13,7 тыс. км, в том числе 731,6 км – федеральные дороги. Более 80% дорог соответствует техническим требованиям.

### РИА НОВОСТИ; ВИКТОР ЛЯЩЕНКО; 2017.02.21; АКСЕНОВ ДАСТ СТАРТ СТРОИТЕЛЬСТВУ ПОДХОДОВ К МОСТУ ЧЕРЕЗ КЕРЧЕНСКИЙ ПРОЛИВ

Глава Крыма Сергей Аксенов даст старт строительству автомобильной дороги и автомобильного подхода к транспортному переходу через Керченский пролив.

Официальная церемония запланирована на 22 февраля.

«Состоится мероприятие, посвященное торжественному началу строительства автомобильной дороги и автомобильного подхода в г. Керчи к транспортному переходу через Керченский пролив», – сообщает крымское правительство.

Как сообщалось ранее, петербургское ЗАО «ВАД» стало генеральным подрядчиком строительства автомобильной дороги «Таврида» в Крыму и подрядчиком строительства автомобильного подхода к мосту через Керченский пролив.

Мост через Керченский пролив, который соединит Крым и Краснодарский край, будет самым протяженным в России – его длина составит 19 километров. Общая стоимость проекта составляет 227,92 миллиарда рублей. Начало движения автомобилей по мосту запланировано на декабрь 2018 года, поездов – на декабрь 2019 года.

### КОММЕРСАНТ.RU ПЕРМЬ; 2017.02.21; КРАЕВЫЕ ВЛАСТИ В СРОЧНОМ ПОРЯДКЕ МЕНЯЮТ ПОДХОДЫ К РЕМОНТУ МУНИЦИПАЛЬНЫХ ДОРОГ

В текущем году на ремонт, реконструкцию и строительство муниципальных дорог в Прикамье будет выделено 4 млрд руб., из которых 1,1 млрд – это средства федерального бюджета. В прошлом году объем субсидий муниципалитетам из регионального дорожного фонда составил 3,2 млрд руб., при этом 1,1 млрд остались не освоены. «Такая ситуация не допустима! Будем в срочном порядке менять подходы к расходованию средств, выделяемых на дорожное строительство», – заявил врио губернатора Максим Решетников в ходе прошедшего сегодня в Перми совета глав городов и районов Прикамья.

И.о. **министра транспорта** Николай Уханов сообщил, что общая протяженность муниципальных дорог в крае составляет порядка 28 тыс. км., на их содержание и ремонт ежегодно выделяется до 30 % или 1,5 млрд руб. регионального дорожного фонда. По итогам прошлого года 100-процентное освоение этих средств показали лишь девять муниципалитетов, в двенадцати оно составило от 90 до 100 %, в пяти от 70 до 80 %, большая часть муниципальных образований освоила выделенные им средства на 70 % и менее. В **Минтрансе** предлагают в этом году завершить процедуру приема заявок от муниципалитетов до 1 марта, чтоб до 30 марта территории уже могли получить средства муниципальной субсидии, а до 30 апреля уже могли заключить контракты с подрядчиками. Заявочную кампанию на 2018 год планируется проводить уже в сентябре-октябре этого года.

Максим Решетников отметил, что в текущем году региону предстоит освоить на муниципальных дорогах в два раза больше средств, чем было год назад, предстоит отремонтировать 300 км местных дорог, в том числе таких знаковых, как Шоссе Космонавтов и бульвар Гагарина в Перми, улично-дорожная сеть ЖК «Любимов» в Березниках. «Ответственность за качественное проведение этих работ лежит лично на вас, по их результатам мы и будем строить с вами дальнейшие отношения», – отметил глава региона. Он подчеркнул, что важно не только освоить выделенные средства, важно получить качественные дороги. Максим Решетников предложил выработать отдельный регламент по приемке работ, осуществлять фото-видеофиксацию их проведения, включать в приемные комиссии представителей общественных организаций, ОНФ и «Единой России».

Отдельное поручение было дано министерству информационного развития и связи: ведомству поручено разработать специальный сайт, на котором любой желающий сможет ознакомиться с ходом проведения дорожных работ, проектно-сметной документацией каждого участка. «Чтобы по итогам года у нас был понятный публичный отчет перед жителями края о проделанной работе», – подчеркнул глава региона.

### ИНТЕРФАКС; 2017.02.21; FESCO В МАЕ НАЧНЕТ РЕГУЛЯРНЫЕ Ж/Д ПЕРЕВОЗКИ ПРОДУКТОВ МЕЖДУ МОСКВОЙ И Д.ВОСТОКОМ – РЖД

Группа FESCO весной планирует начать регулярные железнодорожные перевозки продуктов питания, запустив соответствующий контейнерный поезд между Москвой и Дальним Востоком: сейчас компания ведет подготовку к этому проекту совместно с ОАО «Российские железные дороги», говорят представители монополии.

«На станциях Артем-Приморский (Приморский край – ИФ) и Кунцево-II мы сейчас устанавливаем приспособления для подключения рефрижераторных контейнеров. По Приморью – порядка 120 подключений можно будет сделать, по Кунцево мы сделали 40 «розеток» и до 120 доведем в ближайшее время. С FESCO прорабатываем с 1 апреля опытную перевозку рефрижераторных контейнеров, а с мая они хотят наладить стабильный поток на этом направлении», – заявил замглавы центральной дирекции по управлению терминально-складским комплексом РЖД Андрей Зыбкин во вторник в ходе делового семинара, посвященного развитию рынка контейнерных перевозок.

