**07 АПРЕЛЯ 2017**

**Вернуться в оглавление**

|  |
| --- |
| **Публикации** |

### РИА НОВОСТИ; ЛИДИЯ ИСАМОВА; 2017.04.06; ТАДЖИКИСТАН НЕ СТАЛ ЗАПРЕЩАТЬ ПОЛЕТЫ «УРАЛЬСКИХ АВИАЛИНИЙ»

**Министерство транспорта** Таджикистана воздержалось от запрета на полеты двух российских авиакомпаний из Москвы в республику с 6 апреля, о котором заявляло ранее, сообщил РИА Новости источник в руководстве министерства.

«Запланированный на четверг запрет на выполнение рейса российских авиакомпаний «Уральские авиалинии» и «Ютэйр» запрет не был осуществлен, так как стороны договорились разрешить спорные моменты в ходе переговоров в Москве», – сказал собеседник агентства.

По его словам, при этом российская сторона не отметила запрет на полеты авиакомпании «СомонЭйр» в Москву из Душанбе и Худжанда.

Россия с 3 апреля ввела ограничения на полеты таджикской авиакомпании «Сомон Эйр» из Душанбе (четыре рейса в неделю) и Худжанда (три рейса в неделю) в РФ. Источник РИА Новости в **Минтрансе** Таджикистана 4 апреля сообщил, что авиавласти Таджикистана в качестве зеркальной меры запретят семь авиарейсов российских авиакомпаний в республику – четыре рейса «Уральских авиалиний» и три «ЮТэйр».

**Минтранс** России направил Таджикистану предложение о переговорах по авиасообщению, сообщил в среду глава российского министерства Максим **Соколов**. Делегация **министерства транспорта** и авиавластей Таджикистана в четверг вылетела в Москву на переговоры.

### ТАСС; 2017.04.06; МИНТРАНС РФ ОБСУДИТ МЕРЫ ТРАНСПОРТНОЙ БЕЗОПАСНОСТИ С РЕГИОНАМИ

**Министерство транспорта** РФ планирует обсудить меры транспортной безопасности с российскими регионами. Об этом журналистам сообщил заместитель **министра транспорта** РФ Николай **Захряпин** в кулуарах международного форума «Безопасность на транспорте».

«По существу (на первом заседании оперативного штаба – прим. ТАСС) мы определились в дальнейших согласованных мерах, направленных на безусловное выполнение требований по транспортной безопасности на объектах транспортной инфраструктуры и запланировали дополнительно проведение таких совещаний со всеми субъектами РФ, чтобы уже детально обсудить практические меры, которые принимаются на региональном уровне», – сказал он.

Как ранее сообщала пресс-служба **Минтранса** РФ, **Захряпин** возглавляет созданный после взрыва в метро Санкт-Петербурга Оперативный штаб для координации деятельности отраслевых ведомств и организаций транспортного комплекса, а также для взаимодействия с правоохранительными органами и администрацией Санкт-Петербурга.

По словам **Захряпин**а, 4 апреля прошло первое заседание штаба. Его проводил **министр транспорта РФ** Максим **Соколов**.

Днем 3 апреля в вагоне поезда на перегоне между станциями «Технологический институт» и «Сенная площадь» произошел взрыв. Как сообщил источник в правоохранительных органах, взрывное устройство привел в действие террорист– смертник. Жертвами теракта стали 13 человек, пострадали более 50.

### КОММЕРСАНТ; НИКОЛАЙ СЕРГЕЕВ; ВЛАДИСЛАВ ЛИТОВЧЕНКО; 2017.04.07; ТРЕТЬЮ БОМБУ НАШЛИ ГОТОВОЙ К ЗАКЛАДКЕ

Вчера участники расследования теракта, совершенного 3 апреля выходцем из Киргизии Акбаржоном Джалиловым в метро Санкт-Петербурга, задержали восемь его предполагаемых сообщников. У них была изъята еще одна бомба, по конструкции идентичная найденной на станции метро «Площадь Восстания». Участники расследования не исключают, что среди задержанных находятся два несостоявшихся смертника. Для одного из них Джалилов принес вторую бомбу в метро, а другой, возможно, собирался совершить самоподрыв на траурных мероприятиях по жертвам теракта.

Вчера ранним утром бойцы спецназов ФСБ и Росгвардии провели целую серию операций по задержанию предполагаемых сообщников Джалилова в Санкт-Петербурге и Москве. Ранним утром в ходе одной из них спецназовцы, выбив стальную дверь, ворвались в однокомнатную квартиру дома N22/1 на Товарищеском проспекте Санкт-Петербурга. Трое обитателей квартиры, застигнутые врасплох, даже не пытались оказать сопротивление силовикам. При этом, как выяснилось чуть позже, квартира использовалась под цех по изготовлению бомб и склад оружия. Из нее были изъяты готовое к использованию СВУ в корпусе из-под огнетушителя, самодельная взрывчатка, оружие, боеприпасы и экстремистская литература. Причем, как сообщили в СКР, СВУ было аналогично тому, что 3 апреля нашли и обезвредили на станции метро «Площадь Восстания». Более того, его компоненты совпадали с теми, что остались в квартире на Гражданском проспекте, снимаемой Джалиловым.

Подводя итоги операций, официальный представитель СКР Светлана Петренко сообщила, что в Санкт-Петербурге были задержаны шестеро подозреваемых в причастности к теракту, а еще двое – в столице. Ими оказались Сейфулла Хакимов, Ибрагибжон Ерматов, Дилмурод Муидинов, Бахрам Ергашев, Азамжон Махмудов, Махамадюсуф Мирзаалимов, Шохиста Каримова и Содик Ортиков. По данным источников «Ъ», большинство из подозреваемых являются земляками Акбаржона Джалилова – этнического узбека, ранее проживавшего в киргизском городе Ош. Сегодня в судах Санкт-Петербурга и Москвы следствие будет ходатайствовать об их арестах.

По предварительным данным, среди задержанных, на которых участники расследования вышли, изучая телефонные звонки Акбаржона Джалилова и его переписку в электронной почте, могут находиться два несостоявшихся смертника.

Согласно этой версии, Джалилов, один из немногих в группе имевший российский паспорт, должен был занести в метро два СВУ, приводящихся в действие нажатием кнопок. Одно предназначалось ему самому, а второе – подельнику, с которым они собирались устроить двойной теракт в метрополитене. Однако сообщник по какой-то причине на встречу не прибыл. Тогда Джалилов, избавившись от лишней бомбы на «Площади Восстания», со второй в рюкзаке сел в поезд, где вскоре и совершил самоподрыв, жертвами которого стали 14 человек, а еще 50 получили ранения.

Его соратники, очевидно, готовились к новому взрыву с использованием третьей бомбы. Поскольку транспортные объекты к тому времени были взяты под усиленную охрану сотрудниками правоохранительных органов, новый смертник мог устроить взрыв в других местах массового скопления людей, например, недалеко от места траурных мероприятий в память о жертвах уже состоявшегося теракта. Насколько эта версия соответствует действительности, как выразился высокопоставленный источник «Ъ», покажут время и Следственный комитет. В любом случае, отметил он, уже сейчас можно говорить о предотвращении как минимум одного теракта в северной столице.

### ИНТЕРФАКС СЕВЕРО-ЗАПАД; 2017.04.06; В МИНТРАНСЕ РФ СЧИТАЮТ ЭФФЕКТИВНОЙ ДЕЙСТВУЮЩУЮ СИСТЕМУ МЕР АНТИТЕРРОРИСТИЧЕСКОЙ БЕЗОПАСНОСТИ В АВИАЦИИ

Авиационный и морской транспорт в РФ обладают наибольшей антитеррористической защищенностью, заявляет зам**министра транспорта** Николай **Захряпин**.

«Мы исходим из того, что у нас на воздушном транспорте мероприятия по транспортной безопасности учитывают и меры по авиационной безопасности, которые реализуются уже десятилетиями. Эффективная система мер по защите от актов незаконного вмешательства в рамках авиационной безопасности уже сформировалась, а в рамках законодательства о транспорте мы ее совершенствуем, развиваем и усиливаем», – сказал Н.**Захряпин** журналистам в четверг в рамках форума «Безопасность на транспорте».

