**10 МАЯ 2017**

**Вернуться в оглавление**

|  |
| --- |
| **Публикации** |

### РИА НОВОСТИ; 2017.05.05; СЛЕДСТВИЕ ПО КРУШЕНИЮ ТУ-154 В РАЙОНЕ СОЧИ ПРОДЛИЛИ НА ДВА МЕСЯЦА

Следствие по уголовному делу о катастрофе военного самолета Ту-154 в районе Сочи 25 декабря 2016 года продлено еще на два месяца, сообщил РИА Новости в пятницу источник, знакомый с ситуацией.

25 февраля оно уже продлевалось на такой же срок», – сказал собеседник агентства.

Он отметил, что это сделано для того, чтобы провести необходимые следственные действия и собрать исчерпывающие доказательства по уголовному делу.

«Это не означает, что 25 июня следствие будет завершено. Дело сложное, поэтому не надо торопить следователей – они и так работают в непростом режиме», – пояснил собеседник РИА Новости.

Возглавляющий государственную комиссию по ликвидации последствий катастрофы Ту-154 и помощи родственникам погибших **министр транспорта РФ** Максим **Соколов** ранее призвал СМИ воздержаться от распространения информации и недостоверных фактов, полученных из различных неофициальных источников до оглашения официальных результатов расследования.

Как сообщил в конце декабря 2016 года член госкомиссии начальник службы безопасности полетов авиации Вооруженных сил РФ генерал-лейтенант Сергей Байнетов, изначально было более 15 версий крушения Ту-154, затем их количество уменьшилось вдвое.

По данным ФСБ России, основные версии крушения Ту-154 – попадание в двигатель посторонних предметов, некачественное топливо, ошибка пилотирования и техническая неисправность. Признаков и фактов, указывающих на возможность совершения террористического акта или диверсии на борту воздушного корабля, в настоящее время не получено.

### ИА «ТЕЛЕИНФОРМ»; 2017.05.05; СМИ: СЕРГЕЙ ЛЕВЧЕНКО НАМЕРЕН ОТДАТЬ «ВЗЛЁТКУ» АЭРОПОРТА БОДАЙБО В АРЕНДУ

Губернатор Иркутской области Сергей Левченко намерен попросить **министра транспорта** РФ Максима **Соколов**а передать взлётно-посадочную полосу аэропорта Бодайбо, которая находится в федеральной собственности, в долгосрочную аренду собственнику авиаузла – ЗАО «Ленсиб». Об этом со ссылкой на мэра города Евгения Юмашева сообщает ИА «БайкалПост».

Планируется, что в дальнейшем собственник, 61% акций которой принадлежит золотодобывающей компании «Лензолото», построит новую «взлётку».

– Губернатор напишет письмо **Соколов**у, Москва составит договор долгосрочной аренды. Если собственника условия аренды устроят, то он заключит договор и будет за свои средства строить новую полосу, если нет, то вопрос опять встанет, – цитирует Евгения Юмашева СМИ. Он добавил, что если сделка состоится, то это станет прецедентом в России.

Издание отмечает, что в пресс-службе правительства Иркутской области не стали комментировать эту информацию, сославшись на то, что не уполномочены давать пояснения о намерениях губернатора региона.

### REGNUM; 2017.05.05; ЗА КВАРТАЛ ОБЪЁМ ПЕРЕВОЗОК В МУРМАНСКОЙ ОБЛАСТИ УВЕЛИЧИЛСЯ НА 5,5%

В январе-марте 2017 года мурманскими организациями транспорта перевезено 8,5 млн тонн различных грузов. Как передаёт корреспондент ИА REGNUM со ссылкой на информацию об основных результатах экономической деятельности, уровне жизни населения Мурманской области за январь-март и оценке основных показателей за январь-июнь 2017 года, обнародованной региональным министерством экономического развития, в сравнении с аналогичным периодом 2016 года объём перевозок вырос на 5,5%.

«По итогам первых трёх месяцев 2017 года объём перевозки грузов железнодорожным транспортом сложился выше аналогичного периода прошлого года на 4,6% в связи с увеличением перевозок апатитового концентрата на 4,7% и железной руды на 1,2%, – отмечается в документе. – На морском транспорте наблюдалась положительная динамика: объём перевозимых грузов увеличился на 4,1%, что обусловлено ростом экспортных сухогрузов в 1,7 раза – металл и уголь, а также наращиванием объёмов наливных грузов в каботажном виде плавания в 2,3 раза – топливо для нужд порта Сабетта на полуострове Ямал».

Напомним, арктический порт Сабетта и завод «Ямал СПГ» – это приоритетные проекты по созданию в России центра по производству сжиженного природного газа мощностью 18 млн тонн в год на ресурсной базе Южно-Тамбейского месторождения на полуострове Ямал.

Ранее на совещании в Мурманске **министр транспорта** России Максим **Соколов** сообщил, что уже сегодня арктический порт Сабетта функционирует в штатном режиме и готов обслуживать перевалку грузов и приём газовозов ледового класса. Крупнейший из них – танкер-газовоз «Кристоф де Маржери», как сообщало ИА REGNUM, впервые пришёл в Сабетту в конце марта 2017 года.

Добавим, по итогам 2016 года внутренние перевозки стали вторыми после экспорта в структуре грузооборота ПАО «Мурманский морской торговый порт». Как ранее отметили в порту, предприятие планирует не снижать объёмов перевалки грузов на арктическом направлении, которые в прошлом году составили почти полмиллиона тонн.

### РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; КИРА ЛАТУХИНА; 2017.05.05; ВЛАДИМИР ПУТИН ПОРУЧИЛ ПРОВЕРИТЬ ИНТЕРНЕТ НА БЕЗОПАСНОСТЬ

Усилить ответственность для тех, кто мусорит, поддержать рублем творческие коллективы, проверить безопасность интернета, а также установить 5 декабря День волонтера – такие темы затронул президент в поручениях по итогам Медиафорума ОНФ. Перечень опубликован на сайте Кремля.

Глава государства распорядился рассмотреть вопрос об установлении Дня волонтера 5 декабря и о проведении Года гражданской активности и волонтерства. Правительству и кремлевской администрации нужно будет до июля представить предложения по созданию единого федерального интернет-ресурса для освещения деятельности волонтеров.

Кроме того, Владимир Путин указал представить к 15 июля предложения по усилению ответственности за нарушение правил обращения с твердыми бытовыми отходами. До сентября необходимо провести мониторинг разработки и утверждения территориальных схем в области обращения с отходами производства и потребления и при необходимости подготовить поправки в части, касающейся межрегиональных схем такого рода в границах особо охраняемых природных территорий. Минэкономразвития совместно с Минприроды, правительством Севастополя и с привлечением ОНФ должно будет разработать комплекс дополнительных мер по обеспечению соблюдения ограниченного режима хозяйственной деятельности на территории «Заповедного урочища «Скалы Ласпи».

С июля будет проведена индексация средств, направляемых на выплату грантов президента в области культуры и искусства, исходя из уровня инфляции. А до августа президент поручил рассмотреть вопрос о дополнительных мерах господдержки ведущих коллективов в области культуры и искусства. Также глава государства дал поручения по субсидированию расходов издательств на доставку региональных и муниципальных газет и журналов в отдаленные и труднодоступные местности.

Кроме того, Путин поручил до сентября представить доклад о мерах, принимаемых для завершения строительства домов ЗАО «Строительное управление № 155». Еще одно поручение – рассмотреть вопрос о строительстве ледового дворца спорта в Бурятии и принять меры по поддержке инвалидов, работающих на владимирском предприятии «Прогресс». Глава государства также поручил подготовить к лету доклад о состоянии системы здравоохранения в Еврейской автономной области и принять управленческие решения.

Администрации президента предстоит до июля представить предложения о внесении в Положение о госнаградах изменений, направленных, в частности, на уточнение круга наследников, которым могут быть переданы удостоверения к наградам СССР.

Два отдельных поручения касаются сети Интернет. **Минтрансу** с привлечением ОНФ нужно представить предложения по использованию интерактивных интернет-сервисов для того, чтобы граждане могли принять участие в определении приоритетов в сфере дорожного хозяйства и проведении контроля за сроками.

Роскомнадзору совместно с Генпрокуратурой и с привлечением ОНФ предстоит проанализировать эффективность правовых механизмов, направленных на предотвращение и пресечение использования в интернете запрещенной информации, и представить предложения их совершенствованию к июлю.

### ИНТЕРФАКС – ДАЛЬНИЙ ВОСТОК; 2017.05.10; КОМПАНИЯМ ПО УСТАНОВКЕ КНОПОК «ЭРА-ГЛОНАСС» НА ИНОМАРКИ РЕКОМЕНДОВАЛИ ОРГАНИЗОВАТЬ ЭЛЕКТРОННУЮ ОЧЕРЕДЬ ДЛЯ БОРЬБЫ СО СПЕКУЛЯЦИЯМИ В ПРИМОРЬЕ

АО «ГЛОНАСС» (оператор системы ЭРА-ГЛОНАСС) заявило, что приняло ряд мер для борьбы со спекуляциями при установке «кнопок» «ЭРА-ГЛОНАСС» на иномарки в Приморье, сообщила в среду пресс-служба администрации края.

Ранее губернатор края Владимир Миклушевский заявил о спекуляции на этих устройствах вызова экстренных служб в условиях временного дефицита оборудования.

«Для противодействия спекуляции и обеспечения прозрачности распределения поступающих в регион систем «ЭРА-ГЛОНАСС» акционерное общество «ГЛОНАСС» рекомендовало своим агентам организовать электронную очередь с онлайн-записью и системой мониторинга заявок»,– говорится в сообщении пресс-службы краевой администрации.

Чтобы избежать новых спекуляций с возможной продажей мест в электронной очереди предусмотрена идентификация по ФИО заявителя и номеру кузова транспортного средства.

Уточняется, что каждая партия поступающих терминалов распределяется между физическими и юридическими лицами в пропорции 30 на 70 соответственно.

«Мы рассчитываем, что предпринятые нами меры исключат спекуляции и помогут снять напряжение в Приморском крае», – сказал временный генеральный директор АО «ГЛОНАСС» Андрей Жерегеля, слова которого приводятся в сообщении.

Как сообщалось, ранее в приморских СМИ и соцсетях появились сообщения, что в ряде компаний за установку «кнопки» ЭРА-ГЛОНАСС просят до 48 тыс. рублей, тогда как в начале апреля стоимость установки составляла 27,1 тыс. руб.

Губернатор Приморья В.Миклушевский после жалоб на резко выросшую цену установки «кнопки» «ЭРА-ГЛОНАСС» на иномарки заявил, что уполномоченные агенты злоупотребляют доминирующим положением в условиях временного дефицита оборудования.

