**07 ИЮНЯ 2017**

**Вернуться в оглавление**

|  |
| --- |
| **Публикации** |

### ИНТЕРФАКС; 2017.06.06; СТРАНЫ ЕАЭС ОДОБРИЛИ ПЛАН ЛИБЕРАЛИЗАЦИИ ВОЗДУШНОГО И СУДОХОДНОГО ТРАНСПОРТА

Министры транспорта государств-членов ЕАЭС одобрили план либерализации воздушного и судоходного транспорта в рамках союза, заявил министр по энергетике и инфраструктуре Евразийской экономической комиссии (ЕЭК) Адамкул Жунусов журналистам во вторник.

«Мы сегодня приняли решение по «дорожной карте» по воздушному транспорту, по судоходству и каботажным перевозкам, а также по льготам тарифного регулирования по воздушным перевозкам. Все разногласия сняли и приняли решение», – заявил А.Жунусов.

Он добавил, что «дорожная карта» либерализации воздушного транспорта будет рассматриваться на коллегии ЕЭК и далее высшим советом ЕАЭС. Предполагается, что документ вступит в силу 1 января 2018 г.

**Министр транспорта РФ** Максим **Соколов** отметил при этом, что «транспортное и воздушное, в частности, пространство станет единым в рамках союза к 2025 году». «К этой дате мы движемся с разными скоростями по разным отраслям, но видим эту цель», – добавил он.

По словам замглавы **Минтранса** РФ Валерия **Окулов**а, согласованная «дорожная карта» по развитию авиасообщения в ЕАЭС предусматривает унификацию тарифов за пролет воздушных судов и их обслуживание в аэропортах, а также снятие «ограничений, которые сегодня существуют в воздушном сообщении между нашими странами». «Это касается частоты выполнения полетов между нашими странами, количества назначенных перевозчиков, пунктов назначения – то есть географии полетов», – сказал он «Интерфаксу».

Вместе с тем чиновник отметил, что снятие ограничений «будет идти разноскоростным образом». «Допустим, у нас уже достаточно либерализовано отношение с Арменией в воздушном сообщении, с Белоруссией. Пока мы не можем похвастаться уровнем либерализации в отношении воздушного сообщения с Казахстаном, Киргизией. Поэтому скорее, быстрее мы сможем продвигаться с Белоруссией и Арменией. Но, тем не менее, нам поставлена задача все эти вопросы не просто решить, а уже реализовать до 2025 года», – заключил В.**Окулов**.

### ТАСС; 2017.06.06; МИНТРАНС УДОВЛЕТВОРЕН ПОЗИЦИЕЙ ИКАО ПО ВОПРОСУ О СТРЕЛЬБАХ УКРАИНЫ БЛИЗ КРЫМА

**Министерство транспорта** РФ удовлетворено позицией Международной организации гражданской авиации (ИКАО) по вопросу об учебных стрельбах ВСУ Украины около Крыма, которые прошли в 2016 году. Об этом журналистам сообщил **министр транспорта РФ** Максим **Соколов**.

«Мы все вопросы обсудили, – ответил **министр транспорта РФ** Максим **Соколов** на вопрос о том, поднимался ли на встрече с представителями ИКАО, которая прошла в рамках Петербургского международного экономического форума, вопрос об учебных стрельбах ВСУ Украины близ Крыма. – Мы удовлетворены подходом ИКАО к решению поставленных РФ вопросам в рамках наших переговоров».

На прошедшем в ПМЭФ-2017 состоялись переговоры **Минтранса** РФ и представителей ИКАО.

В декабре 2016 г. **Соколов** сообщил, что Россия приняла все необходимые контрмеры, и что он направил президенту ИКАО письмо о ситуации с планами Украины провести стрельбы в воздушном пространстве в районе Крыма.

1 декабря Вооруженные силы Украины (ВСУ) провели учебные ракетные стрельбы над акваторией Черного моря вблизи Крыма. Изначально ВСУ планировали учения в суверенном воздушном пространстве РФ, но позже Украина сместила траекторию стрельб к западу от полуострова. В ответ Россия приняла все необходимые меры в связи с планами Украины провести стрельбы в воздушном пространстве в районе Крыма.

В январе 2017 г. подразделения противовоздушной обороны Украины провели учения с применением имитационных целей в Херсонской области, граничащей с Крымом.

### ИНТЕРФАКС; 2017.06.06; ДАТА ПОДПИСАНИЯ ПРОТОКОЛА ПО АВИАБЕЗОПАСНОСТИ С ЕГИПТОМ ВСЕ ЕЩЕ НЕ ОПРЕДЕЛЕНА – МИНТРАНС

Дата подписания протокола по авиабезопасности с Египтом все еще не определена, заявил «Интерфаксу» зам**министра транспорта** РФ Валерий **Окулов**.

«Протокол полностью подготовлен, он готов к подписанию – пока не определена дата и процедура подписания», – сказал В.**Окулов** во вторник.

«Может, это будет приурочено к какому-нибудь мероприятию, но ни дата, ни процедура пока не определены», – добавил замминистра.

Как сообщалось, в феврале правительство РФ одобрило проект протокола о сотрудничестве с Египтом по безопасности гражданской авиации. Согласно документу, контролировать безопасность в египетских аэропортах, из которых выполняются рейсы в/из РФ, будут «специалисты российского юридического лица», уполномоченные **Росавиаци**ей. В марте глава **Минтранса** Максим **Соколов** заявлял, что РФ и Египет согласовали проект протокола, осталось лишь определить дату и место его подписания.

Но в середине мая осведомленный источник «Интерфакса» заявил, что египетская сторона «более не демонстрирует готовности к поиску компромисса в части присутствия в местных аэропортах российских специалистов «, что противоречит подготовленному ранее проекту. Также, по данным источника, российская сторона так и не получила от египетских коллег очередного приглашения на проведение инспекции в местных аэропортах.

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

### АЛЕКСЕЙ ВЕЛАРОВ; 2017.06.06; «ВИМ-АВИА» ПОЙМАЛИ НА ОПАСНЫХ САМОЛЁТАХ

Проверка **Ространснадзор**а показала, что в «боинге» авиакомпании был неисправен модуль воздушных данных, а правила обслуживания самолётов регулярно нарушались.

Сразу в нескольких аэропортах страны наблюдается настоящий коллапс, который устроила авиакомпания «ВИМ-авиа»: туристический сезон начался с отмены всех чартерных рейсов. По данным Лайфа, причины могут быть очень серьёзными. Недавно **Ространснадзор** уличил авиакомпанию в том, что самолёты уходят в рейс с неисправным оборудованием и техники об этом знают. Другие самолёты долго простаивали без необходимого техобслуживания и консервации. Сама «ВИМ-авиа» погрязла в долгах, поэтому закладывает в банках даже авиационные двигатели от своих самолётов.

Веерный сбой

В минувшую пятницу «ВИМ-авиа» отменила все чартерные рейсы на две недели. Компания объяснила это тем, что три широкофюзеляжных самолёта не вернулись с планового техобслуживания. В итоге борты не летали из Домодедово в турецкую Анталью, Ереван, Казань, Симферополь.

Первый крупный сбой в Москве произошёл 29 мая. Как писал Лайф, сотни разгневанных пассажиров зависли в Домодедово из-за неисправности борта. Некоторые ждали вылета больше суток и жаловались, что им не дали еды и положенного номера в отеле.

Но в регионах задержки рейсов «ВИМ-авиа» появлялись ещё в начале года. В Уфе, Анадыре, Санкт-Петербурге пассажиры с декабря-января не могли вовремя вылететь. В регионах транспортные прокуратуры уже начали внеплановые проверки перевозчика.

Автопилот под угрозой

В распоряжении Лайфа оказались результаты недавней проверки «ВИМ-авиа», которую проводил **Ространснадзор**. Они многое объясняют.

В начале года Приволжская транспортная прокуратура попросила местный авиационный надзор изучить несколько широкофюзеляжных «боингов», которые «ВИМ-авиа» эксплуатировала для дальних полётов. Такой лайнер вмещает более 300 пассажиров. Итог проверки: 777-й «боинг» поднимали в воздух с заведомо неисправным модулем воздушных данных. Причём руководство знало об этой проблеме.

– Допускается преднамеренное введение неисправности на ВС с дальнейшим допуском его к полётам с отложенным дефектом, – говорится в материалах проверки. – На воздушном судне Boeing 777-200ER был установлен заведомо неисправный блок ADIRU, и воздушное судно осуществляло полёты.