По его словам, воздушный и морской транспорт наиболее защищены от вмешательств террористов. «Кодекс ОСПС (Международный кодекс по охране судов и портовых средств – ИФ) также уже длительное время предусматривает выполнение определенных требований в рамках международных норм», – добавил замминистра.

### ТАСС; ТАТЬЯНА КУЗНЕЦОВА; 2017.04.06; СТРОИТЕЛИ НАЧАЛИ БЕТОНИРОВАНИЕ ФАРВАТЕРНОЙ ОПОРЫ КЕРЧЕНСКОГО МОСТА

Строители приступили к бетонированию фарватерной опоры Керченского моста – одной из самых мощных опор транспортного перехода между Крымом и материковой России, сообщает инфоцентр «Крымский мост».

«Строители приступили к первому этапу бетонирования одной из самых мощных опор моста в Крым. Всего таких опор две, они возводятся в Керченском проливе и будут держать над водой судоходные арки. Фундамент каждой такой опоры – это 95 свай из толстостенной стальной трубы», – говорится в сообщении.

Еще на одном строительном участке со стороны Крыма «началась надвижка пролетов на морские опоры».

«Их укрупнительная сборка из заводских блоков выполняется на берегу, на специальном сборочном стенде. По мере готовности пролеты один за другим надвигаются над акваторией по скользящим направляющим с помощью мощных домкратов», – отметили в инфоцентре.

В целом строителям предстоит возвести над морской гладью более 6 км пролетов. Эта работа уже развернута на трех морских участках строительства, говорится в сообщении.

О строительстве моста

Керченский мост возводится за счет средств федерального бюджета в рамках ФЦП «Социально-экономическое развитие Республики Крым и города Севастополь до 2020 года» без привлечения внебюджетного финансирования.

Сметная стоимость проекта составляет 211,9 млрд руб. в ценах четвертого квартала 2015 года. Движение автомобилей по мосту откроется в декабре 2018 года, поездов – в 2019 году.

Госконтракт на проектирование и строительство моста через Керченский пролив был подписан 17 февраля 2015 года Управлением федеральных автомобильных дорог «Тамань» **Росавтодор**а и ООО «Стройгазмонтаж».

Строительство моста началось в феврале 2016 года.

«За текущий период более чем наполовину выполнены свайные работы, на глубину от 12 до 90 м погружены почти 4600 из 7000 свай трех типов. Готовы 283 опоры из 595, еще 170 опор находятся в работе. Собрано более 32 тысяч тонн металлоконструкций пролетов, укрупнено почти 6,5 тыс. тонн металлоконструкций арок из запланированных 10 тыс. тонн. На объекте работает более 4,5 тысячи человек в сутки», – сообщили сегодня в инфоцентре.

### ВЕДОМОСТИ; ЕКАТЕРИНА МЕРЕМИНСКАЯ; 2017.04.07; ПРОТЕСТ НА ОБОЧИНЕ

Стачка дальнобойщиков, недовольных системой «Платон», уже влияет на рынок перевозок

Стачка дальнобойщиков против системы «Платон» продолжается уже две недели. Хотя, несмотря на громкое название «бессрочной», с трудом верилось, что грузовики простоят больше нескольких дней. По подсчетам **Росавтодор**а, за первые два дня разъехалась половина участников стачки. Этому способствовало внимание со стороны Росгвардии, ГИБДД, МВД.

На обочинах больше 2000 машин в Дагестане, говорит секретарь Объединения перевозчиков России Михаил Курбатов, в Забайкальском крае – около тысячи. Но как подсчитать тех, кто стоит по гаражам или отказывается брать грузы, потому что у него якобы ремонт?

Казалось, что стачка никак не повлияет на рынок перевозок – даже если встали 10 000 грузовиков, как обещали организаторы, это ничтожная цифра по сравнению с 800 000 фур, зарегистрированных в системе, и более 1 млн, которые могли бы зарегистрироваться, по данным оператора «Платона» «РТ-инвест транспортные системы» (принадлежит сыну Аркадия Ротенберга Игорю). Крупные перевозчики к акции не присоединились и до последнего сообщали, что не чувствуют проблем. Но в четверг представитель одного из лидеров рынка грузоперевозок, компании «Деловые линии», сообщил, что доставка из Владикавказа по многим краевым направлениям приостановлена. На Кавказе протестующие, по его словам, останавливают фуры, забрасывают камнями, одного водителя избили. Клиенты стали дробить отправки и отправлять не фурами, а «газелями» и «газонами». Почувствовал нехватку машин на северокавказском направлении и логист крупной компании из пищевой промышленности: собственники грузовиков боятся отправлять в рейс даже с охраной.

Требования дальнобойщиков кажутся невыполнимыми – полная отмена сбора с 12-тонных грузовиков за проезд по федеральным трассам, отставка правительства, вотум недоверия президенту. Перевозчики уверены, что сбор установлен нечестно, что далеко не все собранные системой деньги доходят до бюджета, что деньги от «Платона» не идут на ремонт дорог. Правительство выделило в счет «Платона» в 2016 г. более 22 млрд руб. на ремонт дорог и мостов, но сделало это еще до того, как собрало нужную сумму (на 15 марта сборы – 21,9 млрд руб.), а еще надо было заплатить из бюджета Ротенбергу.

Да, протестующие, которые сейчас открыто заявляют «не платили и не собираемся», нарушают закон. Государство же действовало по закону, разрешающему назначить концессионером компанию младшего Ротенберга распоряжением, без конкурса. Но этим оно обеспечило проекту если не провал, то большие политические риски. Снять которые пытается, играя тарифом. Это не предотвращает протесты, а только сокращает поступления в бюджет.

### РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; СВЕТЛАНА СИБИНА; 2017.04.06; АРКАН ДЛЯ ГАЗЕЛИ

Омских перевозчиков заставили убрать с маршрутов маловместительные автобусы

На улицах Омска стало заметно меньше «газелей». Согласно новым правилам, отныне обслуживать пассажиров могут только владельцы вместительных автобусов, заключившие соответствующий контракт с городским департаментом транспорта. Остальным предпринимателям это строго запрещено, но тем не менее они работают.

С начала года с омских улиц исчезло более четырехсот «газелей». Однако маршрутки продолжают курсировать по городу, но теперь уже в качестве такси. Такой способ дает возможность предпринимателям, оставшимся не у дел, заработать на жизнь. Избегать штрафов им активно помогают сами пассажиры, заявляющие сотрудникам контролирующих органов, что едут на заказанной машине.

«Нам важно быстро, без пересадок, добраться на работу и домой. А после сокращения маршрутов это стало невозможно в принципе, и теперь за проезд приходится вдвое переплачивать», – оправдываются омичи.

Стоит сказать, что муниципалитет делает все возможное, чтобы реорганизация транспортной системы города шла безболезненно. Однако, по сути, речь идет о переделе рынка, и предприниматели с таким положением дел совершенно не согласны. К тому же самостоятельно городским властям многие проблемы не решить. С отдаленных от центра микрорайонов в вечернее время возить пассажиров, собственно, некому. Городской автопарк изношен на 95 процентов, требуется минимум тысяча водителей. Но отступать от установленных ими правил власти не намерены. Тем более что из-за обилия транспорта омские магистрали оказались перегружены, по сравнению с дорогами других сибирских городов, вдвое.

– Мы должны направить действия перевозчиков в русло закона, – уверен директор департамента транспорта Алексей Мартыненко. – Меры по наведению порядка на магистралях уже дают положительный эффект: растет пассажиропоток, городские предприятия начали зарабатывать. Это вселяет надежду, что мы преодолеем кризисную ситуацию.

