**22 СЕНТЯБРЯ 2017**

**Вернуться в оглавление**

|  |
| --- |
| **Публикации** |

### RNS; 2017.09.21; ДВОРКОВИЧ ЗАТРУДНИЛСЯ НАЗВАТЬ СРОКИ ОТКРЫТИЯ АВИАСООБЩЕНИЯ С КАИРОМ

Авиасообщение между Россией с Каиром может быть открыто в этом году в случае подписания египетской стороной соглашения о дальнейших механизмах работы, но пока готовность египетской стороны подписать документ не получена, сообщил журналистам вице-премьер Аркадий **Дворкович**.

«Мы сказали нашим коллегам, что в том, что касается собственно аэропорта Каира, у нас каких-то существенных вопросов нет, но открытие сообщения должно быть увязано с подписанием соглашения, где будут прописаны все дальнейшие механизмы координации работы, механизмы контроля. Мы такое соглашение передали, они думают, готовы ли они его подписать. Если они готовы будут подписать, то тогда это возможно, прежде всего, по Каиру», – сказал он, отвечая на вопрос RNS возможно ли открытие авиасообщения с Египтом в этом году.

**Дворкович** отметил, что «пока ещё нет подтверждения египетских коллег о готовности подписать это соглашение, поэтому не могу сказать, откроется сообщение (в этом году. – RNS) или нет».

В начале сентября президент РФ Владимир Путин на пресс-конференции в Сямэне по итогам саммита БРИКС заявил, что Россия хочет полностью восстановить авиасообщение с Египтом, но подчеркнул, что должна быть абсолютная уверенность в том, что безопасность граждан будет обеспечена. Возможность открытия авиасообщения с Каиром в этом году допускали также **министр транспорта РФ** Максим **Соколов** и ранее исполнительный директор АТОРа Майя Ломидзе.

Россия приостановила авиасообщение с Египтом с 6 ноября 2015 года. Причиной стал теракт на борту самолета российской авиакомпании «Когалымавиа», который потерпел крушение над Синайским полуостровом. На борту находились 224 человека, все они погибли. Для возобновления авиасообщения Россия потребовала от Египта усиления мер авиационной безопасности.

### MK.RU; ЕЛЕНА ГАМАЮН; 2017.09.21; ПОСЛЕ КРЫМСКОГО МОСТА БУДУТ СТРОИТЬ СЕВАСТОПОЛЬСКИЙ ТОННЕЛЬ

В городе моряков решили вернуться к проекту «подводной дороги» 60-х годов

Строительство Керченского моста вышло на финишную прямую. И в Крыму забрезжил новый масштабный инфраструктурный проект. Многолетняя мечта севастопольцев о соединении двух разделенных водой частей города может осуществиться. Во время общения с новоизбранными губернаторами президент Владимир Путин попросил главу Севастополя Дмитрия Овсянникова предоставить проект тоннеля под Севастопольской бухтой.

После Крымского моста будут строить Севастопольский тоннель

Все, кто был в Севастополе, знают, что бухта, вползающая длинным языком в самый центр города-героя, – это не только самое удобное место для стоянок кораблей, но и целый ряд транспортных проблем, связанных с тем, что проезд с Южного берега бухты на Северную сторону занимает от сорока минут до часа. Что в условиях компактного в общем-то города – очень неудобно. До XIX века на Северной стороне вообще не было жилых строений – только фортификационные и портовые сооружения. Но сейчас это полноценный округ города, с жилыми микрорайонами, парками, больницами. И жителям Северной стороны зачастую приходится добираться на работу в центр города, как москвичам, – не менее часа.

К тому же если говорить о развитии города, то Севастополь на данный момент может расти только на север: с юга он подперт горами. В общем, идея соединения двух частей одного города в воздухе витала давно. Команда «народного мэра» Алексея Чалого еще в 2014 году говорила о том, что необходимо строительство авто– и железнодорожного моста через Севастопольскую бухту. Идея же тоннеля серьезно до сих пор не обсуждалась.

И вдруг оказалось, что правительство Севастополя под руководством Дмитрия Овсянникова уже разрабатывает проект «подводного сообщения». «Мы с Дмитрием Николаевичем (Козаком, вице–премьер–министром РФ. – «МК») проговорили этот проект. Дмитрий Николаевич дал указание Максиму Юрьевичу **Соколов**у (министру транспорта России. – «МК»), сейчас мы готовимся к реализации этого проекта», – сообщил избранный глава Севастополя Овсянников на встрече с президентом.

Стоимость проекта, по предварительным расчетам, может составить не менее пяти миллиардов рублей. Аналогичный проект, на который ссылаются специалисты – тоннель «Мармара», проложенный под проливом Босфор, – встал турецкой стороне тоже в 5 миллиардов, но только долларов. Правда, Севастопольская бухта намного уже Босфора: ее ширина составляет около километра. Но даже если строительство обойдется в миллиард долларов, проект очень скоро окупится, считают некоторые.

Член Севастопольского отделения ОНФ Олег Николаев в разговоре с «МК» сообщил, что такой тоннель – это большое дело для города. Он действительно подтолкнет развитие городского пространства на Северной стороне. «Подобный проект обсуждался еще при Советском Союзе, где-то в 60-х годах, и даже были какие-то предпроектные наработки. Но тогда не решились его строить. Много говорили о том, что надо построить мост. Но тоже дальше слов не пошло», – рассказал он. Но, по его словам, для такого строительства Севастополю нужна федеральная помощь.

– Город не осилит этот проект, потому что у нас на сегодняшний день – дефицитный бюджет, он покрывается за счет федеральных дотаций. Поэтому это могут быть исключительно федеральные деньги. И, на мой взгляд, за 5 миллиардов рублей нельзя построить такое грандиозное сооружение. Все аналоги, которые существуют в мире, гораздо дороже.

– Взаимопонимание между исполнительной и законодательной властью города по поводу строительства тоннеля существует? Может быть, есть оппоненты, которые против этого проекта?

– Мы в среду впервые услышали, что такой проект решения транспортной проблемы Севастополя снова поднимается. И какая будет реакция со стороны законодателей и общественности, мы еще не знаем. Но мне кажется, что любой севастополец этот проект поддержит, потому что он действительно полезный. Вопрос: сколько это будет стоить? И второй: возможно ли его осуществить в принципе? Говорили, что там большая глубина, есть разломы… Нужно проводить исследования.