ADIRU расшифровывается как Air Data / Inertial Reference Unit – «блок воздушных данных и инерциальной системы». Это «электронный мозг», который собирает с внешних датчиков на фюзеляже информацию о давлении воздуха, об угле атаки крыла и десятках других показателей воздушного потока. Всё это нужно, чтобы пилоты знали о скорости, направлении полёта и положении лайнера в пространстве. Часть данных с ADIRU необходима для правильной работы автопилота.

– Модуль ADIRU похож на обычную чёрную коробку, – рассказывает авиационный техник, который обслуживал самолёты «ВИМ-авиа». – Таких модулей в самолёте три. Один – для командира судна, другой – для второго пилота, а третий – дублирующий, на тот случай, если основной откажет. Данные с модуля выводятся на дисплеи в кабине.

По словам техника, возможно, блок не заменили сразу из-за дороговизны: один модуль стоит «как квартира в Москве с видом на Кремль».

Также проверка обнаружила, что ещё один 777-й «боинг» стоял в ангаре без технического обслуживания почти месяц.

– На воздушном судне Boeing 777-200, не выполняющем полёты с 05.01.2017 по 27.01.2017, не выполнен комплекс работ по подготовке к хранению на срок более 7 дней, а также периодические работы в процессе хранения через 7 и 14 дней, – написано в документах **Ространснадзор**а.

Второй авиатехник, с которым поговорил Лайф, считает, что это достаточно серьёзное нарушение.

– Weekly check [еженедельная проверка] должна проводиться, и всё это должно быть отражено в документации обязательно, – сообщил он Лайфу. – Если, например, техники провели, но не отобразили в документации, то им потом придётся это всё доказывать. И в случае если будет какая-то критическая неисправность, которая потом приведёт к авиационному происшествию, то, когда это всё будут расследовать, [сотрудников] могут ждать большие неприятности.

В итоге ведомство обязало авиакомпанию устранить все нарушения до марта 2017 года.

На запрос Лайфа пресс-секретарь авиакомпании «ВИМ-авиа» Елена Федорова ответила, что информация о технических проблемах самолётов не соответствует действительности, однако не стала объяснять, почему.

Между тем в распоряжении Лайфа имеются документы, подтверждающие каждое описанное нарушение.

Движок под залог

В целом понятно, почему «ВИМ-авиа» не спешит вкладываться в ремонт оборудования и обслуживание самолётов. С 2014 года компанию пытаются обанкротить Сбербанк и ВТБ. Суд удовлетворил один иск ВТБ о взыскании 2,8 млн долларов по кредитам. А размер задолженности «ВИМ-авиа» перед Сбербанком превысил 4,3 млрд рублей в 2015 году.

Из свежего – ещё три банка требуют с авиакомпании 3,3 млрд рублей. Московский арбитраж в январе уже удовлетворил иск Мосстройэкономбанка к «ВИМ-авиа» на сумму 980 млн рублей.

Возможно, поэтому с декабря 2016 года авиакомпания активно закладывает в счёт обеспечения займов своё оборудование. Как выяснил Лайф, сейчас в залоге у банков «Зенит» и «Образование» находится более 20 авиационных двигателей марок Rolls-Royce, Pratt&Whitney и французских CFM. Они не новые – выпущены не позднее 1995 года.

Движок – один из самых дорогих узлов самолёта. Он стоит около 200 миллионов рублей.

При этом госконтрактов у «ВИМ-авиа» всё меньше и меньше: если в 2015-м с ней заключили 13 контрактов, то в 2016-м – только пять.

Авиакомпания пообещала Лайфу прислать развёрнутый комментарий о финансовом состоянии, однако на момент выхода публикации редакция его так и не получила.

С директора спросили за коляску

А 25 мая завершилась ещё одна проверка **Ространснадзор**а, которую ведомство начало в «ВИМ-авиа» из-за жалоб пассажиров. Она шла 20 дней, и по её итогам нашли семь нарушений воздушного законодательства и прав пассажиров.

Например, людям, чей рейс задержали, «ВИМ-авиа» не предоставляла гостиницы и питание. Последние события в Домодедово говорят, что компания так и не повернулась к клиентам лицом.

– Пассажирам из Санкт-Петербурга, Москвы, Симферополя не предоставляли дополнительные услуги, положенные при задержке рейса, – перечисляется в документах **Ространснадзор**а. – Также пассажиров не уведомляли заранее о том, что рейс будет перенесён.

И такое происходит не первый раз: в 2016 году пассажирам тоже не выдавали бесплатных прохладительных напитков и не размещали их в гостинице при долгом ожидании рейса. В распоряжении редакции есть описание каждого случая и фамилии людей, чьи права были нарушены.

Самый показательный случай, зафиксированный в материалах майской проверки. Из Москвы в Магадан летел мальчик-инвалид. Его коляску попросили сдать в багаж. Во время полёта в багажном отсеке она сломалась, а по прилёте авиакомпания не стала сразу компенсировать её стоимость. В итоге мать с сыном вынуждены были добираться домой с помощью подручных средств, что доставило им серьёзные неудобства.

За нарушения, в том числе и за коляску, спросили с генерального директора «ВИМ-авиа» Александра Кочнева. Именно он значится в документах прокуратуры как ответственный за все выявленные «косяки».

На контроле в **Минтрансе**

5 июня авиакомпания «ВИМ-авиа» отменила свыше 20 рейсов из Антальи в города России. Об этом говорится в официальном сообщении авиаперевозчика. В частности, «ВИМ-авиа» отказалась от выполнения чартеров из турецкого курорта в Москву, Нижний Новгород, Краснодар, Самару, Белгород и Челябинск.

Ситуация с «ВИМ-авиа» уже привлекла внимание в **Минтрансе**. Глава ведомства Максим **Соколов** сообщил журналистам, что пока не видит основания отзывать у перевозчика сертификат, но говорит, что ситуация у него «на контроле».

Губернатор Магаданской области Владимир Печёный, например, уже обратился к главе **Росавиаци**и Александру **Нерадько** с просьбой принять срочные меры в отношении авиакомпании. А люди из аппарата правительства так комментировали регулярные отмены рейсов: «Это свинство».

### ТАСС; 2017.06.06; МИНИСТР ИНФРАСТРУКТУРЫ УКРАИНЫ ПОДДЕРЖИВАЕТ ОГРАНИЧЕНИЕ НАЗЕМНОГО СООБЩЕНИЯ С РФ

Глава Министерства инфраструктуры Украины Владимир Омелян выступил в поддержку введения визового режима, а также ограничения железнодорожного и автобусного сообщения с Россией. Об этом сообщает агентство «Укринформ».

«Как гражданин Украины, я поддерживаю эту идею», – приводит агентство слова министра.

При этом Омелян опроверг информацию о том, что Киев остановит железнодорожное сообщение с РФ уже этим летом.

Ранее телеканал «Рен-ТВ» со ссылкой на информацию в соцсетях сообщил, что Украина с 1 июля может отменить железнодорожное сообщение с Россией. Тогда же в пресс– службе «Укрзализныци» эту информацию опровергли. Первый вице-президент ОАО «Российские железные дороги» Анатолий Краснощек также сообщил, что компания не получала от Украины официального уведомления о прекращении пассажирских железнодорожных перевозок.

Авиасообщение уже под запретом

Осенью 2015 года Министерство инфраструктуры Украины объявило о полном прекращении воздушного сообщения между двумя государствами. Авиасообщение было закрыто 25 октября 2015 года.

В конце сентября 2015 года в санкционный список Украины попал 21 российский авиаперевозчик (среди них и «Аэрофлот», «Трансаэро», S7, «Уральские авиалинии», UTair), им было запрещено летать на Украину. В настоящее время всего в списке около 30 крупнейших российских перевозчиков.

В качестве ответного шага **Росавиаци**я также запретила всем украинским авиакомпаниям летать в Россию.

### ИНТЕРФАКС; 2017.06.06; МИНТРАНС КРЫМА ПРОСИТ ФУРЫ ВОЗИТЬ ГРУЗЫ ПО НОЧАМ В ТУРСЕЗОН

**Министерство транспорта** республики Крым призывает владельцев большегрузного транспорта в период курортного сезона перевозить грузы в ночное время, чтобы не перегружать трассы региона, сообщает пресс-служба министерства.

«В Крыму начинается туристический сезон. Многие гости приезжают к нам на своих автомобилях или междугородних автобусах, используя Керченскую паромную переправу, поэтому мы просим владельцев большегрузного транспорта отнестись с пониманием и организовать работу таким образом, чтобы перевозить грузы по региональным дорогам именно в ночное время. Тем самым способствуя снижению количества пробок на дорогах днем», – приводит пресс-служба слова главы **Минтранса** республики Анатолия Волкова.