По данным мэрии, с начала года муниципальный транспорт дополнительно заработал почти четырнадцать миллионов рублей. Специалисты заявляют, что если дела пойдут так и дальше, к концу года доход казны увеличится на 150 миллионов. А по данным «Яндекса», средний уровень дорожных пробок в Омске снизился, по сравнению с аналогичным периодом прошлого года, на один балл.

Правда, предприниматели, в свою очередь, полагают, что власти ущемляют их интересы.

«Вместо того чтобы отпустить рынок в свободное плавание, чиновники пытаются спасти муниципальный транспорт, который на ладан дышит. Все это идет вразрез с законом о защите конкуренции», – заявили корреспонденту «РГ» в саморегулируемой организации «Омские перевозчики». Несколько десятков предпринимателей пожаловались на отмену 27 «бойких» городских маршрутов в УФАС, однако антимонопольщики в действиях администрации Омска признаков нарушений не обнаружили.

Сами власти уверены в том, что проблемы на транспортном рынке временные, и уже к осени все утрясется. Основанием для этого станет новая система, которая обеспечит бесперебойную работу отрасли. Конкурс на ее разработку выиграл Санкт-Петербургский государственный университет. Уже заключен контракт, и специалисты обещают, что, создавая новую маршрутную схему, учтут мнение горожан, а также будут добиваться снижения себестоимости перевозок.

В ближайших планах мэрии – ввести в обращение транспортные карты и обновить изношенный автопарк. На линию уже вышло пять бывших в употреблении, но отремонтированных московских трамваев, на очереди – еще четыре. Помимо этого, будет приобретено в лизинг три десятка автобусов ПАЗ. Все это не отразится на стоимости проезда.

– В этом году мы не планируем повышать тариф. Омичи как платили, так будут платить за поездку в автобусах, троллейбусах и трамваях 22 рубля, – обещает Алексей Мартыненко.

В отношении нарушителей новых транспортных правил власти будут придерживаться жестких мер. За последние полгода контролирующие органы составили 452 протокола, общая сумма штрафов превысила 3,5 миллиона рублей. И, судя по всему, этот источник доходов городской казны иссякнет нескоро.

Между тем

С 1 июня этого года омичи смогут воспользоваться транспортной картой нового образца, которая даст возможность оплачивать проезд на любом виде городского транспорта с одной пересадкой по цене одной поездки. Правда, при этом необходимо уложиться в тридцать минут. Соответствующий проект разрабатывает муниципальное предприятие «Пассажирсервис». Такой шаг поможет снизить расходы горожан, которые после оптимизации маршрутной сети вынуждены добираться на работу и обратно на перекладных.

### ТАСС; 2017.04.06; РОСАВТОДОР БУДЕТ СОФИНАНСИРОВАТЬ ПЕРВЫЕ РЕГИОНАЛЬНЫЕ ДОРОЖНЫЕ ГЧП-ПРОЕКТЫ

**Федеральное дорожное агентство** (**Росавтодор**) будет участвовать в софинансировании первых трех региональных дорожных объектов в рамках государственно-частного партнерства (ГЧП). Об этом ТАСС сообщили в ведомстве.

«Особенность будущих проектов в схеме «трехстороннего» финансирования: за счет средств Федерального дорожного фонда, бюджета региона и вложений частного сектора (не менее 15%)», – уточнили в **Росавтодор**е.

Вопрос о предоставлении федеральной поддержки региональным ГЧП-проектам будет обсуждаться на заседании правительственной комиссии по транспорту 7 апреля.

Получить федеральную поддержку могут проекты транспортного обхода Хабаровска, трасса Пермь – Березники и новый мост через реку Обь в Новосибирске.

Как отмечают в **Росавтодор**е, в этом году могут быть запущены еще как минимум четыре новых концессионных проекта в Татарстане, Башкирии, Самарской и Тюменской областях.

В **Федеральном дорожном агентстве** подчеркнули, что система «Платон» помогла увеличить объемы дорожного фонда и количество средств, выделяемых на инфраструктуру. По итогам прошлого года за счет ее сборов на российские дороги уже направлено более 22 млрд рублей.

«Платон» – государственная система взимания платы в счет возмещения вреда, причиняемого автомобильным дорогам общего пользования федерального значения транспортными средствами, имеющими разрешенную максимальную массу свыше 12 тонн. Введена на территории России с 15 ноября 2015 года.

### ТАСС; 2017.04.06; АКЦИЯ «НА РАБОТУ НА ВЕЛОСИПЕДЕ» ПРОЙДЕТ В МОСКВЕ 19 МАЯ

Акция «На работу на велосипеде» в поддержку велоинфраструктуры пройдет в Москве 19 мая. Об этом сообщил журналистам куратор проекта Let's bike it! Владимир Кумов.

«Акция «На работу на велосипеде» пройдет в Москве 19 мая», – сказал он. Цель акции – показать, что велосипед может быть эффективной альтернативой личному автомобилю и дополнением к городскому транспорту. Чтобы принять участие в мероприятии необходимо зарегистрироваться на официальном сайте организаторов.

В течение двух недель (неделя до и неделя после акции) велосипедисты смогут воспользоваться скидками и бонусами от партнеров акции. В течение этого времени будут организованы дополнительные мероприятия для всех участников акции, о которых будет рассказано на официальном сайте организаторов. В день акции в городе будут организованы «энергетические точки», где все участники смогут получить сувениры и угощения. В этот раз «энерготочки» расположатся рядом с заведениями партнеров акции.

В сентября 2015 года **Минтранс** РФ принял решение о проведении акции во всероссийском формате два раза в год: в предпоследнюю пятницу мая и 22 сентября. В аналогичной акции в прошлом году приняли участие более 100 российских и международных компаний, количество зарегистрированных частников превысило 5 тыс. человек.

Ранее заммэра Москвы Максим Ликсутов сообщил, что новый сезон велопроката откроется в Москве 29 апреля. Горожанам будет доступно 3,1 тыс. велосипедов и 330 станций проката, в течение этого года планируется увеличить количество станций на 50 штук – их общее число должно вырасти до 380. Станциями велопроката можно воспользоваться как в центре Москвы, так и за пределами Третьего транспортного кольца. По словам заммэра, цена тарифов на короткие поездки в 2017 году останется прежней, при этом горожанам предложат новые ценовые предложения.

Система городского велопроката начала свою работу в столице в 2013 году. За последние два года количество взятых напрокат велосипедов увеличилось в 15 раз. В 2016 году ими воспользовались более 1,6 млн раз. В прошлом году московский прокат также пополнился электробайками.

Второй Международный велоконгресс, в котором примут участие ведущие российские и зарубежные эксперты, представители министерств и ведомств, регионов России и администраций городов, пройдет в Москве с 14 по 16 апреля, сообщил Кумов.

«Цель мероприятия – платформы для коммуникации всех заинтересованных сторон в популяризации велосипедного транспорта, создание удобных и безопасных условий для его использования в городах России», – сказал он.

Международный велоконгресс в Москве проводится с 2016 года. Организатором выступают Проект по развитию велокультуры Let's bike it при поддержке **Минтранса** РФ.

### ИНТЕРФАКС СЕВЕРО-ЗАПАД; 2017.04.06; СОБЫТИЯ В МЕТРО ПЕТЕРБУРГА ПОКАЗАЛИ, ЧТО УГРОЗЫ НА ТРАНСПОРТЕ СОХРАНЯЮТСЯ – ЗАММИНИСТРА ТРАНСПОРТА РФ

**Министерство транспорта** РФ видит своей задачей дальнейшее совершенствование законодательства и повышение эффективности мер защиты от терроризма, заявил зам**министра транспорта** РФ Николай **Захряпин**.

«Трагические события в Петербурге показали, что реальная угроза совершения актов незаконного вмешательства на транспорте сохраняется, и нам вместе с другими заинтересованными ведомствами необходимо еще больше консолидировать усилия для защиты граждан и транспорта от актов терроризма», – сказал Н.**Захряпин** на XII международном форуме «Безопасность на транспорте» в четверг в Петербурге.

«Основная задача министерства – дальнейшее совершенствование законодательства в направлении повышения эффективности системы мер по защите от актов незаконного вмешательств» – добавил он.

