**13 МАРТА 2017**

**Вернуться в оглавление**

|  |
| --- |
| **Публикации** |

### ИНТЕРФАКС; 2017.03.11; РФ И ЕГИПЕТ СОГЛАСОВАЛИ ПРОТОКОЛ ПО АВИАБЕЗОПАСНОСТИ, ОСТАЛОСЬ ОПРЕДЕЛИТЬ ДАТУ ПОДПИСАНИЯ – СОКОЛОВ

РФ и Египет согласовали проект протокола о сотрудничестве в сфере обеспечения безопасности гражданской авиации, осталось лишь определить дату его подписания, сказал глава **Минтранса** РФ Максим **Соколов** журналистам в кулуарах форума Vestifinance в субботу.

«(Египетская сторона – ИФ) просто не обозначила пока дату, место и время для подписания этого соглашения. А так все вопросы согласованы», – сказал министр в ответ на вопрос журналистов.

В конце февраля протокол по авиабазопасности между двумя странами был одобрен правительством РФ. Согласно документу, российские специалисты будут проверять технические средства досмотра в международных аэропортах Египта, а также оценивать эффективность мероприятий по обеспечению авиабезопасности с применением тест-предметов в сотрудничестве с местными органами безопасности.

В ходе ознакомительных поездок в Египет специалисты РФ будут изучать организацию и проведение сотрудниками аэропортов процедур регистрации пассажиров и багажа; предполетного досмотра людей, грузов, почты, самих самолетов, а также их технического и наземного обслуживания; посадки на борт воздушного судна. В зоне внимания российских экспертов также будет досмотр товаров, реализуемых в контролируемой зоне аэропорта, организация и обеспечение безопасности периметра аэропорта и объектов его инфраструктуры, говорится в проекте протокола.

Разработка протокола началась после закрытия авиасообщения между Россией и Египтом в ноябре 2015 года, которое было инициировано РФ в связи с крушением над Синаем самолета российской авиакомпании «Когалымавиа». На борту лайнера, летевшего из Шарм-эль-Шейха в Санкт-Петербург, находились 217 пассажиров и семь членов экипажа, все они погибли. ФСБ впоследствии признала случившееся терактом.

### ИНТЕРФАКС;2017.03.11; АВИАВЛАСТИ РФ И ИЗРАИЛЯ ОПРЕДЕЛЯТ ЛИМИТ ЧАСТОТ ДЛЯ ПОЛЁТОВ ИЗ «ЖУКОВСКОГО» НА ЭТОТ ГОД – СОКОЛОВ

Авиавласти РФ и Израиля определят лимит частот для полётов из подмосковного аэропорта «Жуковский», сказал глава **Минтранса** РФ Максим **Соколов** журналистам в кулуарах форума Vestifinance в субботу.

«Мы приходим к той модели, по крайней мере, на текущий год, которая будет приемлема для наших авиационных властей или российских и израильских авиаперевозчиков – (модели – ИФ) с определением количества частот, которые могут быть использованы нашими перевозчиками», – сказал министр.

Ранее источники газеты «Коммерсантъ» сообщили, что авиавласти Израиля отказываются согласовывать полеты российских авиакомпаний из «Жуковского», так как относят его к аэропортам Москвы, число полетов из которых ограничены межправительственным соглашением. В Израиле указывают, что новые рейсы из «Жуковского» приведут к превышению квот на линии Тель-Авив – Москва (35 частот в неделю).

Рейсы из «Жуковского» в Тель-Авив хотят открыть две российские авиакомпании – «Уральские авиалинии» и Pegas Fly.

### ИНТЕРФАКС;2017.03.11; МИНТРАНС ВИДИТ ПОЛНЫЙ ПЕРЕХОД ОТ ТРАНСПОРТНОГО НАЛОГА К АКЦИЗАМ НА БЕНЗИН ЛИШЬ ПОСЛЕ 2020 Г

**Министерство транспорта** РФ видит вероятность полного перехода на топливный акциз и ухода от транспортного налога лишь после 2020 года, поскольку последний исправно собирается и наполняет региональные дорожные фонды.

«В идеале было бы правильно уйти от транспортного налога и перейти исключительно на принцип «пользователь платит»: то есть чем больше ездишь, тем ты больше используешь свое транспортное средство, тем больше ты будешь платить за топливо через акцизы», – заявил глава **Минтранса** Максим **Соколов**, выступая на форуме Vestifinance в субботу.

«Надеюсь, что со временем мы придем к единому источнику, которым является акцизы. Предполагаю, что это вопрос следующего десятилетия», – добавил он.

Сейчас в РФ используются два принципа – и акцизы и транспортный налог, напомнил министр. «(Последний – ИФ), кстати, достаточно хорошо собирается, он полностью идет в региональные дорожные фонды, и субъекты РФ очень (им – ИФ) дорожат – иногда выставляют максимальный предел, иногда все-таки стараются конкурировать между собой за регистрацию транспортных средств. Но он является очень важной составляющей в наполнении именно того бюджета, который идет на развитие транспортной системы», – сказал М.**Соколов**.

«Поэтому сейчас мы используем эти оба налоговых рычага, именно понимая, что нам необходимо создавать дорожную инфраструктуру. Во-первых, перед нами стоит президентская задача по удвоению строительства дорог в нашей стране в ближайшее десятилетие, и это очень важно: сегодня дорожная инфраструктура работает на пределе своих пропускных возможностей.

Здесь нам необходимо не только приводить в нормативное состояние федеральные трассы – по итогам года уже более 71% (их – ИФ) соответствует всем международным стандартам и нормативам, но и заботиться о региональной дорожной сети», – отметил он.

«Именно поэтому мы пока выступаем за сохранение транспортного налога как источника ресурса для субъектов РФ по приведению в нормативное состояние и местных дорог, потому, что он финансирует еще и муниципальные дорожные фонды», – добавил глава ведомства.

### ИНТЕРФАКС; 2017.03.11; МИНТРАНС ХОЧЕТ БАЛАНСА В ТРАНСПОРТИРОВКЕ НЕФТЕГРУЗОВ, ОБСУДИТ ЭТО С МИНЭНЕРГО

**Министр транспорта РФ** Максим **Соколов** выразил надежду на координацию с Минэнерго в вопросах транспортировки нефтяных грузов по трубе и другими способами.

«Я вместе с нашими стратегами и экспертами поставил как ближайшую задачу и для себя, и для министерства энергетики РФ, в ведении которого находится функционирование трубопроводов, по созданию единой сбалансированной модели функционирования и развития трубопроводных и транспортных систем», – сказал М.**Соколов** на форуме Vestifinance в субботу.

«Сейчас мы уже видим, что это (изменение объемов транспортировки по трубе – ИФ) приводит к серьезным затруднениям в нашей совместной работе. Нам в ближайшее время предстоит этим заняться», – добавил министр.

«Возможно, зря, или жаль», что трубопроводный транспорт не относится к компетенции **Минтранса**, отметил М.**Соколов**, «потому, что он настолько сильно влияет на логистику и транспортные грузовые потоки непредсказуемым образом, что это оказывает глобальное влияние на работу транспортных систем как региональных так и в целом».

«Даже налоговый маневр в нефтяной отрасли привел к тому, что в большей степени нефтепродукты стали перемещаться по трубопроводам. Эти грузы ушли с железной дороги, (у РЖД – ИФ) появились выпадающие доходы. (Они – ИФ) привели к дисбалансу финансовой модели, мы не смогли направить на инвестиции определенные средства», – пояснил министр.

«Или недавнее решение по количеству серы в нефти, которая должна попадать в наши трубопроводы, например, на юге России, в районе Каспийского моря. Тут же высокосернистая казахстанская нефть ушла из трубопровода, а она попадала к нам через Каспийское море, в порт Махачкала. И Махачкала стала незагруженной на 3-4 млн тонн. Возникла диспропорция в работе транспортной и трубопроводной систем», – добавил М.**Соколов**.

### ТАСС; 2017.03.11; СОКОЛОВ: ВНЕДРЕНИЕ ТРАНСПОРТНЫХ БЕСПИЛОТНИКОВ ВОЗМОЖНО В СЕРЕДИНЕ СЛЕДУЮЩЕГО ДЕСЯТИЛЕТИЯ

Внедрение транспортных беспилотных летательных аппаратов возможно в середине следующего десятилетия, об этом журналистам рассказал **министр транспорта РФ** Максим **Соколов** в своем выступлении на форуме Vestifinance.

«Срок внедрения этих технологий (беспилотных летательных средств – прим. ТАСС) и транспортных средств будет более близкий, это может быть даже середина следующего десятилетия», – прокомментировал он. По словам министра, использование беспилотных транспортных средств, так называемых дронов позволит осуществлять доставку медицинских препаратов, также различных грузов в малонаселенные территории севера и Дальнего Востока.

«Именно оттуда, с моей точки зрения, в ближайшее десятилетие пойдет отработка опыта и движение беспилотных воздушных летательных транспортных средств на территории уже более густонаселенных районов России, ну не только России, наверно, и всего мира», – пояснил он. Как отметил **Соколов**, сейчас разрабатывается система зависимого наблюдения, которая позволит видеть все беспилотные летательные аппараты и своевременно разводить их в случае пересечения траектории.

«Сейчас мы делаем соответствующую систему, так называемую систему зависимого наблюдения, основанную на общем принципе, применяющемся во всех странах, которая позволит видеть все беспилотные летательные аппараты и своевременно разводить их в случае пересечения траектории движения, эшелонов и курсов», – сказал он.

### RNS; 2017.03.11; МИНИСТР ТРАНСПОРТА: РОССИЯ «ОБОГНАЛА» ЕВРОПУ ПО КАЧЕСТВУ ОБСЛУЖИВАНИЯ В ПОЕЗДАХ

Качество обслуживания в российских поездах, «по мнению многих», превосходит качество у некоторых европейских железнодорожных операторов, сообщил **министр транспорта** Максим **Соколов** на форуме Vestifinance.