Также сообщается, что с 1 июля в Крыму официально начнут действовать традиционные летние ограничения проезда некоторых видов тяжеловесного транспорта на региональных и межмуниципальных дорогах полуострова. Они будет действовать с 1 июля по 30 сентября, с 10:00 до 22:00 часов, исключительно при дневной температуре воздуха свыше 32 градусов.

«Такая мера позволяет предотвратить преждевременное разрушение автомобильных дорог, тем самым исключив дополнительные затраты государства на незапланированный ремонт», – отметил региональный **Минтранс**.

### ТАСС; 2017.06.06; ВЛАСТИ НАПРАВЯТ 200 МЛН РУБ. НА ПОДГОТОВКУ СТРОИТЕЛЬСТВА МОСТА ЧЕРЕЗ ОБЬ В НОВОСИБИРСКЕ

Двести миллионов рублей из бюджета Новосибирской области будет выделено в текущем году на подготовку площадки под строительство четвертого моста через Обь. Об этом сообщил журналистам губернатор Владимир Городецкий.

«Считаю, что к концу сентября мы должны получить результат конкурса концессионеров, в бюджете области предусмотрены средства софинансирования: для начала в этом году – 200 млн рублей. Наша обязанность – подготовить площадку под строительство», – сказал губернатор, добавив, что затраты на ее обустройство предварительно оцениваются в 3,5 млрд рублей.

Городецкий уточнил, что финансовая модель проекта четвертого моста предполагает – 75% грантовых инвестиций, около 10% – из регионального бюджета, остальное – средства инвестора.

Ранее зам**министра транспорта** и дорожного хозяйства Новосибирской области Евгений Раков оценил стоимость подготовительных работ в 3,8 млрд рублей. По его словам, под снос в месте строительства попадает 360 объектов, 81 из них – жилые здания.

На сегодняшний день стоимость проекта определена в размере 40,6 млрд рублей с учетом НДС и дохода концессионера. На строительно-монтажные работы заложено 30,5 млрд рублей без НДС.

Четвертый мост через Обь должен соединить центральную часть Новосибирска с одним из самых оживленных районов левого берега, он позволит значительно разгрузить существующие переправы. Проект предполагает строительство транспортных развязок на двух берегах реки для его подключения к дорожной сети города, а также строительство тоннелей под железнодорожными путями. Мост обеспечит выходы на федеральные трассы «Байкал», Чуйский тракт и «Сибирь».

### ИНТЕРФАКС; 2017.06.06; РЖД И МИНТРАНС СЧИТАЮТ НЕЦЕЛЕСООБРАЗНОЙ ПЕРЕДАЧУ МЕТРО ПОД УПРАВЛЕНИЕ Ж/Д МОНОПОЛИИ

Президент ОАО «Российские железные дороги» Олег Белозеров считает нецелесообразной передачу метрополитенов России из ведения муниципалитетов под управление РЖД, говорится в ответе О.Белозерова на запрос депутата Госдумы РФ Андрея Альшевских.

А.Альшевских опубликовал на своей странице в Facebook скриншоты ответа главы РЖД.

О.Белозеров в письме депутату отмечает, что у РЖД нет достаточных средств на развитие метро, а его эксплуатация является субсидируемым видом бизнеса, средства на компенсацию разницы между действующим и экономически обоснованным тарифом выделяются из местных бюджетов.

«При передаче метрополитенов в управление РЖД снижается вероятность получения компенсационных выплат от администраций, что подтверждается значительными трудностями при получении компанией компенсации затрат на пригородные перевозки», – подчеркивает О.Белозеров.

Кроме того, по его словам, инфраструктура метро значительно отличается от инфраструктуры железнодорожного транспорта, и города выработали свои подходы к системе управления ею – иные, чем у РЖД.

«С учетом изложенного можно предположить, что в целом эффект от перевода метрополитенов в управление РЖД будет отрицательным», – полагает О.Белозеров.

В его письме уточняется, что в госсобственности находятся лишь московский и петербургский метрополитены, остальные (новосибирский, казанский, самарский и екатеринбургский) – в муниципальной собственности.

Представитель РЖД не стал комментировать содержание письма.

Ранее А.Альшевских выкладывал в Facebook скриншоты похожего ответа **Минтранса** РФ на предложение передать метро государству или РЖД. В ответном письме говорится, что передача метрополитенов в государственную собственность либо в управление РЖД представляется нецелесообразной.

### ИНТЕРФАКС; 2017.06.06; ПОЕЗДА «АЛЛЕГРО» В ЯНВАРЕ-МАЕ ВЫРОС УВЕЛИЧИЛИ ПЕРЕВОЗКУ ПАССАЖИРОВ НА ТРЕТЬ

Скоростные поезда «Аллегро» сообщением Петербург-Хельсинки в январе-мае 2017 года перевезли 183 тыс. пассажиров, что на 33% превышает показатель аналогичного периода прошлого года, сообщает пресс-служба Октябрьской железной дороги (филиал ОАО «РЖД»).

В мае услугами скоростных поездов «Аллегро» воспользовались 47 тыс. пассажиров, что на 30% больше, чем в мае 2016 года.

Всего с момента запуска международного скоростного сообщения между Санкт-Петербургом и Хельсинки поездами «Аллегро» перевезено 2,48 млн пассажиров.

В настоящее время между Санкт-Петербургом и Хельсинки ежедневно курсируют 4 пары поездов «Аллегро».

«Аллегро» курсирует между Санкт-Петербургом и Хельсинки с декабря 2010 года. Поезд является совместным проектом «Российских железных дорог» и финского государственного железнодорожного концерна VR Group.

### RNS; 2017.06.06; ПЕРЕВОЗКИ ПАССАЖИРОВ ПОЕЗДАМИ «САПСАН» В ЯНВАРЕ – МАЕ ВЫРОСЛИ НА 8,4%

В мае 2017 года высокоскоростными поездами «Сапсан» перевезено 396 тыс. пассажиров, что соответствует уровню аналогичных перевозок в прошлом году. Об этом сообщила пресс-служба РЖД.

По итогам пяти месяцев текущего года поездами «Сапсан» перевезено 1,8 млн пассажиров. Это на 8,4% больше, чем годом ранее.

С начала эксплуатации «Сапсанов» ими воспользовались 24,6 млн пассажиров. В том числе в 2016 году – 4,9 млн пассажиров, что на 37,4% больше, чем годом ранее.

Положительная динамика перевозки пассажиров поездами «Сапсан» связана, в частности, с увеличением количества мест и объемов движения поездов, пояснили в РЖД.

В настоящее время между Москвой и Санкт-Петербургом курсируют до 15 пар поездов. Они перевозят в среднем более 13 тыс. пассажиров в сутки.

### RG.RU; ЮРИЙ ГЕНЬ; 2017.06.06; ВОШЕДШИЙ В КЕРЧЕНСКИЙ ПРОЛИВ УКРАИНСКИЙ ЛАЙНЕР ПРОДАН РОССИИ

Внезапно изменивший курс украинский круизный лайнер «Генерал Ватутин» обогнул южный берег Крыма и пришел в Керченский пролив. В **Росморречфлот**е «РГ» сообщили, что судно было продано российской компании.

Из Сочи в Крым в тестовый рейс отправился круизный лайнер

– Сейчас теплоход «Генерал Ватутин» находится в международных территориальных водах рядом с Керченским проливом, но не нарушает никакие международные законы и нормы, – сообщил пресс-секретарь **Федерального агентства морского и речного транспорта** России Алексей Кравченко. – На данный момент нам известно, что корабль был продан российской компании и двигается в Ростов-на-Дону. «Генерал Ватутин» сменит флаг и порт приписки.

В **Росморречфлот**е добавили, что «это совершенно обычная сделка по купле-продаже судна», но на фоне «сложных взаимоотношений России и Украины это может кем-то восприниматься как недружественные действия».

Четырехпалубный круизный теплоход «Генерал Ватутин» до этого курсировал по Днепру и Черному морю и может вместить до 280 пассажиров.

### ТАСС; 2017.06.06; ТРИ НОВЫХ ПАРОМА ЗАМЕНЯТ УСТАРЕВШИЕ СУДА НА ЛИНИИ БАЛТИЙСК – УСТЬ-ЛУГА К 2020 ГОДУ

Три новых парома должны выйти на линию Балтийск – Усть-Луга к 2020 году. Они заменят два существующие, которые работают на ней сейчас, сообщил в ТАСС врио заместителя председателя правительства Калининградской области Александр Шендерюк-Жидков.