По его словам, речь идет о доставке рыбы с Дальнего Востока, и из Москвы – овощей, фруктов и мясной продукции. В сервисе будет принимать участие структура FESCO, специализирующаяся на перевозках скоропортящихся грузов в рефрижераторных контейнерах на Дальнем Востоке – ООО «Дальрефтранс» (ДРТ). Компания имеет железнодорожный терминал во Владивостоке вместимостью 600 TEU. Для ж/д доставки контейнеров ДРТ использует собственный подвижной состав (230 специализированных платформ и 23 дизельных вагонов, обеспечивающих бесперебойное электропитание рефрижераторных контейнеров в пути). «(В столице – ИФ) у них грандиозные планы – завоз контейнеров, кросс-докинг, развоз, доставка», – добавил менеджер.

Транспортная группа FESCO владеет портовыми, железнодорожными и логистическими активами, позволяющими обеспечивать доставку грузов «от двери до двери». Группе принадлежат терминалы во Владивостоке, железнодорожный оператор «Трансгарант», 50% акций ж/д оператора фитинговых платформ «Русская тройка». В управлении – порядка 36 тыс. контейнеров, в парке – 3,5 тыс. фитинговых платформ. Кроме того, FESCO владеет примерно 25,1% акций ПАО «Трансконтейнер» (MOEX: TRCN). Флот состоит из 20 судов, которые преимущественно осуществляют перевозки на собственных морских линиях. Группе «Сумма» Зиявудина Магомедова принадлежит 32,5% акций головной компании холдинга – ПАО «Дальневосточное морское пароходство» (MOEX: FESH), 23,8% – у GHP Group, 17,4% – у TPG, 4,9% – у East Capital.

Также в ходе семинара во вторник А.Зыбкин сообщил, что «Российские железные дороги» планируют вкладывать средства в создание мобильных быстровозводимых терминалов. «Инвестиции у нас планируются в порядка 160 таких (объектов – ИФ) площадью 1-2 тыс. квадратных метров. Но пока они у нас без температурных режимов, если будет спрос (на эту опцию – ИФ), мы (этот вопрос – ИФ) проработаем», – сказал он. У РЖД сейчас 760 грузовых дворов в РФ практически на всех транспортных коридорах, включая 162 контейнерных терминала, способных переваливать крупнотоннажные контейнеры.

### ТАСС; ЭЛЬВИРА БАЛГАНОВА; 2017.02.21; РЕКОНСТРУКЦИЯ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ВОКЗАЛА В УЛАН-УДЭ НАЧНЕТСЯ ЛЕТОМ 2017 Г.

РЖД приступит к реконструкции вокзального комплекса Улан– Удэ летом 2017 года. Об этом сообщили во вторник в пресс-службе Восточно-Сибирской железной дороги (ВСЖД, филиал РЖД).

«В здании вокзала будет проведена перепланировка помещений для более удобного и оперативного обслуживания пассажиров, появится зал повышенной комфортности с библиотекой, комната длительного отдыха и детская игровая. Фасад здания вокзала будет обновлен – в декор войдут элементы народного художественного творчества Бурятии и современная архитектурная подсветка», – уточнили в пресс-службе.

Планируется также замена всех стационарных камер видеонаблюдения и досмотрового оборудования, модернизация противопожарных и охранных систем, ремонт платформ. Вокзал будет оборудован современными системами навигации и информирования, высокоскоростным доступом в интернет, зарядными станциями для мобильных устройств. Кроме того, вся логистика пассажиров от привокзальной площади до посадки в поезд будет соответствовать требованиям безбарьерной среды.

Вокзал города Улан-Удэ был построен в 1937 году, на протяжении длительного периода времени там не проводился капитальный ремонт. Сейчас он не отвечает требованиям современного вокзального комплекса столицы субъекта РФ. Стоимость проекта по реконструкции улан-удэнского вокзала составляет свыше 400 млн рублей.

Ранее предполагалось, что работы по реконструкции продлятся три года, однако на прошлой неделе врио главы Бурятии Алексей **Цыденов** обратился к руководству ВСЖД с просьбой сократить сроки работ до двух лет. Станция Улан– Удэ расположена на 5641 км Транссибирской магистрали. Вокзал города ежегодно обслуживает свыше 500 тыс. пассажиров.

### КОММЕРСАНТ; АНАСТАСИЯ ВЕДЕНЕЕВА; ЕЛИЗАВЕТА КУЗНЕЦОВА; АНАТОЛИЙ КОСТЫРЕВ; ДМИТРИЙ КОЗЛОВ; 2017.02.22; ЛАБОРАТОРИЯ КАСПИЙСКОГО

Министерство Северного Кавказа намерено провести масштабную модернизацию портов Каспийского бассейна. Основной акцент будет сделан на создание нового транспортного коридора, который свяжет РФ с Ираном и Индией. Ключевой элемент стратегии – создание нового современного глубоководного порта на территории Дагестана, на строительство которого потребуются десятки миллиардов рублей.