### ИНТЕРФАКС СЕВЕРО-ЗАПАД; 2017.04.06; ОДНИ МЕТАЛЛОИСКАТЕЛИ В МЕТРО НЕ СНИМУТ ТЕРРОРИСТИЧЕСКУЮ УГРОЗУ, ЗАЯВЛЯЕТ ЧЛЕН ПАРЛАМЕНТСКОГО КОМИТЕТА ПО ТРАНСПОРТУ

Тотальное оснащение объектов транспортной инфраструктуры автоматизированными системами и рамками металлодетекторов не решит проблему террористической угрозы, заявил член комитета Госдумы по транспорту и строительству Александр Старовойтов.

«Можно, конечно, заставить рамками весь метрополитен. Сделать так, чтобы везде ходили сотрудники транспортной безопасности, чтобы было огромное количество аппаратных комплексов. И на выходе мы получили бы, что у входа в метрополитен люди бы стояли в очереди час. Мы бы сам метрополитен освободили от угрозы теракта, но террористу было бы достаточно подойти к очереди. Горячим головам нужно охлаждаться, прежде чем вносить предложения (по улучшению защищенности объектов – ИФ)», – сказал А.Старовойтов в четверг журналистам в рамках форума «Безопасность на транспорте» в Петербурге.

Зам**министра транспорта** Николай **Захряпин**, в свою очередь, подчеркнул, что важно не допустить перегибов в решении проблемы безопасности транспорта. Он отметил, что задачи обеспечения безопасности должны выполнять высококвалифицированные специалисты. «Важно, чтобы эти люди обладали профессиональными качествами, которые позволяли бы решать задачи по выявлению, предупреждению и пресечению попыток совершения терактов. Полагаем, что квалификация работников подразделений транспортной безопасности, наряду с обеспеченностью техническими средствами безопасности, помогут и позволят обеспечить безопасность», – сказал чиновник.

### ТАСС; 2017.04.06; ВНЕПЛАНОВАЯ ПРОВЕРКА ПЕТЕРБУРГСКОГО МЕТРОПОЛИТЕНА МОЖЕТ ЗАНЯТЬ 20 ДНЕЙ

Внеплановая проверка **Ространснадзор**ом метрополитена Санкт-Петербурга может занять 20 дней. Об этом журналистам сообщил заместитель **министра транспорта** РФ Николай **Захряпин** в кулуарах международного форума «Безопасность на транспорте».

«20 дней дается на внеплановую проверку», – сказал он, отвечая на вопрос о том, когда она может быть закончена.

В среду руководитель **Ространснадзор**а Виктор Басаргин сообщил, что ведомство 3 апреля начало внеплановую проверку метро Санкт-Петербурга.

Метрополитен будет снабжен необходимым оборудованием для обеспечения безопасности в рамках ранее утвержденного плана. Об этом сообщил ТАСС директор департамента транспортной безопасности и специальных программ **Министерства транспорта** РФ, председатель Совета по безопасности на транспорте КТС СНГ Александр Корниенко.

«Комплексная программа будет продлеваться, и на этот метрополитен тоже запрограммированы там деньги, но правительство пока не подписало. Конечно есть (планы обеспечить весь метрополитен Санкт-Петербурга необходимым оборудованием – прим.ТАСС), это утверждено, работа ведется. Это уже было в плане до трагедии (3 апреля)», – сказал он.

По словам Корниенко, каждый метрополитен стратегию реализации обеспечения транспортной безопасности делает поэтапно, «потому что сразу вложить деньги ни один метрополитен не может». Он добавил, что часть станций петербургского метро уже обеспечена всем необходимым современным оборудованием, в частности, газоанализаторами, на других станциях работа пока ведется.

Днем 3 апреля в вагоне поезда на перегоне между станциями «Технологический институт» и «Сенная площадь» произошел взрыв. Как сообщил источник в правоохранительных органах, взрывное устройство привел в действие террорист-смертник. Жертвами теракта стали 13 человек, пострадали более 50.

### INTERESSANT.RU; 2017.04.06; РОСТРАНСНАДЗОР: ПРИ ПРОВЕРКЕ ПЕТЕРБУРГСКОГО МЕТРО ОСОБОЕ ВНИМАНИЕ БУДЕТ УДЕЛЕНО ПЕРСОНАЛУ

**Федеральная служба по надзору в сфере транспорта** РФ (**Ространснадзор**) при проверке Петербургского метрополитена по поручению **Минтранса** уделит особое внимание квалификации персонала подземки. Об этом в ходе международного форума «Безопасность на транспорте» сообщил замруководителя ведомства Владимир Черток.

По его словам, инспекционная деятельность пройдет по всем направлениям, «начиная от технических, инструктивных документов и оснащенности этого предприятия». Однако, как подчеркнул Черток, «в первую очередь будем обращать внимание на квалификацию и готовность персонала».

После теракта в метро Санкт-Петербурга 3 апреля **Министерство транспорта** РФ сообщило, что **Ространснадзор** в самое ближайшее время проведет внеплановую проверку ГУП «Петербургский метрополитен».

### RIAFAN.RU; КСЕНИЯ ТАСМАНОВА; 2017.04.06; МЕТРОПОЛИТЕНЫ ПО ВСЕЙ РОССИИ ОБСУДЯТ РАСПОРЯЖЕНИЕ МЕДВЕДЕВА С МИНТРАНСОМ

Как стало известно Федеральному агентству новостей, пока ни один метрополитен в России не может реализовать все пункты постановления по ужесточению мер безопасности в метро, которое подписан накануне премьер-министр РФ Дмитрий Медведев.

В документе, в частности, предусмотрено создание группы быстрого реагирования для защиты метро от незаконного вмешательства. Для выполнения этого распоряжения необходимо создание специальной службы, превышающей количество сотрудников метрополитена.

Кроме того, каждому метрополитену страны предстоит провести консультации с **министерством транспорта**. На данный момент при существующих доходах и финансировании ни один метрополитен (в том числе петербургский и московский) не может реализовать все пункты изложенных в документе требований.

### RNS; 2017.04.06; ПРОДОЛЖИТЕЛЬНОСТЬ ПОЕЗДКИ ПОЕЗДАМИ «САПСАН» С ИЮЛЯ СОКРАТИТСЯ НА 5 МИНУТ

С 1 июня 2017 года, согласно новому графику движения, поезда «Сапсан» по маршруту Москва – Санкт-Петербург и Санкт-Петербург – Москва будут курсировать быстрее, время в пути сократится в среднем на 5 минут. Сокращение времени хода зависит от составности поездов и количества остановок в пути следования, сообщили в РЖД.

Минимальное время в пути следования поездов «Сапсан» составит 3 часа 35 минут.

В январе – марте 2017 года услугами высокоскоростных поездов Сапсан, курсирующих между Москвой и Санкт-Петербургом воспользовались 1,1 млн пассажиров, что на 13,7% больше, чем годом ранее. В марте «Сапсаны» перевезли 351,4 тыс. пассажиров, что на 3,7% больше, чем годом ранее.

### ИЗВЕСТИЯ; ЕВГЕНИЙ ДЕВЯТЬЯРОВ; 2017.04.07; ЛЕТЧИКОВ С ЗАОЧНЫМ ОБРАЗОВАНИЕМ ОСТАВИЛИ ЗА БОРТОМ

**Росавиаци**я в начале апреля остановила выдачу свидетельств коммерческих пилотов гражданской авиации выпускникам заочных отделений высших учебных заведений. Причина – отсутствие у заочников необходимого объема летной практики. Соответствующая директива направлена во все межрегиональные территориальные управления воздушного транспорта.

Как рассказали «Известиям» в **Росавиаци**и, в феврале этого года была выявлена схема, позволявшая получать свидетельства коммерческих пилотов людям, не имевшим необходимого объема летной подготовки.

– Около 300 человек собирались воспользоваться этим каналом в ближайшее время, среди них были те, у кого ранее пилотские свидетельства уже были аннулированы, – рассказали «Известиям» в **Росавиаци**и. – В настоящее время мы остановили выдачу свидетельств для всех, кто обучался заочно.