«На сегодняшний день (на линии работают – прим. ТАСС) два парома, планируется в ближайшее время три – это тот проект, который сейчас запускается, он уже на финальной стадии. Мы говорим про три парома, потому что этот тот необходимый шаг, который нужно сделать. На сегодняшний день работают два, они уже устаревшие, но пока останутся на линии», – отметил Шендерюк-Жидков.

По его словам, принципиальные решения по строительству новых судов уже приняты, и в этом году должно начаться проектирование первого парома, который будет поставлен на линию. Строительство всех трех судов, которые заменят старые, по словам врио зампреда областного правительства, может быть завершено в 2020 году.

Транспортная безопасность

Паромная переправа Балтийск – Усть-Луга обеспечивает поставки грузов в Калининградскую область из России и обратно, минуя территории третьих стран. Сейчас на ней работают два парома «Амбал» и «Петербург», обеспечивая перевалку примерно 1,8 млн тонн грузов в год. Чтобы полностью закрыть потребности области в грузах, на линии должны курсировать 6 паромов, однако пока рассматривается вопрос строительства для линии лишь трех судов длиной 200 метров, вместимостью 66 железнодорожных вагонов, с возможностью приема автомобилей и порядка 150 пассажиров. Стоимость каждого составляет около 3,7 млрд рублей.

Как рассказал спикер, проект запуска новых паромов обеспечит транспортную безопасность области и позволит снять зависимость региона от железнодорожных тарифов Литвы и Белоруссии. Сейчас они делают каждый вагон груза, следующего из России в область и обратно по железной дороге, в среднем на 30 тыс. рублей дороже, чем при транспортировке внутри страны. В итоге это сказывается на цене товаров, поставляемых в регион и за его пределы. Активно используя паромную линию, регион сможет также нивелировать возможные негативные последствия разногласий с Польшей при обмене разрешениями на транзит грузовиков через ее территорию, как это было в феврале 2016 года.

«Сейчас это очень важный федеральный проект, потому что, если мы говорим про экономику, то основной грузопоток – это все-таки поток между Калининградом и остальными городами России как в одну, так и в другую сторону. Проблемы с железнодорожным транзитом через Литву или Белоруссию могут этот поток прервать в любое время. Конечно же, мы бы хотели, прежде всего, сконцентрироваться на паромной переправе Балтийск – Усть-Луга, которая уже на сегодняшний день существует. Сейчас федеральное правительство совместно с нами прилагает серьезные усилия по обновлению и увеличению, работающего на ней паромного парка», – сказал Шендерюк-Жидков.

Финансирование не определено

Пока окончательного решения о выборе источников финансирования проекта нет, но это вопрос ближайшего будущего, отметил собеседник агентства. «Уже есть вполне конкретные те или иные решения, но сложно говорить о том, что уже есть состоявшийся результат», – признал Шендерюк– Жидков.

«Были уже сообщения о том, что Газпромбанк планирует финансировать этот проект, но я понимаю, что это еще не окончательное, не финальное решение», – сказал он, добавив, что с учетом коммерческой составляющей финансирование строительства паромов в итоге может быть осуществлено в рамках государственно-частного партнерства (ГЧП).

«Есть существующий поток, и этот поток приносит деньги. Нам кажется, что в этом случае проект мог бы быть реализован в виде какой-то формы ГЧП. Я бы не хотел говорить сейчас уже о конкретной форме, но все-таки, если есть коммерческий доход и есть коммерческий подход с одной стороны, а с другой стороны есть задача обеспечения транспортной безопасности региона, то в этом плане такая коллаборация бизнеса и государства могла бы быть осуществлена именно в этом проекте», – говорит он.

Важным, по словам врио вице-премьера областного правительства, остается вопрос определения оператора линии при постановке на нее новых судов, и здесь не обойтись без участия РЖД, уверен он. «Участие РЖД обязательно во всем этом проекте, в том или ином виде, потому что это, прежде всего, железнодорожный поток и, соответственно, без РЖД он просто работать не будет, но, наверное, говорить о каких-то финальных результатах можно будет уже после того, как будут ясны уже соответствующие решения правительства РФ», – сказал собеседник агентства.

Перспектива транзита в Германию

По мнению экспертов, линия Балтийск – Усть-Луга имеет перспективы дальнейшего развития с увеличением числа работающих на ней паромов и продления до западноевропейских портов, в частности, немецких Засниц, Любек и Киль.

Исторически линия Балтийск – Усть-Луга была частью большого морского пути «Усть-Луга – Балтийск – Засниц», которая была организована в начале 2000-х годов. Направление до Засница прекратило работу спустя несколько лет из-за низкой загрузки паромов. В феврале 2016 года этот путь вновь оказался востребованным из-за проблем, возникших в вопросе обмена разрешениями с Польшей на транзит грузовых автомобилей через ее территорию. На линию Балтийск-Засниц был снова поставлен паром, но успел сделать только один рейс и снялся с направления после решения проблемы с Польшей, поскольку фуры с грузами вновь вернулись на дороги.

Бизнес между тем видит перспективу развития морского транзита в европейские порты. «Конечно, есть смысл открытия паромных линий, и не только на Засниц (Германия), но, скорее, на немецкие порты Любек и Киль, что удобнее для автомобильной логистики. Это позволило бы снять зависимость нашего транзита через Польшу в и из ЕС от прихотей и капризов Польши», – сказал ТАСС депутат Калининградской областной думы, вице-президент ООО «ДСВ Транспорт» Леонид Степанюк.

Как отмечает Шендерюк-Жидков, продление паромной переправы в Европу – это уже вопрос коммерческой эффективности и заинтересованности бизнеса.

«Если мы говорим о международных направлениях, то позиция области, что это, прежде всего, должна быть коммерческая инициатива. Мы готовы его поддерживать со своей стороны в рамках своих полномочий, но мы не хотели бы делать каких-то государственных проектов, не имеющих коммерческой ценности. Соответственно, должен быть коммерческий оператор, который придет на этот поток и, собственно говоря, будет зарабатывать на нем деньги. А задача государства – чтобы эта линия работала эффективно», – сказал он.

Здоровая конкуренция

В то же время участники рынка уверены, что в случае продления паромной линии Калининградская область вполне сможет конкурировать с другими балтийскими портами, в частности, с портами Литвы как точка морского транзита грузов из России в Европу и обратно. Однако для этого необходимо создать конкурентные условия, упростив таможенные процедуры и сократив время их проведения, считает Степанюк.

«В Балтийске построен паромный комплекс, сопоставимый с новым комплексом в Клайпеде (Литва). Нужно лишь приблизить условия транзита к условиям движения через Клайпеду. А для этого Калининградская область должна иметь особый статус в таможенном отношении. Нужно максимально упростить оформление транзита, убрать весовой контроль, либо сделать его максимально быстрым, убрать повторное взвешивание (машин) при прибытии на терминал или с терминала на границу, сделать равными платежи по транзиту, свести до минимума количество оформляемых документов», – отметил он.

### ВЕДОМОСТИ; АНАСТАСИЯ ИВАНОВА; 2017.06.07; АВИАКОМПАНИЯ «ВИМ-АВИА» ВТОРУЮ НЕДЕЛЮ ПОДРЯД ОТМЕНЯЕТ РЕЙСЫ

Пострадало 5000 российских туристов

Массовая задержка и отмена рейсов «ВИМ-авиа» случились из-за позднего возврата трех бортов с планового техобслуживания, совпавшего с началом отпусков

Одна из крупнейших чартерных авиакомпаний – «ВИМ-авиа» объявила об отмене 38 рейсов с 6 по 15 июня 2017 г. Это коснулось перелетов по России, а также в Болгарию и Турцию. Неделю назад, вечером 1 июня, авиакомпания уже сообщала о сокращении на 13% чартерных рейсов, запланированных со 2 по 15 июня. Их точное число перевозчик не раскрывает. Сколько перелетов было отменено 2–6 июня, представитель «ВИМ-авиа» уточнить не смог: «По рейсам в цифрах информации нет – коррекция расписания продолжается».

Авиакомпания пошла на этот шаг, чтобы «минимизировать веерные задержки рейсов», сказано на сайте «ВИМ-авиа». Изначально задержку и отмену перелетов спровоцировали два фактора, пояснил представитель перевозчика: поздний возврат с планового технического обслуживания трех воздушных судов в конце мая (их ожидали на 10 дней раньше) и начало отпусков (см. врез). «ВИМ-авиа», по его словам, не смогла зафрахтовать под перевозку суда других авиакомпаний из-за дефицита свободных самолетов в пик сезона. К каким авиакомпаниям обращалась «ВИМ-авиа», представитель последней не уточнил.