С 1 января в России изменились правила постановки на учет иностранных автомобилей – обязательным условием стала установка системы ЭРА-ГЛОНАСС. Однако регламент не определил порядок оборудования этой системой подержанных или новых машин, которые ввозятся в РФ. Сертифицированных центров, где можно было бы это делать, на Дальнем Востоке не оказалось. В итоге таможенные склады начали заполняться.

После вмешательства в ситуацию федеральных чиновников таможня начала выдачу документов.

В настоящее время в России введен временный порядок оформления подержанных автомобилей, ввозимых на территорию страны.

Первая тысяча устройств ЭРА-ГЛОНАСС поступила в Приморье 5 апреля.

### ТАСС; 2017.05.05; МЕДВЕДЕВ ПОРУЧИЛ МИНТРАНСУ ПРИМЕНИТЬ ОПЫТ МОСКОВСКОЙ ОБЛАСТИ ПРИ РЕМОНТЕ ДОРОГ В ОМСКЕ

Премьер-министр РФ Дмитрий Медведев поручил министру транспорта применить опыт Московской области при ремонте дорог в Омске, следует из решений по итогам совещания 25 апреля, опубликованных на сайте кабмина.

«**Минтрансу** России совместно с органами исполнительной власти субъектов Российской Федерации рассмотреть возможность внедрения интерактивного программного комплекса, обеспечивающего общественный контроль качества дорожных работ, используя опыт Московской области, а также разработки единого регламента его работы в субъектах Российской Федерации», – говорится в сообщении правительства.

Медведев установил срок завершения работ по приоритетному проекту «Безопасные и качественные дороги» до 30 сентября 2017 г., а по программе «Формирование комфортной городской среды» до 1 ноября 2017 г.

Тем же документом премьер поручил ФАС России «проработать возможность привлечения крупных дорожных организаций путем укрупнения лотов за счет объединения нескольких контрактов».

Приоритетный проект «Безопасные и качественные дороги» реализуется в 37 крупнейших городах страны. Согласно проекту, дороги должны быть приведены к нормативному состоянию. В этом году в общей сложности планируется построить и отреставрировать около 5 тыс. км автомобильных дорог.

### Ъ-ПРИКАМЬЕ-ONLINE; ИРИНА ПЕЛЯВИНА; 2017.05.05; ВОКЗАЛ ДЛЯ ДРУГИХ

Предприниматели, развивающие в Прикамье пригородные автобусные перевозки, объединились в ассоциацию, чтобы отстаивать интересы перед краевыми властями. Цель перевозчиков – избавиться, по их мнению, от кабальных условий, навязанных ПКГУП «Автовокзал». Ради этого бизнесмены планируют строительство своего автовокзала в Перми. В региональном **минтрансе** считают, что автовокзал может быть построен, но отправлять с него рейсы перевозчики не смогут: маршрутную сеть по закону может формировать только исполнительная власть субъекта РФ.

Перевозчики решают вопрос о создании альтернативного автовокзала в Перми. Таким образом, считают в «Ассоциации перевозчиков Пермского края», им удастся избавиться от кабальных условий, навязанных ПКГУП «Автовокзал». По данным „Ъ-Прикамье“, новый автовокзал может появиться рядом с железнодорожным вокзалом Пермь II.

Вчера состоялось первое собрание участников ассоциации. Председателем избран руководитель ООО «Междугородные автобусные перевозки» Олег Сасунов. Ассоциация объединит около 100 предприятий разных форм собственности, осуществляющих автобусные перевозки в Пермском крае. Цель ассоциации: реализация и защита прав и интересов предпринимателей, повышение авторитета и престижа перевозчиков, представление интересов бизнес-сообщества на всех уровнях власти, сбор и обмен информацией. Среди наболевших вопросов, которые предстоит решить, – согласование проекта договора с ПКГУП «Автовокзал», обсуждение с **минтрансом** конкурсной документации на распределение маршрутов и борьба с нелегальными перевозчиками.

Также перевозчики намерены создать частный автовокзал в Перми. «Работа по этому вопросу уже ведется», – отметил господин Сасунов. Он рассказал, что сегодня частные автостанции есть во многих городах края, и они успешно работают. «Автовокзал – это посредник между перевозчиком и пассажиром. И ничего не мешает нам сделать частный автовокзал», – отметил он.

По данным „Ъ-Прикамье“, предприниматели ведут переговоры с ОАО «РЖД» о возможности размещения новой автостанции рядом с железнодорожным вокзалом Пермь II.

Намерение перевозчиков создать альтернативу краевому предприятию вызвано давним конфликтом предпринимателей и краевых властей. Маршруты сейчас распределяет региональный **минтранс**, а обслуживаются предприниматели в ПКГУП «Автовокзал», который управляет сетью из шести автовокзалов и 24 автостанций и билетных касс в Пермском крае включая автовокзалы Кудымкара и Перми. ПКГУП также арендует соликамский и березниковский автовокзалы. Самый крупный автовокзал, площадью 1,6 тыс. кв. м расположен в Перми, около Центрального рынка.

Первый конфликт между предпринимателями и краевыми властями разгорелся в июле прошлого года, когда **минтранс** объявил конкурс на право получения свидетельств на осуществление перевозок по межмуниципальным маршрутам. Краевые власти решили поделить маршрутную сеть края, состоящую из 285 направлений, на шесть лотов. В каждом лоте оказалось от 26 до 66 маршрутов. Свидетельство на осуществление перевозок планировалось выдавать на пять лет. Проведению конкурса предшествовало изменение реестра маршрутов. Правительство края изменило вид перевозок с «перевозок по регулируемым тарифам» на «перевозки по нерегулируемым тарифам». Перевозчики полагают, что это было сделано намеренно, чтобы появилось основание для проведения конкурса. Согласно федеральному законодательству, в случае изменения вида перевозок эти маршруты должны разыгрываться на конкурсе. В результате многочисленных жалоб краевые власти были вынуждены отменить конкурс на маршруты. А в феврале Верховный суд признал конкурсную документацию незаконной.

Отношения с «Автовокзалом» усугубились минувшей зимой, когда «Автовокзал» инициировал заключение новых договоров с предпринимателями. Перевозчики оказались недовольны новыми условиями контрактов и отказались их заключать. Условия, которые выставило ПКГУП, предприниматели назвали «кабальными». Как отметил господин Сасунов, переговоры по этому вопросу продолжаются.

Собеседник „Ъ-Прикамье“ в **минтрансе** сообщил, что ведомство в курсе желания перевозчиков создать альтернативный автовокзал, однако сомневаются, что те смогут сделать его лучше, чем существующий. «Построить автовокзал они могут, но маршруты, по законодательству, это прерогатива субъекта Федерации, поэтому все равно их будет распределять **министерство транспорта**», – пояснил собеседник.

Экс-председатель комитета по транспорту, бизнесмен Олег Боровик считает, что создание еще одного автовокзала – это утопия. «Во-первых, это большие затраты. Во-вторых, составление расписания, маршрутов и так далее – это не прерогатива перевозчиков. Не может перевозчик куда захочет, туда и ехать. Кроме того, я удивлен, что инициатива по-прежнему актуальна, несмотря на смену руководства „Автовокзала“ (в минувшем месяце и.о. директора ПКГУП вместо Ильдара Камилянова стал Юрий Журавель. – „Ъ-Прикамье“). Здесь достаточно толкового диалога», – считает господин Боровик.

### RNS; 2017.05.05; В 2025 ГОДУ В 10 ГОРОДАХ РОССИИ ЗАПУСТЯТ ДВИЖЕНИЕ БЕСПИЛОТНЫХ АВТОМОБИЛЕЙ

В 10 городах России к 2025 году беспилотные автомобили должны быть интегрированы в городское движение, следует из проекта программы «Цифровая экономика Российской Федерации», который есть в распоряжении RNS.

Также к 2025 году в 25 городах должен появиться беспилотный общественный транспорт, следует из документа.

К 2025 году «пилотные проекты по использованию беспилотного индивидуального автомобильного транспорта, интегрированного с системами организации городского движения, запущены в 10 городах», указано в проекте документа. А «проекты по использованию беспилотного общественного транспорта, интегрированного с системами организации городского движения, запущены в 25 городах», – отмечается в программе.

В конце марта премьер-министр России Дмитрий Медведев заявил, что Россия еще не готова к тому, чтобы на улицах страны появились беспилотные автомобили.

«Готовы ли мы к тому, что беспилотные автомобили и автобусы выйдут на улицу? Не только с человеческой точки зрения, но хотя бы с нормативной точки зрения? Конечно, не готовы. Нормативных актов нет, более того, как их состыковать, пока непонятно. Некоторые ведомства просто этого опасаются. Это реально сложная проблема», – заявил тогда Медведев.

### ВЕК; 2017.05.09; В ЯКУТИИ СОЗДАДУТ ДОРОЖНО-РЕМОНТНЫЕ ПУНКТЫ

До 2018 года в арктических районах Якутии появятся дорожно-ремонтные пункты. Уже в 2017 году дорожно-ремонтные пункты водителей появятся в Момском, Верхнеколымском и Верхоянском районах.

Власти республики намерены выделить финансирование на создание дорожно-ремонтных пунктов, которыми смогут воспользоваться водители. Новые пункты будут дислоцироваться в арктических районах субъекта. Завершить создание сети планируется до конца 2018 года, однако первые пункты будут организованы уже в нынешнем году, уточнил руководитель республиканского **Минтранса** и дорожного хозяйства Семен Винокуров.

По его словам, до конца 2017 года начнут работу дорожно-ремонтные пункты, расположенные на территории Верхоянского, Момского и Верхнеколымского районов. Всего там планируется создать четыре сервисных пункта для водителей. После этого подрядчики приступят к организации аналогичных станций в Усть-Янском и Нижнеколымском районах Якутии.

Помимо возможности отремонтировать транспортное средство, водители и пассажиры также смогут обогреться. Винокуров пояснил, что потребность в таких пунктах возникла в силу малой заселенности арктических районах. На трассах существуют участки, где на протяжении 100 км и более нет деревень и других поселений, следовательно, и заведений автосервиса.

По подсчетам министра, общая протяженность автомобильных дорог в республике составляет 36 тыс. км, при этом действует всего 311 расположенных возле трасс сервисных пунктов. Это на 76 объектов меньше, нежели допускается федеральными требованиями. До конца 2017 года власти республики намерены утвердить новую генеральную схему развития придорожной инфраструктуры. Подрядная организация, которая будет создавать сервисные пункты в арктических районах, уже определена. Это республиканское предприятие «Дороги Арктики», которое сегодня отвечает за содержание зимников на арктических территориях республики. Предприятию также делегируют эксплуатацию зимников в Усть-Янском районе и колымской группе территорий. Также для подрядчика закупят дополнительную специализированную технику.