### ТАСС; 2017.09.21; ПУТИН В УЛЬЯНОВСКЕ ОБСУДИТ С ПРЕЗИДИУМОМ ГОССОВЕТА РАЗВИТИЕ ПАССАЖИРСКИХ ПЕРЕВОЗОК

Президент РФ Владимир Путин в пятницу посетит Ульяновскую область, где проведет заседание президиума Госсовета, посвященное развитию пассажирских перевозок в российских регионах. Об этом сообщила пресс-служба Кремля.

Основными темами мероприятия, которое пройдет в индустриальном парке «Заволжье», станут законодательное регулирование пассажирских перевозок, тарифная политика для предприятий общественного транспорта и меры по обновлению подвижного состава. «Также президенту будут представлены инновационные образцы техники в рамках тематической выставки «Городской транспорт – перспективы будущего», – говорится в сообщении пресс-службы.

Создание промышленной зоны «Заволжье» в Ульяновске началось в 2008 году, в 2011 году проект вошел в тройку первых сертифицированных индустриальных парков России. Общая площадь парка – более 700 га, где сформирована централизованная современная инженерная и транспортная инфраструктура под размещение различных производств.

Развитие пассажирского сообщения

В июле президент поручил восстановить востребованные маршруты пригородных поездов и разработать законопроект об организации пассажирского сообщения в РФ, предусматривающий внедрение стандартов регулярного пригородного пассажирского сообщения, доступности для населения этих услуг, качества пассажирских перевозок, уровня комфортности поездов, их наполняемости, скорости и графика движения составов на маршруте и так далее. Стандарты должны регламентировать и безопасность пассажирских перевозок. В том же месяце Путин поручил правительству разработать стратегию региональных и местных авиаперевозок, предусматривающую комплексное и взаимосвязанное решение вопросов развития авиатранспортного комплекса.

Как сообщается на сайте Кремля, рабочая группа по подготовке сегодняшнего заседания президиума Госсовета на своих совещаниях обсуждала меры по взаимосвязанному развитию пассажирского транспорта как на региональном, так и на муниципальном уровне. Одно из предложений группы касается установления в каждом регионе РФ своих стандартов транспортного обслуживания населения при соблюдении единых федеральных требований. Обсуждались источники финансирования обновления парка автобусов и электричек, а также необходимость повсеместного внедрения безналичной оплаты проезда.

В предыдущий раз Путин собирал президиум Госсовета 6 сентября во Владивостоке для обсуждения вопросов комплексного развития регионов Дальнего Востока. В Ульяновскую область глава государства в предыдущий раз приезжал в октябре 2012 года.

### РИА НОВОСТИ; 2017.09.22; В ПРИМОРЬЕ ОЦЕНИЛИ УЩЕРБ ДОРОГАМ ОТ ПАВОДКА В АВГУСТЕ

Мощный паводок в августе нанес ущерб дорогам Приморья на сумму 510 миллионов рублей, эту цифру утвердил **Росавтодор**, сообщает администрация края.

«По результатам обследования сформированы дефектные ведомости и перечень участков дорог, подлежащих восстановлению. На сегодняшний день комиссией подтверждено повреждение 144 километров автомобильных дорог регионального и местного значения, 19 мостов, из которых разрушены четыре, и 51 водопропускной трубы. **Росавтодор**ом приняты к утверждению объемы на общую сумму 510 миллионов рублей», – отметил директор департамента транспорта и дорожного хозяйства Приморского края Александр Швора.

По данным властей, все поврежденные дороги в крае полностью восстановят до конца года, а мосты – в 2018 году. В этом году в эксплуатацию планируется сдать девять из 24 сооружений.

Мощные ливни в начале августа вызвали масштабный паводок в Приморье. По данным властей, всего в зону стихии в крае попали 34 населенных пункта, были подтоплены свыше 2 тысяч жилых домов и 2,4 тысячи придомовых территорий, в регионе размыло дороги, было повреждено железнодорожное полотно. В шести районах края был введен режим чрезвычайной ситуации. В настоящий момент дорожное сообщение со всеми населенными пунктами восстановлено, в районах продолжается восстановление домов. Режим ЧС сохраняется еще в четырех районах края.

### ТАСС; 2017.09.21; РЕКОНСТРУКЦИЯ РАЗВЯЗОК МКАД ПОТРЕБУЕТ ЕЩЕ ОКОЛО 90 МЛРД РУБЛЕЙ

Реконструкция развязок Московской кольцевой автодороги (МКАД) потребует еще около 90 млрд руб. сверх тех 100 млрд руб., которые были вложены властями города за последние семь лет. Об этом ТАСС сообщил в четверг руководитель департамента развития новых территорий города Москвы Владимир Жидкин.

«Потребуется еще 90 млрд рублей. Прежние 100 млрд рублей [были вложены] за семь лет», – сказал он, отвечая на соответствующий вопрос корр. ТАСС. Мэрия планирует инвестировать эти 90 млрд руб. в течение ближайших 10 лет, добавил он.

В 2017 году власти Москвы планируют завершить реконструкцию транспортной развязки на пересечении МКАД с Профсоюзной улицей и сделать новые съезды к торговому центру «Мега Белая дача» и рынку «Садовод» на участке от улицы Верхние Поля до Бесединского моста через Москву-реку, сообщал в апреле руководитель департамента строительства Москвы Андрей Бочкарев.

Также мэрия намеревалась разгрузить в 2017 году развязки на МКАД с Варшавским и Каширским шоссе за счет трех новых тоннелей и дополнительных съездов.

Всего за последние шесть-семь лет было реконструировано 13 крупных развязок на МКАД. Вместо так называемых клеверных развязок, которые были главной причиной пробок в местах пересечения МКАД с другими магистралями, появились направленные съезды.

### РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; ТАТЬЯНА ШАДРИНА; 2017.09.21; НА ВСЕХ ПАРАХ

От Москвы до Пекина могут запустить высокоскоростные поезда

Между Пекином и Шанхаем, на загруженном железнодорожном направлении, начал курсировать один из самых быстрых поездов в мире. Он разгоняется до 350 километров в час. Такой скоростью пассажирских поездов еще могут похвастаться на железной дороге в Японии, Европе, Южной Корее.