В качестве альтернативных перевозчиков используются борта «Газпром авиа», «Саратовских авиалиний», «Ямала», Nord Star, RoyalFlight, Azur Air, говорится на сайте Ассоциации туроператоров России (АТОР). По ее данным, полетные программы на базе «ВИМ-авиа» есть у многих крупнейших туроператоров, среди них – Anex Tour, «TUI Россия» и Tez Tour.

Турция наша

По данным аэропорта Антальи, за январь – май 2017 г. курорты Кемер, Анталья, Аланья, Белек и Сиде посетило 691 484 россиянина, что составляет 36% всего турпотока. На Анталийское побережье приходится 90% всех бронирований по Турции, указывает сооснователь Onlinetours Константин Победкин. Таким образом, по числу отдыхающих на турецких курортах Россия стала лидером, обогнав немецких туристов (20% турпотока), согласно статистике. Ранее АТОР прогнозировала, что Турцию в 2017 г. посетит около 2,5 млн российских туристов.

Так, «ВИМ-авиа» задержала около 10 чартерных рейсов, заказанных туроператором Mouzendis Travel в Грецию и на Кипр, рассказал «Ведомостям» его гендиректор Александр Цандекиди, еще несколько рейсов туда же были полностью отменены и их в итоге выполнили авиакомпании Ellinair и Nord Star. В общей сложности, по подсчетам Цандекиди, история коснулась примерно 1200 клиентов туроператора; сейчас все они перевезены. «ВИМ-авиа» согласовала стоимость каждого замененного рейса и обязалась возместить все дополнительные затраты, понесенные туроператором, говорит Цандекиди: один такой рейс обходится в 40 000–100 000 евро.

До 15 июня практически все клиенты «TUI Россия» пересажены с отмененных рейсов «ВИМ-авиа», замечает представитель этого туроператора. Проблема, по его словам, остается только с вылетами из Санкт-Петербурга, в этом случае туристы могут аннулировать билет, вернуть его или перебронировать на другое направление.

Авиакомпания Azur Air также перевозила пассажиров с отмененных рейсов «ВИМ-авиа» – 1250 туристов с 4 по 6 июня, она продолжит эту программу до 10 июня по просьбе Anex Tour, рассказал представитель авиакомпании. Это дополнительная нагрузка для авиаперевозчика в условиях высокого сезона, замечает он. Часть отмененных рейсов «ВИМ-авиа» взяла на себя авиакомпания «Ямал», добавил ее гендиректор Андрей Дубров.

За первую неделю, как «ВИМ-авиа» начала отменять рейсы, было пересажено на борты других авиакомпаний около 5000 туристов и их число продолжает расти, замечает исполнительный директор АТОР Майя Ломидзе. Ситуация полностью нормализуется к концу недели, уверяет представитель «ВИМ-авиа»: большинство рейсов – без учета переносов по метеоусловиям – перевозчик выполняет по расписанию, к тому же в ближайшее время авиакомпания получит еще несколько воздушных судов.

Если туроператоры не найдут полноценную альтернативу «ВИМ-авиа», им придется отказаться от части уже оплаченных туров и возвращать деньги туристам, а это уже прямые потери, обеспокоен человек, знакомый с проблемами пострадавших туркомпаний. Кроме того, по его словам, туроператорам придется сокращать дальнейшие полетные программы, а это тоже убыток.

### ИНТЕРФАКС; 2017.06.06; МИНТРАНС РФ ПРЕДЛАГАЕТ ЕАЭС СОЗДАТЬ НОВУЮ МЕЖГОСУДАРСТВЕННУЮ СТРУКТУРУ ПО РАССЛЕДОВАНИЮ АВИАПРОИСШЕСТВИЙ

**Министерство транспорта** РФ подготовило и направило предложение государствам – членам Евразийского экономического союза по созданию новой межгосударственной структуры по расследованию авиапроисшествий.

«Да, мы (**Минтранс** РФ – ИФ) предлагаем нашим коллегам по ЕАЭС рассмотреть создание такого органа. Мы подготовим соответствующее предложение и направим коллегам на рассмотрение», – сказал «Интерфаксу « заместитель **министра транспорта** РФ Валерий **Окулов** в Сочи во вторник.

В настоящее время эти функции закреплены за Межгосударственным авиационным комитетом, напомнил он.

«Еще рано говорить о поддержке (всех государств-членов ЕАЭС – ИФ) поскольку требуется детальная проработка. Это касается организационной структуры, бюджета, источника финансирования. То есть, пока это вопрос носит рабочий характер», – пояснил замминистра.

### ТАСС: 2017.06.06; ДМИТРИЙ КОЗАК: НОВЫЕ ПОПРАВКИ В ВОЗДУШНЫЙ КОДЕКС ПОВЫСЯТ БЕЗОПАСНОСТЬ ПОЛЕТОВ

Правительство внесло в Государственную Думу поправки в Воздушный Кодекс, ограничивающие застройку в зонах безопасности вокруг аэропортов. Согласно этим поправкам операторы аэропортов должны подготовить и поставить на кадастровый учет границы приаэродромных территорий, а также определить ограничения для использования этих земель. После принятия поправок местные власти должны будут рассчитать размер ущерба, который понесут граждане и юридические лица в случаях, если на использование принадлежащих им объектов недвижимости налагаются новые ограничения. Этот ущерб должен будет возместить оператор аэродрома.

Поправки вызвали неоднозначную реакцию среди российских операторов аэропортов, которые заявили, что новое законодательство принесет им существенные убытки. Об особенностях регулирования застройки на приаэропортовых территориях, о том, как новые поправки будут стимулировать операторов аэропортов и авиакомпании к снижению уровня шума и о мировом опыте в этой сфере в интервью ТАСС рассказал заместитель председателя правительства РФ Дмитрий Козак.

– Почему вообще возникла тема строительства в Московской области именно вблизи аэропортов, относящихся к объектам первого класса опасности? Разве недостаточно иных свободных территорий?

– Обсуждается вопрос не о застройке территорий вблизи аэропортов, а об ограничениях застройки в целях обеспечения безопасности полетов. Только такие ограничения должны быть четко и недвусмысленно установлены.

Приаэродромные территории (30 километровая зона от контрольной точки аэродрома) в настоящий момент накрывают почти половину территории Московской области, а также около 90 % территории Москвы. Эти территории являются исторической частью Московской агломерации, где городская среда и инфраструктура сформировались давно, и именно эти территории начиная с «советских времен» планировались под перспективную застройку, в том числе для расселения жителей аварийного жилья, и создание новых мест приложения труда.

Однако в последние годы были введены требования, существенно ограничивающие градостроительное развитие фактически большей части московского региона и обусловившие проектирование и строительство необходимость получения дополнительных согласований сначала с администрациями аэропортов, а затем и с **Росавиаци**ей, причем вне формализованных правил, четкого предмета согласований и оснований для отказа в таком согласовании.

При этом сегодня четкие границы приаэродромных территорий и конкретный режим, действующий на конкретных участках этих территорий, не установлены. Как следствие, информация о том, какие ограничения хозяйственной деятельности действуют в отношении земельных участков и иных объектов недвижимости, их владельцам недоступны.

Только в Московской области ежегодно порядка 2,5 тысяч застройщиков, планирующих создать новые производства и рабочие места, построить социальный объект, расселить аварийный дом, вынуждены обращаться за согласованием в **Росавиаци**ю.

Нередки случаи, когда разногласия по вопросу о допустимости строительства возникают уже между **Росавиаци**ей, операторами аэропортов и региональными и местными властями и эти разногласия годами рассматриваются в судах. Яркий пример – в городе Домодедово застройщик в установленном порядке получил согласование в **Росавиаци**и, разрешение на строительство и начал строить жилой дом, параллельно расселяя аварийное жилье. Оператор аэропорта «Домодедово», ссылаясь на противоречие принятых решений ограничениям шумовых зон, которые в установленном порядке не утверждены, оспорил действия федеральной и местной власти в суде. Только применительно к территории Московской области к настоящему времени в производстве судов насчитывается 22 судебных дела, непосредственно затрагивающих права и интересы около 25 тысяч человек.

Результат один – страдает население, появляются обманутые дольщики, терпит убытки строительный бизнес в регионах, существенно сокращаются территориальные ресурсы для экономического развития муниципальных образований, утрачивается возможность долгосрочного планирования такого развития как для государства, так и для бизнеса.