Необходимость участия республики в строительстве сервисных пунктов была признана минувшей зимой. Тогда из-за массированного выпадения осадков и аномально высоких температур субподрядчики не успевали вовремя расчищать зимние трассы и приводить их в пригодное для проезда состояние, в силу чего в отдаленных селеньях возник дефицит продовольствия и топлива.

### RNS.ONLINE; 2017.05.05; УЧАСТНИКИ СТАЧКИ ПРОТИВ «ПЛАТОНА» ВОЗОБНОВЛЯЮТ ГРУЗОПЕРЕВОЗКИ

Дальнобойщики, участвовавшие в стачке против системы «Платон» с 27 марта, возобновляют грузоперевозки и сокращают протестные лагеря, сообщил журналистам лидер организатора стачки Объединение перевозчиков России (ОПР) Андрей Бажутин.

На прошедшем 4 мая съезде ОПР принято решение «оставить протестные лагеря, но протест не сворачивать. Основную массу автомобилей, которые стояли на стоянках, мы сейчас выпускаем», сказал лидер объединения Андрей Бажутин.

Ориентировочно 17 мая, по его словам, должна пройти «встреча, анонсированная советом по правам человека, с представителями **Минтранса** и правительства».

Если грузоперевозчики не будут услышаны, стачка перейдет «в другую фазу», сказал Бажутин.

В протестных лагерях по России стояло 1,3 тыс. автомобилей, сказал Бажутин. На стоянках, по его словам, стояло «в десятки, сотни раз больше».

### ИНТЕРФАКС; 2017.05.05; КОНТЕЙНЕРНОЕ Ж/Д СООБЩЕНИЕ МЕЖДУ КАЛУЖСКИМ ВОРСИНО И КИТАЕМ СТАЛО РЕГУЛЯРНЫМ

Контейнерное сообщение между Ворсино (Калужская область) и Китаем вышло на регулярную основу, поезда будут отправляться раз в две недели, сообщила пресс-служба АО «РЖД Логистика».

«Очередная экспортная отправка состоялась 4 мая – из терминала в Ворсино в порт Далянь контейнерами были отправлены автомобили Range Rover. Подобный груз транспортируется в рамках ускоренного контейнерного сервиса «РЖД Логистики» впервые», – отмечается в сообщении.

Доставлять в Китай планируют продукты питания и другие несырьевые товары.

Сервисную поддержку проекту оказывает «Российский экспортный центр». Доставка осуществляется с перегрузкой на погранпереходе в Забайкальске и занимает 14 суток.

Как сообщалось ранее, первые контейнеры в тестовом режиме были отправлены 5 апреля со станции Ворсино в Далянь через Забайкальск. Среди поставщиков – производители пищевой продукции, бытовой химии и косметики, оборудования и прочей продукции. Заинтересованность в новом сервисе выразили порядка 150 российских компаний. Отправляться в КНР будут пищевые продукты (в том числе мука, масло, кондитерские изделия), детские товары (одежда и продукты питания), другие товары народного потребления, а в перспективе – контейнеры с замороженными продуктами.

Ориентировочная стоимость доставки сухого контейнера до Даляня – $2,6 тыс., рефрижераторного – $4,5-5,1 тыс. в зависимости от количества заказанных контейнеров в сцепе. Логистическим оператором поезда является АО «РЖД Логистика».

Контейнерный маршрут Далянь-Ворсино был открыт в 27 января 2016 года.

В индустриальном парке «Ворсино» работает мультимодальный логистический центр «Фрейт Вилладж Ворсино», предоставляющий комплексное транспортно-экспедиционное и сервисное обслуживание. Центр занимает 600 га. Ж/д терминал в настоящее время позволяет осуществлять перевалку до 300 тыс. TEU в год (проектная мощность – 500 тыс. TEU в год).

### ИНТЕРФАКС; 2017.05.06; ИНФОРМАЦИЯ О НАМЕРЕНИИ США «КОНТРОЛИРОВАТЬ» РОССИЙСКИЕ ПОРТЫ В ПРИМОРЬЕ НЕВЕРНА – ПРЕДСТАВИТЕЛЬ КОНГРЕССА США

Информация о том, что США собираются контролировать российские порты в Приморье на предмет выполнения санкций против КНДР, не соответствует действительности, заявил представитель конгресса США.

«Сообщение, о котором вы упоминаете, является неверным», – сказал «Интерфаксу» источник в комитете по иностранным делам в нижней палате конгресса, отвечая на просьбу прокомментировать информацию о намерении США «контролировать» российские порты в Приморье.

По словам собеседника агентства, «законопроект предусматривает санкции в отношении портов и операторов портов, если они не выполняют резолюции Совета Безопасности ООН».

Между тем, в тексте законопроекта об ужесточении санкций в отношении КНДР, который в минувший четверг был принят палатой представителей конгресса США, не содержится положений о «контроле» над российскими портами в Приморье.

Российские порты в Ванино, Находке и Владивостоке упоминаются в статье 205 законопроекта, наряду с портами в Китае, Иране и Сирии. Статья подразумевает, что «не позднее, чем 180 дней со дня вступления в силу этого положения, и затем ежегодно в течение пяти лет, президент будет предоставлять соответствующему комитету конгресса доклад». В этих докладах, по мысли американских законодателей, должна содержаться, в частности, информация о субъектах на территории зарубежных портов, которые «существенным образом не обеспечивают выполнение и соблюдение правил по инспектированию судов, самолетов, грузов или транспортных средств, направляемых в Северную Корею или из нее, как этого требуют соответствующие резолюции СБ ООН».

Как отмечается в тексте законопроекта, такие доклады президента США не должны быть секретными, однако в них может присутствовать секретная информация.

Как следует из текста законопроекта, в каждом докладе должны также содержаться «конкретные выводы в отношении следующих портов и аэропортов», после чего идет список портов Сирии, Ирана, Китая и России (Ванино, Находка и Владивосток).

Накануне сообщения СМИ о намерении США «контролировать» порты в Приморье в связи с санкциями в отношении КНДР вызвали резкую реакцию в России. В частности, глава комитета Совета Федерации по международным делам Константин Косачев заявил, что американский законопроект нарушает международное право.

«Этот законопроект, как и огромное множество других «пирожков», выпекаемых Конгрессом, разумеется, не соответствует международному праву. Ни одна страна мира и ни одна международная организация, прежде всего ООН, не уполномочивала США на контролирование выполнения каких бы то ни было резолюций Совета Безопасности ООН», – заявил он «Интерфаксу.

По мнению К.Косачева, в нынешнем маневре нет ничего нового. «Американцы всеми правдами и неправдами пытаются утвердить верховенство собственного законодательства над международным, что и является в целом главной угрозой международному праву и главной проблемой современных международных отношений», – считает сенатор.

### RG.RU; 2017.05.05; ЮЛИЯ КРЫМОВА КРУИЗНЫЙ ЛАЙНЕР «КНЯЗЬ ВЛАДИМИР» ПРИБЫЛ В СОЧИ

Судно «Князь Владимир» для круизов в Крым прибыло в ﻿порт приписки в Сочи, сообщает пресс-служба ФГУП «**Росморпорт**».

Лайнер прошел ремонт в Турции на верфи Kuzey Star Shipyard. На корабле обновили каюты, пассажирские зоны и общественные пространства и привели его в соответствие требованиям современных российских стандартов.

Первый рейс по маршруту Сочи – Новороссийск – Ялта – Севастополь стартует из Сочи 11 июня 2017 года. К этому времени экипаж и обслуживающий персонал подготовят судно к регулярному круизному сообщению: оценят техническую оснащенность и комфортабельность внутренних помещений, протестируют работу гостиничного и ресторанного персонала, проверят лайнер на соответствие требованиям транспортной безопасности.

### ТАСС; 2017.05.05; СЕВЕРНЫЙ ЗАВОЗ-2017: ВОЗМОЖНОЕ УЧАСТИЕ РОСРЕЗЕРВА И ВОПРОСЫ БЕЗОПАСНОСТИ

Коррекция планов Северного завоза завершается в эти дни в регионах Дальнего Востока. В нынешнем году в нем впервые может принять участие Росрезерв, а также будет усовершенствована система управления Северным морским путем (СМП), чтобы обеспечить безопасность судов-участников.

В 2017 году Северный завоз начнется в июне и продлится до ноября, за это время топливо, продукты и грузы первой необходимости будут доставлены сухопутными, воздушными, морскими и речными путями в труднодоступные территории, где живет чуть менее 3 млн человек, и которые находятся в 25 субъектах страны. В навигацию 2016 года водным транспортом в удаленные районы Крайнего Севера доставили более 21 млн тонн грузов.

По данным проектного офиса «Северный завоз», в 2016 году на кампанию Северного завоза из разных источников было выделено почти 110 млрд рублей без учета расходов крупных компаний и военных, так как данные о них не разглашаются. О том, как будет проходить Северный завоз-2017, какие проблемы в ходе него возникают и как их можно преодолеть, рассказали ТАСС эксперты и ученые.

Участие Росрезерва и безопасность судов

Специалисты работают над системой управления Северным морским путем и механизмами дозаправки судов, следующих по его трассам, чтобы обеспечить безопасность морского транспорта, который участвует в Северном завозе, рассказала ТАСС руководитель проектного офиса «Северный завоз» Юлия Зворыкина.

«В настоящее время по поручению президента России Владимира Путина прорабатываются предложения по совершенствованию системы управления Северным морским путем, где будут предусмотрены меры по контролю, предотвращению ситуаций, подобных прошлогодней. Ответственным определен **Минтранс** России. Также прорабатываются дополнительные механизмы по гарантированному обеспечению возможностей дозаправки топливом судов, следующих по трассам СМП», – рассказала Зворыкина.

Речь идет о ледоколе «Капитан Драницын» и сухогрузах «Синегорск» и «Иоганн Махмасталь», которые пришлось оставить на зимовку в Певеке. Из-за сложной ледовой обстановки суда не смогли покинуть пределов Чаунской губы после того, как доставили из Архангельска строительные материалы для возведения пирса плавучей атомной электростанции (ПАТЭС) «Академик Ломоносов».

В целом, по словам Зворыкиной, назрела острая необходимость наладить мониторинг грузопотоков в районы Северного завоза; это позволило бы оптимизировать парк транспортных средств, обеспечить безопасность поставок и улучшить логистику в целом. Еще одним новшеством, по словам собеседницы агентства, может стать участие в Северном завозе Росрезерва. Оно стало возможным после того, как в начале 2017 года расширился список товаров, для закупки и доставки которых в рамках Северного завоза могут предоставляться бюджетные кредиты.