Россия пока отстает на 100 километров. У нас курсируют скоростные поезда, которые могут развивать скорость более 240 километров в час, причем на тех же самых путях, по которым ходят грузовые составы.

Но для больших скоростей нужны другие пути, которые будут идти отдельно от основной сети железных дорог и не будут иметь наземных автомобильных переездов и пешеходных переходов. Кроме того, сам путь должен быть без каких-либо наклонов, стыков и неровностей. При выполнении всех этих условий поезд сможет разгоняться до скорости 350 километров в час, быстро и безопасно доставляя пассажиров к месту назначения.

В проекте прокладка целой сети высокоскоростных железных магистралей (ВСМ) в России. Решено начать с маршрута Москва-Казань. Там как раз проектировщики закладывают скорость движения поездов до 400 километров в час (рабочая скорость 350 километров в час). Проектирование этой ВСМ завершается, уточнили «Российской газете» в РЖД. Общая протяженность маршрута составит 770 километров.

Главгосэкспертиза этим летом одобрила проект прокладки участков Москва – Владимир – Нижний Новгород – Чебоксары – Казань в Московской и Владимирской областях. В частности, строительство инфраструктуры для высокоскоростных поездов на участке от станции Железнодорожная 23 км (Московская область) до станции Владимир ВСМ (Владимирская область).

Участок Москва-Казань станет частью грузопассажирской высокоскоростной линии «Евразия». Она свяжет ВСМ Китая с европейской Euro Carex. Это крупнейший в мире проект в сфере железнодорожного транспорта, который должен объединить высокоскоростные железнодорожные системы Европы и Китая. Он изменит построение трансконтинентальных перевозок, причем не только железнодорожных, но и авиационных.

Протяженность магистрали по территории России превысит 2,3 тысячи километров по маршруту Красное (граница с Белоруссией) – Москва – Казань – Екатеринбург – Челябинск – Золотая сопка (граница с Казахстаном). Понятно, что участки введут не сразу, а поэтапно. То есть от европейской до восточной границы России можно будет доехать за 65 часов, или за два с половиной дня. Сейчас поезд от Москвы до Владивостока идет минимум семь суток.

На Дальнем Востоке также рассматривается в качестве пилотного проекта строительство 65-километровой ветки Hyperloop по маршруту Хуньчунь (Китай) – порт Зарубино (Приморский край). Благодаря этой технологии капсулы с грузами смогут развивать скорость до 500 километров в час. Это произведет революцию в доставке портовых грузов.

Где ходят высокоскоростные поезда

С 1997 года в Бельгии действует высокоскоростная линия, соединяющей Брюссель с французской железнодорожной линией LGV Nord.

На линии Страсбург (Германия) – Париж(Франция) ходит состав, очень похожий на наш «Сапсан», правда со скоростью в 320 км/ч.

Британский высокоскоростной электропоезд, курсирует между Великобританией, Бельгией и Францией через тоннель под Ла-Маншем, который является вторым по длине железнодорожным тоннелем в мире. Есть свои скоростные поезда в Испании и Италии.

В Южной Корее с 2009 года по маршруту Йонсан – Кванчжу – Мокпхо и Сеул – Пусан ходит поезд с скоростью 305 километров в час.

В Японии целая сеть высокоскоростных поездов, которых часто называют «пулями». Они могут развивать скорость до 443 км/ч, а первый скоростной поезд в Японии был пущен в эксплуатацию еще в 1964 году.

### ТАСС; 2017.09.21; ПЕРЕДАЧА СТАНЦИИ МЕТРО «МЯКИНИНО» ВЛАСТЯМ МОСКВЫ ЗАВЕРШИТСЯ ДО КОНЦА ГОДА

Процесс передачи станции метро «Мякинино» в безвозмездную аренду властям Москвы идет без сбоев, он завершится, как и планировалось, до конца 2017 года, сообщил журналистам Арас Агаларов, президент компании Crocus Group, которая является инвестором строительства.

«Оформление документов идет нормально. До конца 2017 года «Мякинино» будет передано в аренду», – сказал Агаларов.

Ранее Агаларов сообщил ТАСС, что Crocus Group передаст станцию метро «Мякинино» в бессрочную безвозмездную аренду Московскому метрополитену. Отсутствие заключения о соответствии нормам безопасности стало причиной решения Московского метрополитена закрыть с 22 августа станцию метро «Мякинино». Трудность получения данного документа заключается в бюрократическом круговороте между московскими и областными органами Ростехнадзора, заявлял ранее Агаларов.

Станция «Мякинино»

Ранее Московский метрополитен объявил о закрытии станции «Мякинино» с 22 августа на неопределенный срок из-за несоответствия нормам безопасности. Это было связано с неурегулированными имущественно-земельными отношениями между собственником станции, которым, по данным метрополитена, является Crocus Group, и столичной подземкой. В этой ситуации не может выполняться закон о транспортной безопасности, заявили в Московском метрополитене.

Однако московский мэр Сергей Собянин 17 августа сказал, что станцию «Мякинино» метрополитен закрывать не будет, но компания Crocus Group в ближайшее время должна устранить проблемы, которые она не может решить уже седьмой год.

Наземная станция «Мякинино» Арбатско-Покровской линии открылась 26 декабря 2009 года и стала первой станцией метро в Подмосковье. Станция расположена на территории Мякининской поймы, входящей в состав городского поселения Красногорск Красногорского района Московской области, недалеко от МКАД, в непосредственной близости от многофункционального комплекса «Крокус Сити», международного выставочного центра «Крокус Экспо», концертного зала «Крокус Сити Холл» на 6 тыс. зрителей, «Крокус Сити Молла», тематического торгово-развлекательного комплекса Vegas и гипермаркета «Твой дом».