Для Минкавказа подготовили стратегию развития портов Каспийского бассейна до 2020 года (разработка аналитического центра при правительстве, АЦ). Сегодня проект должен быть направлен на согласование в органы исполнительной власти, а после этого, в марте, в правительство. Согласно презентации АЦ (есть у «Ъ»), речь идет о модернизации портов Махачкала, Оля и портового кластера Астрахани. С 2010 по 2016 год грузооборот каспийских портов сократился почти вдвое, до 5,6 млн тонн. По мнению АЦ, их потенциал напрямую связан с Ираном – с наиболее перспективным рынком региона. Уже сегодня до 93% основного грузооборота российских портов на Каспии приходится на Иран (о российско-иранских переговорах о возможном расширении грузооборота см. также на сайте «Ъ»).

Как пояснил «Ъ» первый заместитель главы Минкавказа Одес Байсултанов, стратегия развития каспийских портов – это и модернизация и строительство портовой, железнодорожной и автомобильной инфраструктуры, и комплексное развитие региона через увеличение грузопотока (в том числе и через создание «зеленого коридора» между РФ и Ираном), усиление торгового сотрудничества со странами Персидского залива, Восточной Африки и с Индией, развитие судостроения и туризма. Главная цель, говорит он, усиление экономической и геополитической роли РФ в прикаспийском регионе.

Наиболее перспективные грузы для поставки в Иран – нефть, зерно, уголь, компоненты для комбикормов и контейнерные грузы. Иран обеспечивает порядка 75% своих потребностей в зерновых, остальные 25% – импорт. В 2014-2015 годах экспорт зерновых в Иран из РФ не превысил 1,5 млн тонн из общего объема экспорта из РФ в 30,7 млн тонн. Согласно стратегии, к 2030 году из портов Каспия в Иран, страны Персидского залива и Индию будет экспортироваться 7 млн тонн зерна (в 2017 году 1,2 млн тонн). В частности, эксперты АЦ предлагают доставлять грузы в Индию не из Северной Европы через Дубай, а из каспийских портов через Иран контейнеровозами, которые будут строить на верфях в Астраханской области.

Гендиректор Института конъюнктуры аграрного рынка Дмитрий Рылько указывает, что для выхода через Иран на внешние рынки нужно среди прочего решить проблему перевозки зерна вагонами-хопперами через 60 железнодорожных тоннелей между севером и югом Ирана. Возникнет и проблема стоимости перевозки и перевалки в четырех портах. При этом сам Иран – нестабильный покупатель зерновых: в этом сезоне он ушел с импортных рынков пшеницы и стал экспортером, отмечает господин Рылько. Характерна подобная ситуация и для Индии, правительство которой после сезона бурного импорта готовится вернуть традиционную пошлину на ввоз пшеницы, добавляет эксперт. По его мнению, на фоне постепенного роста объемов экспорта доля каспийских портов в общем зерновом экспортном портфолио РФ останется незначительной. Кроме того, напоминает он, на каспийском направлении у России есть серьезный конкурент в лице Казахстана. Президент Российского зернового союза Аркадий Злочевский добавляет, что низкий грузопоток в Каспии связан с отсутствием у России собственного парка судов, которые способны ходить в этих водах. А в 2018 году запустят железную дорогу через Азербайджан, рассчитанную на те же рынки. «Успех какого-либо направления будет зависеть от стоимости логистики по морю или железной дороге»,– отмечает господин Злочевский.

За счет Ирана планируется развивать и перевалку нефти в портах Каспия (на нефть и нефтепродукты приходится 75% их грузооборота). Объем перевалки нефтяных грузов упал в 2016 году с введением запрета на прием высокосернистой нефти из Казахстана в Махачкале, притом что объемы перевалки легкой туркменской нефти несущественны – 0,3 млн тонн в год. Кроме того, перспективы нефтяных грузопотоков зависят от разработки месторождения Центральное на шельфе Каспия. По словам Екатерины Родиной из «ВТБ Капитала», логистика поставок с Центрального действительно предполагает перевалку через Махачкалинский порт, но точно спрогнозировать его запуск сложно. Другой фактор риска – возможный перевод туркменских нефтяных грузопотоков на Иран, отмечается в стратегии. Илья Зашляпин из SBS Consulting замечает, что перспективы сотрудничества Ашхабада и Тегерана существуют прежде всего в поставке из Туркмении нефтепродуктов (в Иране дефицит нефтепереработки). Но тесному сотрудничеству стран мешают нестабильность отгрузки и качества и риск новых санкций против Ирана.

Одним из ключевых элементов стратегии Одес Байсултанов считает создание нового глубоководного порта на юге российской части Каспия (Дагестан). По оценкам АЦ, это может обойтись в десятки миллиардов рублей. По словам господина Байсултанова, в проект планируется привлечь инвесторов в формате ГЧП, чтобы на один рубль бюджетных инвестиций пришлось от двух рублей внебюджетных.

### ТАСС; 2017.02.21; ЭКСПЕРТ: ГЛУБОКОВОДНЫЙ ПОРТ НЕ СТАНЕТ КОНКУРЕНТОМ ДЕЙСТВУЮЩЕМУ ПОРТУ АРХАНГЕЛЬСКА

Глубоководный порт, который планируется построить вблизи Архангельска к 2023 году, не будет конкурировать с существующим портом. Об этом заявил генеральный директор ОАО «Архангельский морской торговый порт» Виктор Воробьев в ходе брифинга по проекту строительства.