«Многие друзья – объективно скажу – возвращаясь из своих поездок в Европу... что мне лично очень приятно, в пользу наших российских дорог всегда высказывают благодарности по отношению к качеству обслуживания, которое сегодня представляется на Западе. То есть, мы в данном случае не только догнали, но, по мнению многих, и обогнали», – сказал он, упомянув,в частности, железнодорожного оператора Германии Deutsche Bahn и дороги Италии.

**Соколов** отметил «существенный прогресс» в качестве обслуживания в России: «с каким чувством я заходил в наши поезда лет 30 назад, когда тоже был студентом и ездил в строительные отряды, и насколько приятно заходить сейчас», вспомнил он.

### RNS; 2017.03.11; МИНИСТР ТРАНСПОРТА РОССИИ ОЖИДАЕТ МАССОВОГО ПОЯВЛЕНИЯ «УМНЫХ» АВТОМОБИЛЕЙ К 2030-М ГОДАМ

Массового появления умных беспилотных автомобилей на дорогах Москвы и Подмосковья можно ожидать через 20 лет. Такое мнение высказал **министр транспорта** Максим **Соколов** в рамках форума Vestifinance.

«Я не утверждаю, что к концу 20-х годов по нашим дорогам будут двигаться исключительно умные беспилотные автомобили. Я бы взял более длинный временной лаг – примерно 20 лет... Я все-таки считаю, что это вопрос 30-х годов», – сказал он.

Развитию беспилотного транспорта, по его словам, мешает отсутствие законодательной базы («кто будет платить, если автомобиль управляется не человеком, а машиной») и поддерживающей телекоммуникационной инфраструктуры.

### АГЕНТСТВО МОСКВА; 2017.03.10; РОСАВИАЦИЯ ПОКА НЕ РАСПОЛАГАЕТ ИНФОРМАЦИЕЙ О СРОКАХ ВОЗОБНОВЛЕНИЯ СООБЩЕНИЯ С ЕГИПТОМ И КОЛИЧЕСТВЕ РЕЙСОВ

**Федеральное агентство воздушного транспорта** (**Росавиаци**я) пока не располагает информацией о сроках возобновления сообщения с Египтом и количестве рейсов. Об этом журналистам сообщил руководитель **Росавиаци**и Александр **Нерадько**.

«Количество рейсов мы пока не знаем. Какие авиакомпании захотят полететь, в какие аэропорты. Но мы готовимся к этому процессу, находимся в процессе подготовки. Когда возобновят авиасообщение, мы тоже пока не знаем», – сказал А.**Нерадько**.

По словам главы **Росавиаци**и, прежде всего необходимо понять, готовы ли юридические лица, ведущие деятельность в области авиационной безопасности, предоставить своих специалистов для совместной работы с египетскими коллегами, на каких условиях.

«Мы сейчас анализируем то, что поступит от наших коллег. Эти специалисты призваны встать на пункты досмотра вместе с египетскими коллегами и осуществлять дополнительные меры авиационной безопасности. Это целый комплекс вопросов, которые мы прорабатываем», – добавил А.**Нерадько**.

27 января глава **Минтранса** Максим **Соколов** заявил, что ведомство уже направило в правительство предложения по открытию регулярных рейсов в Каир. Президент России Владимир Путин подписал указ о приостановке полетов в Египет после крушение над Синаем самолета авиакомпании «Когалымавиа», следовавшего из египетского курорта Шарм-эль-Шейх в Санкт-Петербург. В авиакатастрофе 31 октября 2015 г. погибли 224 человека, в том числе семь членов экипажа. ФСБ назвала случившееся терактом.

### ИНТЕРФАКС; 2017.03.10; ГОСУДАРСТВО СОКРАТИЛО СУБСИДИИ НА АВИАПЕРЕВОЗКИ В 2017Г НА 17%

Объем субсидий, выделенных государством на авиаперевозки по РФ в 2017 г., снижен почти на 17%, следует из материалов **Росавиаци**и, подготовленных к итоговой коллегии ведомства.

Из материалов следует, что в текущем году до **Росавиаци**и доведено 7,3 млрд руб. бюджетных ассигнований на субсидирование авиарейсов, тогда как в прошлом году из бюджета было выделено 8,76 млрд руб. (освоено 92% – 8,08 млрд руб.).

По словам главы **Росавиаци**и Александра **Нерадько**, в этом году будет действовать четыре программы поддержки внутрироссийских перевозок вместо пяти в 2016 году (в связи с закрытием программы по Приволжскому федеральному округу), при этом каждая из них будет расширена по сравнению с прошлым годом.

Так, маршрутная сеть программы субсидирования полетов в Симферополь будет пополнена тремя новыми направлениями – из Сочи, Орска и Сыктывкара – и вырастет до 61 маршрута. При этом программа будет действовать на две недели дольше. «Полеты в Крым планируется начать не 1 июня, как в предыдущие годы, а с 15 мая и до 1 ноября», – сказал А.**Нерадько** журналистам, добавив, что на программу планируется выделить 475 млн рублей.

Программа субсидирования полетов в Калининград также расширяется в этом году, добавятся рейсы из Сочи, Екатеринбурга, Мурманска и Архангельска. На ее реализацию направлено 370 млн рублей.

«Особый упор будет делаться на развитии перевозок на Дальний Восток и внутри Дальневосточного федерального округа. Программа субсидирования прирастет тремя новыми маршрутами из Красноярска: в Благовещенск, Хабаровск и Иркутск. На этот год (на программу – ИФ) выделено 2,95 млрд рублей», – сказал А.**Нерадько**.

Также продолжит действие программа субсидирования региональных авиарейсов по РФ, действующая согласно постановлению правительства N1242.

Глава **Росавиаци**и отметил, что во избежание недоосвоения субсидий необходимо усилить ответственность за это самих авиакомпаний. «Действующими правилами предусмотрен заявительный характер получения перевозчиками субсидий без каких-либо обязательств с их стороны выполнить рейсы, под которые резервируются бюджетные средства», – сказал А.**Нерадько**.

### RG.RU; ТАТЬЯНА ШАДРИНА; 2017.03.10; В РОСАВИАЦИИ ОТМЕТИЛИ НЕОБХОДИМОСТЬ ОБЯЗАТЕЛЬНОЙ СЕРТИФИКАЦИИ АЭРОПОРТОВ

Ежегодно через российские аэропорты проходят миллионы пассажиров. Только в 2016 году воздушные гавани обслужили 162 миллиона пассажиров. Все они заплатили за билет, в стоимость которого входит обслуживание в аэропорту. Но не всегда оно отвечает потребностям пассажиров и обеспечивает их безопасности. Чего только стоит нашумевшая история в аэропорту Чебоксар, когда паралимпиец спускался по трапу самолета на руках.

В свое время сертификация аэропортов была обязательной. Но для снижения нагрузки на бизнес аэропортов, сертификация воздушных гаваней была отменена в 2015 году, отметил в беседе с журналистами глава **Росавиаци**и Александр **Нерадько**. То есть проверка на наличие того или иного оборудования, той или иной спецтехники, в том числе автомобилей для противообледенительной обработки самолетов, современных антиобледенительных жидкостей, амбулифтов (лифтов для маломобильных пассажиров), отменена. Также инспекторы не имеют права требовать от воздушных гаваней наличия очень важного для обеспечения безопасности полетов прибора для замера и автоматической фиксации коэффициента сцепления на взлетно-посадочной полосе. И, по словам **Нерадько**, во многих аэропортах такого оборудования нет.

Кроме того, сейчас не регламентировано количество информационных стоек, а также стоек регистрации пассажиров. Все это оборудование раньше проходило проверку в рамках системы сертификации воздушных гаваней. «Хотя, возможно, слишком была зарегулирована сертификация. Но что получилось сейчас, после ее отмены? Все отдано на откуп руководству аэропорта, где иногда находятся управленцы, которые не знакомы с особенностями аэропортовой деятельности. И это отражается на качестве обслуживания пассажиров», – констатировал **Нерадько**.

Возвращаясь к примеру со спортсменами. «В аэропорту Внуково загрузили пассажиров с ограниченными возможностями на борт пассажирского среднемагистрального двухмоторного турбовинтового самолета ATR 72 с помощью амбулифта. Самолет прилетел в Чебоксары. А там в аэропорту амбулифта нет, так как нет нормативных требований на наличие амбулифта. Есть только «дорожная карта» по улучшению качества услуг для маломобильных пассажиров. Хотя она и утверждена приказом **Росавиаци**и, но это не нормативный акт», – сказал **Нерадько**. Чтобы разрешить ситуацию в Чебоксарах, **Росавиаци**и пришлось обращаться к руководству Чувашии, которое является владельцем аэропорта. По другому заставить аэропорт закупить нужное оборудование не получается, сказал глава **Росавиаци**и.

### RG.RU; ТАТЬЯНА ШАДРИНА; 2017.03.10; РОСАВИАЦИЯ: ЧАСТНЫЕ ПИЛОТЫ НЕ ДОЛЖНЫ РАБОТАТЬ «ТАКСИСТАМИ»

Попытка коммерциализации авиации общего назначения, прежде всего, идет в разрез с положениями Международной организации гражданской авиации (ИКАО), заявил сегодня журналистам глава **Росавиаци**и Александр **Нерадько**, отвечая на вопрос – как он относится к инициативе разрешить частным пилотам за деньги возить пассажиров. ИКАО рассматривает авиацию общего назначения (АОН) не как коммерческую авиацию, пояснил он.

В России есть еще риск, который возникнет, если пилотам АОН разрешат официально за деньги возить пассажиров.