Пропускная способность станции – порядка 40 тыс. пассажиров в сутки. Проектирование и строительство финансировались из бюджетов Москвы и Московской области и за счет частных инвестиций коммерческой компании «Крокус Групп»

### ТАСС; 2017.09.21; РЕКОНСТРУКЦИЯ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ВОКЗАЛА В ТАМБОВЕ ЗАВЕРШИТСЯ ДО КОНЦА 2018 ГОДА

Управление Юго-Восточной железной дороги (ЮВЖД) завершит к концу 2018 года капитальный ремонт здания железнодорожной станции в Тамбове, одного из старейших провинциальных вокзалов в России, инвестиции в реконструкцию составят около 70 млн рублей. Об этом сообщили в четверг в пресс-службе ЮВЖД.

«К капитальному ремонту здания железнодорожного вокзала приступили строители на станции Тамбов ЮВЖД. Проведение реконструкции рассчитано на период до конца 2018 года. Инвестиции компании «Российские железные дороги» в реализацию проекта составят почти 70 млн рублей», – сообщили в пресс-службе магистрали.

Здание двухэтажного железнодорожного вокзала в Тамбове является одним из старейших действующих провинциальных вокзалов в России, оно построено в 1868 году вместе с железной дорогой Козлов – Тамбов, одной их первых веток Юго-Восточной магистрали, это памятник архитектуры регионального значения.

В первый раз вокзал был реконструирован в 1934 году, в 1958 году на его площади снимали сцены кинофильма «Судьба человека» по роману Михаила Шолохова, в 1966 году вокзал к своему 100-летию был отреставрирован, но основные архитектурные формы остались без значительных изменений.

Как уточнили в управлении ЮВЖД, через станцию Тамбов проходят, в среднем, 18 пассажирских поездов в сутки.

«Строители заменят кровлю вокзала, систему отопления, проведут ремонт фундамента, фасада, внутренней отделки залов, технических помещений, пассажирской платформы первого пути, модернизируют противопожарную и охранную системы», – добавили в управлении дороги.

Юго-Восточная железная дорога занимает центральное положение по сети железных дорог и связывает восточные районы и Урал с Центром, а также районы Севера, Северо-Запада и Центра с Северным Кавказом, Украиной и государствами

### ИНТЕРФАКС; 2017.09.21; ПОРТ САНКТ-ПЕТЕРБУРГ В ЯНВАРЕ-АВГУСТЕ УВЕЛИЧИЛ ПЕРЕВАЛКУ ГРУЗОВ НА 11%

Перевалка грузов в порту Санкт-Петербург в январе-августе 2017 года увеличилась на 11% по сравнению с показателем аналогичного периода 2016 года, до 35,262 млн тонн, говорится в материалах ФГБУ «Администрация морских портов Балтийского моря».

Перевалка наливных грузов выросла на 15%, до 4,862 млн тонн, навалочных – на 16%, до 5,657 млн тонн, лесных грузов – уменьшилась на 15%, до 140,7 тыс. тонн. Перевалка грузов на паромах сократилась в 3,3 раза, до 79 тыс. тонн.

Объем обработанных в порту генеральных грузов увеличился на 5%,– до 8,418 млн тонн, контейнерных – на 10%, до 15,086 млн тонн, накатных (ро-ро) – в 1,7 раза, до 782 тыс. тонн, насыпных – в 1,6 раза, до 237,4 тыс. тонн.

Площадь акватории Большого порта Санкт-Петербург составляет около 630 кв. км. В порту расположено свыше 200 причалов, протяженность причальной линии – около 31 км. На территории порта работают 25 стивидорных компаний.

### ИНТЕРФАКС; 2017.09.21; ПОРТ ПРИМОРСК В ЯНВАРЕ-АВГУСТЕ СНИЗИЛ ПЕРЕВАЛКУ НА 7%, ВЫСОЦК – УВЕЛИЧИЛ НА 4%

Порт Приморск (Ленинградская область) в январе-августе 2017 года снизил перевалку грузов на 7% по сравнению с показателем аналогичного периода 2016 года, до 40,12 млн тонн, говорится в материалах ФГБУ «Администрация морских портов Балтийского моря».

Перевалка нефти снизилась на 10%, до 30,412 млн тонн, перевалка нефтепродуктов (дизтоплива) увеличилась на 2% и составила 9,708 млн тонн.

Другой порт в зоне ответственности ФГБУ – Высоцк – увеличил перевалку грузов на 4%, до 11,75 млн тонн. В том числе перевалка нефтепродуктов снизилась на 2%, до 7,049 млн тонн, угля – увеличилась на 16%, до 4,701 млн тонн.

Объем перевалки в порту Выборг составил 935,6 тыс. тонн (рост на 16%).

Приморск – крупнейший на северо-западе РФ порт по перевалке нефти и нефтепродуктов. На его территории работают ООО «Спецморнефтепорт Приморск», ООО «Приморский торговый порт», а также ООО «Балттранссервис».

В порту Высоцк работают угольный стивидор «Порт Высоцкий» и нефтеналивной терминал компании «ЛУКОЙЛ» (MOEX: LKOH) – ООО «РПК ЛУКОЙЛ-II».

В порту Выборг работают стивидорные компании ООО «Порт Логистик» и ООО «Национальный винный терминал». В порту переваливаются навалочные грузы – руда, уголь, кокс, минеральные удобрения, а также генеральные, лесные, наливные, насыпные грузы и виноматериалы.

### ИНТЕРФАКС; 2017.09.21; ПОРТ «УСТЬ-ЛУГА» В ЯНВАРЕ-АВГУСТЕ УВЕЛИЧИЛ ПЕРЕВАЛКУ НАЛИВНЫХ ГРУЗОВ НА 4%

Порт «Усть-Луга» (Ленинградская область) в январе-августе 2017 года увеличил перевалку наливных грузов на 4% по сравнению с аналогичным периодом прошлого года, до 42,312 млн тонн, говорится в материалах ФГБУ «Администрация морских портов Балтийского моря».

Перевалка нефтепродуктов снизилась на 5%, до 19,351 млн тонн, нефти – выросла на 13%, до 21,63 млн тонн.

Обработка навалочных грузов возросла на 32%, до 23,116 млн тонн, генеральных – на 9%, до 453,2 тыс. тонн. Паромных грузов обработано 979,9 тыс. тонн (рост на 8%), грузов в контейнерах – 439,9 тыс. тонн (снижение на 11%), лесных грузов – 224,3 тыс. тонн (рост на 7%).