«Архангельский морской торговый порт занимает нишу как порт для мелкопартионных грузов. Новый будет ориентирован на крупнотоннажные суда», – сказал Воробьев.

Он пояснил, что глубина в районе порта «Экономия» (самого глубокого района Архангельского порта) 9,2 метра рассчитана на суда, которые могут заходить в арктические реки. «Они адаптированы для работы в Арктической зоне РФ. Спецификация порта сохранится», – сообщил гендиректор порта.

Он отметил, что ожидается максимальная загрузка мощностей действующего порта на период строительства глубоководного района морского порта «Архангельск». В 2016 году грузооборот порта «Архангельск» составил 2,75 млн тонн при возможной мощности 4,5 млн. Действующий порт может принимать суда дедвейтом до 25 тысяч тонн.

Архангельский морской торговый порт – многопрофильный порт для перегрузки генеральных грузов, в том числе целлюлозы, картона, металлов, пиломатериалов, контейнеров, тяжеловесного оборудования и навалочных грузов. Возможности причалов позволяют обрабатывать суда с осадкой 9,2 м и длиной до 190 м. Терминал «Экономия» расположен в 25 км от центра Архангельска.

Проект строительства глубоководного порта в Архангельске включен в «Транспортную стратегию РФ на период до 2030 года». Разработчики полагают, что новый порт позволит сформировать более привлекательный альтернативный маршрут движения экспортных и импортных грузопотоков в направлении Европы, Северной Америки и стран Азиатско-Тихоокеанского региона (в первую очередь – Китая), а также обеспечит новый независимый выход крупнотоннажных судов в Мировой океан на этих направлениях. Сооружение нового глубоководного порта в Архангельске тесно связано с проектом строительства железнодорожной магистрали Белкомур (Белое море – Коми – Урал), которая позволит сократить плечо доставки грузов с Урала и из Сибири до 800 км.

### ТАСС; 2017.02.21; ГРУЗООБОРОТ В МАХАЧКАЛИНСКОМ МОРСКОМ ПОРТУ СНИЗИЛСЯ В 4 РАЗА

Общий грузооборот в Махачкалинском морском торговом порту (ММТП) в текущем году снизился в 4 раза. Это связано с уменьшением транзита казахстанской нефти, сообщил ТАСС во вторник помощник генерального директора порта Алик Абдулгамидов.

«Снижение общего грузооборота Махачкалинского порта в 4 раза в основном связано с уменьшением транзита казахстанской нефти. По сравнению с началом 2016 года объемы перевалки нефти в порту упали в 4 раза», – сказал Абдулгамидов.

Абдулгамидов связывает снижение объемов перевалки нефти с условиями, поставленными «Транснефтью» перед ОАО «Дагнефтепродукт», управляющим местным нефтяным терминалом, которые он считает «жесткими и несправедливыми». По его мнению, «таких жестких требований, которые касаются содержания серы в нефти», «Транснефть» не предъявляет в других портах страны.

О возможном прекращении транзита казахстанской нефти через порт Махачкалы, по словам Абдулгамидова, стало известно в декабре прошлого года. Тогда в СМИ появилась информация о письме вице-президента «Транснефти» Сергея Андронова заместителю директора «КазТрансОйл» Болату Отарову, в котором говорится, что в связи с подключением грузопотока Баку-Тихорецк в грузопоток малосернистой нефти с 1 января 2017 года через Махачкалинский порт можно будет транспортировать нефть только с содержанием серы 0,6%, а на сегодня этот показатель у казахской нефти примерно вдвое выше. Комментариями «Транснефти» по этому вопросу ТАСС не располагает.

Как сообщал ТАСС ранее, по данным Ассоциации морских торговых портов РФ, грузооборот Махачкалинского морского порта по итогам января 2017 года снизился на 79,3% по сравнению с аналогичным периодом 2016 года, до 70,4 тыс. тонн.

Перевалка казахстанской нефти является основным и практически единственным объемом работ для ММТП и «Дагнефтепродукта» в течение последних 15 лет, отметил представитель Махачкалинского порта. Как отметил собеседник агентства, всего за прошлый год в порту перевалено более 3 млн тонн сухих и наливных грузов, в том числе около 2,9 млн тонн нефти. Правда, эти общие показатели погрузочно– разгрузочных работ несколько ниже, чем в 2015 году.

По мнению гендиректора, причиной потерь объемов перевалки в прошлом году также послужило немотивированное решение некоторых российских нефтяных компаний о переориентации транзита грузов в иностранные порты. Ранее услугами Махачкалинского порта по перевалке пользовались также «Лукойл» и работающие в Туркменистане Dragon Oil и Mitro International.

Махачкалинский морской торговый порт – единственный незамерзающий и глубоководный порт России на Каспии, который принимает суда длиной до 150 м и с осадкой до 4,5 м. ФГУП «Махачкалинский морской торговый порт» в конце 2016 года акционирован, 100% акций принадлежат государству. Инфраструктура порта включает сухогрузную гавань с перегрузочным комплексом мощностью 3 млн тонн в год, причалы для генеральных, навалочных грузов и контейнеров мощностью до 1,2 млн тонн в год, железнодорожный и автопаромный терминал мощностью 1,3 млн тонн, зерновой терминал мощностью 0,5 млн тонн в год. В 2015 году грузооборот порта составил 3,83 млн тонн, что на 22,6% ниже аналогичного показателя 2014 года.