«Расширение перечня создает нормативную основу для привлечения ресурсов Федерального агентства по государственным резервам (Росрезерв) для реализации программ Северного завоза, поскольку 11 из 22 позиций продукции Северного завоза есть в наличии на его предприятиях. В настоящее время по поручению заместителя председателя правительства Российской Федерации Дмитрия Рогозина заинтересованными министерствами и ведомствами прорабатывается вопрос о механизмах участия Росрезерва в мероприятиях Северного завоза, производится оценка целесообразности создания дополнительных пунктов складирования», – отметила собеседница агентства.

Северный завоз-2017

Грузовые суда FESCO ледового класса будут участвовать в Северном завозе в 2017 году, они в основном будут выполнять перевозки в порт Певек и работать в Арктике, в том числе доставляя грузы на необорудованный берег с помощью самоходных барж и тракторов, сообщили корр. ТАСС в пресс–службе транспортной группы.

«В Северном завозе 2017 года будут задействованы грузовые суда FESCO ледового класса: лесовоз «Абакан» и универсальные многоцелевые сухогрузы «ФЕСКО Певек», «ФЕСКО Посьет», «ФЕСКО Приморье», «ФЕСКО Пионер». Также в этом году FESCO планирует осуществлять перевозки с запада на восток по трассе СМП с помощью дизель-электрохода «Василий Головнин». Суда, работающие в период летней навигации на Севморпути, проходят специальную подготовку, учитывающую все риски работы на севере. Номенклатура перевозимых грузов, помимо генеральных, включает оборудование и технику для промышленности северных регионов», – сообщили в пресс–службе FESCO.

Кроме этого, с 12 июня в рамках летней навигации заработает контейнерная линия FESCO Anadyr Direct Line, в рамках которой контейнеровозы «Капитан Сергиевский» и «Капитан Кремс» выполнят заходы в порты Владивосток, Анадырь, Эгвекинот. Пока запланировано 6 таких рейсов. Также в 2017 году компания планирует принять участие в проектах по доставке грузов в западный район Арктики и по трассе СМП.

Транспортная группа FESCO – традиционный участник летней навигации в восточном секторе Арктики. В 2016 году, когда северный завоз продолжался с 18 июля по 25 ноября, ледокол «Адмирал Макаров» и транспортные суда «ФЕСКО Певек» и «ФЕСКО Приморье» обеспечили проводку 31 судна, которые завезли в порты и порт-пункты Чукотки и Севморпути 78 тысяч тонн контейнеров грузов.

Проблемы Северного завоза

Северный завоз сопровождается рядом проблем из-за нестабильной навигации на реках, часто укороченной из-за капризов природы, мелководья, изношенного флота. Решить их можно, развивая портовую инфраструктуру Севморпути. По оценкам экспертов, такие работы могут обойтись в сумму до 1,5 трлн рублей.

«Северный морской путь – одно из самых перспективных направлений в современной российской логистике – позволит ощутимо поддержать в том числе и программы северного завоза. Кроме того, функционирование арктической морской транспортной системы сможет дать синергетический эффект для развития смежных отраслей, а также стимулировать развитие инфраструктуры в российских регионах, расположенных вдоль побережья Северного Ледовитого океана. Но для этого требуется существенная модернизация всей портовой инфраструктуры на трассе СМП, требующая колоссальных вложений. Счет идет на сотни миллиардов рублей, по разным источникам – от 300-350 млрд до 1,5 трлн рублей», – сообщил ТАСС доцент кафедры экономики и организации производства Школы экономики и менеджмента ДВФУ Виталий Животов.

Мнения о том, что СМП необходимо развивать, придерживается и Юлия Зворыкина. По ее словам, потенциал Северного морского пути для Северного завоза используется не в полной мере.

«К сожалению, под влиянием целого ряда факторов, таких как устаревание флота река-море, отставание в формировании инфраструктуры водного транспорта Крайнего Севера, недостаточное развитие современных систем гражданской связи, позволяющих использовать преимущества новых технологий логистики, привели к переводу грузов на автомобильный транспорт, несмотря на то, что он более чем в два раза дороже и оказывает негативное воздействие на чувствительную природу Арктики. Российский бизнес проявляет большой интерес к возможности коммерческого использования СМП. Примером может служить проект создания судоходной арктической линии Мурманск – Петропавловск-Камчатский», – сказала собеседница агентства.

Она пояснила, что в рамках этой линии планируется открыть регулярные круглогодичные линейные грузоперевозки по маршруту Мурманск – Петропавловск-Камчатский и обратно с возможными заходами в промежуточные порты. В 2017-2018 гг. запланированы экспериментальные рейсы, чтобы на практике отработать условия функционирования линии и оценить реальную грузовую базу.

### ИНТЕРФАКС-ЦЕНТР; 2017.05.06; СУДОХОДСТВО ПО КАНАЛУ ИМ. МОСКВЫ ВОЗОБНОВЛЕНО ПОСЛЕ ЗАВЕРШЕНИЯ АВАРИЙНЫХ РАБОТ В РЫБИНСКОМ ШЛЮЗЕ

Навигация на Верхней Волге, приостановленная ранее из-за необходимости проведения аварийных работ на Рыбинском шлюзе ФГБУ «Канал имени Москвы, возобновлена, сообщает **Росморречфлот**.

«В 05:30 мск 6 мая после завершения ремонтных работ на створке нижних рабочих ворот камеры №11 Рыбинского шлюза и проведения соответствующих испытаний, шлюзование судов восстановлено – прошлюзовались два судна», – говорится в сообщении.

Как сообщалось, по данным на 3 мая в ожидании прохода через Рыбинский шлюз стояли 12 пассажирских теплоходов. Туроператоры заявили об изменениях в расписаниях круизов в связи с работами по устранению аварии на Рыбинском судоходном шлюзе и принесли извинения клиентам.

В связи с необходимостью проведения ремонта в шлюзе Рыбинская ГЭС приостанавливала холостой сброс воды. По данным **Росморречфлот**а, авария в шлюзе произошла 1 мая, когда обильный приток воды привел к повреждению механизма закрытия одной из створок нижних ворот шлюза.

### КОММЕРСАНТ; ЕЛИЗАВЕТА КУЗНЕЦОВА; 2017.05.10; «АЭРОПОРТ И АВИАКОМПАНИИ НЕ МОГУТ ДЫШАТЬ ПОРОЗНЬ. ПО КРАЙНЕЙ МЕРЕ ДОЛГО»

После ухода с рынка «Трансаэро» группа S7, включающая авиакомпании S7 и «Глобус», уже в 2016 году заняла второе место по величине на российском авиарынке. О перспективах дальнейшего развития на региональном и столичном рынках в новых условиях, о новых типах самолетов, трудностях работы с аэропортами и о том, почему у S7 и «Аэрофлота» разный пассажир, “Ъ” рассказал гендиректор ЗАО «Группа компаний С7» Антон Еремин.

– В последние месяцы у группы возник конфликт с аэропортом Норильска, отказавшимся выдать S7 удобные утренние слоты для рейсов. Расскажите о вашем видении проблемы.

– Подобные ситуации случались с нами и раньше, например, в Красноярске, Минводах, Краснодаре, где существовала прямая аффилированность аэропорта и авиакомпании. И мы думали, что такие ситуации ушли в прошлое, мир изменился, но оказалось, что не в Норильске. Мы туда летаем 15 лет, за это время перевезли почти 1,5 млн человек. Норильск – непростой город с точки зрения обеспечения перевозок, потому что в основном приходится обслуживать пиковые, летние и односторонние перевозки. Развивая региональные перевозки, мы обращаемся к аэропорту и говорим: «Сейчас перед закрытием полосы и после открытия будет особо большой спрос, что уже видно по бронированиям. Поэтому давайте мы будем летать больше – шесть раз в неделю из Новосибирска». На что мы получаем однозначный ответ, что S7 там не нужна. Нам говорят: вы летали из Новосибирска два раза в 12 часов дня, так и летайте дальше. Но кому будет хуже, если мы прилетим в Норильск шесть раз? Мы видим, что нужны пассажиру, а аэропорту – нет. Отмечу, что Норильск – один из самых дорогих аэропортов России и, отказывая нам в полетах, аэропорт просто теряет деньги. С точки зрения бизнеса действия аэропорта не имеют никакого смысла.

Аэропорт и авиакомпании не могут дышать порознь, по крайней мере долго. Если одной стороне хорошо, а другой – плохо, этот организм долго не просуществует. Мы почти каждый день получаем телеграммы от разных аэропортов, в которых, например, говорится, что ставка на трап увеличена на 30%, ставка сбора за обеспечение авиабезопасности или пользование аэровокзалом – в два раза, ставка за уборку – на 40%. В краткосрочной перспективе ситуация для нас выглядит безальтернативной. Получив такое сообщение, мы не можем уйти к другому поставщику услуг, сказав: «Нас не устраивает ваше повышение». Количество аэропортов в РФ, которые обеспечивают конкуренцию, предоставляя услуги нескольких провайдеров, буквально наперечет.

– Сейчас вы продолжаете летать в Норильск в соответствии со старым расписанием полетов?

– Сейчас мы немного сдвинули время вылета – на тот отрезок, где аэропорт нас обслуживает. Мы уведомляем пассажиров и летаем три раза в неделю. На большее у нас никаких разрешений нет. Наверное, мы до закрытия полосы (в июне ВПП в Норильске закрывается на ремонт.– “Ъ”) долетаем, но что будет дальше – после открытия полосы – непонятно. Мы обратились в федеральные органы, но пока идут дискуссии.

– Но ведь несколько лет назад было выпущено 599-е постановление о конкурентном доступе к услугам аэропортов и операторов по наземному обслуживанию...

– Этот документ помог решить ряд задач, наиболее позитивные изменения произошли на рынке авиатоплива. Но проект изменений к постановлению, регламентирующий наличие нескольких провайдеров услуг в аэропортах в зависимости от годового объема пассажиропотока, так и не утвержден. Мы видим, что потенциал для снижения стоимости аэропортовых услуг есть. Например, сейчас появились новые технологии, при которых мы можем брать бортпитание в обе стороны, особенно на коротких рейсах до двух часов. И тут же изменилось отношение цехов, производящих бортпитание. Нам теперь говорят: берите, цена будет вдвое-втрое меньше. А до этого нам просто говорили: «А куда вы денетесь? Вам надо кормить пассажиров. Поэтому, будьте добры, платите».

– Это отражается на тарифах?

– Это не может не отражаться на тарифах. В этом году это не так заметно, поскольку на себестоимость влияет много факторов, в том числе курсы валют. Существенная часть расходов составляет аренда самолетов, номинированная в валюте. При улучшении курсов упала рублевая себестоимость – как следствие, наш текущий тариф снизился по сравнению с тем же периодом 2016 года примерно на 600 руб.