По словам представителя **Росавиаци**и, схема выглядела следующим образом: граждане сначала поступали в российские или зарубежные авиационные учебные центры, например, в Минске. Там за короткий период они получали свидетельства пилотов гражданской авиации, которые не дают права устраиваться на работу в коммерческую авиацию и не разрешают заниматься перевозкой пассажиров и грузов. Далее они поступали на заочное отделение в один из российских вузов гражданской авиации на направление подготовки «Аэронавигация» по профилю «Летная эксплуатация гражданских воздушных судов» и через два года выпускались с дипломом бакалавра. Имея свидетельство пилота и профильное высшее образование, они получали формальное право претендовать на получение свидетельства коммерческого пилота.

Для того чтобы стать пилотом крупной авиакомпании, такого документа обычно мало; авиаперевозчики требуют от кандидата на работу налета в несколько сотен часов. Например, чтобы получить работу в «Аэрофлоте», пилот должен иметь опыт полетов не менее 500 часов на конкретном типе воздушного судна (то есть на Airbus или Boeing).

На заочной форме обучения даются исключительно теоретические знания. Летная практика в программу обучения не входит. Однако описанная схема позволяла относительно легким путем получать свидетельство пилота коммерческой авиации без получения необходимых практических навыков пилотирования воздушного судна.

В настоящее время всем начальникам межрегиональных территориальных управлений воздушного транспорта и должностным лицам, ответственным за выдачу свидетельств авиационного персонала, даны указания не выдавать свидетельства на основании дипломов о заочном образовании.

В **Росавиаци**и признали заочную подготовку специалистов авиационного персонала недостаточным основанием для выдачи свидетельства специалиста авиационного персонала гражданской авиации РФ на основании пункта 1 статьи 52 и пункта 4 статьи 54 Воздушного кодекса РФ. В частности, речь идет о норме, согласно которой подготовка авиационных специалистов осуществляется по программам подготовки, утвержденным уполномоченным органом в области гражданской авиации.

Председатель комиссии по гражданской авиации общественного совета **Ространснадзор**а и заслуженный пилот СССР Олег Смирнов согласен с тем, что выпускники учебных центров не имеют права работать в коммерческой авиации.

– Авиационные учебные центры не дают необходимой летной подготовки, поэтому их выпускники ни в коем случае не должны допускаться до полетов в коммерческой авиации. Это недопустимо. Коммерческим пилотом может стать только выпускник среднего или высшего летного училища, причем обязательно государственного. А различные учебные центры предназначены для подготовки пилотов исключительно для авиации общего назначения, – заявил «Известиям» Олег Смирнов.

В **Росавиаци**и отметили, что принятые меры не будут затрагивать тех граждан, кто ранее уже получил среднее профессиональное образование и имеет действующее свидетельство коммерческого пилота.

В профсоюзе летного состава России рассчитывают на то, что действия авиационного регулятора не отразятся на тех коммерческих пилотах-заочниках, кто на законных основаниях успел получить свои документы.

– Если кто-то где-то готовил пилотов по неутвержденным образовательным программам, люди от этого пострадать не должны – они не виноваты. Таких людей много. Будет неправильно сейчас задним числом отбирать у них свидетельства», – отметил «Известиям» президент профсоюза летного состава России Мирослав Бойчук.

Руководитель аналитического центра компании «Авиаперсонал» Маргарита Юскина считает, что изменения требований к обучению авиационного персонала должны носить системный характер.

– Эти изменения должны затронуть широкую нормативную правовую базу, как минимум федеральные авиационные правила и федеральные государственные образовательные стандарты, а также транспортную и образовательную стратегии. Дипломы специалистов, которые уже окончили или окончат обучение по заочной форме, должны остаться годными при трудоустройстве на работу, – заявила «Известиям» Маргарита Юскина.

### КОММЕРСАНТ; АННА ПАВЛОВА; 2017.04.07; «ОНУР» УЛЕТЕЛ, НЕ ОБЕЩАЯ ВЕРНУТЬСЯ

Одна из старейших авиакомпаний Турции «Онур Эйр» отказалась от планов открыть полеты из Нижнего Новгорода в Стамбул. В авиакомпании это объясняют низкими продажами билетов и высокой конкуренцией со стороны чартерных перевозок. По мнению экспертов, после отмены запрета на полеты в Турцию потребуется время, чтобы туристы вновь полюбили популярное курортное направление.

Решение отменить запуск регулярных рейсов из нижегородского Стригино в стамбульский аэропорт им. Ататюрка принял совет директоров «Онур Эйр», рассказала „Ъ“ руководитель отдела международных продаж компании Эльмира Тулунай. «Мы запустили продажу билетов, но, несмотря на низкую акционную цену – $59 в одну сторону и активный промоушн, – продажи были крайне низкими относительно ожидаемых»,– пояснила она причины решения. Кроме того, когда турецкая авиакомпания претендовала на это направление, она была единственным перевозчиком. Запускать чартеры авиакомпания также не будет, так как туроператор, который бронировал это направление, отказался от своей заявки. Сейчас же на чартерные перелеты из Нижнего Новгорода в Стамбул и турецкие курорты пришло несколько авиакомпаний, поэтому конкуренция за пассажиров довольно жесткая, отметили в «Онур Эйр».

Напомним, «Онур Эйр» планировала 4 мая запустить прямые рейсы в Стамбул. Предполагалось, что лоукостер будет летать из Нижнего три раза в неделю на воздушных судах А320 вместимостью 180 кресел. Перевозчик рассчитывал выйти на загрузку рейсов до 87–90%, в том числе за счет удобных стыковок в Стамбуле с рейсами европейских направлений. Отметим также, что на этой неделе **Росавиаци**я назначила авиакомпанию «Северный ветер» перевозчиком на регулярных рейсах из Нижнего Новгорода в Турцию с частотой полетов два рейса в неделю. Однако пока «Северный ветер» не запрашивал слотов в аэропорту для осуществления этих рейсов.

По данным ПАО «Международный аэропорт Нижний Новгород» (МАНН, входит в холдинг «Аэропорты регионов»), в летнем расписании чартерные рейсы в Турцию будут осуществлять семь авиакомпаний. Среди них «Россия», Atlasglobal, «Уральские авиалинии», Azur Air, «Вим–Авиа», Royal Flight и Pegas Fly.

В нижегородском аэропорту знают об отказе турецкого лоукостера. «У иностранного перевозчика большая часть себестоимости в долларово-евровом эквиваленте и напрямую зависит от курса рубля. Это, в частности, и зарплата пилотов, и другие ставки за аэронавигацию, и прочие расходы. При принятии решений европейские перевозчики сейчас чуть более внимательно смотрят на коммерческую сторону вопроса»,– отметил исполнительный директор аэропорта Денис Букин, добавив, что МАНН предлагает авиакомпаниям комфортные условия работы и решение всегда остается за ними.

По мнению главного редактора журнала «Авиатранспортное обозрение» Алексея Синицкого, низкий спрос на прямые рейсы в Стамбул связан с тем, что после длительного перерыва, связанного с запретом полетов в Турцию, предпочтения туристов изменились, и потребуется некоторое время, чтобы снова «раскатать» это направление. «Поэтому на ранних этапах более перспективны чартерные рейсы: перевозка входит в турпакет, а риски по заполнению рейса берет на себя туроператор, который бронирует перелеты в соответствии со своими продажами и прогнозами. Конечно, рентабельность на чартерных рейсах довольно низкая, но стабильная, и перевозчик ничем не рискует, даже если рейс загружен не на 90%, а на 60%. Хотя загрузка чартеров обычно близка к 100%»,– рассуждает эксперт. А регулярные рейсы авиакомпания обязана выполнять по расписанию независимо от загрузки, поэтому перевозчику приходится оценивать спрос со стороны частных пассажиров и договариваться с операторами о бронировании части кресел. «Турецкий перевозчик не смог продать достаточное количество билетов индивидуальным пассажирам и договориться с туристическими компаниями, поэтому и отменил рейсы», – заключает господин Синицкий. Впрочем, эксперт считает, что в следующем году ситуация с продажами авиабилетов в Турцию может улучшиться.