### ИЗВЕСТИЯ; ЕВГЕНИЙ ДЕВЯТЬЯРОВ; 2017.02.22; РОССИЙСКИЕ САМОЛЕТЫ ОСНАСТЯТ ПОДВОДНЫМ ОБОРУДОВАНИЕМ

В России с 2019 года все магистральные самолеты в обязательном порядке оснастят специальными гидроакустическими маяками на случай бедствия над водой. Однако во всем мире такая норма становится обязательной уже с 2018 года. Задержка оснащения российских судов может создать трудности во взаимодействии России с другими странами – участницами Международной организации гражданской авиации (ICAO) и осложнить выполнение международных полетов российским авиакомпаниям.

Как рассказали «Известиям» в **Министерстве транспорта** России, ведомство планирует внести изменения в авиационные правила АП-25, регламентирующие нормы летной годности к воздушным судам, до конца года. Переходный период для вступления требования в силу может составить около одного года. Разработчики и производители самолетов и комплектующих будут обязаны учитывать появление нового стандарта.

С 10 ноября 2016 года начала применяться принятая Советом ICAO поправка в приложение 6 части I Конвенции о международной гражданской авиации (Чикагской конвенции) – «Международные стандарты и рекомендуемая практика». Она вводит новый стандарт оснащения воздушных судов с целью более точного и надежного определения местоположения самолета, потерпевшего бедствие. Решение о введении нового стандарта было принято после анализа событий, связанных с катастрофой самолета A330 авиакомпании Air France, произошедшей 1 июня 2009 года в небе над Атлантикой. Первые фрагменты лайнера на дне океана на глубине 3,5 км были обнаружены только почти спустя два года – в апреле 2011 года. Чтобы избежать таких трудностей в будущем, решили оснащать все самолеты дополнительным устройством, использующим более низкую частоту, чем те маяки, которые крепятся к бортовым самописцам.

 «Как можно скорее, но не позднее 1 января 2018 года на всех самолетах с максимальной сертифицированной взлетной массой более 27 000 кг в соответствии с правилами безопасности устанавливаются подводные приводные устройства, работающие на частоте 8,8 кГц. Минимальное время работы такого автоматически включающегося подводного приводного устройства составляет 30 дней, и его запрещено устанавливать внутри крыльев или хвостового оперения», – говорится в документе ICAO.

Подводное приводное устройство – это, по сути, гидроакустический маяк, который состоит из аккумуляторной батареи и устройства, создающего колебания своим корпусом. При попадании в воду контакты замыкаются, и устройство начинает работать. В зависимости от модели срок автономной работы варьируется от 30 до 90 дней. Стоимость такого оборудования, согласно оценкам ICAO, составляет около $2000, включая затраты на установку.

Частота 8,8 кГц позволяет увеличить радиус обнаружения сигнала более чем до 6 морских миль. В ICAO проанализировали 42 авиационных происшествия с целью получить представление о расстоянии между последним известным местоположением самолета и местом авиационного происшествия. Приблизительно в 95% случаев, когда местоположение воздушного судна было известно за одну минуту до авиационного происшествия, самолет находили именно в радиусе 6 морских миль от места последнего сигнала.

До введения нового стандарта гидроакустические маяки крепились только к бортовым самописцам для их обнаружения под водой. Эти приборы работают на частоте 37,5 кГц, что дает высокую точность обнаружения (до нескольких метров), но значительно уменьшает радиус распространения сигнала. Кроме того, для поиска сигнала на этой частоте требуется дополнительное оборудование, в то время как сигнал на частоте 8,8 кГц может быть обнаружен с помощью штатного оборудования большинства кораблей, которые могут быть задействованы в операции по поиску и спасению.

Новое требование касается оснащения всех самолетов при полетах большой протяженностью над водным пространством.

Директор Института воздушного и космического права Aerohelp Олег Аксаментов пояснил «Известиям», что государства – участники ICAO должны имплементировать стандарты в свои национальные законодательства за исключением тех случаев, когда это может вступать в противоречие с национальными интересами.

– Стандарты – это некие эталоны. Предполагается, что страны должны стремиться к унификации своих норм и правил. Само по себе несоблюдение стандартов никаких последствий для авиакомпаний не несет. Однако сам формат международного сотрудничества в рамках ICAO становится нецелесообразным и неэффективным, – отметил Аксаментов.

Эксперт в сфере международного воздушного права Виталий Бордунов считает, что все государства обязаны присоединиться к требованиям, принятым в ICAO.

– Невыполнение принятого международного стандарта – это угроза безопасности полетов. В случае несоблюдения этого стандарта могут наступить различные последствия, например ограничение полетов или рост стоимости страхования ответственности перевозчиков. А это, в свою очередь, ведет к росту издержек авиакомпаний, покрывать которые придется в конечном счете пассажирам, – пояснил Бордунов.