Мы находимся в конкурентной ситуации, где нам не позволят зарабатывать больше, чем положено для этого рынка. В противном случае ситуацию легко довести до абсурда. Например, мы летаем в СНГ – в Таджикистан, Узбекистан. Когда прилетаем в Таджикистан, то в пересчете на пассажира мы должны отдать около 6 тыс. руб. только за то, что мы прилетели и улетели. Но нам еще нужно заправить самолет, накормить пассажиров, заплатить зарплату, оплатить услуги аэронавигации, аренду самолета, его техподдержку. В Средней Азии средняя цена на керосин просто зашкаливает и никак не связана с рыночными показателями. Поэтому многие российские рейсы летят из этого региона с промежуточной посадкой в российском аэропорту, чтобы дозаправиться по адекватной цене. Если пересчитать стоимость кресла по цене топлива, то мы лишимся спроса. Поэтому при полетах в эти страны мы не конкурируем между собой, мы летаем, чтобы сдать деньги. Договориться с аэропортами не получается.

– Аналогичная ситуация и в других странах СНГ?

– Армения, к сожалению, тоже близка к такому пути. В расположенной рядом Грузии ситуация немного лучше. Там мы активно развиваем перевозки. К традиционным рейсам из Москвы в Тбилиси и Батуми в конце апреля открыли новый рейс Новосибирск–Тбилиси, летом возобновляем рейсы Москва–Кутаиси, на этом направлении растет пассажиропоток. В целом по рынку рост в 2016 году составил более 50%, по S7 объем перевозок вырос более чем на две трети.

– В базовом аэропорту группы – московском Домодедово – тоже растут тарифы...

– Да, рост есть и в Домодедово. Это очень важный для нас аэропорт, мы постоянно обсуждаем наше сотрудничество, ведем непростой, но конструктивный диалог. Аэропорт развивается, в этом году у нас возникнут определенные неудобства для наших пассажиров, связанные с реконструкцией, но видно, что в итоге мы получим значительное увеличение площадей и качественное улучшение инфраструктуры. При этом оперировать из нескольких аэропортов в Москве точно не наша история. Невозможно объять необъятное.

– Рынок аэропортовых услуг за границей отличается от российского?

– За границей все проще. В любом европейском аэропорту с пассажиропотоком от 1 млн человек авиаперевозчику по закону предоставляется право на самообслуживание, от 2 млн человек – должны работать по крайней мере два провайдера каждого вида услуг по наземному обслуживанию. Поэтому у авиакомпаний есть выбор. За рубежом предсказуемая и понятная цена на топливо. Кроме того, в зарубежных аэропортах, например в Мюнхене, существуют долгосрочные и понятные маркетинговые программы привлечения перевозчиков. Поэтому авиакомпания знает, что и как получит через три года. Может быть, поэтому мы сейчас в Мюнхен летаем два-три раза в день. Если авиакомпанию не устраивает большой аэропорт, то можно полететь из маленького. Да, в нем меньше пассажиропоток, но он гораздо больше открыт к сотрудничеству с перевозчиками – у них выполняется немного операций, но они стремятся к тому, чтобы к ним летали.

– Вы решили взять региональные Embraer 170-LR. Какой спрос на перевозки на этих самолетах вы ожидаете?

– Мы взяли 17 самолетов в операционный лизинг на семь лет. Первые полеты начались перед майскими праздниками из Новосибирска в Тюмень, Ноябрьск, Горно-Алтайск, Новый Уренгой. Мы видим для себя рыночные ниши, отличающиеся от тех, которые развивают другие игроки,– региональные или межрегиональные перевозки. У Embraer неплохая размерность – 78 кресел. Такая же размерность была у Ту-134, который всегда существовал в нашем пространстве. В самолетах меньшей емкости (например, на 50 кресел) себестоимость места заметно возрастает. Мы поддерживаем хабовую систему перевозок, при этом у нас есть дополнительные пассажиры, которые летят с пересадкой. Поэтому мы однозначно считаем, что для S7 машина на 50 кресел мала.

– Вы не рассматривали Bombardier?

– Естественно, мы смотрели на разных производителей, но выбор пал на Embraer.

– Когда начнутся первые полеты на Embraer?

– Первые полеты начались перед майскими праздниками из Новосибирска в Тюмень, Ноябрьск, Горно-Алтайск, Новый Уренгой.

– Как проходила подготовка летного состава? Тренажер планируете покупать?

– Подготовка пилотов на Embraer проходила в учебных центрах Европы. Но я не исключаю возможности покупки тренажера для собственного учебного центра по мере развития региональной программы.

– Вы планировали летать и в Норильск на Embraer, но потом отказались. Почему?

– Мы очень долго обсуждали вопрос. Аэропорт не высказал заинтересованности в наших полетах. В итоге мы решили не лететь в Норильск в период ремонта полосы, тем более что время упущено: чтобы летать на укороченную полосу, необходимо получить навык на существующей полосе, а такой возможности у нас нет.

– Кроме Embraer в S7 поступят Airbus 320/321. Для российской авиатехники место в парке останется?

– Да, летом к нам приходят самолеты нового поколения Airbus neo c большой дальностью полета и меньшим потреблением топлива. Они приходят на смену предыдущему поколению Airbus А320. Конечно, мы изучаем российскую технику, открыты для рассмотрения вариантов, но чтобы российский самолет попал в наш флот, необходимо, чтобы он мог приносить прибыль. Это вопрос стоимости самолета, техобслуживания, доступности запчастей, программы поддержки, того, в какие аэропорты он готов летать, и т. д.

– Насколько увеличится флот группы в 2017 году?

– Сейчас в парке авиакомпании 64 самолета, к концу года их будет более восьмидесяти.

– Как в последнее время менялся спрос на перевозки группы компаний?

– Наш спрос сезонный. Хотя в России также есть пиковые даты и праздники. Поэтому для авиакомпании важно то, как она работает в короткий летний сезон с точки зрения мощностей, от этого зависит прибыльность компании за весь год. У нас хабовая модель перевозок, поэтому мы не имеем больших возможностей сокращать маршрутную сеть в низкий сезон. К тому же чем меньше летает самолет, тем выше стоимость его летного часа. Отмечу, что при нынешнем достаточно стабильном спросе предложение емкостей начинает возрастать, а это очень важный сигнал рынку.

– Ситуацию с провозными емкостями должен был изменить уход «Трансаэро»…

– После ухода «Трансаэро» баланс емкостей более или менее выравнялся, до этого ситуация просто математически не решалась, количество емкостей и спрос не совпадали. Вывод избыточных провозных емкостей оздоровил ситуацию на рынке. Это стало одним из факторов роста выручки группы в прошлом году на 30%. Это значительное увеличение по сравнению с предыдущими годами, но в данной ситуации я бы назвал это естественным ростом.

– В прошлом году «Сибирь» получила 2,89 млрд руб. прибыли, каких результатов ожидаете в этом году?

– Рост финансовых показателей в 2016 году обусловлен несколькими факторами. Этому способствовала и общая ситуация на рынке, и переход на новую систему тарифов, за счет чего увеличилась загрузка рейсов, и отказ от бизнес-класса на коротких рейсах (мы переоборудовали весь парк А319). О том, каким будет рост в этом году, будем судить по итогам высокого сезона.

– Как выстраивается взаимодействие S7 и «Глобуса» в рамках группы?

– Компании работают под единым брендом S7 Airlines. Для пассажиров нет разницы – сервис, цены, требования к безопасности полетов, техническому обслуживанию воздушных судов одинаковые. Но операционно это две разные компании: в парке «Сибири» самолеты Airbus, а в парке «Глобуса» – Boeing.

– Не планируете консолидировать авиакомпании?

– Такое разделение сложилось исторически, сейчас объединение нецелесообразно.

– Как вы относитесь к появлению в Москве четвертого аэропорта Жуковский?

– На рынке появилась дополнительная емкость. В аэропорту появляются направления, которые были раньше закрыты в силу межправительственных соглашений. Но пока речь, видимо, пойдет о Средней Азии, а не о Париже. В какой степени изменится облик московского рынка? Все будет зависеть от маршрутов, которые будут открыты в Жуковском.

– Для S7 родным является новосибирский аэропорт Толмачево. Планирует ли авиакомпания создать с его помощью альтернативную Москве рыночную нишу?

– Аэропорт Толмачево удачно расположен географически. Если посмотреть на карту, то Новосибирск – идеальное место для хаба с учетом огромных территорий России. Если пассажир летит, например, с Урала в Среднюю Азию, то для чего ему лететь через Москву? Это неудобно. Перелет из Нового Уренгоя в Пекин через Москву занимает более 12 часов, через Новосибирск – семь с половиной. Кроме того, это единственный российский аэропорт за Уралом, у которого две независимые ВПП, что дает аэропорту больше преимуществ.

Вообще, Толмачево являет собой пример, когда аэропорт заинтересован в развитии. Мы совместно работаем над программой развития трансферных авиаперевозок. Уже сейчас каждый третий наш пассажир в Новосибирске – трансферный, рассчитываем, что по итогам года доля таких пассажиров будет не менее 35%. Сейчас в Толмачево открывается стерильная зона между внутренним и международным терминалами, которая есть не во всех московских аэропортах. Это позволяет сокращать стыковочное время, делать его меньше, чем в Домодедово. В Толмачево даже самая долгая стыковка между международным и внутренним рейсами занимает 1 час 20 минут.

– То есть стратегически вы видите активное развитие группы в Новосибирске?

– Стратегически мы не ограничены в этом смысле только одним регионом, но мы рассматриваем различные возможности за пределами Москвы. Поэтому базируем самолеты не только в Новосибирске. Безусловно, Москва до сих пор остается и будет оставаться крупнейшим аэропортом по пассажиропотоку S7, но Новосибирск также сильно растет. Кроме того, мы базируем самолеты во Владивостоке, откуда также есть точки выхода для разлета рейсов. Поэтому хабовая модель имеет право на успех, особенно с учетом географических связей страны.

– За счет каких направлений S7 будет наращивать присутствие в Толмачево?

– Это совокупность направлений: Юго-Восточная Азия, много российских направлений, по-прежнему важна Средняя Азия. Мы развиваем программу региональных рейсов из аэропорта, недавно мы начали полеты в Ноябрьск, Тюмень, Нижневартовск, Горно-Алтайск и сразу предусмотрели удобные стыковки с этими рейсами в Толмачево. Мы видим трудовые миграционные потоки, идущие через Сибирь. Сейчас в Толмачево базируются A320 и B737–800. В конце апреля в парк начали поступать Embraer 170, они также будут базироваться там.

– Наряду с Толмачево вы планируете развиваться в Петербурге, для этого есть возможности?

– Аэропорт Пулково очень открыт для работы с авиакомпаниями, надо отдать должное его менеджменту. В Петербург мы летаем уже достаточно много – на московском направлении 11 раз в день. Поэтому для нас логично углублять сотрудничество. В рамках постановления 1242 о предоставлении субсидий на региональные воздушные перевозки будем летать по нескольким направлениям – в Брянск, Калугу, Ярославль.