### ТАСС; 2017.04.06; ОКУЛОВ: ПРИСОЕДИНЕНИЕ РФ К МОНРЕАЛЬСКОЙ КОНВЕНЦИИ МОЖЕТ ПРИВЕСТИ К УДОРОЖАНИЮ ЧАРТЕРОВ

Присоединение России к Монреальской конвенции может привести к удорожанию чартерных рейсов за рубеж. Об этом заявил в четверг в эфире телеканала «Россия 24» зам**министра транспорта** РФ Валерий **Окулов**.

«Скорее всего, удорожание может коснуться чартерных перевозок за рубеж, поскольку там не работала Монреальская конвенция. Это потребует дополнительных расходов чартерных авиакомпаний для повышения уровня страховой ответственности», – сказал он.

При этом **Окулов** подчеркнул, что для компаний, которые выполняют регулярные международные рейсы, присоединение России к Монреальской конвенции не приведет к повышению цен на билеты, так как «де-факто эти компании уже работают по ней работают». По словам замглавы **Минтранса**, Монреальская конвенция «в полную силу» начнет действовать в России осенью 2017 года.

Президент России Владимир Путин подписал федеральный закон «О присоединении Российской Федерации к Конвенции для унификации некоторых правил международных воздушных перевозок» № 52-ФЗ от 3 апреля 2017 года. Таким образом, РФ присоединилась к Монреальской конвенции 1999 года. Правила конвенции подразумевают существенное увеличение размера компенсаций пассажирам и их родственникам за вред, причиненный во время полета. Участниками Монреальской конвенции являются более 130 государств.

### РИА НОВОСТИ/ПРАЙМ; 2017.04.06; В РОССИЙСКИХ АЭРОПОРТАХ ВВЕЛИ ДОПОЛНИТЕЛЬНЫЕ МЕРЫ БЕЗОПАСНОСТИ

Дополнительные меры авиационной безопасности введены во всех российских аэропортах после трагических событий в Санкт-Петербурге, заявил зам**министра транспорта** РФ Валерий **Окулов**.

«Во всех аэропортах введены повышенные режимы транспортной безопасности, это касается совершенно конкретных мер: начиная от усиленного режима патрулирования по периметру аэропорта и в самих терминалах, дополнительного досмотра, проведения дополнительного видеомониторинга», – сообщил **Окулов** в эфире телеканала «Россия 24».

При этом замглавы **Минтранса** признал, что любые дополнительные меры приносят неудобства пассажирам, и аэропорты рекомендуют приезжать вылетающим заранее.

### ТАСС; СУСАННА РОЖИНА; 2017.04.07; ЯКУТИЯ В 2017 ГОДУ СМОЖЕТ ПРИОБРЕСТИ В ЛИЗИНГ ТОЛЬКО ОДИН ВЕРТОЛЕТ ДЛЯ САНАВИАЦИИ

Новый вертолет для санавиации будет приобретен в лизинг в этом году минздравом Якутии, раньше предполагалось приобретение двух воздушных судов. Об этом рассказал зам**министра транспорта** и дорожного хозяйства республики – руководитель Департамента воздушного транспорта Павел Прокопьев.

«Минздрав РФ совместно с **Минтрансом** РФ распределяют по 34 регионам новые вертолеты Ми-8 МТВ по лизингу Государственной транспортной лизинговой компании (ГТЛК). Мы подали заявку на приобретение одними из первых – указали наши потребности в количестве пяти машин, но в итоге в этом году мы приобретем только один вертолет. Это решение **Минтранса** РФ, но ГТЛК выгодно сотрудничать с нашей авиакомпанией («Полярные авиалинии»), поэтому работы в этом направлении будут продолжены», – сказал он.

Благодаря федеральному софинансированию экономия получается в размере 30% от стоимости. Всего на три года в федеральном бюджете предусмотрено более 3 млрд рублей на развитие санавиации, которые распределены по 34 субъектам на приобретение вертолетов.

По данным минздрава республики, ежегодно Якутия тратит более 1 млрд рублей на санавиацию. Из-за территориальных особенностей региона, санавиация является единственным видом помощи для жителей отдаленных и труднодоступных местностей. «Как только к нам поступает вызов, мы сразу же отправляем вертолет. При этом он еще попутно везет продукты питания и необходимые медикаменты в населенный пункт, потому что порой это единственный вид связи», – пояснила ТАСС замминистра здравоохранения республики Людмила Вербицкая.

В Якутии действует пока шесть филиалов санавиции, из которых три – в арктических районах, где расстояния свыше 400 км между населенными пунктами и сложные климатические условия. Поэтому минздравом республики планируется дополнительно открыть пять филиалов в арктической зоне для повышения доступности и мобильности медпомощи. Потому что иногда вылет откладывается из-за погодных условий.

Как ранее сообщал ТАСС, по планам регионального **минтранса**, к 2021 году стоит задача приобрести семь новых вертолетов. На данный момент межрайонный вертолетный парк Якутии состоит из 22 вертолетов. Износ вертолетной техники составляет 80%, исправность 50%.

### YAKUTIA.INFO; 2017.04.07; В ЯКУТИИ РАСХОДЫ НА АВИАЦИЮ РАСТУТ, НО ЯКУТЯНЕ ЛЕТАЮТ ВСЕ МЕНЬШЕ

В Якутии, несмотря на растущие затраты на авиацию, доступность авиаперевозок снижается. По сравнению с 80-ми годами прошлого века доступность авиатранспорта в республике снизилась в пять раз. К такому открытию пришли депутаты, обсуждая 6 апреля на заседании Госсовета Ил Тумэн подпрограмму «Воздушный транспорт» на 2012-2019 годы.

Как прозвучало из доклада **Минтранса** Якутии, республиканское финансирование подпрограммы на период до 2019 года запланировано на сумму 9,5 млрд рублей. А уже на 2017 год республика профинансировала в отрасль более 10 млрд рублей.

Вместе с тем, выступая с содокладом по состоянию авиации в республике, депутат Ил Тумэн Виктор Федоров с удивлением озвучил тот факт, что подпрограммой запланировано снижение перевозок пассажиров, грузов и субсидирования авиаперевозок. Проще говоря, денег выделяется больше, а возить пассажиров и грузы стали меньше. Это выглядит очень странно и даже скандально на фоне огромных вливаний в отрасль и заявлений главы республики о необходимости повышения доступности транспортных перевозок.

– Рассмотрение данной программы показало то, что **Министерство транспорта** выстроило целевые индикаторы в противоречии с задачами госпрограммы. Задача госпрограммы – увеличение транспортной доступности и воздушных перевозок, – прокомментировал «Якутия.Инфо» Виктор Николаевич. – А если мы смотрим целевые индикаторы – «авиаподвижность», сколько перевезено пассажиров по социально-значимым рейсам, грузооборот – везде программой на 2012-2019 годы по сравнению с 2011 годом запланировано падение всех показателей. «Авиаподвижность» запланирована на уровне 73 процента от уровня 2011 года, перевозка пассажиров – 71 процент от 2011 года, по социально-значимым рейсам – 90 процентов от уровня 2011 года. Но при этом мы знаем, что ежегодно по спецтарифам перевозится только 12,9 процентов всех пассажиров. На рейс «АН-24» дают два – три билета по спецтарифам, и то в летний период. Вывод только один: цель программы – не повышение, а снижение транспортной доступности.

– Почему так получилось?

Мы удивились. Начали смотреть программу. Оказалось, что в **Минтрансе** подпрограмму корректировали четыре раза и, как нерадивые ученики, подгоняли индикаторы под фактическое исполнение! Оказалось, что все индикаторы запланированы на 60-70 процентов от базы 2011 года! Планируется снижение авиаперевозок пассажиров, грузов и т. п. к 2019 году!