На решение этих проблем и направлены подготовленные изменения в Воздушный кодекс Российской Федерации, Градостроительный кодекс Российской Федерации и отдельные законодательные акты Российской Федерации, устанавливающие порядок создания и правовой режим приаэродромных территорий, а также порядок особого контроля за использованием земель в пределах этих территорий с целью безусловного соблюдения требований по безопасности воздушного движения.

– Насколько эффективен механизм контроля со стороны **Росавиаци**и в режиме «постфактум», взамен существующего сегодня согласования размещения объектов в приаэродромной территории? Не влечет ли он за собой беспрепятственную застройку приаэродромных территорий в ущерб требованиям безопасности полетов, увеличение числа «обманутых» дольщиков, оставшихся без жилья и, как следствие, социальные конфликты?

– Следует отметить, что даже при наличии порядка согласования, как показывает практика, добиться эффективности этой процедуры и полного исключения бюрократической волокиты сложно. При этом пределы ответственности за затягивание согласительных процедур довольно узки, применение мер ответственности занимает длительное время, а ущерб гражданам и бизнесу может быть причинен значительный.

Вместе с тем, сегодня в Российской Федерации действует более 60 различных видов зон с особыми условиями использования территорий. И применительно к подавляющему большинству таких территорий действует иной механизм учета ограничений, установленных в таких зонах, при принятии решений о размещении объектов капитального строительства. Информация о границах соответствующих зон и об установленных в таких границах ограничениях хозяйственной деятельности подлежит размещению в Едином государственном реестре недвижимости и отражению в правилах землепользования и застройки и является общедоступной.

Заказчики строительства капитальных объектов – при проектировании и строительстве, граждане и юридические лица – при заключении сделок с недвижимостью, органы власти – при планировании развития территорий и принятия решений о застройке могут получить без каких-либо ограничений информацию о границах действия и содержании таких ограничений, что позволяет им избежать принятия ошибочных решений.

Более того, законодательством установлен целый набор дополнительных инструментов предотвращения нарушений режимов зон с особыми условиями использования территорий – это проверка соблюдения соответствующих требований при экспертизе проектной документации, выдаче разрешений на строительство, а также в процессе государственного земельного надзора, государственного строительного надзора и муниципального земельного контроля.

А для приаэродромных территорий законопроектом предусматриваются дополнительные механизмы такого контроля. В частности, проекты правил землепользования и застройки территорий, в границах которых расположены приаэродромные территории, подлежат направлению соответствующими органами местного самоуправления в уполномоченные федеральные органы исполнительной власти для их оценки на предмет соответствия таких проектов режиму приаэродромной территории, а выявленные нарушения подлежат безусловному устранению.

Аналогичный порядок установлен и для утвержденных правил землепользования и застройки, которые подлежат приведению в соответствие с режимом приаэродромных территорий (в случае выявления несоответствия) по представлению уполномоченных федеральных органов исполнительной власти в упрощенном порядке. Кроме того, выданные применительно к земельным участкам в границах приаэродромных территорий разрешения на строительство в нарушение их режима подлежат отмене по требованиям уполномоченных федеральных органов исполнительной власти.

Нужно сказать, что это вполне соответствует и мировому опыту. Так, в аэропорту Франкфурта-на-Майне вся информация о негативных шумовых зонах открыта, прозрачна и размещена в публичном разделе официального сайта аэропорта «Защита от шума». С помощью интерактивной карты каждый житель и предприниматель может ввести название своего населенного пункта и получить информацию по уровню шумового воздействия аэропорта, а также ознакомиться с рекомендациями по мерам защиты от шума.

– Международная ассоциация аэропортов и крупнейшие российские аэропорты выступили против принятия поправок и направили коллективные обращения в Госдуму и Совет Федерации. Согласно поправкам, возмещать ущерб дольщикам, а также землевладельцам должен оператор аэродрома, который эту плату «перенесет» на авиакомпании, а те – на цену авиабилетов. Учтена ли позиция аэропортов при работе над новой редакцией законопроекта, которая была представлена Правительством РФ в Госдуму?

– Вопрос о возмещении ущерба, причиненного гражданам и юридическим лицам в связи с ограничением их прав на земельные участки и иную недвижимость, разрешен в действующих редакциях Гражданского кодекса Российской Федерации и Земельного кодекса Российской Федерации – этот ущерб возмещают лица, в интересах которых установлены ограничения. Законопроект лишь уточняет соответствующие положения в случае установления приаэродромных территорий.

В частности, предусматривается, что возмещение такого ущерба осуществляется застройщиками новых аэродромов, которые в составе проектной документации на строительство аэродромов подготавливают проекты границ и описания режимов приаэродромных территорий для их последующего утверждения уполномоченными органами власти. В России аэродромы строятся практически всегда государством.

В отношении действующих аэродромов обязанности по возмещению указанного ущерба возлагаются на операторов аэропортов (независимо от формы собственности), которые являются выгополучателями аэропортового бизнеса, но только в связи с возникновением на приаэродромных территориях ранее не установленных ограничений. Следует также отметить, что в Российской Федерации с учетом военных аэродромов большинство операторов – государственные организации.

Вместе с тем, такой подход формирует действенные стимулы к проектированию, строительству и последующей эксплуатации аэродромов с минимизацией размеров приаэродромных территорий (в целях минимизации объемов подлежащего возмещению ущерба) за счет предъявления повышенных требований к шумовым характеристикам воздушных судов и оптимизации маршрутов полетов с безусловным соблюдением требований безопасности полетов.

И здесь самое время вновь обратиться к европейскому опыту. Например, в Европе зоны шумового воздействия установлены для всех крупных аэропортов и введены законодательные требования о компенсации операторами аэропортов убытков землевладельцам, чьи права нарушены установлением таким зон.

При этом площадь таких зон для аэропорта Франкфурта-на-Майне (четыре взлетно-посадочные полосы, пассажиропоток более 61 млн.чел. в год) составляет около 45 тыс.га, для аэропорта Шарль-де-Голль (четыре взлетно-посадочные полосы, пассажиропоток более 65 млн.чел. в год) – около 53 тыс.чел. Для сравнения – для аэропорта Домодедово (две взлетно-посадочные полосы, пассажиропоток около 30 млн.чел. в год) размер шумовой зоны (которой руководствуется оператор аэропорта) почти втрое выше и составляет 157 тыс.га.

Кроме того, стимулируются меры по снижению негативного воздействия от полетов самолетов. Так, в ряде аэропортов Германии, в частности, во Франкфурте-на-Майне, полеты в ночное время (с 23.00 до 05.00) запрещены. Законодательно предусмотрено, что в расчет аэропортовых сборов должен быть включен так называемый «шумовой компонент» – чем выше категория (класс) шума самолета, тем выше стоимость сбора за шумовое воздействие, что формирует стимулы для авиакомпаний по эксплуатации современных воздушных судов с максимально низким шумовым классом. При этом в аэропортах Европы установлен запрет на взлет и посадку воздушных судов, чьи показатели шумового воздействия превышают допустимые нормы.

Напротив, действующее российское законодательство в этой части заметно отстает от европейского, предусматривая жесткие ограничения экономической деятельности на 30-километровых приаэродромных территориях и фактически создавая возможность возложить расходы на возмещение ущерба собственникам недвижимости на государство и никоим образом не стимулируя операторов аэропортов к реализации мер по сокращению таких расходов.

– В домах, построенных на приаэродромных территориях, зафиксирован повышенный уровень шума, который негативно воздействует на жильцов таких домов. Каким образом учтены вопросы безопасности здоровья граждан в законопроекте?

– Сегодня, по сути, в приаэродромных территориях находятся целые городские районы, созданные еще в советский период с учетом требований, установленных еще Министерством гражданской авиации СССР.

Однако с тех пор интенсивность воздушного движения в аэропортах увеличилась в несколько раз. Законопроект как раз направлен как на обеспечение безопасности полетов, так и на охрану прав и здоровья граждан и предусматривает, что зоны шумового воздействия аэропортов устанавливаются с учетом заключений Роспотребнадзора соблюдении требований законодательства Российской Федерации о санитарно-эпидемиологическом благополучии.

Одновременно законопроект содержит механизмы, направленные на стимулирование застройщиков аэродромов и операторов действующих аэродромов принимать меры к сокращению размеров приаэродромных территорий, в том числе за счет снижения уровня шумового воздействия. Кстати сказать, Правительство Российской Федерации поручило **Минтрансу** России исходить из необходимости достижения этих целей при подготовке проекта постановления Правительства Российской Федерации о порядке установления границ приаэродромных территорий.

А на территориях, где снизить уровень шума до нормативного значения невозможно, законно построенные жилые дома подлежат расселению и новое строительство жилья и социальных объектов будет запрещено с установлением действенного контроля за соблюдением такого ограничения.