– S7 впервые начала участвовать в этой программе. На ваш взгляд, ее условия привлекательны?

– Это очень правильная поддержка. Но есть проблема: программа сфокусирована на том, чтобы дать авиакомпании стартовый стимул «раскатки» определенного направления. Но после того как пассажиропоток начинает расти, субсидирование прекращается, и предполагается, что авиакомпания должна самостоятельно продолжать полеты. Но авиакомпании с прекращением финансирования очень часто уходят. Наша задача как раз состоит в том, чтобы постараться сохранить эти маршруты и после завершения периода финансирования.

– А региональные или межрегиональные полеты прибыльны без учета субсидий?

– На этот вопрос невозможно ответить однозначно. Сейчас 75% полетов идут через Москву. Но с точки зрения пассажира полет через Москву не всегда зло. Если взять трансферную перевозку через Москву, то у нас больше возможностей ей управлять: у авиакомпании два сегмента полета, и один из них может быть незагруженным. Соответственно, мы можем его фактически отдать за минимальную стоимость и заработать на следующем. Мы можем предложить услугу и увидеть, насколько она востребована.

Насильно сформировать поток мы не можем, не можем заставить человека лететь. Конечно, цена влияет на выбор пассажира. Но в целом ситуация такая, что все определяет спрос. Скорее всего, между пунктом А и Б одного региона не будет три раза в день летать самолет. Москва – это возможность, мы стараемся не противопоставлять Москву и регионы, а стараемся ее дополнять, предоставить человеку выбор. Например, S7 летает из Новосибирска на юг – в Краснодар и Сочи. И такой же полет можно выполнить через Москву, то есть возникают разные комбинации.

– Недавно прозвучало предложение главы «Реновы» Виктора Вексельберга о снижении НДС на внутренних рейсах, минующих Москву. Это перераспределит пассажиропоток?

– Предлагаемая инициатива направлена на снижение конечной стоимости билета для потребителя, так или иначе это стимулирует спрос. Вопрос, получится ли кардинально изменить соотношение 75/25. Главное, не допустить при этом повышения НДС на рейсах через Москву – а такие предложения уже есть,– тогда подорожает полет через столицу. В этом случае общий эффект и для аэропортов, и для пассажиров будет отрицателен, потоки в Москву и через Москву в любом случае значительная часть рынка. Кроме того, в транспортной отрасли мы конкурируем не только между авиакомпаниями, но и с железными дорогами.

– На каких направлениях особенно остра конкуренция с железной дорогой?

– Основная конкуренция наблюдается со скоростными поездами на маршрутах из Москвы. Например, в Санкт-Петербург, Нижний Новгород.

– Конкуренцию обостряет и нулевой НДС для железнодорожных перевозок…

– Верно. Отмечу, что снижение НДС по внутренним авиаперевозкам с 18% до 10% в 2015 году было наиболее эффективной антикризисной мерой в отрасли. Но сегодня ситуация радикально меняется. С 2017 года НДС на железнодорожные перевозки снижен до нуля до 2030 года. Срок действия ставки НДС в 10% по внутренним авиаперевозкам истекает в конце года. Таким образом, с 2018 года разница в налоговых ставках между железной дорогой и авиацией достигнет 18% от стоимости билета, если не будет изменений в законодательстве. Это очень значительная разница. В этом случае доля авиации в структуре перевозок по видам транспорта будет снижаться, что противоречит и мировым тенденциям, и предпочтениям пассажиров.

Мы предлагаем для обеспечения адекватной межвидовой конкуренции и сохранения авиаперевозок установить нулевую ставку НДС на все внутренние линии. При невозможности такого варианта предлагаем сохранить ставку 10% на внутренние линии и ноль – на перевозки в обход Москвы. Желательно срок действия данных ставок установить до 1 января 2030 года, по аналогии с железнодорожными перевозками.

– С уходом «Трансаэро» S7 стала второй компанией по пассажиропотоку, но большой разрыв с «Аэрофлотом» сохраняется. Как вы себя ощущаете в этих условиях?

– Конечно, мы ощущаем конкуренцию на некоторых рейсах из Москвы. Но все-таки у нас разный пассажир, в Москве мы работаем в разных аэропортах, у нас разная маршрутная сеть, разные хабы. У S7 практически нет широкофюзеляжных самолетов, в отличие от «Аэрофлота». Конечно, мы друг на друга смотрим, заимствуем лучшее друг у друга, и наличие конкурента заставляет нас быть в тонусе.

– Конкурентную позицию «Аэрофлота» усилила передача группе части международных (наиболее прибыльных) маршрутов от «Трансаэро». Вы смирились с этим?

– Мы вынуждены работать в сложившихся условиях. В то же время нельзя сказать, что нет никакого развития. Мы получаем какие-то назначения. Недавно мы открыли ежедневные полеты в Вену, появились полеты в Испанию, итальянские Катанию, Пизу, Турин, в Иран.

– Вы также получили назначение из Москвы в Лондон. Когда планируете открыть полеты туда?

– С полетами в Лондон для нас складывается достаточно тяжелая ситуация. Мы получили права на полеты, но, как и у других компаний, у нас возникла проблема с доступностью слотов в Хитроу. Поэтому сейчас мы рассматриваем возможность каким-то образом зайти в этот аэропорт. По крайней мере стартовать.

– Какие есть варианты захода в Хитроу?

– Есть вариант купить слоты, взять в аренду. Но свободных слотов пока нет. В общем, это сложный процесс. Лондон – конкурентный рынок, с одной частотой мы вряд ли будем конкурентоспособными. Поэтому пока Лондона нет в наших ближайших планах. Туда летает наш партнер по альянсу Oneworld – British Airways.

– Присутствие в альянсе по-прежнему является выгодным? Некоторые авиакомпании продвигают идею заключения соглашений с конкретной авиакомпанией.

– В этом отношении мы агностики, то есть у нас гибкий подход. У S7 большое количество соглашений в альянсе и вне его, мы стараемся не делать различий между партнерами. Преимущество альянса в том, что не нужно различать, чей самолет выполняет рейс. При этом пассажир зарабатывает «мили», пользуется бизнес-залом, летая авиакомпаниями-партнерами, и прочее. Альянсы нельзя переоценивать, но свою функцию они выполняют.

– В чем основная цель создания группой авиакомпании на Кипре?

– Нам интересно получить новый опыт и оперировать под европейским сертификатом, там другие правила ведения бизнеса. Мы достаточно поздно по отношению к этому летнему сезону получили сертификат эксплуатанта, поэтому этим летом будем выполнять рейсы из Ларнаки в Санкт-Петербург и на короткие расстояния, на греческие острова.

– Вы работаете в S7 уже 17 лет. Как, на ваш взгляд, трансформировался бизнес компании за это время?

– Я пришел работать в компанию в 2000 году, тогда все внутренние перевозки в РФ составляли тринадцать с небольшим миллионов человек, а сейчас столько же перевозит только наша группа. Но меня больше восхищает не рост объемных показателей, а те технологические изменения, которые сделали процесс путешествия совершенно иным. В 2005 году мы были первыми, кто запустил сайт по продаже авиабилетов. Сейчас у нас более 60% продаж билетов идет онлайн. Если раньше мы говорили о сервисе, подразумевая только питание на борту, комфортный самолет и улыбки бортпроводниц, то сейчас этого уже недостаточно. Современный пассажир задает нам вопрос в соцсетях и ждет, что мы ему ответим в течение нескольких часов. Если этого не происходит, то для пассажира это неприемлемо, и он делает выводы о клиентоориентированности авиакомпании. Мы боремся за долю конверсии, которая увеличивает нашу эффективность, и стремимся конкурировать не только в вопросах сервиса, но и в умении продать.

В компании я традиционно отвечал за доходную часть. За это время управление доходами заметно трансформировалось. Раньше вся система строилась иначе – существовала дифференциация категорий пассажиров. К примеру, был студенческий тариф, для бизнесменов и т. д. Сейчас мы любому пассажиру предлагаем платить только за услуги, которые ему действительно необходимы. К примеру, мы ввели «безбагажный тариф», поскольку сейчас около 60% пассажиров S7 путешествуют налегке. Люди не платят за то, чем они не пользуются, поэтому всегда важно предоставить выбор. Тем более что пассажир становится все более требовательным.

– Какую доходность компании принес «безбагажный тариф»?

– Переход на новую систему тарифов в первую очередь привел к увеличению загрузки. На ключевых направлениях в низкий сезон она выросла на 10–15%.

### КОММЕРСАНТ; АЛЕКСАНДРА МЕРЦАЛОВА; 2017.05.06; ТУРЦИЮ ПРИДЕРЖАЛИ ЗА АНТАЛЬЮ

Чартеры из России на самый популярный курорт могут быть ограничены

Москва своеобразно подошла к выполнению данного Анкаре обещания отозвать предупреждение об остановке чартерных полетов из России в Турцию. В разосланной вчера авиаперевозчикам телеграмме **Росавиаци**я сообщила о возможном ограничении чартерных рейсов из Москвы в аэропорт Антальи, принимающий до 80% организованных туристов из России. Это фактически равноценно полному запрету на чартерные перевозки в Турцию, утверждают некоторые участники рынка. Особенно критична такая ситуация в преддверии лета – на этот период уже забронировано 1 млн туров на турецкие курорты. Но многие туроператоры восприняли новость без паники: большинство компаний уже переориентировались на регулярные перевозки.

Российские власти могут наложить ограничения на чартерные рейсы из Москвы в Анталью, говорится в телеграмме, которую **Росавиаци**я направила российским перевозчикам. Об этом рассказал источник “Ъ” на авиационном рынке. Он объясняет, что сообщение нивелирует текст предыдущей телеграммы, где говорилось о возможной приостановке чартерных перевозок во все аэропорты Турции: теперь речь идет только о конкретных рейсах. В **Росавиаци**и отказались от комментариев.

Новая телеграмма появилась через пару дней после того, как в Сочи президенты России и Турции Владимир Путин и Реджеп Тайип Эрдоган договорились о снятии всех торговых ограничений, кроме запрета на импорт из Турции томатов. Тогда вице-премьер Аркадий **Дворкович** также заявил, что власти отзовут свои предупреждения относительно полетов в Турцию (см. “Ъ” от 4 мая). Вчера связаться с представителем господина **Дворкович**а не удалось.

Российские власти не впервые заявляют о возможном ограничении туристических поездок в Турцию. Мораторий на чартеры и продажу организованных туров в эту страну впервые был введен в декабре 2015 года на фоне осложнения отношений между странами и действовал до августа 2016 года. Месяц назад стало известно о возможности новых ограничений: **Росавиаци**я предупредила о возможной приостановке чартерных рейсов российских авиакомпаний в Турцию на фоне сложной внутриполитической ситуации в стране (см. “Ъ” от 11 апреля).