«Я слышу от многих директоров коммерческих авиапредприятий, что они готовы уйти «под флаг» авиации общего назначения, как только АОН разрешат возить пассажиров за деньги, чтобы не получать сертификаты коммерческих эксплуатантов. В результате получиться как в заказных автобусных перевозках и такси.Условно говоря, в авиакомпании 20 вертолетов. Директор авиакомпании соберет экипажи и скажет, что теперь они – АОН и каждый экипаж за день полетов должен принести N-ную сумму выручки. И к чему мы тогда придем?! Откатимся по безопасности полетов. Люди будут гибнуть больше», – прогнозирует **Нерадько**.

### ИНТЕРФАКС; 2017.03.10; РОСАВИАЦИЯ ПРОСИТ ПОЛНОМОЧИЙ ПЕРЕГОВОРЩИКА С ИНОСТРАННЫМИ АВИАВЛАСТЯМИ В СФЕРЕ СЕРТИФИКАЦИИ АВИАТЕХНИКИ

**Росавиаци**я просит **Минтранс** РФ передать ей полномочия по переговорам с иностранными авиавластями в области сертификации гражданской авиатехники.

«Предлагается (**Минтрансу** РФ – ИФ) рассмотреть возможность наделения **Росавиаци**и полномочиями на организацию проведения переговоров и заключения международных договоров в этой сфере деятельности, а также осуществления функций как компетентного органа в области обязательной сертификации в сфере гражданской авиации. Это предоставит **Росавиаци**и возможность проведения работы с компетентными органами иностранных государств в более оперативном режиме. Соответствующие предложения внесены в **министерство транспорта** РФ. Просьба рассмотреть», – сообщил глава **Росавиаци**и Александр **Нерадько** на итоговой коллегии ведомства в пятницу.

До ноября 2015 года сертификацию типовой конструкции авиатехники российского производства осуществлял Авиарегистр Межгосударственного авиацинного комитета (АР МАК). Однако постановлением правительства часть его полномочий была перераспределена между **Минтрансом**, Минпромторгом и **Росавиаци**ей. В середине марта прошлого года **Росавиаци**я сообщила о создании новой структуры – ФАУ «Авиационный регистр РФ».

### ИНТЕРФАКС; 2017.03.10; РОССИЙСКИЕ АВИАКОМПАНИИ УВЕЛИЧИЛИ ПЕРЕВОЗКИ В ФЕВРАЛЕ НА 16,7%, ДО 6,02 МЛН ЧЕЛОВЕК – НЕРАДЬКО

Российские авиакомпании увеличили перевозки в феврале на 16,7% относительно февраля 2016 г., до 6,02 млн человек, сообщил глава **Росавиаци**и Александр **Нерадько**, ссылаясь на оперативные данные, на итоговой коллегии ведомства в пятницу.

Рост перевозок в прошлом месяце показали, в частности, крупнейшие пять перевозчиков РФ. Так, «Аэрофлот» (MOEX: AFLT) перевез 2,2 млн человек (+11,3%), «Сибирь» (группа S7) – 610,9 тыс. (+2,7%), «Россия» (группа «Аэрофлот») – 561,7 тыс. (+116,5%), «ЮТэйр» (MOEX: UTAR) – 459,2 тыс. (+19,5%), «Уральские авиалинии» (MOEX: URAL) – 393,6 тыс. (+27,4%).

Пассажирооборот всех российских авиакомпаний за рассматриваемый период вырос на 20,7%, до 15,06 млрд пассажиро-километров.

Процент занятости пассажирских кресел составил 78,2%, увеличившись по сравнению с аналогичным периодом 2016 г. на 2,7 процентного пункта. Процент коммерческой загрузки вырос на 3,7 п.п., до 66,1%.

### RNS; 2017.03.10; ГЛАВА РОСАВИАЦИИ ДОПУСТИЛ СОЗДАНИЕ НОВЫХ АВИАКОМПАНИЙ В РОССИИ

Глава **Росавиаци**и Александр **Нерадько** допускает создание новых авиакомпаний в России. Об этом он рассказал журналистам по итогам заседании итоговой коллегии **Росавиаци**и.

«Допускаю (появление новых авиакомпаний – RNS). Мы всегда приветствуем появление новых авиакомпаний, но образование новой авиакомпании, особенно предназначенной для коммерческих, регулярных перевозок пассажиров, это очень капиталоемкое мероприятие. Необходимы средства либо для покупки воздушных судов, либо для приобретения их на условиях лизинга. Необходимы средства для подготовки летных, кабинных экипажей, технического персонала, создания технической базы для обслуживания воздушных судов и так далее», – сказал он.

**Нерадько** добавил, что на данный момент заявок на создание новых авиакомпаний нет.

«Но мы будем готовы оказывать содействие становлению таких авиакомпаний, если они будут обеспечены соответствующими ресурсами», – отметил он.

«Мы фиксируем финансовое состояние авиакомпаний, наблюдаем, что все-таки авиакомпании, можно сказать, пережили ту черную полосу, которая намечалась. Сейчас нет авиакомпаний, которые находятся в критическом финансовом положении», – отметил он.

По его словам, результаты работы в отрасли в 2016 году показывают, что только одна авиакомпания «Сокол» сдала сертификат, сказал **Нерадько**.

Создаваемая новая авиакомпания «Азимут», по его словам, не подавала заявление в **Росавиаци**ю на получение сертификата. «Нет, не подавала», – сказал он.

### RNS; 2017.03.10; СУБСИДИРУЕМЫЕ ПОЛЕТЫ В КРЫМ В 2017 ГОДУ НАЧНУТСЯ НА ДВЕ НЕДЕЛИ РАНЬШЕ – С 15 МАЯ

Субсидированные полеты в Крым начнутся на две недели раньше, чем в прошлом году – не с 1 июня как в предыдущие годы, а с 15 мая – и будут осуществляться до 1 ноября, сказал журналистам глава **Росавиаци**и Александр **Нерадько**.

«Субсидирование полетов в Крым планируется начать не 1 июня как в предыдущие годы, а с 15 мая и до 1 ноября. Маршрутная сеть увеличивается на три направления: до 61, – бюджетное финансирование 475 млн руб.», – сказал он.

По его словам, программа субсидирования полетов в Калининград также расширяется на новые города: Сочи, Екатеринбург, Мурманск и Архангельск. «На ее реализацию будет направлено 370 млн рублей», – отметил он. А на перевозки на Дальний Восток и внутри ДВФО – 2,95 млрд руб., добавил **Нерадько**.

На Дальний Восток по специальному тарифу планируется перевезти 447 тыс. пассажиров. В период с 1 апреля по 31 октября 10 российских авиаперевозчиков будут выполнять субсидируемые полеты по 50 направлениям с Дальнего Востока в европейскую часть страны, и дополнительно – по 6 направлениям в пределах Дальневосточного федерального округа.

### RNS; 2017.03.10; ГЛАВА РОСАВИАЦИИ ПРИЗВАЛ К УЖЕСТОЧЕНИЮ ОТВЕТСТВЕННОСТИ ДЛЯ ДЕБОШИРОВ НА БОРТУ

Глава **Росавиаци**и Александр **Нерадько** отметил сохранение проблемы дебоширов на борту. Об этом он заявил на итоговой коллегии ведомства.

«Сохраняется проблема недисциплинированных пассажиров. Только за неполные три года произошло 15 вынужденных посадок воздушных судов из-за таких пассажиров. В 2016 году 1180 пассажиров не допущены на борт. Органами внутренних дел на воздушном транспорте привлечено к административной ответственности 1164 человека, к уголовной – 116 человек, 459 пассажиров было снято с борта воздушных судов», – отметил он.

**Нерадько** отметил, что в целях укрепления авиационной безопасности нужно использовать комплексный подход всех заинтересованных сторон к решению проблем недисциплинированных пассажиров, вплоть до уголовной ответственности.

### RNS; 2017.03.10; ЗА 2016 ГОД ПОСТУПИЛО 132 СООБЩЕНИЯ С УГРОЗАМИ ТЕРАКТОВ НА АВИАЦИОННЫХ ОБЪЕКТАХ РФ

За 2016 год поступило 132 сообщения с угрозами терактов на авиационных объектах РФФото: PhotoXPress.ru

В 2016 году было пресечено 10 незаконных проникновений на авиационные объекты, за год поступила 181 угроза, в том числе 132 сообщения об угрозах совершения террористических актов, сказал на итоговой коллегии **Росавиаци**и глава ведомства Александр **Нерадько**.

«В 2016 году в отношении объектов транспортной инфраструктуры и воздушных судов актов незаконного вмешательства не отмечено. Вместе с тем поступила 181 угроза, в том числе 132 сообщения содержали угрозы совершения террористических актов. Выявлено и пресечено 10 несанкционированных проникновений на объекты гражданской авиации», – сказал он.

По его словам, «сообщения с угрозами незаконного вмешательства в деятельность гражданской авиации поступают практически каждый день». «По каждой угрозе всегда и в полном объеме отрабатывается целый комплекс антитеррористических мер, несмотря на то, что это могут быть ложные угрозы или учетные мероприятия», – сказал он.

### ИНТЕРФАКС; 2017.03.10; РОСАВИАЦИЯ НЕ ОЖИДАЕТ УХОДА АВИАКОМПАНИЙ ИЗ ОТРАСЛИ В ЭТОМ ГОДУ

**Росавиаци**я не ожидает ухода авиакомпаний из отрасли в этом году.

«Не видим мы сейчас таких авиакомпаний, которые находятся в критическом финансовом положении», – сказал глава **Росавиаци**и Алексндр **Нерадько** журналистам в пятницу.