### КОММЕРСАНТ САРАТОВ; СЕРГЕЙ ПЕТУНИН; 2017.06.07; АЭРОПОРТУ ДАЛИ СРОК

Валерий Радаев озвучил дату начала строительства объекта

В конце следующей недели подрядчик должен приступить к строительству нового саратовского аэропорта в селе Сабуровка. Об этом вчера заявил врио губернатора Саратовской области Валерий Радаев. Конкурс на возведение здания саратовского аэропорта выиграла турецкая компания «Эста Констракшен». Предприятие уже имеет опыт строительства капитальных объектов в России. Заказчик считает, что выигравшая конкурс компания сумеет выполнить работы в срок. По последним сведениям, строительство должно завершиться в начале 2019 года, на два года позже назначенного ранее срока.

Вчера на встрече с профсоюзами врио губернатора Саратовской области Валерий Радаев анонсировал начало строительства нового аэропорта в селе Сабуровка. Со слов главы региона, подрядчик приступит к возведению пассажирского терминала 16 июня. Работы, отметил господин Радаев, будет выполнять турецкая строительная компания, «имеющая большой опыт в строительной отрасли».

По информации АО УК «Аэропорты Регионов» (входит в группу «Ренова»), выступавшей организатором конкурса на определение подрядчика по возведению аэропорта, договор на строительство пассажирского терминала и объектов служебно-технической территории нового аэропортового комплекса «Центральный» Саратова в качестве генерального подрядчика будет заключен с ООО «Эста Констракшен». Заявка именно этой строительной организации признана комиссией наиболее соответствующей требованиям конкурсной документации.

«Эста Констракшен» занимает 174 место среди крупнейших строительных компаний в мире. Центральный офис располагается в Стамбуле, имеются три офиса в России, по одному в США, Казахстане и Бахрейне. В «Эста Констракшен» работает 7,5 тыс. сотрудников. В России «Эста» занималась строительством стадиона «Краснодар Арена», торгового центра «Горки Город» в Сочи, проект «Краснодар Central Park», торговый центр «Метрополис 2» (Москва).

Директор по капитальному строительству Холдинга «Аэропорты Регионов» Андрей Земляков отмечал, что компания «Эста» обладает «значительным опытом строительства крупных объектов различного назначения», в ее распоряжении имеется собственная мощная производственная база и квалифицированные сотрудники, что дает заказчику уверенность в выполнении работ качественно и в срок. «В соответствии с условиями договора генеральному подрядчику предстоит выполнить строительно-монтажные работы по возведению в новом аэропорту зданий и сооружений различного назначения общей площадью около 35 тыс.кв. м., а также выполнить работы по устройству специализированных площадок, внутренних коммуникаций, благоустройству территории, асфальтированию дорог, парковок и тротуаров», – пояснил господин Земляков.

Сумма контракта сторонами не разглашается. Ранее инвестиции в строящийся аэропорт оценивались в 12 млрд руб. В апреле ПАО «СарАэро-Инвест» («дочка» АО «Аэропорты регионов»), сообщило о государственной регистрации дополнительного выпуска ценных бумаг. ПАО разместило 20,5 млн обыкновенных акций номинальной стоимостью 100 руб. Акции по закрытой подписке приобрел ПАО «Аэропорт Кольцово» (также входит в группу «Ренова»). Таким образом, «СарАэро-Инвест» получила 2,05 млрд руб. на начало строительства пассажирского терминала и служебно-технических зданий аэропорта в Сабуровке. В мае премьер-министр РФ Дмитрий Медведев пообещал выделить часть из 15 млрд руб., которые будут дополнительно направлены на развитие транспортной инфраструктуры страны, на строительство аэропорта в Саратове.

Примерно в то же время **Федеральное агентство воздушного транспорта** РФ (**Росавиаци**я) выдало разрешение на строительство пассажирского терминала и служебно-технических зданий нового аэропортового комплекса. ПАО «СарАэро-Инвест» ранее уже приступило к подготовительным работам на площадке по возведению временных зданий и сооружений, используемых на период строительства. Для строительства инфраструктуры инвестору предоставлены в аренду земельные участки площадью 370 га.

Вчера конкурсная комиссия УК «Аэропорты регионов» допустила шесть страховых компаний на конкурс на оказание услуг по страхованию строительно-монтажных рисков при строительстве аэропорта.

Напомним, строительство аэропорта ведется в рамках программы «Развитие транспортной системы России (2010–2020 годы)». Работы в Сабуровке начались в 2012 году. Летом 2013 года в проект срочно были внесены изменения, так как параметры ИВПП устарели. Инвестором проекта стала ГК «Ренова» Виктора Вексельберга в лице дочерней УК «Аэропорты регионов», в июле 2013 года УК зарегистрировала в регионе «дочку» – ПАО «СарАэро-Инвест». В начале 2015 года инвестор получил положительное заключение Главгосэкспертизы на проект строительства наземной инфраструктуры аэропортового комплекса. Однако в ноябре 2016 года УК заявила, что проект нуждается в переформатировании из-за девальвации рубля: инвестор посчитал затраты и пришел к выводу, что при сохранении статус-кво тарифы вырастут в несколько раз. Спустя полтора месяца в Москве прошло совещание, на котором было решено сдвинуть сроки: завершить строительство планируется к концу 2018 года, а ввести комплекс в эксплуатацию – в начале 2019 года (ранее – конец 2017 года).

### RG.RU; ВЛАДИМИР ТАЮРСКИЙ; 2017.06.07; АВИАКОМПАНИЯ «ЯКУТИЯ» ОШТРАФОВАНА ЗА СИСТЕМАТИЧЕСКИЕ ЗАДЕРЖКИ РЕЙСОВ

Мировой суд на основании материалов Якутской транспортной прокуратуры оштрафовал авиакомпанию «Якутия» на 100 тысяч рублей за систематические задержки рейсов.

Как сообщается на сайте прокуратуры, в период с 15 февраля по 5 апреля 2017 года «Якутией» было задержано 56 регулярных авиарейсов по вине авиакомпании более чес на два часа. Вылеты задерживались практически ежедневно, а в иные дни компания не могла отправить по расписанию по два рейса.

«Причинами задержек явилось отсутствие резервных воздушных судов и/или не предоставление резервного воздушного судна в связи с его неисправностью, что является нарушением Воздушного кодекса России, Федеральных авиационных правил «Требования к юридическим лицам, индивидуальным предпринимателям, осуществляющим коммерческие воздушные перевозки», – говорится в сообщении.

Другая региональная якутская авиакомпания, «Полярные авиалинии» за период с 24 февраля по 5 апреля задержала восемь регулярных авиарейсов. Ей суд вынес предупреждение.

### ФОНТАНКА; 2017.06.06; ЧАСТНИКАМ ЗАКРЫЛИ НЕБО

Учить на коммерческих пилотов теперь будет только государство. На прерванное **Росавиаци**ей обучение выпускникам частных училищ остается жаловаться в международные организации.

Чтобы сесть за штурвал пассажирского лайнера, то есть стать коммерческим пилотом, до недавнего времени нужно было получить среднее либо высшее образование. Профильных вузов в России только два, оба государственные: Санкт-Петербургский университет гражданской авиации и Ульяновский институт. Система среднего образования подразумевает еще и частные авиационно-учебные центры. В этом случае алгоритм выглядит так: обучение на частного пилота – это первый этап, который позволит летать самому и катать друзей; для второго этапа нужно налетать 200 часов, пройти тестирование и только потом рассчитывать на коммерческую лицензию. Серьезная авиакомпания все равно сочтет такой опыт недостаточным, но обучение уже будет продолжаться за счет перевозчика. Так было раньше. Сейчас про это можно забыть.

В 2013 году «Фонтанка», рассказала об АУЦ «Крылья Невы», который оказался в поле зрения правоохранительных органов в связи с продажей липовых летных удостоверений. Авиакомпаниям предписали отстранить выпускников центра от полетов, а нескольких коммерческих пилотов суд приговорил к многомиллионным штрафам, но затем они были амнистированы.

Через полгода после скандала с «Крыльями Невы» катастрофа в Казани унесла жизни более 50 человек и запустила процесс, основанный сначала на разговорах о недостаточной квалификации пилотов, а затем речь и вовсе зашла о поддельном свидетельстве и купленном дипломе. Проверки выкосили рынок частных авиационных центров. На Северо-Западе, к примеру, не осталось ни одного. В 2016 году рынок потерял 13 АУЦ.