Всего за отчетный период в порту было перевалено 67,544 млн тонн грузов (рост на 12%).

Порт «Усть-Луга» находится в Лужской губе Финского залива. С 2012 года порт стал конечной точкой второй очереди Балтийской трубопроводной системы (БТС-2).

### ИНТЕРФАКС; 2017.09.21; ПОРТ КАЛИНИНГРАД В ЯНВАРЕ-АВГУСТЕ УВЕЛИЧИЛ ПЕРЕВАЛКУ ГРУЗОВ НА 15%

Порт Калининграда в январе-августе 2017 года обработал 9,023 млн тонн грузов, увеличив перевалку на 15% по сравнению с показателем аналогичного периода 2016 года.

Согласно материалам ФГБУ «Администрация морских портов Балтийского моря», значительно возросла перевалка навалочных грузов – в 2,2 раза, до 2,034 млн тонн.

Перевалка наливных грузов в порту увеличилась на 22%, до 1,957 млн тонн, перевалка насыпных грузов снизилась на 13%, до 2,425 млн тонн, в том числе зерна – на 16%, до 602,7 тыс. тонн.

Объем перевалки лесных грузов составил 26,5 тыс. тонн (снижение на 15%), грузов в контейнерах – 757,5 тыс. тонн (рост на 18%). Объем обработанных паромных грузов увеличился на 16%, до 973,1 тыс. тонн, генеральных – снизился на 14%, до 850,6 тыс. тонн.

На территории порта Калининград работают 15 стивидорных компаний, среди которых ООО «ЛУКОЙЛ КНТ», ЗАО «Содружество-Соя», ФГУП «Калининградский морской рыбный порт», ЗАО «Терминал ГМБ», ЗАО «Цепрусс», ЗАО «Новобалт терминал», ЗАО «Балтийская нефтеперевалочная компания», ООО «Балтийская cтивидорная компания», ЗАО «Балтнафта», ОАО «Портовый элеватор», ООО «ЛУКОЙЛ-Калининградморнефть», ОАО «Калининградский морской торговый порт.

### КОМСОМОЛЬСКАЯ ПРАВДА; ЛЕОНИД БЕРРЕС; 2017.09.22; ЗАДЕРЖАЛИ САМОЛЕТ? ПАССАЖИРУ ВЫПЛАТЯТ 390 ТЫСЯЧ РУБЛЕЙ

В России вступает в действие Монреальская конвенция, в разы увеличивающая штрафы авиакомпаний за прегрешения перед клиентами

Компенсации за задержки международных авиарейсов, потерю и порчу багажа, ущерб здоровью и гибель пассажира вырастут в России в разы. Например, за такое «популярное» нарушение, как задержка рейса, не важно, регулярного или чартерного, согласно Монреальской конвенции, к которой в этом году присоединилась Россия, можно будет взыскать с перевозчика 390 тыс. рублей. По прежним правилам – не больше половины стоимости билета. Эксперты предсказывают, что пассажиры завалят суды исками, а некоторые авиакомпании могут из-за этого разориться. Рассказываем, как пользоваться своими правами.

Сразу оговоримся: новые правила касаются только международных перевозок. Штрафы исчисляются не в долларах, евро или рублях, а в непривычных единицах – так называемых специальных правах заимствования (Special Drawing Rights – SDR или по-русски СПЗ) – это условное платежное средство Международного валютного фонда. Его курс ежедневно формируется по итогам биржевых торгов. На 19 сентября 2017 года, например, 1 СПЗ равнялся 82,05 рубля.

«ПЕРЕВОЗЧИКА ВООБЩЕ МОЖНО РАЗОРИТЬ»

Теперь о том, как все это будет работать. Для примера рассмотрим самое массовое нарушение – задержку рейса. Многие помнят, как это было с чартерами «ВИМ-Авиа» в Болгарию – люди ждали вылета 19 часов.

Или, например, компания «Азур Эйр», лидер по задержкам свыше шести часов. В июле 2017 года у нее было 23 таких случая, в августе – 13. Чартер из Новокузнецка во Вьетнам компания задержала более чем на 9 часов. Прокуратура признала задержку необоснованной и предписала компании выплатить штраф... 100 тыс. рублей. Теперь о таких мизерных наказаниях можно забыть.

– После вступления в силу Монреальской конвенции компании-нарушители вообще можно будет разорить, – считает известный международный авиационный эксперт Виталий Бордунов, руководитель рабочей группы по подготовке позиции Российской Федерации к Монреальской конвенции. – На «Боинге-777», например, установлено 403 кресла. В случае подачи коллективного иска за задержку рейса сумма претензий может достичь 160 миллионов рублей. Чувствительно. А если проблемных рейсов наберется много? Кроме того, с увеличением сумм компенсаций в России появится новый юридический рынок. Юристы, имея процент с выигранной суммы, сами будут отслеживать и инициировать подобного рода тяжбы с авиакомпаниями.

КАК ЭТО ДЕЙСТВУЕТ

В случае утраты багажа, груза, почты претензия к перевозчику может быть предъявлена в течение 18 месяцев со дня, когда ваши вещи должны были прибыть в пункт назначения.

Компания обязана в течение 30 дней ее рассмотреть и уведомить пассажира о своем решении.

Если клиент не удовлетворен, он обращается в суд. Причем без каких-либо географических ограничений. Хоть в своей стране – участнике конвенции, хоть в месте назначения перевозки, хоть в стране, с которой наиболее тесно связан перевозчик – по месту его регистрации, основной деятельности или нахождения основных активов.

Наверняка авиакомпании попытаются снять с себя ответственность. Например, скажут: по поводу утерянного багажа судитесь не с нами, а с аэропортовскими службами. Не выйдет. Поскольку по договору (а покупка билета это и есть договор) именно перевозчик отвечает перед пассажиром за доставку и сохранность поклажи. А уже потом, если действительно виноват аэропорт, может взыскать с него денежки, вчинив регрессный иск.