При этом он не исключил появления новых игроков. «Я допускаю появление новых авиакомпаний, но образование новой авиакомпании, особенно для коммерческих регулярных перевозок пассажиров – очень капиталоемкое мероприятие», – сказал А.**Нерадько**, добавив, впрочем, что пока ведомство не получало новых заявок на получение сертификата эксплуатанта.

Авиакомпания «Азимут», которую планирует создать совладелец аэропорта «Внуково» Виталий Ванцев, пока также не подавала заявку на сертификат, отметил А.**Нерадько**, отвечая на соответствующий вопрос.

### RNS; 2017.03.10; РОСАВИАЦИЯ ПРИСТУПИЛА К СЕРТИФИКАЦИИ МС-21

**Росавиаци**я приступила к сертификации МС-21, сказал на итоговой коллегии **Росавиаци**и глава ведомства Александр **Нерадько**.

Первый полет магистрального самолета МС-21 состоится в начале весны, говорил ранее вице-премьер РФ Дмитрий Рогозин.

«В начале весны примерно мы поднимем в воздух МС-21, наш магистральный самолет, я вам тоже по этому поводу докладывал. Работы идут в полном порядке», – сказал в ходе встречи с президентом РФ Владимиром Путиным Рогозин, которого цитировала пресс-служба Кремля.

### РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; ТАТЬЯНА ЗАМАХИНА; 2017.03.10; С ПОЕЗДА – В ТЮРЬМУ

За «зацепинг» будут сажать на два года

Госдума приняла во втором, основном чтении поправки о наказании хулиганов на транспорте. Если раньше депутаты собирались наказывать только авиадебоширов, то теперь серьезные санкции предусматриваются для нарушителей порядка на всех видах общественного транспорта. Вводится уголовная ответственность за «зацепинг» (передвижение снаружи вагона) и ослепление пилотов лазерными указками.

Инициатива была внесена еще в 2011 году (тогда она касалась только хулиганства на борту самолета). В таком виде и была принята в первом чтении прошлой осенью. Но в ходе доработки депутаты поняли, что надо расширять действие норм. Речь идет о поездах, морских и водных суднах, метро и автобусах дальнего следования. «Хулиганы на данных объектах также являются источником повышенной опасности. Если для самолета это – опасность разгерметизации, то, например, для поезда – угроза схода с рельсов», – объяснил глава думского комитета по госстроительству и законодательству Павел Крашенинников.

Наказание за дебоширство на транспорте станет суровым – до пяти лет лишения свободы. Также может быть выписан штраф от 300 тысяч до 500 тысяч рублей или назначены исправительные работы до двух лет. При оказании сопротивления представителю власти и другому лицу, охраняющему общественный порядок, наказание увеличится до семи лет. Применение оружия или взрывчатых веществ грозит максимальной мерой в восемь лет заключения. Кроме того, весь нанесённый урон будет возмещаться нарушителем.

В особую категорию выделяются деяния, которые были совершены вне транспортного средства. К ним будут отнесены и действия так называемых зацеперов, а также хулиганов, забрасывающих камнями поезда или ослепляющих лазерными указками пилотов самолетов. Преступникам будет грозить штраф в размере от 150 тысяч до 300 тысяч рублей. Альтернатива – ограничение свободы на срок до 2 лет, либо лишение свободы на тот же срок.

Пока штрафы за «зацепинг» просто смешные, иногда дешевле стоимости поездки на электричке (штраф в 100 рублей на железных дорогах общего пользования и 500 рублей за проезд снаружи трамваев и безрельсового транспорта). Забрасывание поездов камнями также расценивается, как «мелкое хулиганство».

Правда, некоторые регионы вводят свои наказания. Но нужен и федеральный закон, уверены депутаты.

Крашенинников привел данные РЖД за 2015-2016 годы, согласно которым на железнодорожном транспорте было зафиксировано более 1,3 тыс. происшествий, произошедших в результате хулиганских действий, угрожающих безопасности пассажиров и эксплуатации поездов. «Общая сумма ущерба составила более 17 млн рублей. По правонарушениям на воздушном транспорте за 2016 год: свыше 35% выявленных нарушителей не понесли никакой ответственности ввиду правовой неурегулированности данной сферы», – отметил парламентарий.

Спикер Госдумы Вячеслав Володин в ходе рассмотрения поправок поинтересовался сроком их подготовки к третьему чтению: «Шесть лет законопроект не рассматривался. Не получится ли, что еще шесть лет будет готовиться к третьему чтению? Пока это все тянется, дебоширы чувствуют себя безнаказанно».

Глава профильного комитета обещал, что комитет в следующий четверг рассмотрит поправки, а значит, до конца марта они могут быть вынесены и на пленарное заседание.

### КОММЕРСАНТ; ИВАН БУРАНОВ; 2017.03.13; СТАНДАРТЫ ВЫХОДЯТ НА ДОРОГУ

Несколько десятков стандартов, влияющих на безопасность дорожного движения, будут переведены в статус обязательных для применения. Соответствующий проект постановления правительства РФ подготовили в МВД по поручению правительства. Дорожники будут обязаны, опасаясь крупного штрафа, следить, чтобы на дорогах не образовывалось крупных ям, не разваливались «лежачие полицейские», а дорожные столбики и светоотражатели содержались в чистоте.

МВД опубликовало на regulation.gov.ru проект постановления правительства РФ, закрепляющее перечень из 34 национальных стандартов (ГОСТов) и строительных норм и правил (СНиПов), обязательных к применению. Напомним, согласно закону «О стандартизации» ГОСТы и СНиПы по умолчанию применяются добровольно, но если ссылка на них содержится в нормативно-правовом акте, то власти должны этот стандарт соблюдать. В феврале 2017 года первый вице-премьер Игорь Шувалов поручил МВД сформировать список существующих стандартов и правил, влияющих на безопасность движения, и закрепить их в постановлении правительства. Решение это связано отчасти с высоким уровнем аварийности из-за разбитых дорог: по данным ГИБДД, в 2016 году 71,5 тыс. дорожных происшествий сопутствовали «неудовлетворительные условия содержания и благоустройства улично-дорожной сети» (при этом они не обязательно являлись причиной аварий) – это на 13,5% больше по сравнению с 2015 годом.

Четыре ГОСТа, попавших в проект постановления, сейчас и так являются обязательными, пояснили «Ъ» в пресс-службе Росстандарта. В Правилах дорожного движения (закреплены постановлением правительства) есть ссылки на ГОСТ 52289-2004 (правила применения знаков, светофоров, разметки и ограждений), ГОСТ 52290-2004 (требования к дорожным знакам), ГОСТ 51256-2011 (требования к разметке). Отдельное постановление 2014 года содержит ссылку на ГОСТ 52044-2003 (наружная реклама вдоль автодорог, требования и правила ее размещения), что также делает его обязательным к применению.

Обязательным станет также ГОСТ 50597-93 (требования к эксплуатационному состоянию дорог и улиц), в котором записаны, в частности, максимально допустимые размеры дорожных ям – не более 15 см в длину, 60 см в ширину и 5 см в глубину. По этому же ГОСТу коммунальщики не имеют права формировать снежные валы ближе 5 м от пешеходного перехода и ближе 20 м от остановочного пункта. Обязательным станет и ГОСТ 52605-2006, в котором содержатся требования и правила установки искусственных неровностей («лежачих полицейских»). В нем говорится, к примеру, что если отдельные элементы такой неровности разрушились и выпали (довольно частый случай на практике), то ее эксплуатация запрещается. Обязательным становится также ГОСТ 52399-2005, в котором заложены требования к ширине обочины (1,75-3,75 м, зависит от типа дороги), полосы (3-4,5 м), а также размеры центральной разделительной и разгонной полос. Дорожные службы должны будут соблюдать также ГОСТ 50970-2011 (требования и правила применения столбиков) и ГОСТ 50971-2011 (правила применения и требования к светоотражателям, встраиваемым в полотно).

Несоблюдение обязательных стандартов дорожниками чревато для них штрафам до 300 тыс. руб., пояснил «Ъ» первый зампред комитета Госдумы по госстроительству Вячеслав Лысаков. Напомним, в начале 2017 года были приняты поправки к КоАП («Ъ» сообщал о них 9 февраля), согласно которым ГИБДД будет применять усиленные санкции в отношении дорожников, не выполняющих предписания залатать дыру или восстановить разметку.

Предлагаемый перечень нужно дополнить недавно принятыми ГОСТами о дорожных камерах (вступают в силу 1 июня 2017 года), это позволит дополнительно защитить права автомобилистов от незаконно выписанных штрафов, считает эксперт по системам фиксации нарушений Григорий Шухман. На практике все органы власти, включая ГИБДД, этими ГОСТами и так руководствуются, говорит заместитель главы общественного совета при **минтрансе** Московской области Андрей Мухортиков. «Более полезным был бы тщательный комплексный анализ и взаимная увязка всех этих нормативов,– говорит он.– Некоторые из них устарели, другие противоречат друг другу».

Президент ассоциации дорожных научно-исследовательских организаций РОДОС, экс-зам**министра транспорта** Олег Скворцов считает, что указанные в подготовленном МВД перечне стандарты де-юре не действуют «в настоящее время в связи с принятием технического регламента Таможенного союза «Безопасность автомобильных дорог»«.

### ТАСС; 2017.03.10; МЕДВЕДЕВ ДАСТ ПОРУЧЕНИЕ ИЗУЧИТЬ ВОЗМОЖНОСТЬ СТРОИТЕЛЬСТВА ДОРОГИ МЕЖДУ КУРОРТАМИ В СКФО

Премьер-министр РФ Дмитрий Медведев поддержал идею проработать возможность строительства платной дороги между курортами на Северном Кавказе. Эта тема обсуждалась на заседании правительственной комиссии по развитию СКФО.