Стандарты ICAO не исключают разработку более жестких по сравнению с содержащимися в приложении 6 национальных стандартов и норм. Для всех этапов эксплуатации воздушных судов наиболее приемлемым компромиссом являются минимальные стандарты, которые позволяют сохранить жизнеспособность коммерческой авиации, не ставя под угрозу безопасность полетов.

### ВЕДОМОСТИ; АЛЕКСАНДР ВОРОБЬЕВ; 2017.02.22; АЭРОПОРТ «ВНУКОВО» ОТКАЗАЛСЯ ОТ ГОСГАРАНТИЙ НА 5,5 МЛРД РУБ.

Госгарантии АО «Аэропорт Внуково» («дочка» АО «Международный аэропорт Внуково», на котором консолидируются все активы аэропорта) на 5,5 млрд руб. правительство одобрило в конце 2016 г. – для рефинансирования задолженности перед ВТБ в 11 млрд руб. О госгарантиях как условии рефинансирования просил сам банк.

«С ВТБ не договорились даже при наличии госгарантий, поэтому мы от них отказались и ведем переговоры о рефинансировании с другими банками», – рассказал председатель совета директоров «Внуково» Виталий Ванцев. Аэропорт не воспользовался госгарантиями, знает и федеральный чиновник.

Человек, близкий к одной из сторон переговоров, рассказал, что ВТБ еще одним условием выдвигал заключение аэропортом соглашений с авиакомпаниями «Россия» и «Победа» – т. е. двумя из трех якорных перевозчиков «Внуково» (оба принадлежат «Аэрофлоту») – о том, что они в ближайшие 10 лет будут обслуживаться во «Внуково». О таком условии банка рассказал и человек, близкий к группе «Аэрофлота». Авиакомпании работают с аэропортами по краткосрочным договорам аэропортового обслуживания (на год или на сезон), но договоры перевозчиков ни к чему не обязывают – пока компания летает, она платит, если ушла из аэропорта, никаких санкций к ней нет, объяснял он. Теоретически соглашения можно было заключить, если ВТБ нужна бумажка, предполагал собеседник.

Но ВТБ настаивал именно на обязывающих соглашениях, а таких в авиации нет, сам «Аэрофлот» с «Шереметьево» такого тоже не заключает, говорит человек, знакомый с ходом переговоров о рефинансировании долга «Внуково» перед ВТБ. «Аэрофлот» на совещаниях в Минэкономразвития заявил, что соглашения невозможны, знает он.

Представитель «Аэрофлота» и Ванцев это не комментируют. Представитель ВТБ говорит только, что окончательные условия реструктуризации задолженности «Внуково» не приняты.

Третьим не будет

С начала кризиса в 2014 г. госгарантии получили две компании авиатранспортной отрасли: «Трансаэро» – на 9 млрд руб. и «Ютэйр» – на 9,5 млрд руб., первая все равно обанкротилась, вторая с их помощью полностью рефинансировала кредиты на 43 млрд руб.

«Госгарантии предназначались для нового кредита ВТБ, под кредиты других банков ими нельзя воспользоваться, но мы не стали обращаться за новыми госгарантиями, это крайняя ситуация, а сейчас мы в состоянии обслуживать и погашать кредит», – уверяет Ванцев.

«Внуково» в 2016 г. прошло специальную комиссию при Минэкономразвития, нет причин, почему не обратиться снова, – с экономической точки зрения у аэропорта ничего не ухудшилось, государство владеет в нем блокпакетом, говорит федеральный чиновник.

В 2016 г. пассажиропоток «Внуково» сократился на 11,4% до 14 млн человек из-за закрытия Турции и Египта и банкротства в 2015 г. его якорного перевозчика «Трансаэро». Но осенью падение сменилось ростом в том числе благодаря развитию маршрутной сети авиакомпании «Россия». В январе «Внуково» приняло 1 млн человек (+49,5% год к году), за две недели февраля рост составил 49%, сообщает Ванцев. Именно резкое снижение пассажиропотока в начале 2016 г. (на 20–25%, один из ковенантов) не позволило кредиту ВТБ пролонгироваться автоматически еще на пять лет, срок его полного погашения – конец 2018 г., говорит Ванцев. Наиболее перспективный вариант рефинансирования, по его словам, – 10-летний кредит Сбербанка.

Представитель Сбербанка от комментариев отказался. «Внуково» полностью обслуживает кредит, говорит представитель ВТБ. «Госгарантии нужны прежде всего банку, хотя и заемщику они позволят получать условия лучше: более низкую ставку, более длинный срок, погашение не с первого года», – объясняет аналитик Райффайзенбанка Константин Юминов.

### ТАСС; 2017.02.21; ОГРАНИЧЕНИЯ ПО ТИПАМ САМОЛЕТОВ ДЛЯ АЭРОПОРТА ХРАБРОВО СНИМУТ К 20 АПРЕЛЯ

Ограничения на прием самолетов большой вместимости в калининградском аэропорту Храброво, которые вводятся с 15 марта в связи с сокращением протяженности его взлетно-посадочной полосы (ВПП), будут сняты до 20 апреля. Об этом генеральный директор авиаузла Александр Корытный сообщил во вторник временно исполняющему обязанности губернатора области Антону Алиханову в ходе инспекции аэропорта.