– Так может, мало денег выделяют на программу?

Программой на 2012-2019 годы планировалось выделить из республиканского бюджета на отрасль 9 млрд 560 миллионов рублей. По состоянию на апрель 2017 год сумма финансирования превышает уже 10 млрд рублей.

– То есть денег больше – эффекта меньше.

– В 1989 года по состоянию на сегодня транспортная мобильность якутян на местных авиалиниях сократилась в пять раз, на внутриулусных – в 25 раз. При этом транспортная мобильность населения в республике в три раза ниже, чем в среднем по Российской Федерации.

– Ну, у нас же большие расстояния и мало населения.

– Выдумывать ничего не надо – берем для сравнения Аляску: территория в два раза меньше, чем у нас, населения меньше – 730 тысяч человек. То есть регионы сопоставимы по территории и населению, климат похожий. И что мы видим? На Аляске транспортная доступность в восемь раз выше, чем в других штатах США, 255 сертифицированных аэропортов, 1200 посадочных площадок, 271 авиакомпания – из них только пять крупных, остальным занимается малый бизнес. Средний налет в летние месяцы доходит до 400 часов в месяц, зимой 100 часов в месяц. Наши летают на «Пилатусе» и «Тундре» 200 часов в год. За счет малой авиации создано 47 тысяч рабочих мест. То есть основной путь повышения транспортной доступности в республике – через малую авиацию, через малый бизнес.

– А как же деньги на малую авиацию?

– В 2011 году, когда мы начали реализацию программы, правительство РФ приняло постановление «1212». Согласно ему, если вы покупаете малый самолет стоимостью, допустим, 56 миллионов рублей, Российская Федерация компенсирует вам затраты на сумму 46 миллионов рублей! То есть если бы мы заложили в бюджете на год хотя бы 200 миллионов рублей, то смогли бы купить для малой авиации 20 самолетов. И проблему решили бы радикально. А наши по этому постановлению использовали только 26 миллионов. А 10 миллиардов запихали неизвестно куда!

– А куда ушли 10 миллиардов?

– Порядка 8 миллиардов влито в авиакомпанию «Якутия».

– Может ли авиакомпания «Якутия» работать эффективно на эти 8 миллиардов?

– Я бы не стал обвинять нынешнее руководство «Якутии» в сложившейся ситуации. Мы провели анализ финансового состояния авиакомпании за 2015 год с привлечением квалифицированных специалистов. Из методического заключения следует, что «...у компании с ближайшее время нет возможности восстановить свою платежеспособность... По модели Альтмана вероятность банкротства очень высокая». Но в то же время есть информация, что ситуация улучшается. Генеральный директор компании Ольга Федорова получила очень незавидное наследство – лизинговые платежи в долларах и при этом авиакомпанию застал долларовый скачок. Это надо было, конечно, предыдущему руководству предвидеть и соответствующим образом страховаться. Удивительно, что даже платежи за российский самолет «Суперджет» оформлены в валюте. Точка рентабельности по выручке у авиакомпании составляет порядка 9 миллиардов, а она у них к 2015 году упала с 11 до 7. Сейчас в компанию сделали вливания, которые подправили ее положение.

– Может ли авиакомпания в сегодняшнем своем состоянии решать вопрос транспортной доступности для якутян?

– Думаю было бы разумно, чтобы АК «Якутия» летала на магистральных рейсах – пусть летают «Якутск – Москва», «Якутск – Хабаровск», «Якутск – Владивосток». А в республике пусть «Полярные авиалинии» работают, чтобы закрывать радиальные направления – «Якутск-Оленек», «Якутск-Саскылах» и так далее. Зачем нужна конкуренция внутри практически единой авиакомпании? Но есть еще межулусные и внутриулусные перевозки. Помните, два месяца люди не могли из поселка Березовка выбраться? А была бы малая авиация, они бы горя не знали.

– А кто будет летать на этих маленьких самолетах?

– Наверное это должны делать «Полярные авиалинии»! Но мы вообще хотели, чтобы малой авиацией у нас занимались малые предприятия в улусах – например, какой-нибудь «Чокурдах-авиа». На этих самолетах могут летать частные летчики малой авиации. У нас ведь есть целое летное училище. Оно выпускает в год порядка 17 пилотов для малой авиации. Из 17 летчиков этого года выпуска устроились в авиакомпании лишь двое-трое, остальные пилотов растворились в никуда. То есть малой авиации нет, а летчиков выпускаем – полное отсутствие синхронизации!

– А доступны ли будут тарифы малой авиации?

– Мы посчитали – тарифы на малую авиацию будут сопоставимы с ценами на субсидированные авиаперевозки. Средний экономически обоснованный тариф «Полярных авиалиний» от Якутска до Сангар составляет 14 500 рублей, предоставляемая субсидия 5 400. То есть человек сможет добраться от Якутска до Сангар за 5400 рублей, если ему повезет приобрести субсидированный авиабилет. А среднеэкономический обоснованный тариф для малой авиации – 5500 рублей, то есть такой же, как субсидированный. А если его субсидировать, вовсе будет 2 000.

– Повлечет ли внедрение малой авиации за собой снижение тарифов в среднем на любые авиаперевозки по республике?

– Если смотреть в совокупности, то благодаря малой авиации появляется регулятор – где-то уменьшить, где-то добавить. А на сегодня мы видим явно, что авиакомпаниям чем дороже, тем лучше. Поэтому чтобы решить эту проблему, нужно запустить конкуренцию – чтобы крупные компании увидели, что от них уходит рынок. Тогда они зашевелятся. А сегодня малая авиация даже в тендерах не может участвовать– на авиаперевозки, лесоохрану, медицинские перевозки, природоохрану. Все тендеры уходит «Полярным авиалиниям».

– Какой тогда сейчас план действий?

– Мы будем выходить на прямой диалог с авиакомпаниями – «Якутия», «Полярные авиалинии». Поручение уже есть. Посмотрим их экономику и начнем внедрение малой авиации. Плюс на нас уже выходят ДОСААФ, Ассоциация малой авиации. Есть постановление Госсобрания с рекомендациями об увеличении уставного капитала компании «Туймаада-Лизинг» для покупки трех самолетов в лизинг.

– То, что малые авиакомпании ловили за несанкционированные перелеты – это показатель чего?

– Это показатель плохого российского законодательства. Нужно исправлять федеральные авиационные правила – ФАПы. Малая авиация даже денег не просит, а просит лишь дать возможность работать и зарабатывать. Просто нужна воля.

### ИНТЕРФАКС; 2017.04.06; ПЕРЕГОВОРЫ С ТАДЖИКИСТАНОМ ПО ВОПРОСАМ АВИАСООБЩЕНИЯ ОЖИДАЮТСЯ 7-8 АПРЕЛЯ – МИНТРАНС РФ

Переговоры между РФ и Таджикистаном по вопросам авиасообщения ожидаются 7-8 апреля, сообщили «Интерфаксу» в **Минтрансе** РФ.

«Мы получили уведомление таджикской стороны, что они вылетают в Москву с целью проведения переговоров 7-8 апреля», – сказал представитель ведомства.

Как сообщил в четверг таджикским СМИ **министр транспорта** республики Худоёр Худоёрзода, в отправившуюся в Москву делегацию во главе с замглавы ведомства Шерали Ганджалзода для урегулирования имеющихся проблем с российскими авиационными властями вошли представители МИД и Минюста.

Он отметил, что в Москве к участникам переговоров присоединится посол Таджикистана в Москве.

Как сообщалось, во вторник авиационные власти Таджикистана сообщили об ограничении полетов в страну российских авиакомпаний «ЮТэйр» и «Уральские авиалинии» с 6 апреля. До этого **Минтранс** РФ ограничил полеты в Москву таджикской авиакомпании «Сомон Эйр». Конфликт между авиавластями двух стран продолжается с конца прошлого года, его причина – спорный статус подмосковного аэропорта «Жуковский».