Губернатор Ставропольского края Владимир Владимиров попросил главу правительства поручить его региону, Карачаево-Черкесии и **Минтрансу** провести проработку проекта строительства с привлечением частных инвестиций платной дороги, которая даст возможность «Кавминводам соединиться с побережьем через возможность покататься на лыжах (в горах)». По его словам, это отличная идея, которая будет способствовать развитию курортов на Северном Кавказе.

«Идея, безусловно, отличная, правда она не очень дешевая», – заметил Медведев. Он при этом подчеркнул, что если удастся задействовать механизм государственно-частного партнерства, «имея в виду и возможную концессию на эту дорогу и ее по всей вероятности платный характер, то тогда, наверное, эту идею можно было бы реализовать». «Поэтому такое поручение я дам **Минтрансу**, Минкавказу и регионам – проработать и доложить предложения», – заключил премьер.

Губернатор Ставрополья рассказал также о планах создания игорной зоны близ Кисловодска, отметив, что «это хороший элемент привлечения туристов». Медведев в ответ подчеркнул, что законом определены места, где можно организовывать игорные зоны, и Кавказские Минеральные Воды к таким территориям не относятся. «Нам бы с Сочи разобраться сейчас, как это все работать будет. Давайте дорогу лучше строить, а не казино», – заключил председатель правительства РФ.

### ТАСС; 2017.03.10; ЗАМГЛАВЫ МИНТРАНСА СЧИТАЕТ ЗАКОН О ШТРАФАХ ЗА НЕСЕЗОННЫЕ ШИНЫ СЛОЖНО РЕАЛИЗУЕМЫМ В РФ

Статс-секретарь, заместитель **министра транспорта** РФ Сергей **Аристов** считает, что закон о штрафах за летние шины зимой и зимние – летом в случае его принятия сложно реализуем в России.

«Мое мнение как эксперта: он (этот закон в случае принятия) очень сложно реализуем в Российской Федерации», – сказал ТАСС замглавы ведомства. «Я выезжаю из Сочи, где плюс 25, и еду в Карелию, где минус 3, – что я должен делать – на полпути «переобуться»? Как это?» – пояснил он свое мнение.

Законопроект «О внесении изменений в отдельные законодательные акты РФ (по обеспечению безопасности при эксплуатации транспортных средств)», подразумевающий санкции за использование несезонной резины, был внесен в нижнюю палату в октябре прошлого года сенаторами Вадимом Тюльпановым и Андреем Клишасом, а также депутатами Госдумы. В случае принятия законопроекта административный штраф за шины не по сезону будет составлять до 2 тыс. рублей.

При этом **Аристов** добавил, что «позиция (по законопроекту) у **Минтранса** следующая: будет какой-то внятный законопроект, то он будет рассмотрен».

### РИА НОВОСТИ/ПРАЙМ; 2017.03.10; УЧАСТОК ТРАССЫ «УКРАИНА» БУДЕТ ПЛАТНЫМ ДО МАЯ 2109 ГОДА

Правительство распорядилось сделать платной часть трассы М-3 «Украина» в Калужской области на срок до первого мая 2109 года, следует из документа, опубликованного на портале правовой информации.

Новые условия проезда будут касаться участка со 124-го по 194-й километр.

Протяженность трассы «Украина» по территории России составляет 490 километров. С октября 2011 года эта дорога находится в доверительном управлении госкомпании «Автодор». Сейчас «Автодор» разрабатывает проект комплексной реконструкции М-3, который рассчитан на 2015–2021 годы.

### РЖД-ПАРТНЕР; ВАДИМ КОМКОВ; 2017.03.10; МИНТРАНС УСИЛИВАЕТ КОНТРОЛЬ ЗА СОБЛЮДЕНИЕМ ПРАВИЛ ПЕРЕВОЗОК ПАССАЖИРОВ И ГРУЗОВ

Перевозчиков пассажиров и опасных грузов обяжут пользоваться ГЛОНАСС. Соответствующий проект постановления за подписью премьера Дмитрия Медведева был опубликован сегодня на портале нормативно-правовых документов.

**Минтранс** усиливает контроль за соблюдением правил перевозок пассажиров и грузов

Согласно постановлению, обязательному оснащению аппаратурой спутниковой навигации (АНС) ГЛОНАСС или ГЛОНАСС/GPS подлежат транспортные средства категории М2 и М3, а также автомобили категории N, перевозящие опасные грузы.

Данные требования установлены регламентом Таможенного Союза “О безопасности колесных транспортных средств. Однако, Законодательством РФ порядок оснащения ТС данной системой до сих пор не установлен.

“Это приводит к тому, что на транспортные средства устанавливается АСН, не передающая навигационную информацию в контрольно-надзорные органы, в результате чего отсутствует надлежащий контроль за соблюдением перевозок пассажиров и грузов”, говорится в тексте постановления.

Публичных слушания продлятся 45 дней и завершатся 15 мая, после чего проект ждет независимая антикоррупционная экспертиза. Авторы проекта заверили, что вступление в силу постановления не потребует дополнительных расходов за счет средств федерального бюджета.

Добавим, что к категории N относятся грузовики и их шасси, а к М2 и М3 – ТС, используемые для перевозки пассажиров, имеющие, помимо места водителя, более восьми мест для сидения.

### ТАСС; 2017.03.10; ПОЕЗДАМИ «ЛАСТОЧКА» НА МЦК ЗА ПОЛГОДА ВОСПОЛЬЗОВАЛИСЬ БОЛЕЕ 43,5 МЛН ПАССАЖИРОВ

Более 43,5 млн пассажиров воспользовались поездами «Ласточка» на Московском центральном кольце (МЦК) за полгода со дня запуска новой транспортной системы. Об этом сообщили в пресс-службе Московской железной дороги (МЖД).

«Наибольший пассажиропоток на МЦК зафиксирован на станции «Площадь Гагарина», услугами которой за первые полгода работы воспользовались 4,19 млн человек, а также на станциях «Владыкино» (3,05 млн человек) и «Ботанический сад» (2,71 млн человек)», – уточнили в пресс-службе. Рекордное количество пассажиров электропоезда «Ласточка» перевезли 1 марта 2017 года – 348,7 тыс. человек. Московское центральное кольцо было открыто 10 сентября 2016 года.

Согласно плану интеграции МЦК и радиальных направлений Московского железнодорожного узла, разработанному ОАО «РЖД» и правительством Москвы, железнодорожники продолжают строительные работы по улучшению «связки» между радиальными направлениями железной дороги и Московским центральным кольцом. В перспективе это позволит улучшить пешеходную доступность, что значительно повысит комфорт и удобство пассажиров, пользующихся пригородным железнодорожным транспортом и МЦК. Кроме того, для удобства пассажиров электрички стали останавливаться чаще на станциях и остановочных пунктах, расположенных рядом со станциями МЦК.

Транспортное обслуживание пассажиров МЦК осуществляет ОАО «РЖД» электропоездами «Ласточка». В поездах созданы все условия для комфортной поездки пассажиров, особое внимание уделено удобству маломобильных групп населения. Каждый вагон оборудован собственной климатической установкой, которая обеспечивает комфортный микроклимат в салоне, независимо от времени года.

В настоящее время ОАО «РЖД» проводит планомерную работу по обновлению подвижного состава на МЦК: для железнодорожного кольца была разработана «Ласточка», адаптированная под городские перевозки, с измененной схемой кресел 2+2 (вместо 3+2), поручнями, специальными креплениями для велосипедов и информационными дисплеями, где отображается информация о станциях МЦК и пересадках на метро. Также, за счет изменения компоновки кресел, в новых электропоездах вместительность увеличилась примерно на 20 %, до 1,5 тыс. пассажиров. В настоящее время на Московском центральном кольце эксплуатируется уже 9 таких «Ласточек», до конца 2017 года запланировано обновить весь подвижной состав, обслуживающий пассажиров МЦК.

Поезда курсируют по МЦК в тактовом режиме. Плюс тактового движения заключается в том, что пассажиру не обязательно знать расписание: в будние дни поезда ходят каждые 6 минут в часы пик (07:30-11:30; 17:00-20:30 мск) и 12 минут во внепиковое время. В выходные и праздничные дни с 13:00 до 18:00 мск поезда также следуют с интервалом в 6 минут. Движение поездов осуществляется ежедневно с 05:45 до 01:00 мск, в рабочие дни «Ласточки» ежедневно совершают 268 рейсов, в выходные – 240.

### ТАСС; 2017.03.11; ДЛЯ КРУИЗА ПО МАРШРУТУ СОЧИ – КРЫМ – СТАМБУЛ КУПИЛИ СУДНО С КИНОТЕАТРАМИ И БАССЕЙНАМИ

ФГУП «**Росморпорт**» приобрело круизное судно Roy Star для перевозки туристов по маршруту Сочи – Крым – Стамбул. Сейчас идут работы по присвоению ему класса Российского морского регистра судоходства. Об этом сообщили в пресс-службе **Федерального агентства морского и речного транспорта**.

«В рамках подготовки к открытию отечественного морского туристическо-рекреационного проекта в предстоящем туристическом сезоне приобретено круизное судно, которое будет эксплуатироваться на черноморском маршруте созданной ФГУП «**Росморпорт**» компанией-оператором ООО «Черноморские круизы». В настоящее время перед выходом на черноморский круиз завершаются работы, необходимые для присвоения судну класса Российского морского регистра судоходства», – говорится в сообщении.

Уточняется, что судно построено в 1977 году, в 2005 году приведено в соответствие с современными требованиями и прошло реновации в 2013 и 2017 годах. Его длина – 141,8 метра, ширина – 21,9 метра. Корабль рассчитан на 940 пассажиров, которые будут размещаться в 360 каютах.

Теплоход оборудован четырьмя бассейнами, двумя ресторанами с питанием по системе «шведский стол», кинотеатром, барами, дискотечной и концертной площадкой, спа-зоной, магазином беспошлинной торговли.