Как заявили в **Росавиаци**и, на сегодня в стране осталось 66 частных центров, из которых в 14 готовят исключительно частных пилотов. Утвержденные программы для получения коммерческих удостоверений есть только у государственных учреждений.

Вместе с чистками частных центров по всей стране начали отзывать уже полученные удостоверения. В перечне оказались более 400 выпускников частных сузов. «416 – это количество всего авиационного персонала, – говорит Сергей Извольский, официальный представитель **Росавиаци**и. – Коммерческих пилотских удостоверений за пять лет аннулировали 283, при общем количестве пилотов свыше 11,6 тысячи человек». Причина, как заявляют в ведомстве, – предоставление недостоверных данных и фальсификация документов: вместо 50 часов реального налета приписывали 150, приносили фальшивые медицинские справки, документы о знании авиационного английского.

Выпускники АУЦ в ожидании санкций отправились на «заочку» в Петербург и Ульяновск. Как рассказал «Фонтанке» студент СПбГУГА Андрей (имя изменено), неформально до них доносили позицию **Росавиаци**и: мол, получите диплом и докажите, что вы нормальные специалисты. То же самое относится к тем, кто готов был принести новый пакет чистых документов вместо «фальсифицированных». Мечты об этой индульгенции испарились два месяца назад. В территориальные отделения **Росавиаци**и пришла телеграмма Максима Костылёва, начальника управления летной эксплуатации, где было сказано: «Заочная подготовка специалистов авиационного персонала не является основанием для выдачи свидетельства специалиста авиационного персонала».

По словам Андрея, теперь факт заочного обучения в вузе не является «броней» для выпускников АУЦ, и студенты это понимают. «Третьекурсников-заочников, которые только что закрыли сессию, было около 100 человек, – говорит собеседник «Фонтанки». – На волне всех этих внутренних распоряжений второкурсников пришло уже вдвое меньше». Сергей Извольский утверждает, что на самом деле речь в телеграмме идет о другом: человек с удостоверением частного пилота, заочно проучившись на летной эксплуатации воздушных судов, не может автоматически рассчитывать на коммерческое удостоверение.

Пилот Михаил Мельцин напоминает, что, вообще-то, без свидетельства коммерческого пилота ты в принципе не можешь поступить на летную эксплуатацию. Он оказался именно в такой ситуации. Получив удостоверение после АУЦ и устроившись на работу, он поступил на заочное в СПбГУГА. О том, что пилотные «права» у него аннулированы, он узнал случайно в конце 2016 года. В приказе опять-таки говорится о недостоверных сведениях. «Это полная чепуха, просто стандартная формулировка, – говорит Мельцин. – Когда я пришел в **Росавиаци**ю, мне сказали о недостатке теоретической подготовки. С документами у меня все в порядке». У тому времени Михаил уже 4 года учился на «заочке», но теперь это невозможно. Речь фактически идет об утрате профессии – и денег, ведь обучение платное. Если за первую сессию Мельцин платил 20 тысяч рублей, то за последнюю уже порядка 60 тысяч.

Дело не только в атаке на АУЦ. По словам собеседников «Фонтанки», **Росавиаци**я давно уже неофициально настаивает на том, чтобы пилоты имели диплом о высшем профильном образовании. «Это абсурд, – говорит юрист Ирина Любосердова, которая защищала попавших под санкции пилотов в судах. – Мы же не спрашиваем у водителя автобуса, закончил ли он Московский автомобильно-дорожный институт. У него есть права, выданные государственными органами, этого достаточно, а так он может быть хоть биологом, хоть историком. А главное, что закон этого не предусматривает».

Есть стандарты Международной организации гражданской авиации (ICAO), есть Федеральные авиационные правила – везде речь идет только о «навыках», а не об «образовании». В конце концов есть разъяснение **Минтранса**, где черным по белому написано: для получения свидетельства коммерческого пилота нужно иметь свидетельство частника, необходимое количество часов самостоятельного налета – и вперед, на тестирование в **Росавиаци**ю. Про дипломы – ни слова.

Закон законом, но на работу пилотов принимают авиакомпании, а они сигналы **Росавиаци**и ловят очень чутко. «Сложилась определенная практика, – рассказывает председатель правления Межрегиональной общественной организации пилотов и владельцев воздушных судов Владимир Тюрин. – Как правило, соискатель поступал на «заочку», и его брали на работу уже по самому факту поступления. Он параллельно работал и учился, получая диплом о высшем образовании. С моей точки зрения, **Росавиаци**я просто убирает с рынка любые способы подготовки пилотов, кроме учебы в подведомственных ей вузах и училищах». По словам Андрея, полный курс обучения в АУЦ примерно вдвое дешевле, чем в государственном училище (примерно 2 и 4 млн рублей соответственно). Получить комментарий в СПбГУГА за несколько дней не удалось.

Сейчас выпускники АУЦ, лишенные удостоверений, составили петицию в ICAO, где просят «остановить произвол» **Росавиаци**и. Это серьезный прецедент, говорят эксперты; на данный момент документ подписали более 250 человек.

Как рассказал собеседник «Фонтанки» из авиационной отрасли, речь идет о двух различных подходах к обучению: «**Росавиаци**я привыкла к тому, что все пилоты – вчерашние школьники, которые после вузов идут в авиакомпании. Выпускники АУЦ – это финансово состоявшиеся мужчины после 35 лет, у которых проснулась тяга к полетам. У них работа и семья, они не могут пойти в училище и жить в казарме. Они хотят летать и зарабатывать сами. Это верхний средний класс со своими запросами, чиновникам такие не нужны».

### ТАСС; 2017.06.06; СТРОИТЕЛЬСТВО НОВОГО ТЕРМИНАЛА КРАСНОЯРСКОГО АЭРОПОРТА ИДЕТ С ОПЕРЕЖЕНИЕМ ГРАФИКА

Строительство нового пассажирского терминала аэропорта Емельяново в Красноярске идет с опережением графика, сообщила во вторник пресс– служба авиаузла. Сдать его в эксплуатацию планируется в декабре 2017 года.

«Реализация проекта идет c опережением графика работ. Строители приступили к монтажу багажного оборудования. Готовность нового терминала составляет 75%», – отметили в пресс-службе.

В настоящее время строители ведут отделку терминала, устанавливают лифты и эскалаторы. Завершены основные строительные работы по контуру здания, в том числе остекление фасада и монтаж алюминиевых витражей основного здания. Выполнены полностью работы на внешних инженерных сетях электроснабжения, теплоснабжения, водоснабжения и водоотведения.

Закончены работы по монтажу металлоконструкций переходных галерей, к которым в третьем квартале 2017 года будут присоединены телескопические трапы. Завершаются работы по чистовой отделке цокольного этажа, в котором расположены служебные и бытовые помещения персонала всех служб нового терминала.

Строительство нового терминала в Емельяново с инвестициями в 5 млрд рублей началось в конце 2015 года. Его площадь составит 58 тыс. кв. метров.

Емельяново – основной аэропорт Красноярска, имеет статус международного. Аэропорт контролирует ООО «КрасИнвест», получившее от ПАО «Красноярская ГЭС» 51% акций компании. Обе структуры входят в группу «БазЭл». Остальной пакет акций аэропорта находится в собственности Красноярского края.

### ИНТЕРФАКС; 2017.06.06; PEGAS FLY ОБЪЯСНИЛА МАССОВУЮ ОТМЕНУ РЕЙСОВ ИЗ ПРИАМУРЬЯ ЗАТЯНУВШЕЙСЯ ПОСТАВКОЙ САМОЛЕТОВ

Авиакомпания «Икар» (летает под брендом Pegas Fly) в ответ на официальный запрос властей Амурской области объяснила многочисленные отмены рейсов из Приамурья затянувшимся ремонтом самолета и изменением сроков предоставления авиакомпании в лизинг нового судна.

Как сообщает пресс-служба областного **Минтранса**, с начала текущего года неоднократно изменялся маршрут регулярного рейса Москва – Благовещенск и чартерного рейса Благовещенск – Нячанг (Вьетнам). Кроме того, в регулярный рейс вводились дополнительные посадки в аэропортах Хабаровска и Красноярска. В общей сложности в мае и июне «Икар» отменил 17 рейсов, на которые продано почти 1,6 тыс. авиабилетов.

«Мы получили письмо от руководителя авиакомпании «Икар» Александра Ленгарова с пояснением ситуации нарушения регулярности полетов в Амурскую область и с искренними извинениями перед жителями региона. Одна из причин (. . .), как указано в письме, – нахождение воздушного судна на выполнении директивы в ООО «Сибирь-Техник» аэропорт Новосибирск», – отметил глава **Минтранса** области Андрей Тягло.