Может возникнуть и другая ситуация. Вы купили турпакет, в который входит множество услуг: чартер, гостиница, трансфер, экскурсии... Самолет опоздал, вы предъявляете претензию, а перевозчик говорит: поскольку приобретен не билет, а комплексный турпакет, и не у нас, а в туркомпании, то к ней и обращайтесь. Чтобы такой номер не прошел, при покупке турпакета требуйте отдельно проездные документы. Вам их обязаны предоставить. А билет, как уже говорилось, это и есть договор.

КАКИЕ ВАШИ ДОКАЗАТЕЛЬСТВА?

В аэропорту пассажирам нужно фиксировать нарушения своих прав. Задержали вылет – обязательно поставьте отметку об этом в проездном документе на стойке регистрации или в офисе компании в аэропорту. Пусть укажут время задержки и причину. Если отказываются (а это незаконно), узнайте фамилию и должность сотрудника, снимите его на видео, позвоните в центральный офис и в **Росавиаци**ю, попросите других пассажиров подписать соответствующую бумагу. В общем, сделайте все, чтобы в будущем документально доказать в суде факт проволочки.

Наконец, не забывайте, что задержка рейса свыше 2 часов уже подразумевает предоставление авиакомпанией прохладительных напитков, а свыше 4 часов – горячего питания. В случае же задержки на 8 часов (в ночное время 6 часов) перевозчик обязан поселить вас в отеле, организовать транспорт туда и обратно, а также предоставить бесплатное размещение багажа в камере хранения аэропорта. Если вы это делаете самостоятельно сохраняйте, все чеки.

С КАКОГО ЧИСЛА МОЖНО ПОДАВАТЬ В СУД НА АВИАКОМПАНИИ?

Как пояснили нам в **Минтрансе** – это время уже наступило: с 21 августа. Ратификационная грамота МИД России была зарегистрирована 22 июня, и, согласно установленным правилам, спустя 60 дней конвенция вступила в силу и в России.

Так что можно обращаться в суд хоть сейчас. Даже несмотря на то, что законодательство еще не полностью синхронизировано. Например, закон о внесении изменений в Воздушный кодекс принят только в первом чтении. Не полностью готовы и нормативные документы, которые детально регламентируют размеры штрафов. Конвенция ведь указывает максимальные значения. Например, 390 тыс. рублей за авиапростой – это верхняя планка. **Минтранс** в ближайшее время разработает нормативы, в которых будет прописано, что за 2 часа задержки положено столько, за 4 часа – столько, а вот за 6 часов можно будет рассчитывать на максимум.

Но это не препятствие для защиты пассажиром своих прав, заверили в ведомстве. Если пассажир посчитал, что его права нарушены, можно смело выкатывать иск по полному монреальскому счету. А авиакомпания пусть отбивается и ищет аргументы для уменьшения суммы иска.

КОММЕНТАРИЙ ЭКСПЕРТА

Наконец-то и наших приравняли к иностранцам

– Монреальская конвенция наконец-то поставила интересы пассажиров выше интересов перевозчиков, – говорит Бордунов, – недаром они так противились присоединению России к конвенции. Наши пассажиры вообще оказались в унизительном состоянии. Сейчас в российских компаниях при международной воздушной перевозке предусматривается применение одновременно Варшавской и Монреальской конвенций. Но при причинении вреда жизни и здоровью пассажира и его багажу российские авиакомпании возмещают его по Монреальской конвенции только иностранным авиапассажирам. Это же дискриминация. Присоединение к конвенции даст нашим людям не чувствовать себя людьми второго сорта на международных рейсах.

– Но не приведет ли увеличение издержек авиакомпаний (те же штрафы) к росту цен на билеты?

– При сегодняшнем высоком уровне конкуренции за стоимость билета можно не беспокоиться.

Не стоит забывать, что перевозчик ежегодно страхует свою деятельность. В случае наступления страхового случая, а к таковым относятся и катастрофы, и задержки рейсов, и потеря багажа, авиакомпаниям выплачивается страховка. А те, в свою очередь рассчитываются с пассажирами.

### КОММЕРСАНТ; ЕЛИЗАВЕТА КУЗНЕЦОВА; 2017.09.22; «ТЕОРЕТИЧЕСКАЯ ПОДГОТОВКА ПИЛОТОВ ОТСТАЕТ ЛЕТ НА СОРОК»

Летный директор «Аэрофлота» Игорь Чалик рассказал “Ъ” о том, что ситуация с подготовкой летного состава в России улучшилась, но доучивать пилотов все равно приходится.

– Улучшилось или ухудшилось сейчас в России качество подготовки пилотов?

– Хотя **Росавиаци**я в последние годы прилагает титанические усилия в области повышения качества образования, пока еще ощущается острая нехватка летно-инструкторского состава и современной материально-технической базы. Качество подготовки пилотов в учебных заведениях не соответствует нашим ожиданиям, но есть положительная тенденция. Если десять лет назад нам приходилось готовить пилотов из тех, кто имел документы об окончании учебных заведений, то сейчас мы их только доучиваем до наших требований. Это задача совсем другого уровня объемов работ и затрат.

Однозначно улучшилось качество летной подготовки: выпускники имеют устойчивые навыки пилотирования. Но их теоретическая подготовка отстает от современных требований лет на сорок. Трудно сказать, когда последний раз пересматривались образовательные стандарты, но явно, что это было в эпоху самолетов максимум второго поколения, а мы эксплуатируем самолеты третьего (Boeing 737) и четвертого (Airbus 320, 330, Boeing 777 и SSJ 100) поколений. Это все равно что пилоты «Формулы-1» изучали бы конструкцию своих болидов на примере ВАЗ-2101. Общее представление о том, что в автомобиле есть двигатель, кузов и колеса, будут, но практическая ценность этих знаний стремится к нулю.

Образовательные стандарты должны быть парусом образовательного процесса, а сейчас они больше напоминают якорь. Любые предложения о совершенствовании летного образования упираются в требования образовательного стандарта. Пора уже выполнять поручение президента и пересматривать профессиональные стандарты для летного состава и уже на основании этих профстандартов создавать новые образовательные программы для подготовки пилотов, соответствующие реалиям современной гражданской авиации.

– А что делает **Росавиаци**я для улучшения подготовки?

– В последние годы **Минтранс** приобрел большое количество тренажеров современных самолетов для учебных заведений. Это позволяет лучшим выпускникам еще в процессе обучения получать дополнительное профобразование, то есть переучиваться на более востребованные самолеты.