Ранее сообщалось, что **Минтранс** РФ намерен закупить круизные лайнеры для возобновления круизов между Сочи и городами Крыма в рамках выполнения соответствующего поручения президента России.

Морское сообщение с Крымом

На заседании президиума Госсовета 15 сентября 2016 года президент РФ Владимир Путин поручил **Министерству транспорта** РФ рассмотреть возможность открытия регулярного авиационного и морского сообщения между Сочи и крымскими курортами.

По мнению Козенко, скоростное морское сообщение между Сочи и Крымом нерентабельно и бесперспективно. «А вот круизное сообщение – другое дело. Это около тысячи туристов на каждом лайнере, это совершенно новая страница новой туристической истории Крыма», – заявил парламентарий.

Ранее генеральный директор АО «Сочинский морской торговый порт» Владимир Деркунов сообщал ТАСС, что регулярная круизная линия из порта Сочи в Крым может быть открыта уже весной 2017 года. Проект получил одобрение в **Министерстве транспорта** РФ. Организацией круизного сообщения между Сочи и Крымом в курортный сезон 2017 года по поручению президента РФ занимается **Росморпорт**, уточнил Козенко.

### ТАСС; 2017.03.11; ТУРЦИЯ ЗАКРЫЛА ПОРТЫ ДЛЯ ПАРОМОВ ИЗ КРЫМА

Турецкие власти закрыли порты для приема паромов из Крыма.

Об этом в субботу журналистам заявил Станислав Гвоздилов – директор «Крымского морского агентства», которое является компанией-оператором паромной линии между портами Севастополь и Зонгулдак в Турции.

«Сейчас пока приостановлено паромное сообщение с Турцией... Это уже длится две недели», – сказал Гвоздилов, отметив, что ему не известны причины сложившейся ситуации.

По данным Гвоздилова, из Крыма в Турцию ходило «еще несколько паромов», они оказались в такой же ситуации.

«Крымское морское агентство» с октября прошлого года возобновило регулярное паромное сообщение между портами Севастополь (бухта Камышовая) и Зонгулдак (Турция), на маршруте работал паром «Варяг».

### ИНТЕРФАКС; 2017.03.10; ГРУЗООБОРОТ МОРСКИХ ПОРТОВ РФ ЗА 2 МЕСЯЦА ВЫРОС НА 8,2%, ДО 114,8 МЛН Т – РОСМОРРЕЧФЛОТ

Грузооборот морских портов России в январе-феврале 2017 года составил 114,8 млн тонн, что на 8,2% больше, чем годом ранее, сообщило **Федеральное агентство морского и речного транспорта** (Росморрчефлот).

Объем перевалки сухих грузов вырос на 7,6%, до 49,1 млн тонн, наливных грузов – на 8,7%, до 65,6 млн тонн.

По данным **Росморречфлот**а, грузооборот морских портов Арктического бассейна вырос на 41,8%, до 8,85 млн тонн, из них объём перевалки сухих грузов составил 3,75 млн тонн (-0,9%), наливных грузов – 5,11 млн тонн (рост в 2 раза).

Грузооборот морских портов Балтийского бассейна увеличился на 9,2%, до 40,14 млн тонн, из них объём перевалки сухих грузов достиг 14,76 млн тонн (+15,6%), наливных грузов – 25,37 млн тонн (+5,9%).

Грузооборот морских портов Азово-Черноморского бассейна возрос на 3,6%, до 36,36 млн тонн, из них объём перевалки сухих грузов – 13,88 млн тонн (+2,9%), наливных грузов – 22,48 млн тонн (+4,1%).

Грузооборот морских портов Каспийского бассейна снизился на 53,4%, до 0,54 млн тонн, из них объём перевалки сухих грузов опустился до 0,41 млн тонн (-31,6%), наливных грузов – до 0,13 млн тонн (-76,9%).

Грузооборот морских портов Дальневосточного бассейна вырос на 7,8%, до 28,93 млн тонн, из них объём перевалки сухих грузов зафиксирован на уровне 16,37 млн тонн (+8,7%), наливных грузов – 12,57 млн тонн (+6,5%).

Согласно статистике Ассоциации морских торговых портов (АСОП), перевалка нефти выросла на 8%, до 38,4 млн тонн, нефтепродуктов – на 8,3%, до 24,0 млн тонн и сжиженного газа – на 27,1%, до 2,5 млн тонн.

Увеличение перевалки сухих грузов отмечается за счет роста объемов угля – до 20,9 млн тонн (+15,2%), грузов в контейнерах – 6,9 млн тонн (+9%), зерна – 4,5 млн тонн (+1,2%), черных металлов – 4,5 млн тонн (+2,5%), минеральных удобрений – 2,7 млн тонн (+7,2%) и рефрижераторных грузов – 0,5 млн тонн (+13,2%).

По данным АСОП, экспортных грузов перегружено 90,5 млн тонн (+5,3%), импортных – 5,2 млн тонн (+15,7%), транзитных – 8,5 млн тонн (+4,5%), каботажных – 10,6 млн тонн (+41,6%).

### РИА НОВОСТИ; 2017.03.10; ЯКУТИЯ НАПРАВИЛА ПРЕДЛОЖЕНИЯ ПО УЛУЧШЕНИЮ УСЛОВИЙ «СЕВЕРНОГО ЗАВОЗА»

Строительство новой дноуглубительной техники для северных рек, поднятие затонувших судов в пределах внутренних водных путей Арктической зоны России, а также восстановление сети метеостанций в прибрежной зоне районов Арктики – в числе предложений по улучшению условий «северного завоза», которые Якутия в пятницу направила в госкомиссию по вопросам развития Арктики, сообщил РИА Новости постпред РС(Я) при президенте РФ Юрий Куприянов.

«Сегодня мы направили председателю государственной комиссии по вопросам развития Арктики Дмитрию Рогозину свои предложения по развитию Северного морского пути. Для нас это актуально, прежде всего, для улучшения условий «северного завоза», – сказал Куприянов.

По его словам, речь идет, прежде всего, о строительстве мощной дноуглубительной техники. В навигацию минувшего года было задействовано лишь 12 земснарядов, тогда как в 80-90 годы на эти цели привлекалось до 39 единиц такой техники.

Как уточнили в пресс-службе правительства и главы Якутии, республика предлагает **Минтрансу** России совместно с Росморечфлотом предусмотреть в рамках ФЦП «Развитие транспортной системы России (2010-2020 годы)» строительство земснарядов производительностью от 1000 до 4000 кубометров в час для разработки плотных сезонно замерзающих грунтов на участках арктических рек.

Также Якутия предлагает провести мероприятия по поднятию затонувших судов и имущества в пределах внутренних водных путей Арктической зоны, где насчитывается более 90 затопленных судов. Такая задача с учетом природно-климатических условий региона является капиталоемкой, в связи с чем речь идет о создании отдельной структуры при ФБУ «Администрация Ленского бассейна» с выделением финансирования и техсредств из федерального бюджета, добавили в пресс-службе.

Среди других предложений Якутии – возобновление работы водопостов Малышева на реке Лена и Юэдэй (бар реки Яна), доведение параметров глубин на прорези судоходных путей бара реки Индигирка, а также восстановление сети метеостанций в прибрежной зоне от Хатанги до Певека.

«Все эти предложения, как мы надеемся, будут учтены и, в конечном итоге, приведут к улучшению условий «северного завоза», увеличив, прежде всего, количество дней для него», – отметил Куприянов.

### КОММЕРСАНТ; ЕЛИЗАВЕТА КУЗНЕЦОВА; 2017.03.13; «ПОБЕДА» НАРАЩИВАЕТ КРЫЛЬЯ

Как стало известно «Ъ», дочерний лоукостер «Аэрофлота» «Победа» договорился с американской Boeing о поставке еще десяти самолетов 737-800NG. В результате к середине 2019 года флот «Победы» будет состоять из 30 самолетов. Эксперты считают, что столь резкий рост не оправдан улучшением ситуации на российском авиарынке и в экономике страны в целом и может привести к новому витку ценовых войн.

О том, что в начале марта авиакомпания «Победа» подписала прямой договор с Boeing на поставку десяти самолетов 737-800NG, рассказал «Ъ» источник, близкий к сделке. По его словам, это будет договор на условиях обратного лизинга. Он заключается напрямую с производителем, а затем переуступается лизинговой компании с обязательством взять эти самолеты у нее в лизинг. Сейчас «Победа» ведет «переговоры по финансированию сделки с разными банками», говорит собеседник «Ъ». В результате флот перевозчика к лету 2019 года будет состоять из 30 самолетов Boeing 737-800NG. В пятницу в «Аэрофлоте», «Победе» и Boeing отказались от комментариев.

Сейчас парк «Победы» состоит из 12 самолетов Boeing 737-800 NG в моноклассной компоновке на 189 кресел. В середине 2016 года сообщалось, что в 2017 году компания намерена расширить парк до 17 самолетов этого типа за счет операционного лизинга пяти машин у китайской BOC Aviation. Когда лоукостер создавался, прогноз его роста был еще более оптимистичным: планировалось, что к 2018 году во флоте компании будут 40 самолетов, а перевозки достигнут 10 млн человек в год. При этом «Победа» не планировала использовать в своей работе российский SSJ 100 из-за его недостаточной вместимости, говорил в конце 2016 года гендиректор авиакомпании Андрей Калмыков в эфире телеканала «Россия 24».

Среди крупных российских авиакомпаний в 2016 году активнее всех пополняла парк группа «Аэрофлот» (поступили 33 самолета, в том числе в «Россию» пришли 12 дальнемагистральных Boeing 747 и 777, ранее бывших в лизинге у «Трансаэро»). «ВИМ-Авиа» взяла четыре Boeing 737-500 и девять дальнемагистральных самолетов (два Boeing 767-300, шесть Boeing 777-200 и Airbus A330-200). «Сибирь» (S7) договорилась о поставке 17 региональных Embraer 170-LR.