Турция – наиболее востребованное направление массового организованного туризма. По оценкам Ассоциации туроператоров России (АТОР), на эту страну приходится 30–50% туристических запросов на летний сезон. Гендиректор «ВИП Сервиса» Дмитрий Горин считает, что на лето в Турцию уже забронировано около 1 млн путевок. Один из участников туррынка сообщил “Ъ”, что первая волна новостей о возможном запрете чартерных рейсов в Турцию в краткосрочной перспективе уменьшила число бронирований в два раза, но уже спустя две недели спрос вернулся на прежний уровень.

Другой участник туррынка рассказал “Ъ”, что ограничение на рейсы в Анталью фактически равноценно полному запрету на чартерные перевозки в Турцию из Москвы. «Это основной аэропорт, через который в страну прибывают 80% организованных туристов, все остальные загружены намного меньше»,– пояснил он. Но у его коллеги другое мнение: по его словам, рынок подготовился к ограничениям. «После первого предупреждения крупные операторы перевели свои чартерные полеты в статус регулярных»,– объясняет он. По его словам, кроме Антальи чартерные рейсы с российскими туристами сейчас также принимают турецкие аэропорты близ Даламана, Бодрума и Аланьи. Исполнительный директор АТОР Майя Ломидзе пояснила, что сейчас продажи туров ведутся в плановом режиме: все заявления **Росавиаци**и пока носили только предупредительный характер. Гендиректор «Пегас туристик» Анна Подгорная также заявила, что ее компания пока никак не корректировала предлагаемые туры. В авиакомпании Azur Air пояснили, что не корректировали полетные программы, так как речь шла лишь о возможных ограничениях. В компании добавили, что в случае необходимости смогут увеличить количество регулярных рейсов.

Опрошенные “Ъ” участники рынка уверены, что череда предостережений властей о возможном введении новых ограничений на полеты в Турцию имеет политическую подоплеку. Об этом же говорит эксперт Международной организации стратегических исследований в Анкаре Керим Хас: «Зерно и туризм давно стали инструментом влияния на Турцию, сейчас, скорее всего, российская сторона ждет каких-либо решений от Анкары в отношении Сирии». Второй возможной причиной ограничения полетов, по мнению господина Хаса, может быть наличие у российских спецслужб какой-либо информации о готовящихся терактах.

### ТАСС; 2017.05.05; БЕЛОРУССИЯ НЕ БУДЕТ ПРОВОДИТЬ ПОГРАНКОНТРОЛЬ НА ВНУТРЕННИХ РЕЙСАХ С РФ

Белоруссия не будет проводить пограничный контроль на внутренних авиарейсах между Белоруссией и Россией. Об этом заявил официальный представитель Государственного погранкомитета Белоруссии Игорь Ляшук.

«Белоруссия не будет проводить погранконтроль на внутренних авиарейсах Белоруссии с Россией», – сказал он.

Он пояснил, что Белоруссия «не видит причин для проведения госконтроля на границе в обе стороны». По его словам, Государственный погранкомитет Белоруссии получил от российской стороны официальное уведомление о том, что она с 15 мая будет осуществлять погранконтроль на авиарейсы в Белоруссию в международных секторах аэропортов.

Ляшук отметил, что в отношении граждан Белоруссии и России погранконтроля не будет, они могут могут прибывать по документам удостоверяющим личность. По его словам, погранконтроль будет осуществляться в отношении граждан, прибывающих из третьих стран.

Ранее сообщалось, что в России с 15 мая все рейсы в Белоруссию переносятся в международный сектор в соответствии с приказом **Министерства транспорта** Российской Федерации.

В России с 7 февраля вступил в силу приказ директора ФСБ России Александра Бортникова установить пределы пограничной зоны в Брянской, Смоленской и Псковской областях вдоль границы с Белоруссией.

Ранее в Центре общественных связей ФСБ России поясняли, что основная функция нововведения – предотвращение транзитной незаконной миграции, наркотрафика и незаконного перемещения через границу товарно-материальных ценностей. По словам источников ТАСС в ФСБ, режим пограничной зоны вдоль белорусской границы вводится, чтобы сдержать поток мигрантов и санкционных товаров.

### ТАСС; 2017.05.05; АЭРОПОРТЫ В РЕГИОНАХ РФ ГОТОВЫ К ПЕРЕВОДУ РЕЙСОВ В БЕЛОРУССИЮ В МЕЖДУНАРОДНЫЕ СЕКТОРЫ

Региональные аэропорты РФ технически готовы к переводу авиарейсов в Белоруссию и обратно в международные секторы с 15 мая в соответствии с приказом **Минтранса** РФ, определяющего порядок прохождения в них пограничного контроля гражданами третьих стран.

По данным портала SkyScanner, самолеты из Республики Беларусь принимают все крупные аэропорты в России. Рейсы из Минска регулярно принимают в московских аэропортах Шереметьево, Домодедово, Внуково и Жуковский, в Санкт-Петербурге в аэропорту Пулково, в авиаузле Калининграда, Сочи и многих других городов РФ. Представители аэропортов Калининграда, Санкт-Петербурга, Краснодара, Москвы подтвердили ТАСС, что готовы к работе в новых условиях.

«У нас процедуры отработаны, просто пассажиры (рейсов в Белоруссию – прим. ТАСС) переводятся в международный сектор», – сказали, в частности, в дирекции калининградского аэропорта Храброво, заметив, что серьезных осложнений в этом вопросе возникнуть не должно, поскольку и сейчас достаточное число рейсов из Калининграда с учетом чартерной программы оформляются через этот терминал.

В летнем расписании из Храброво заявлены рейсы в Минск (2 раза в день), Витебск, Брест, Гомель и Гродно по два раза в неделю. Все рейсы на этих направлениях выполняются белорусской авиакомпанией «Белавиа». В летнем сезоне прошлого года из Калининграда в Белоруссию было перевезено чуть более 48,6 тыс. пассажиров, за весь год пассажиропоток на этом направлении составил 64 тыс. пассажиров, что составляет чуть больше 4% от общего пассажиропотока Храброво в 2016 году. В этом году, поток, по предварительным оценкам, будет примерно таким же, и его перевод в международный сектор серьезных проблем создать не должен.

В управляющей компании аэропорта петербургского аэропорта Пулково ООО «Воздушные Ворота Северной Столицы» сообщили, что операционно воздушная гавань готова к обслуживанию пассажиров рейсов из Белоруссии через международный сектор.

«Для пассажиров разработаны специальные маршруты движения. Для информирования подготовлены дополнительные знаки навигации, также будет организовано оповещение на стойках регистрации и с помощью аудио-объявлений. Важно отметить, что для прохода паспортного контроля по прибытии в РФ пассажирам следует сохранять посадочной талон», – отметили там.

В пресс-службе управляющей аэропортами Краснодарского края компании «Базэл Аэро» также сообщили, что все рейсы белорусской авиакомпании «Белавиа» из международного аэропорта Краснодар в Белоруссию с 15 мая будут переведены в международный терминал авиаузла. «Пассажирам предписано брать с собой документ, удостоверяющий личность и использующийся для въезда на территорию РФ и посадочный талон, подтверждающий их прилет в Беларусь, либо вылет из нее», – отметил представитель компании.

По данным «Базэл Аэро», с начала 2917 года авиакомпания «Белавиа» выполнила 54 рейса по маршруту «Минск-Краснодар– Минск». Рейсы выполняются на воздушных судах Boeing 737-500 три раза в неделю по понедельникам.

Пограничный контроль для граждан третьих стран

О готовности к переводу рейсов в Белоруссию в международные терминалы ТАСС сообщили также в пресс-службах аэропортов Жуковского и Внуково. Как следует из ответа пресс-службы аэропорта Жуковский на запрос ТАСС, эта норма распространится на все аэропорты РФ. В пресс-службе Внукова добавили, что для граждан РФ и Белоруссии правила вылета и прилета останутся прежними: передвижение будет осуществляться по внутреннему паспорту, без прохождения погранконтроля.

«Действительно рейсы в Белоруссию переводятся в сектор международных линий, граждане третьих стран будут проходить пограничный контроль, как любой иностранный гражданин. Для граждан РФ и Республики Белоруссии правила остаются неизменными, перелет будет осуществляться по внутреннему паспорту без пограничного контроля», – уточнили во Внуково.

Приказ **Минтранса**

Приказ **Минтранса** «О внесении изменений в Типовую схему организации пропуска через государственную границу Российской Федерации лиц, транспортных средств, грузов, товаров и животных в воздушных пунктах пропуска через государственную границу Российской Федерации, утвержденную приказом **Министерства транспорта** Российской Федерации от 29 января 2010 г. № 21», был зарегистрирован в Минюсте в середине апреля 2017 года.

7 февраля вступил в силу приказ директора ФСБ России Александра Бортникова установить пределы пограничной зоны в Брянской, Смоленской и Псковской областях вдоль границы с Белоруссией.

Ранее в Центре общественных связей ФСБ России поясняли, что основная функция нововведения – предотвращение транзитной незаконной миграции, наркотрафика и незаконного перемещения через границу товарно-материальных ценностей. По словам источников ТАСС в ФСБ, режим пограничной зоны вдоль белорусской границы вводится, чтобы сдержать поток мигрантов и санкционных товаров.

### ТАСС; СЕРГЕЙ МИНГАЗОВ; 2017.05.10; ПРОЕКТ НОВОГО АЭРОВОКЗАЛА В ХАБАРОВСКЕ ОБОЙДЕТСЯ В 4,5 МЛРД РУБЛЕЙ

Главгосэкспертиза одобрила проект нового аэровокзального комплекса в аэропорту Хабаровск (Новый), в его строительство предполагается вложить 4,5 млрд рублей. Об этом сообщила ТАСС руководитель пресс-службы АО «Хабаровский аэропорт» Марина Кравченко.

«Главное управление государственной экспертизы выдало положительное заключение по проектной документации и результатам инженерных изысканий по проекту «Новый аэровокзальный комплекс международного аэропорта Хабаровск (Новый)». В проект будет инвестировано около 4,5 млрд рублей частных инвестиций, в том числе иностранных, а реализовывать его будет резидент ТОР «Хабаровск» АО «Международный аэропорт Хабаровск», – сказала Кравченко.

Генеральный проектировщик – немецкая компания Assmann Btraten+Planen LLC. Строительство нового терминала начнется летом 2017 года. Планируемое окончание строительства – начало 2019 года.

Проектом предусмотрено строительство терминала внутренних воздушных линий площадью более 26 тыс. кв. м и обустройство привокзальной площади с подъездами для легковых автомобилей и общественного транспорта, парковочной и пешеходными зонами. Пропускная способность нового терминала составит 1,2 тыс. пассажиров/час, или до 3 млн пассажиров в год.