РФ относит «Жуковский», несмотря на его близкое расположение к Москве, к региональным аэропортам, что дает право не ограничивать количество перевозчиков на международных рейсах (такое ограничение действует в аэропортах Московского авиаузла: «Шереметьево», «Домодедово» и «Внуково»). Но с этим не согласны авиавласти Таджикистана, которые ранее настаивали на паритетных условиях выполнения рейсов через «Жуковский» и пересмотре межправительственного соглашения. Из-за этого в конце прошлого года Таджикистан отказался согласовывать рейсы второго назначенного РФ перевозчика из «Жуковского» в Душанбе и Худжанд – авиакомпании «Ямал».

### ИНТЕРФАКС; 2017.04.06; ПОСТАВКИ SSJ-100 НА МЕЖДУНАРОДНЫЕ РЫНКИ БУДУТ ПРОДОЛЖЕНЫ – РОСАВИАЦИЯ

Представители Администрации гражданской авиации Италии (ENAC) и Европейского агентства по безопасности полетов (EASA) посетили Москву 28-29 марта, чтобы провести оценку российской системы сертификации гражданской авиатехники, сообщила **Росавиаци**я в четверг.

«Итальянским коллегам была представлена презентация и подробная информация о тех изменениях, которые произошли в системе сертификации гражданской авиационной техники после вступления в силу постановления правительства РФ от 28 ноября 2015 года», – говорится в сообщении ведомства.

«Особое значение» было уделено поставкам самолетов Sukhoi Superjet 100 в Венецию для кастомизации и последующей передачи в страны Европы, Мексику и др., отмечается в сообщении. В частности, итальянская сторона попросила уточнить, каким образом будет осуществляться выдача экспортного сертификата для перегонки самолетов в Италию после 9 апреля 2017 года, когда **Росавиаци**и перейдут полномочия по сертификации разработчиков и изготовителей авиационной техники.

**Росавиаци**я представила в ENAC всю запрошенную итальянской стороной документацию, подтверждающую «безусловную возможность бессбойных поставок» SSJ-100 в Италию после 9 апреля, в том числе утвержденную инструкцию по изданию экспортного сертификата. «Таким образом, стороны достигли полного взаимопонимания и согласия в том, что на сегодняшней день решены все принципиальные вопросы, в том числе влияющие на продвижение SSJ-100 на международные рынки, поставки самолетов будут продолжены», – отмечают в **Росавиаци**и.

Ранее газета «Коммерсантъ» со ссылкой на источники сообщала, что поставки SSJ-100 в Европу могут остановиться. По данным газеты, проверка Генпрокуратуры РФ показала, что за полтора года после передачи функций по сертификации авиатехники **Росавиаци**и (ранее были у Межгосударственного авиационного комитета) **Минтранс** так и не разработал необходимые нормы и не заключил международные соглашения в области летной годности с иностранными авиавластями.

Иностранными эксплуатантами SSJ-100 на сегодня являются мексиканская авиакомпания Interjet, ирландская Cityjet, а также Brussels Airlines, взявшая российские самолеты у ирландского перевозчика в «мокрый» лизинг.

### АМУРСКАЯ ПРАВДА; 2017.04.07; «ИКАР» ОТКРЫЛ ПРОДАЖИ ЛЬГОТНЫХ АВИАБИЛЕТОВ ИЗ БЛАГОВЕЩЕНСКА

Компания «Икар» с задержкой почти на неделю приступила к продаже авиабилетов по льготным тарифам из Благовещенска в Москву и обратно. В рамках правительственной программы «Дальний Восток – 2017» стоимость перелета составит 6 400 рублей.

«Икар» открыл продажи льготных авиабилетов из Благовещенска / Компания «Икар» с задержкой почти на неделю приступила к продаже авиабилетов по льготным тарифам из Благовещенска в Москву и обратно. В рамках правительственной программы «Дальний Восток – 2017» стоимость перелета составит 6 400 рублей.

Продажи авиабилетов по президентской программе в Благовещенске уже осуществляют две авиакомпании «Вим-Авиа» и «Уральские авиалинии». В четверг, 6 апреля, к ним присоединилась компания «Икар». Задержка продажи авиабилетов для льготной категории пассажиров у компании «Икар» была связана с вопросами по подписанию договоров между перевозчиками и федеральным агентством воздушного транспорта, сообщает амурский **минтранс**.

По решению **Росавиаци**и, в этом году льготные перевозки из Благовещенска в Москву будут осуществляться с 1 апреля по 31 октября. Купить дешевые билеты могут молодые люди до 23 лет, пенсионеры и инвалиды.

Вместе с тем, по поступившей информации от авиационных агентств Амурской области, авиакомпания «Икар» намерена отменить продажу билетов по льготным тарифам на рейсы Благовещенск – Москва (Шереметьево) с 16 августа. Региональный **Минтранс**трой пытается добиться разъяснений от **минтранса** России и авиакомпании «Икар» по этому поводу.

### ИНТЕРФАКС; 2017.04.06; ИРАЭРО ДО КОНЦА МАЯ ПОЛУЧИТ 4 НОВЫХ SSJ-100, НАМЕРЕНА ЛЕТАТЬ В ЕВРОПЕЙСКОЙ ЧАСТИ РФ

Авиакомпания «ИрАэро» рассчитывает до конца мая получить все законтрактованные самолеты Sukhoi Superjet 100 (SSJ-100), взятые в операционный лизинг у «Государственной транспортной лизинговой компанией» (ГТЛК), сообщил журналистам и.о. генерального директора «ИрАэро» Владимир Панфилов.

В четверг авиакомпания показала журналистам в Иркутске первый из этих четырех SSJ-100 – лайнер в модификации LR (c увеличенной дальностью полета) в ливрее «ИрАэро» накануне прилетел из Москвы.

«Я думаю, первый рейс он совершит 10 апреля в Харбин (Китай). Они (оставшиеся три самолета – ИФ) стоят уже готовые в «Жуковском» (московский аэропорт – ИФ), мы их сейчас принимаем. До конца мая самолеты будут в Иркутске», – сказал В.Панфилов.

Он добавил, что авиакомпания рассматривает вопрос о том, чтобы открыть новые рейсы на SSJ-100 в европейской части России. В настоящее время «ИрАэро» в основном летает по Сибири, на Дальний Восток и юг России.

«Все в мире меняется, аэропорты в нас заинтересованы, хотят зарабатывать. Есть заинтересованность у аэропорта Ярославля, **Иванов**о. Ульяновск ранее просил открыть маршрут в Германию. Эти направления нами обсчитываются», – сказал В.Панфилов.

Он также добавил, что среди сибирских аэропортов самолеты «ИрАэро» хотят у себя видеть аэропорты Кемерово и Новокузнецка.

Как пояснил начальник отдела организации перевозок «ИрАэро» Александр Мякин, компания планируется задействовать SSJ-100 (и новые, и четыре уже имеющихся) на новых маршрутах из Барнаула в Москву и Санкт-Петербург, из Иркутска на юг России (через Омск), а также из Иркутска в города Китая: Шэньян, Харбин и другие. Кроме этого, в планах «ИрАэро» – получить доступ к международным рейсам в Таиланд и Вьетнам с технической посадкой в Тяньцзине (КНР).

Ранее президент «ИрАэро» Юрий Лапин в интервью «Интерфаксу» сообщил, что компания подписала договор с ГТЛК о лизинге четырех новых самолетов Sukhoi Superjet 100. До этого в авиапарке «ИрАэро» были четыре SSJ-100, также взятых в лизинг у ГТЛК. До «ИрАэро» эти самолеты эксплуатировала Red Wings.

Ю.Лапин также говорил, что «ИрАэро» в основном ориентируется на рынок авиаперевозок Сибири, а использовать Sukhoi Superjet в европейской части РФ невыгодно в силу небольших расстояний между городами и высокой конкуренции.

Авиакомпания «ИрАэро» основана в 1996 году, базируется в международном аэропорту «Иркутск», а также Омске, авиапарк сформирован из самолетов Ан-24, Ан-26, CRJ-200 и SSJ-100.