«У нас только с 20 апреля начинается чартерная программа (выполнение чартерных рейсов на зарубежные курорты), которая очень важна, и мы хотим вот эти все ограничения до 20 апреля закончить, чтобы летняя чартерная программа выполнялась в полном объеме», – отметил Корытный. В связи с интенсивными работами по реконструкции ВПП Храброво с 15 марта по 15 апреля порог ВПП Храброво будет смещен на 650 метров – ее длина сократится до 1850 метров. Авиаузел будет принимать самолеты типа Boeing-737-500, A319 и лайнеры меньших размеров. Период для работ с ограничением протяженности полосы выбран с учетом более благоприятных метеоусловий для работы аэропорта и реконструкции ВПП, а также времени старта чартерной программы, сообщил он.

Гендиректор аэропорта добавил, что с 15 марта по 15 апреля на линиях Москва – Калининград и Калининград – Санкт– Петербург запустят более 90 дополнительных рейсов в месяц. По его словам, существенно возрастет интенсивность авиаперевозок между Калининградом и российскими регионами в летний период. С июня открываются рейсы Калуга – Калининград и Анапа – Калининград (Саратовские авиалинии), в сентябре-октябре компания «ЮВТ Аэро» планирует открыть рейс между Калининградом и Казанью. Кроме того, с мая текущего года польская авиакомпания LOT намерена начать регулярные полеты по маршруту Калининград – Варшава, также изучается возможность запуска рейсов между Калининградом и Сочи, сообщил Корытный.

Реконструкция Храброво, включающая обновление ВПП и аэровокзального комплекса, была начата в 2013 году в рамках подготовки к проведению чемпионата мира по футболу 2018 года и должна была завершиться не позднее начала 2017 года, однако график был нарушен.

Реконструкция ВПП предполагает ее удлинение на 850 метров – с 2,5 км до 3,3 км, что позволит принимать все типы воздушных судов, а также строительство участка магистральной и скоростной рулежных дорожек. Общая стоимость работ составляет 3,39 млрд рублей за счет федерального бюджета.

Обустройство аэровокзального комплекса осуществляется за счет средств собственника аэропорта, генеральным подрядчиком является компания «Еврогрупп». Общий объем капитальных вложений составляет 2,75 млрд рублей. По данным дирекции Храброво, после реконструкции аэропорт будет рассчитан на пассажиропоток 3,5 млн человек в год. Все работы по его реконструкции намечено закончить к концу 2017 года.

### Ъ-ONLINE ЕКАТЕРИНБУРГ; ОЛЬГА КУРАЕВА; 2017.02.21; «ВИМ-АВИА» ПОДАЛА ЗАЯВКИ НА ПОЛЕТЫ ИЗ ЕКАТЕРИНБУРГА В 21 ГОРОД КИТАЯ

Авиакомпания «ВИМ-Авиа» подала заявки в **Росавиаци**ю для получения допуска на выполнение регулярных полетов из Екатеринбурга в Китай. Согласно документам, опубликованным на сайте **Росавиаци**и, компания хочет осуществлять перелеты частотой от двух до одиннадцати раз в неделю в 21 город Китая, в том числе Чунцин, Чаньчунь, Далянь, Ханчжоу, Тяньцзинь, Цзямусы, Ордос, Хух-Хото, Санья, Хайлар, Наньчан, Яньцзи, Чженчжоу, Сиань, Ченду, Ухань, Шеньян, Циндао, Хайкоу, Тайюань и Чанша. Как пояснил «Ъ-Урал» генеральный директор «ВИМ-Авиа» Александр Кочнев, инициативы компании связаны с расширением собственного флота. «В течение 2016 года и в начале 2017 года в нашем парке появились воздушные суда, способные выполнять полеты на дальние маршруты, в том числе Boeing 777 и Airbus 330. Китайская народная республика стала одним из перспективных для нас рынков», – рассказал он, отметив, что в прошлом году по китайскому направлению компания выполняла полеты в Пекин и Гуанчжоу. Заявки «ВИМ-Авиа» находятся в статусе «возможно выдать пропуск». На данный момент регулярные рейсы из Екатеринбурга в Пекин, Бангкок, осуществляют «Уральские авиалинии» (также имеет допуск на рейсы в Тяньцзинь и Ордос), рейсы в Санья – «Azur air».

### ВОСТОК ТЕЛЕИНФОРМ; 2017.02.22; В БУРЯТИИ ПОДЕШЕВЕЛИ АВИАБИЛЕТЫ ДО МОСКВЫ

В Бурятии снизилась стоимость авиаперелётов до Москвы. Это было сделано по поручению временно исполняющего главы РБ Алексея **Цыденов**а, сообщает пресс-служба **министерства транспорта** Бурятии.

На этой неделе **министр транспорта** Сергей Козлов встретился в Москве с руководством авиакомпании S7 на переговорах по снижению цены на авиарейсы из Улан-Удэ до Москвы. Напомним, в данный момент авиакомпания является единственной, летающей из столицы Бурятии до Москвы.

– По результатам договоров министра с представителями компании удалось добиться снижения цены на авиабилеты из Улан-Удэ до Москвы. Новая цена составит 12 тысяч 500 рублей, единственное условие – покупка билетов в оба конца. – сообщили в пресс-службе **Минтранса**.