В 2016 году пассажиропоток «Победы» рос быстрее других компаний группы «Аэрофлот», увеличившись на 38,7%, до 4,3 млн человек. Загрузка рейсов также оказалась самой высокой в группе – 88,3% на внутренних линиях (в целом в группе показатель составил 81,5%). По данным источника «Интерфакса», близкого к компании, в 2016 году «Победа» получила около 19 млрд руб. выручки и 3 млрд руб. чистой прибыли. Хотя еще в 2015 году чистая прибыль составила около 40 млн руб. В этом году господин Калмыков планировал увеличить перевозки до 5 млн пассажиров.

Менеджмент материнского «Аэрофлота» подчеркивает, что основной акцент в развитии «Победы» сделан на развитии прямых рейсов, соединяющих регионы, минуя транзит в Москве. Сейчас «Победа» летает по 42 направлениям, из которых 16 – зарубежных. Доля пассажиропотока на внутренних линиях составила 11,1%, а на международных – 88,9%. Однако заместитель гендиректора по стратегии и альянсам «Аэрофлота» Джорджо Каллегари утверждал, что доля международных маршрутов «Победы» будет «минимизирована» до 15%, несмотря на ее успешные показатели, поскольку «на российском рынке существует значительный потенциал».

«Исходя из того что российская экономика вряд ли восстановится в ближайшее время, а платежеспособный спрос не будет расти быстрее, чем на 2-3% в год, «Победа» сможет заполнить самолеты в первую очередь за счет пассажиров железной дороги или других авиакомпаний»,– говорит независимый авиационный эксперт Андрей Крамаренко. По его мнению, в результате активной экспансии лоукостера может возникнуть очередной виток ценовой конкуренции, что может привести к реконфигурации рынка.

### КОММЕРСАНТ; АНАСТАСИЯ ВЕДЕНЕЕВА; 2017.03.13; СЕВЕРНЫЙ КАВКАЗ ЖДЕТ ПОДЪЕМНЫХ ИЗ БЮДЖЕТА

Несмотря на общее сокращение госсубсидий на региональные авиаперевозки, в соответствующую программу может войти новое направление – Северо-Кавказский федеральный округ. Власти региона рассчитывают таким образом увеличить туристический поток. Однако на фоне дефицита бюджета одновременно программу приходится секвестировать, из нее уже исключено Поволжье.

Северо-Кавказский федеральный округ (СКФО) рассчитывает в 2018 году получить субсидии на авиаперевозки. В пятницу министр по делам Северного Кавказа Лев Кузнецов попросил премьера Дмитрия Медведева поручить **Минтрансу** рассмотреть возможность включить СКФО в соответствующую программу. Министр пояснил, что субсидии в регионе уже действовали (в первую очередь на полеты в Минеральные Воды), но в этом году он в списки не попал.

Сейчас в СКФО летают «ЮТэйр», NordStar, «Уральские авиалинии», «Нордавиа», «Сибирь», «Аэрофлот», «Россия» и «Победа» (входят в группу «Аэрофлот»), «Грозный Авиа». Билет на прямой рейс в Минеральные Воды из Москвы и обратно стоит 4-9 тыс. руб., из Петербурга – 8,5-10,5 тыс. руб., перелет в Махачкалу – 6-8 тыс. руб., в Грозный (только из Москвы) – в среднем 10 тыс. руб.

В министерстве «Ъ» уточнили, что в 2016 году около 70% пассажиров прибыли в Минводы из аэропортов Москвы. По мнению чиновников, отсутствие прямых рейсов из других регионов «по доступной цене» снижает спрос на отдых или заставляет туристов из соображений экономии уменьшать срок пребывания на курортах СКФО. Субсидии, уверены в министерстве, позволят изменить ситуацию. Там считают необходимым разработать долгосрочную систему поддержки с постепенным уменьшением участия государства. Предварительный план уже есть, он предполагает организацию полетов из Минеральных Вод прямыми и транзитными рейсами в 12 региональных аэропортов. Но, подчеркивают в министерстве, авиакомпании готовы участвовать только при наличии госсубсидий. В качестве примера в Минкавказа приводят рейс Минеральные Воды–Симферополь, который субсидируется в период с 1 июня по 30 ноября и пользуется спросом. В министерстве предлагают расширить сроки действия субсидий на этом направлении на два месяца, запустив их с 1 апреля.

**Росавиаци**я опубликовала перечень из 102 направлений перелетов, субсидируемых в 2017 году, в конце 2016 года. Но он может быть скорректирован. Так, по итогам 2016 года в списке оказалось 167 при исходных 108 направлениях. Информагентства со ссылкой на материалы **Росавиаци**и сообщали, что в 2017 году общий объем госсубсидий на авиаперевозки сократился на 17%, до 7,3 млрд руб. (в 2016 году было освоено 92% выделенных средств, 8 млрд руб.). На фоне дефицита бюджета в 2017 году уже решено закрыть программу субсидирования в Поволжье. В Минэкономики «Ъ» сообщили, что не получали документов о новых субсидиях и перенаправили запрос в **Минтранс**, где на него не ответили. В Минфине предоставить комментарий не смогли.

Гендиректор «Випсервиса», советник руководителя Ростуризма Дмитрий Горин говорит, что в турах по России на авиабилеты нередко приходится 50-70% стоимости. По словам топ-менеджера, государство субсидирует туризм во многих странах, например в Турции, Израиле, Марокко и Хорватии. Господин Горин считает, что у СКФО «большой туристический потенциал», причем как в летний, так и в зимний сезон. Государственная поддержка важна и для выхода на перспективные направления некрупных игроков, добавляет он. У самих регионов, добавляет эксперт, не хватает денег для целевого развития туристической отрасли, а авиакомпании не будут работать себе в убыток.

Главный эксперт Института экономики транспорта и транспортной политики НИУ ВШЭ Федор Борисов согласен, что в кризисных условиях программа субсидирования авиаперелетов необходима при условии, что «это тема двух-трех лет на один маршрут», решения о предоставлении бюджетных средств по каждому маршруту будут «взвешенными, чтобы деньги не утекали в трубу».

### КОММЕРСАНТ.RU; ЕЛИЗАВЕТА КУЗНЕЦОВА; АНДРЕЙ РАЙСКИЙ; 2017.03.10; «ТРАНСАЭРО» НЕ ВЕРНУЛА СЕБЕ ПРАВО НА ПОЛЕТЫ

Прекратившая полеты в сентябре 2015 года авиакомпания «Трансаэро», занимавшая до этого второе место в РФ по пассажиропотоку, лишилась по сути последней возможности восстановить свой сертификат эксплуатанта – основной документ, дающий право на авиаперевозки. Верховный суд отказался пересмотреть дело об отзыве сертификата, не найдя «подтверждений существенному нарушению норм права». «Трансаэро» еще может подать жалобу на имя заместителя главы ВС, но с учетом статистики шансы на благоприятный для компании исход исчезающе малы.

Верховный суд РФ оставил в силе решения нижестоящих инстанций, которые признали законным приказ **Росавиаци**и об аннулировании сертификата эксплуатанта авиакомпании «Трансаэро», находящейся в процедуре банкротства, следует из опубликованного определения суда. ВС отклонил кассационную жалобу «Трансаэро», которая просила направить дело на пересмотр в судебную коллегию по экономическим спорам. Решение объясняется тем, что доводы заявителя уже «получили надлежащую правовую оценку судов» и не подтверждают «существенного нарушения норм материального и процессуального права». В определении ВС также отмечается, что переоценка доказательств и установленных обстоятельств спора не входит в полномочия кассационной инстанции Судебной коллегии ВС.

**Росавиаци**я аннулировала сертификат второй по величине авиакомпании «Трансаэро» (перевезла 13,2 млн пассажиров в 2014 году) в конце октября 2015 года по итогам внеплановой проверки ее финансово-экономического состояния. Поводом для проверки называлось ухудшение безопасности полетов, финансовых показателей и возбуждение дела о банкротстве. Комиссия **Росавиаци**и тогда сочла, что «Трансаэро» больше не может самостоятельно обслуживать и погашать задолженность, которая в июне с учетом лизинговых платежей оценивалась более чем в 260 млрд руб. По мнению комиссии, «Трансаэро» также не соблюдала общие сертификационные требования и нарушила права потребителей. В середине декабря 2015 года арбитражный суд Петербурга и Ленобласти по заявлению Сбербанка ввел в «Трансаэро» внешнее наблюдение.

Отзыв сертификата лишил «Трансаэро» последних шансов спасти бизнес. Международные маршруты перевозчика, считающиеся более прибыльными, чем внутренние, были перераспределены **Росавиаци**ей между другими авиакомпаниями, причем 56 маршрутов получила группа «Аэрофлот». «Трансаэро» пыталась оспорить решение **Росавиаци**и об аннулировании сертификата, но в апреле 2016 года арбитражный суд Москвы отклонил заявление компании. Затем это решение подтвердила апелляционная инстанция, а в ноябре решение оставил в силе и арбитражный суд Московского округа.