– Есть ли в «Аэрофлоте» сейчас дефицит летного состава и если есть, то что стало его причиной?

– «Аэрофлот» за семь лет до 2014 года увеличил количество пилотов в пять раз, почти для 80% из них авиакомпания стала первым местом работы. В 2015 году в «Аэрофлот» принято 128 пилотов – выпускников учебных заведений, в 2016-м – 218, до конца 2017 года планируется принять 276 пилотов, а в 2018-м – около 400. На растущем рынке нехватка квалифицированного персонала – естественная ситуация. В Аэрофлоте рост парка продолжается непрерывно более десяти лет. Его начало пришлось на годы, когда после развала авиационного образования в 1990-х все летные училища выпускали меньше 200 пилотов в год. Когда нужно было увеличить количество пилотов в пять раз за семь лет, мы испытывали самые большие сложности. А настоящая ситуация не более чем текущие проблемы.

– Сколько времени приходится переучивать молодые кадры и сколько средств приходится в это вкладывать?

– Приходящие в «Аэрофлот» выпускники при любом уровне образования будут проходить дополнительную подготовку. В идеале это изучение документов компании, переучивание на новый тип самолета и программа ввода в строй вторым пилотом. Это занимает три-четыре месяца. Но фактически выпускники училищ, проучившись 4,5 года, не подготовлены к международным полетам, плохо представляют себе работу в двухчленном экипаже, не имеют навыков ведения радиосвязи и т. п. Поэтому реально дополнительная подготовка занимает шесть–девять месяцев. Только 30–40 пилотов из ежегодного выпуска училищ проходят переучивание в процессе обучения за счет наличия современных тренажеров в учебных заведениях, но мы надеемся, что их доля будет расти.

– Поддерживаете ли вы привлечение иностранных пилотов на работу в авиакомпании России?

– Рынок летного труда в России на сегодня представляет собой странную картину: российский пилот может выбирать, где ему работать – в России или за границей, а вот работодатель может брать пилотов только из граждан России. Лимиты на прием на работу капитанов (командиров воздушных судов.– “Ъ”) – это исключение из правил. Россия едва ли не единственная страна в мире, где первоначальная подготовка пилотов идет за счет государства. Соответственно, должна быть и ответственность пилотов перед государством – например, отработать в стране не менее 10–15 лет.

– А уровень зарплат в России сейчас адекватный?

– Смотря с чем сравнивать. Для РФ уровень зарплаты пилотов очень приличный, а в Китае платят в два-три раза больше. Но мотивация пилотов для работы в стране зависит не только от денег, важен режим труда, корпоративные ценности и социальные программы, система оплаты, пенсионное обеспечение и т. д. К примеру, часть пилотов уходят из-за излишне жестких медицинских требований. Можно привести примеры, когда летчики, признанные негодными российской медкомиссией, уезжают за границу и благополучно летают там по 10–15 лет.

Кроме того, очень большие зарплаты капитанов в азиатских компаниях обеспечиваются еще и тем, что там законодательство разрешает, чтобы зарплату им платила не авиакомпания, а рекрутинговое агентство. Оно обычно находится в офшорных зонах, а значит, отсутствуют пенсионные отчисления, налоги или минимальные, или вообще отсутствуют. Можно минимизировать расходы на зарплату летного состава для компании. Кроме того, азиатские компании могут себе позволить платить много иностранцам еще и потому, что зарплаты у местных пилотов в некоторых странах значительно ниже зарплат иностранцев.

### КОММЕРСАНТ; ЕЛИЗАВЕТА КУЗНЕЦОВА; 2017.09.22; ПРЕРВАННЫЙ ПИЛОТ

Почему российским летчикам все труднее летать

В этом году **Росавиаци**я все активнее наводит порядок в подготовке пилотов для гражданской авиации. Это уже привело к резкому сокращению числа учебных центров и аннулированию лицензий многих летчиков. Проблемы усугубились появлением привлекательных предложений о работе за рубежом: многие опытные пилоты уже покинули страну. При этом как летчики, так и их работодатели продолжают жаловаться на качество профильного образования в стране. “Ъ” попытался разобраться, хорошо или плохо учат летать в России и почему при профиците пилотов на рынке труда авиакомпаниям не хватает квалифицированных кадров.

В 2017 году, несмотря на рост авиаперевозок, рынок труда в гражданской авиации РФ стал ареной многочисленных скандалов. Вслед за громкой историей о том, что летный состав начал уезжать на заработки в Азию, часть пилотов недовольны работой **Росавиаци**и. Она ужесточила проверки авиационных учебных заведений, закрыла ряд частных центров, аннулировала свидетельства сотен специалистов. Пилоты жаловались в Международную организацию гражданской авиации (ICAO), требуя проверить **Росавиаци**ю, недавно конфликт перешел в суды.

Меньше и дороже

Основные претензии у чиновников – к выпускникам частных авиационных учебных центров (АУЦ) и единственного в РФ частного летного училища в Челябинске (ЧЛУГА). Оно, как считает **Росавиаци**я, предоставляло недостоверные данные о программах подготовки (обучение шло по сокращенной программе в нарушение Федеральных авиационных правил – ФАП).

АУЦ появились еще при СССР как учебные центры «Аэрофлота», рассказывает “Ъ” руководитель летного состава одной из авиакомпаний. После 1991 года они «присоединились к новым авиакомпаниям или зажили самостоятельно». Когда в начале 2000-х годов появился дефицит пилотов, «начали появляться различные организации, проводящие их подготовку с одобрения регулятора». В 2008 году вышли новые ФАП 147, по которым для свидетельства коммерческого пилота требовалось 150 часов налета, но еще год после этого выпускники государственных учебных заведений получали налет всего 90 часов.

**Росавиаци**я обратила внимание на ситуацию с кадрами после катастрофы в Казани Boeing 737 авиакомпании «Татарстан» в ноябре 2013 года. Пилотов, подготовленных в частных центрах, стали лишать пилотских свидетельств, а АУЦ закрывать по различным причинам. Единственным учебным заведением, соблюдавшим ФАП 147, было то самое ЧЛУГА.