Параллельно со строительство нового терминала будет вестись реконструкция и расширение действующего терминала международных воздушных линий с инвестициями около 300 млн рублей. Реконструкция будет проходить без остановки работы терминала, таможенных и пограничных служб. Терминал увеличится примерно на 3 тыс. кв. м (сейчас 5,2 тыс. кв. м), ее планируется начать осенью 2017 года и завершить в следующем году.

В инвестиционном проекте участвует консорциум японских инвесторов. Позиции участников были зафиксированы соглашением, которое подписали в Москве в конце апреля исполнительный заместитель председателя правления Sojits Corporation Сигеки Дантани и председатель совета директоров ОАО «Хабаровский аэропорт» Константин Басюк.

### RNS.ONLINE; 2017.05.05; «АЭРОФЛОТ» ПОДДЕРЖАЛ РЕШЕНИЕ РОСАВИАЦИИ ПО АННУЛИРОВАНИЮ СВИДЕТЕЛЬСТВ ПИЛОТОВ

Авиакомпания «Аэрофлот» сообщила, что полностью поддерживает решение **Росавиаци**и аннулировать пилотские свидетельства, полученные путем предоставления подложных документов или фальсифицированных данных.

««Аэрофлот» разделяет официальную позицию ведомства о недопустимости возникшей ситуации с подготовкой пилотов в Авиационных учебных центрах (АУЦ). Практически все пилоты, которым были аннулированы свидетельства, закончили частные Авиационные учебные центры. Некоторые учреждения данного типа осуществляли свою деятельность с целым рядом нарушений. Во-первых, реализовывали программы обучения коммерческих пилотов, не утвержденные соответствующим госорганом. Во-вторых, выдавали пилотам для дальнейшей передачи в **Росавиаци**ю фальсифицированные документы по здоровью, учебному налету, знанию английского языка», – отметили в авиакомпании.

«Аэрофлот» считает, что подготовка коммерческих пилотов должна осуществляться исключительно в государственных образовательных учреждениях высшего и среднего профильного профессионального образования. «Только авиационные специалисты, имеющие соответствующее образование и квалификацию пилота или инженер-пилота могут осуществлять свою деятельность в авиационных предприятиях отрасли. Фальсификация документов – недопустимая практика в авиационной отрасли ввиду высочайшего уровня ответственности, предъявляемого к профессии пилота», – говорится в сообщении авиакомпании.

В «Аэрофлоте» отметили, что «функции АУЦ должны быть ограничены подготовкой авиационных специалистов уровня частного пилота и бортпроводников, а также переподготовкой летных специалистов с одного типа воздушного судна на другой».

Ранее советник руководителя **Росавиаци**и Сергей Извольский сообщил RNS, что **Росавиаци**я аннулировала более 400 свидетельств коммерческих и частных пилотов за пять лет, которые были получены неправомерным способом.

«Всего сейчас аннулировано чуть больше 400 свидетельств коммерческих и частных пилотов, которые были получены неправомерным способом, то есть путем подлогов и фальсификаций документов при их получении. Например, поддельных справок о состоянии здоровья, приписанных налетов и т. д.», – отметил он.

Заявления о том, что это количество составляет четверть летного состава, он назвал «глупостью». «У нас пилотов тысяч 15–20, мы аннулировали за пять лет 400 свидетельств. О какой четверти летного состава идет речь?» – сказал он.

Газета «Коммерсант» ранее сообщила, что пилоты российских авиакомпаний опасаются, что в ближайшее время **Росавиаци**я может аннулировать около 1 тыс. летных свидетельств, а рынок рискует лишиться четверти пилотов.

По данным издания, пилоты и работники авиаотрасли обратились с петицией в Международную организацию гражданской авиации (ICAO), в которой потребовали «прекратить произвол со стороны **Росавиаци**и в отношении авиационных специалистов и учебных центров». В документе подчеркивается, что **Росавиаци**я уже аннулировала свидетельства сотен авиационных специалистов в соответствии с законодательством, при этом «зачастую не объясняя причин или по-разному трактуя законы», а еще 1 тыс. пилотских свидетельств может быть аннулирована в ближайшие дни.

### ИНТЕРФАКС; 2017.05.05; АЭРОПОРТ УФЫ ПРИВЛЕЧЕТ 1 МЛРД РУБ. КРЕДИТА МБЭС НА РЕКОНСТРУКЦИЮ ТЕРМИНАЛА ВНУТРЕННИХ РЕЙСОВ

Международный банк экономического сотрудничества (МБЭС) стал единственным участником запроса предложений АО «Международный аэропорт «Уфа» (на 100% принадлежит Башкирии) на привлечение невозобновляемой кредитной линии с лимитом 1 млрд рублей и был признан победителем.

Согласно протоколу, размещенному на портале госзакупок, банк предложил за контракт 587,894 млн рублей (10% годовых) при начальной цене 631,986 млн рублей (не выше 10,75%).

В пресс-релизе МБЭС говорится, что линия открывается сроком на 10 лет. Финучреждение отмечает, что поддержка реализации инфраструктурных проектов в странах-членах МБЭС является одним из приоритетных направлений деятельности банка.

Как сообщалось, средства привлекаются для финансирования первого этапа реконструкции аэровокзального комплекса внутренних воздушных линий. Возврат кредита будет производиться равными ежеквартальными платежами с возможностью досрочного погашения. Обеспечением по сделке выступит залог имущества аэропорта.

Также сообщалось, что реконструкция комплекса будет вестись в два этапа. На первом этапе планируется модернизация 12,5 тыс. кв. м площадей и «унификация прилетов» с терминалом международных авиалиний (этап предварительно оценивается в 1,5 млрд рублей), на втором – реализация концепции единого аэровокзального комплекса.

Аэропорт Уфы обслуживает более 40 российских и зарубежных авиакомпаний, имеет две взлетно-посадочные полосы. Аэровокзальный комплекс, состоящий из двух терминалов, обеспечивает общую пропускную способность 1,4 тыс. пассажиров в час.

Международный банк экономического сотрудничества учрежден в 1963 году с местопребыванием в Москве. Страны-члены банка: Болгария, Вьетнам, Монголия, Польша, Россия, Румыния, Словакия и Чехия.

### ВЕДОМОСТИ; АНАСТАСИЯ ИВАНОВА;2017.05.09; РОССИЙСКИЕ ТУРИСТЫ ВЫБРАЛИ ТУРЦИЮ

Эта страна стала самым популярным направлением у россиян на майские праздники

Турция на майские праздники стала самым популярным туристическим направлением у россиян: доля продаж этого направления у Level.Travel составила 26%, у Onlinetours – около 40%, у «Пегас туристик» – 46%, у TUI – более 50%. Об этом «Ведомостям» рассказали представители этих туроператоров и турагентств.

На Турции сказался эффект отложенного спроса, объясняет гендиректор «Пегас туристик» Анна Подгорная. Туристы долго ждали открытия этого направления, так как продажи путевок в Турцию были запрещены с ноября 2015 г. по конец августа 2016 г. Также повлияли стабилизация курса рубля и снижение цен турецкими отельерами и туроператорами. Например, путевку в Анталью на семь ночей по системе «все включено» можно было купить от 8600 руб. на человека, отмечает директор по стратегическому развитию Onlinetours Екатерина Бежанова.

Однако на майские праздники туристы предпочитали покупать короткие туры в Турцию с заселением в отели «4–5 звезд», продолжает Подгорная. Так, около трети путешествующих остались на первые майские праздники в Москве и поехали на отдых после 4 мая, добавляет Бежанова.

В 2017 г. туристический рынок оживает, констатирует сооснователь Level.Travel Эллин Толстов: например, по сравнению с 2016 г. продажи туров на майские праздники выросли в 5 раз. Турция минимум в 2 раза увеличила прием туристов на майские праздники, соглашается представитель TUI.

Анталья в зоне риска

Десятого апреля **Росавиаци**я предупредила авиакомпании о возможной приостановке чартерных рейсов в Турцию, мотивировав это сложной политической обстановкой. Угроза в действие приведена не была. А после переговоров между президентами России и Турции Владимиром Путиным и Реджепом Эрдоганом 3 мая вице-премьер Аркадий **Дворкович** заявил, что предупреждение будет отозвано. Но в пятницу, 5 мая, **Росавиаци**я выпустила дополнение к телеграмме: «Возможное ограничение чартерных рейсов будет касаться рейсов из Москвы в аэропорт Анталья». Телеграмму подтвердил менеджер крупной авиакомпании. Представитель **Росавиаци**и от комментариев отказался.

В прошлом году на майские праздники россияне отдыхали в России. На внутренний туризм у Onlinetours пришлось 26% заказов, у Level.Travel – 31%, рассказали представители турагентств. В 2017 г. Россия остается одним из самых популярных направлений, но на майские праздники доля ее упала почти в 2 раза: у Onlinetours – до 13,5%, у Level.Travel – до 19%, гласят данные этих компаний. Важным фактором в пользу выбора внутренних туристических направлений на майские праздники могли быть более короткий перелет и отсутствие виз, отмечает представитель TUI.

Так, аэропорт Сочи с 29 апреля по 1 мая обслужил более 51 500 пассажиров, что на 22% больше, чем в 2016 г., говорится на сайте Ростуризма со ссылкой на данные оператора аэропорта «Базэл аэро». На майские выходные многие туристы предпочитают организовать отдых самостоятельно, особенно короткие экскурсионные поездки в Сочи, Казань, Санкт-Петербург и Минеральные Воды, отмечает представитель туроператора TezTour.

Чуть меньше страхов

О чем говорит оживление на туристическом и автомобильном рынках

В среднем количество экскурсионных туров почти совпадает с количеством пляжных: у Level.Travel – 60% экскурсионных, 40% – пляжных, у TezTour, наоборот, 65% – пляжных, 40% – экскурсионных, рассказали их представители.

Другими популярными направлениями у россиян на майские праздники стали Кипр, Греция и Италия, отмечает представитель TUI. Также россияне ездили в Таиланд и ОАЭ, добавляет Бежанова.

Поскольку сейчас россияне выбирали короткие туры, вероятно, туристы сделали себе внеочередной отпуск и поедут отдыхать еще в полноценный отпуск летом, считает представитель TUI. По его словам, в среднем сейчас туристы путешествуют 2–3 раза в год по сравнению с четырьмя докризисными отпусками в год. С потеплением внутренние направления неизбежно наверстают потери, уверена Подгорная. Спрос вырастет за счет невыездных категорий граждан и желающих отдохнуть в своей стране. Обычно сезон в России начинается в середине июня, добавляет Подгорная. TUI фиксирует рост популярности отечественных курортов с конца мая, говорит представитель туроператора.