Из решения ВС следует, что суд счел доказанными все три довода **Росавиаци**и для аннулирования сертификата: несоблюдение перевозчиком общих сертификационных правил, нарушение прав потребителей (отмена более 300 рейсов) и ухудшение финансово-экономических показателей. В суде представитель авиакомпании заявил, что нарушение сертификационных правил заключалось в отсутствии аттестации у гендиректора «Трансаэро» Дмитрия Сапрыкина, занимавшего эту должность с 7 сентября по 23 октября 2015 года (господин Сапрыкин был главой «Трансаэро» в период, когда «Аэрофлот» пытался провести санацию проблемной авиакомпании, сейчас менеджер возглавляет дочернюю авиакомпанию «Аэрофлота» – «Россию»). «Трансаэро» также заявляла в суде, что **Росавиаци**я не доказала конкретных нарушений прав потребителей, так как отмена более 300 рейсов в течение двух месяцев для компании, совершавшей более 100 рейсов в день, не была критичной. А ухудшение финансового состояния, по мнению заявителя, было связано с системным кризисом в отрасли и в экономике в целом.

Определение об отказе в передаче дела в коллегию по экономическим спорам (КЭС) фактически означает невозможность пересмотра решений судов нижестоящих инстанций. У «Трансаэро» еще есть процессуальная возможность обжаловать это решение, направив жалобу на имя заместителя председателя ВС. Он вправе не согласиться с отказным определением и самостоятельно передать жалобу в КЭС, однако, учитывая статистику рассмотренных ВС дел, шансы на благоприятный для «Трансаэро» исход крайне малы.

### РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; НИНА ЕГОРШЕВА; 2017.03.12; ЕСЛИ ВЫ В ПРОЛЕТЕ

Среди российских путешественников набирают популярность сервисы по «выбиванию» у авиакомпаний компенсаций за задержки рейсов. За один только прошлый год наши соотечественники смогли получить таким образом свыше 100 тысяч евро. При этом большинство россиян о своих правах все еще не знают, констатируют эксперты. Хотя число пассажиров, которые сталкиваются с задержкой рейсов, велико.

В плане пунктуальности самое слабое звено – чартерные рейсы, которые перевозят наших соотечественников на зарубежные курорты. Примерно каждый десятый такой вылет осуществляется с опозданием на два часа и больше. Тем не менее отечественные авиакомпании в этом случае редко получают претензии, поскольку компенсации, которые обязаны выплачивать российские перевозчики за задержку рейса, слишком малы, и пассажиры не считают нужным тратить время и силы на их получение.

Все иначе, если пассажир «завис» в аэропорту по вине зарубежной авиакомпании. Согласно Монреальской конвенции, устанавливающей правила международных воздушных перевозок, принятой в 1999 году и ратифицированной в 120 государствах, пассажир имеет право на компенсацию в размере от 250 до 600 евро при задержке рейса более трех часов, отмене рейса, перепродаже билета или отказе в посадке. Вот тут-то многие пострадавшие заявляют о своих правах. Но опять же, чтобы не тратить свое время на переписку с авиакомпаниями, они обращаются за помощью в специальные сервисы.

«В 2016 году наши соотечественники смогли получить от иностранных авиаперевозчиков в общей сумме более 150 тысяч евро, сейчас эта цифра приближается уже к 200 тысячам евро», – рассказал Роман Гильманов, гендиректор одного из таких ресурсов, действующего «на поле» выплаты компенсаций.

По словам эксперта, алгоритм действий при получении компенсации для туриста достаточно прост: пассажир заполняет на сайте в Интернете специальную форму, юрист формирует претензию и направляет ее в авиакомпанию. Чаще всего подобные споры решаются в досудебном порядке. На это может уйти около двух месяцев. Если договориться не получается, следует судебное разбирательство. Естественно, интернет-сервисы работают не бесплатно. Стоимость услуги – 25 процентов от размера компенсации. Плюс в том, что пассажир ничем не рискует: если дело не выиграно, то и платить не надо. И даже в случае длительного судебного процесса при его положительном исходе все издержки должна будет покрыть авиакомпания.

Почему схема не работает с внутренними рейсами? Дело в том, что Россия до сих пор не присоединилась к Монреальской конвенции. Минувшей осенью соответствующий законопроект лишь прошел стадию одобрения правительственной комиссией. Пока же в нашей стране действует Воздушный кодекс, в части международных перевозок опирающийся на положения Варшавской конвенции, ратифицированной в 1933 году. Согласно этому документу ответственность авиакомпании за ущерб из-за задержки рейса составляет 25 рублей за каждый час ожидания, но не более 50 процентов стоимости билета.

Но вам повезло, если российская авиакомпания вылетала из аэропорта стран Евросоюза. Как объясняет Роман Гильманов, в этом случае россияне также подпадают под юрисдикцию ЕС. Правда, добиться компенсации пока можно только через суд.

Именно в такую ситуацию попал турист Янис Дзенис. Он рассказал, что прошлым летом возвращался с друзьями из Хорватии в Россию рейсом крупной отечественной авиакомпании. Из-за задержки они были вынуждены несколько часов провести в аэропорту. С августа Янис находится в процессе разбирательства с перевозчиком, тем не менее рассчитывает выиграть спор.

«Услуги таких интернет-сервисов, безусловно, полезны для тех, кто не имеет организационной возможности или времени заниматься этими вопросами самостоятельно, особенно в случаях, когда, скажем, у иностранного авиаперевозчика отсутствует представительство в России», – считает адвокат Александр Барканов.

Однако, по его словам, если речь идет о возмещении ущерба из-за задержки рейса сверх установленных лимитов, например компенсации за оплаченный номер в отеле или трансфер, то обращение в суд и доказывание понесенных убытков неизбежно.

Прямая речь

Олег Пантелев, начальник аналитического отдела агентства «Авиапорт»:

– В общей статистике задержанных рейсов отечественные перевозчики находятся на уровне международных стандартов. Речь идет о регулярных перелетах. По ним чаще всего портят показатели плохие погодные условия, особенно в северных регионах. С чартерами другая ситуация, их расписание зависит не только от авиакомпании, но и от заказчика рейса – туроператора.

Что касается Монреальской конвенции, то вряд ли в России есть силы, сознательно препятствующие присоединению нашей страны к более выгодным для потребителей новым стандартам. Это, скорее, процедурный. Нужно подготовить большое количество поправок в национальное законодательство, чтобы переход к нормам международного права получился «бесшовным». На данном этапе Госдуме осталось лишь формально принять законопроект. Думаю, это случится нынешней весной.

### RG.RU; ТАТЬЯНА ШАДРИНА; 2017.03.10; АВИАПЕРЕВОЗЧИКОВ СМОГУТ НАКАЗАТЬ ЗА ОТКАЗ ОТ СУБСИДИРОВАННЫХ ПОЛЕТОВ

**Росавиаци**я предлагает привлекать к ответственности перевозчиков за отказ от субсидированных полетов. С таким предложением ведомство выступает из-за того, что буквально каждый месяц (когда идут субсидированные перевозки) перестраивается программа полетов.

В рамках существующих постановлений записаны условия субсидирования авиакомпаний по заявлениям авиакомпаний. То есть авиакомпания предоставляет заявление, что она намерена выполнять полеты (уточняя частоту рейсов и маршрут), в зависимости от условий предоставления.

И ее включают в этот список, но у авиакомпании меняются коммерческие интересы. Например, в прошлом году один из перевозчиков обещал выполнять полеты в Калининград. Под это был зарезервирован определенный размер бюджетных средств, но потом компания отказалась от этой затеи.

И таких случаев очень много по всем видам субсидируемых маршрутов. Нам представляется, что постановление правительства РФ должно содержать положение об ответственности авиакомпании за невыполнение субсидированных маршрутов. Возможно, штрафные санкции или депозит (на счет в казначействе), который перевозчик будет вносить перед подписанием договора с **Росавиаци**ей. Это нужно, чтобы авиакомпании чувствовали ответственность за резерв бюджетных ассигнований, и отвечать за невыполнение обязательств.

### ТАСС; 2017.03.12; «АЭРОФЛОТ» ОТМЕНИЛ ТРИ РЕЙСА ИЗ-ЗА ЗАБАСТОВКИ В АЭРОПОРТАХ БЕРЛИНА

«Аэрофлот» внес изменения в расписание нескольких рейсов 13 марта, изменения связаны с забастовкой персонала наземных служб аэропортов Берлина. Об этом авиакомпания сообщила в воскресенье на своем сайте.

Рейсы SU2312/2313 и SU2316/2317 из Шереметьева вместо Берлина приземлятся в Дрездене. Также через Дрезден будут отправлены пассажиры трех отмененных рейсов между Москвой и Берлином: SU2684/2685 (заменен на SU2312/2313), SU2318/2319 (заменен на SU2344/2345) и SU2314/2315 (заменен на SU2316/2317).

«Проводится оповещение пассажиров через центр информации и бронирования. Прибывшие на регистрацию пассажиры будут обеспечены согласно стандартам «Аэрофлота». Обращаем ваше внимание, что «Аэрофлот» не обеспечивает доставку пассажиров наземным транспортом из Дрездена в Берлин и обратно», – говорится в сообщении авиакомпании. Пассажиры могут сдать билеты по месту их приобретения или переоформить их на другое время по телефону, а также в офисах «Аэрофлота».

Кроме того, авиакомпания «Россия» (входит в группу «Аэрофлот») отменит 13 марта один рейс из Пулкова в Берлин (аэропорт Шенефельд) и обратный рейс, сообщил ТАСС официальный представитель авиакомпании. «В связи с проведением в период с 06:00 мск 13 марта до 07:00 мск 14 марта забастовки персонала аэропортов Берлина, авиакомпания «Россия» отменяет рейс FV 6641 Санкт-Петербург – Берлин и обратный рейс FV 6642 Берлин – Санкт-Петербург 13 марта, – сказал он. – Рейсы FV 6641 и FV6641 14 марта будут выполнены на воздушном судне большей вместимости».

Сотрудники двух берлинских аэропортов объявили о начале суточной забастовки 10 марта, почти все авиарейсы были отменены. Очередную забастовку персонал проведет в понедельник, 13 марта. Организаторы акции добиваются повышения почасовой зарплаты в среднем с €11 до €12 для наземного персонала.