Отметим, период снижения цены – с 9 марта по 15 мая 2017 года. Установления низкой цены на регулярной цене удастся добиться после окончания строительства новой взлетно-посадочной полосы в аэропорту «Байкал» в конце 2017 года.

### РБК; 2017.02.21; СТЮАРДЕССЫ БУДУТ СУДИТЬСЯ С «АЭРОФЛОТОМ» ИЗ-ЗА ДИСКРИМИНАЦИИ

Бортпроводницы «Аэрофлота» готовятся судиться с авиакомпанией, обвиняя ее в дискриминации по внешности и возрасту, а также в отстранении их от международных рейсов. В самом «Аэрофлоте» опровергают притеснение сотрудников

Иск одной из недовольных бортпроводниц «Аэрофлота» Евгении Магуриной поступил в Пресненский суд Москвы 19 января. Представитель «Аэрофлота» сообщил РБК, что компания пока не получала его.

«Радио Свобода» сообщает, что помимо Магуриной еще несколько бортпроводников «Аэрофлота» подали иск к авиакомпании по этому поводу. Президент Шереметьевского профсоюза летного состава (ШПЛС) Игорь Дельдюжов подтвердил РБК, что жалобы на дискриминацию по возрасту или по внешности от бортпроводников к нему поступали, уточнив, что профсоюз занимается только проблемами летчиков. ​

Как сообщила Магурина корреспонденту РБК, в своем иске к «Аэрофлоту» она обвиняет компанию в «дискриминации бортпроводников на международных линиях по возрасту, весу и внешним параметрам». Как заявила Магурина «Радио Свобода», в июне 2016 года руководство «Аэрофлота» объявило, что на международных рейсах будут работать «только молодые и худые». Теперь сотрудницы старше 40 лет и с размером одежды больше 48-го не смогут летать за границу.

Магурина, которой сейчас 41 год, рассказала РБК, что в июне 2016 года бортпроводников массово измерили и сфотографировали. А уже с 15 августа сотрудницу перевели на короткие рейсы по России вместе с некоторыми другими ее коллегами. На ее вопрос, с чем это связано, в компании ответили, что это новая политика «Аэрофлота», повысившая требования к бортпроводникам на международных линиях. Она также уточнила, что согласно новым требованиям авиакомпании размер одежды бортпроводника должен быть не больше 46-го (а у Магуриной, по ее словам, 48-й размер).

Представитель «Аэрофлота» сказал РБК, что заявление об ограничениях географии полетов не соответствует действительности. «Если заявление бортпроводников будет разбираться в суде, мы предоставим пофамильные списки нескольких сотен бортпроводниц авиакомпании старше 40 лет, которые выполняли в 2016-м и продолжают выполнять в 2017 году зарубежные рейсы», – сообщила она, уточнив, что в трудовых договорах бортпроводников «Аэрофлота» отсутствует условие о географии полетов.

Сама Магурина утверждает, что после июня зарубежные полеты для нее закончились. Как уточнила представитель «Аэрофлота», бортпроводник Магурина с января 2016 года выполняла полеты как по России, так и за рубеж. «Сегодня, 21 февраля, Евгения Магурина в 7:30 улетела за рубеж, и о планируемой командировке на момент публикации на «Радио Свобода» ей было хорошо известно», – сказала она. Бортпроводница факт командировки за границу подтвердила РБК, уточнив, что направляется в Караганду (Казахстан).

Как рассказывает Магурина, конфликт между нею и авиакомпанией разгорелся в октябре 2016 года. Помимо потери возможности летать за границу «неподходящий» бортпроводник значительно потеряла в зарплате. По ее словам, зарплата бортпроводника складывается из нескольких частей: оклад, доплата за категорию, доплата за английский, количество часов налета. Суточные (за пересечение границы) и доплата за длинные рейсы составляют существенную часть итоговой зарплаты, сказала она. ​

По информации «Радио Свобода», «Аэрофлот» отсеивает «нестандартных» сотрудников на уровне врачебной летно-экспертной комиссии. Согласно предоставленным РБК авиакомпанией данным, ​в 2016 году медкомиссией к выполнению полетов допущены 98 бортпроводников пенсионного возраста и только четыре бортпроводника в возрасте от 56 до 60 лет и старше по состоянию здоровья не допущены.

«Аэрофлот» на своем сайте утверждает, что при наборе не уделяет особого внимания внешности будущих сотрудников. Среди требований к ним: среднее образование, свидетельство бортпроводника, английский язык (уровень intermediate) и желание работать в сфере обслуживания. С военнообязанных требуют еще и документ воинского учета. При этом в самой заявке кандидат должен указать определенные параметры: вес, рост, размер одежды.

Как уточнила представитель авиакомпании, ограничением для соискателя может стать только рост. «В ходе выполнения своих служебных обязанностей бортпроводники должны помогать пассажирам размещать ручную кладь на багажных полках в салоне самолета, и рост бортпроводника должен позволять ему свободно дотягиваться до верхней багажной полки», – рассказала она.

До обращения в суд Магурина подавала заявления в **Росавиаци**ю и трудовую инспекцию. Представитель **Росавиаци**и подтвердил факт обращения Магуриной в ведомство. Также Магурина написала открытое письмо на имя президента Владимира Путина (копия имеется у РБК), в котором она призывает остановить «правовой беспредел и дискриминацию персонала по внешним данным и возрасту».