До июля 2016 года АУЦ учили частных и коммерческих пилотов в рамках дополнительного профобразования (ДПО) на основании выданных **Росавиаци**ей сертификатов АУЦ, но затем ведомство начало пересертификацию АУЦ по новым правилам. Это привело к тому, что практически обучение пилотов ведется в государственных вузах и училищах, говорится в исследовании консалтинговой компании «Авиаперсонал». Для ЧЛУГА нововведения были выполнимы, но по различным причинам **Росавиаци**я отказывалась продлить сертификат, который, по ее мнению, нужен для первоначальной подготовки пилотов в рамках ДПО. Затем претензии появились и к программе среднего профессионального образования ЧЛУГА. **Росавиаци**я сочла, что лицензии Минобразования региона недостаточно для обучения людей без летной подготовки. Опрошенные “Ъ” пилоты сходятся во мнении, что чистка летных рядов под прикрытием лозунгов о повышении уровня образования направлена на «искоренение альтернативных вариантов подготовки летного состава».

В итоге действия **Росавиаци**и привели к тому, что с 2012 года число российских АУЦ упало со 109 до 63, а зарубежных (одобренных ведомством) – с 83 до 55 (данные исследования «Авиаперсонала»). Одновременно в разы выросла стоимость обучения. По данным «Авиаперсонала», за подготовку в вузе коммерческого пилота на иностранный самолет сейчас надо заплатить 8 млн руб., по системе среднего профессионального образования – 2,6 млн руб. Подготовка коммерческих пилотов в АУЦ в рамках ДПО обходилась в 1,7–1,8 млн руб. за десять месяцев.

Устаревшие новобранцы

Проблема, назревавшая несколько лет, обострилась сейчас из-за восстановления рынка. Ужесточать требования **Росавиаци**и было несложно, поскольку с 2015 года в России после длительного дефицита возник профицит пилотов. Прекратили полеты вторая в стране «Трансаэро» и «Когалымавиа», UTair провела сокращения, а «Оренэйр» и «Донавиа» стали частью АК «Россия». На рынке в короткий срок появилось много свободных пилотов (по оценкам «Авиаперсонала», освободилось около 4 тыс. специалистов).

Ситуацию усугубил вывод судов и кризис в отрасли. На конец 2014 года в парке российских авиакомпаний было 2873 коммерческих воздушных судна, на конец 2015 года – 2548, профицит летного состава составлял порядка 3 тыс. пилотов. В 2014 году пассажиропоток еще рос на 10% (до более 93 млн человек), в 2015 году рынок стабилизировался, в 2016 году упал на 3,8%, до 88 млн человек (профицит летного состава достигал 2 тыс. человек).

Тем временем выпуск новых пилотов только рос. Один из собеседников “Ъ” говорит, что на фоне подъема рынка в 2010–2014 годах количество мест в училищах РФ значительно увеличилось. В результате в 2014 году было выпущено 674 человек, а в 2016 году уже 1079 человек. По данным **Росавиаци**и и учебных заведений, из 1091 выпускника-пилота 2012–2013 годов были трудоустроены только 70%, из выпускников 2014 года – 35%. Сейчас положение несколько улучшилось. Профицит пилотов не превышает 900 человек. Но достигнуто это не только за счет роста перевозок и поступления новых самолетов, но и вследствие оттока квалифицированных кадров из крупнейших авиакомпаний в Азию.

Невысокий показатель трудоустройства в отрасли связывают в том числе с устаревшими образовательными стандартами (см. также интервью Игоря Чалика из «Аэрофлота» на этой странице). Источник “Ъ” среди пилотов говорит, что от студентов до сих пор требуют лабораторных и курсовых работ по советской технике типа Як-42, Ту-154 и т. д., они не летают без сопровождающего, объем летной подготовки на бумаге составляет 125 часов, а в реальности – на 10–15 часов меньше. Другой источник “Ъ” добавляет, что на рынке все еще много безработных выпускников прежних лет, которые при этом «абсолютно не готовы летать после такого перерыва». Выпускник государственного училища не в состоянии сам полностью подготовить и выполнить полет.

Еще один пилот говорит, что выпускник получает лицензию коммерческого пилота, которая «включает базовое научное образование и минимально допустимый уровень управления самолетом». И авиакомпании уже сами определяют, «нужен ли им специалист без допуска на тип самолета, а если да, то как довести его до ума». Сейчас на собеседовании с летным директором соискатель получает преимущество, если есть такой допуск, но как он был получен, какова летная карьера, уже не так важно, говорит источник “Ъ” (о схеме подготовки пилотов см. «Ъ-Онлайн»).

В **Минтрансе** “Ъ” заявили, что специализированное образование «постоянно совершенствуется», в отрасли реализованы стандарты ИКАО по обучению летного состава. Но в министерстве согласны, что курс для выпускников училищ недостаточен для начала производственной деятельности. Одним из достижений в **Минтрансе** называют увеличение необходимого учебного налета до 150 часов, что «соответствует уровню коммерческого пилота начального этапа, способного летать на самолетах малой авиации». Чиновники также считают, что решить проблему дефицита квалифицированных кадров можно путем повышения пенсионного возраста для пилотов. Сейчас в России он составляет 50 лет, тогда как ICAO установила при определенных условиях максимальную отметку в 65 лет. Именно такие пилоты обеспечивают высокий уровень безопасности полетов, считают в **Минтрансе**. Как это поможет решить вопрос улучшения образования и трудоустройства выпускников, в министерстве не поясняют.

В **Минтрансе** полагают, что сейчас не требуются какие-то государственные меры для регулирования перехода пилотов в иностранные компании: «Идет естественный процесс конкурентной борьбы на рынке труда». Чиновники считают, что количества курсантов достаточно для компенсации оттока кадров за границу.

Дефицит квалификации

Однако работодатели оптимизма чиновников не разделяют. Руководитель летной службы одной из авиакомпаний подчеркивает, что сейчас в РФ «старая советская система, которую пытаются втиснуть в псевдорыночные реалии, мотивируя это заботой о безопасности, и обосновывают это отсутствием катастроф в гражданской авиации с декабря 2013 года». Но это больше заслуга авиакомпаний, считает собеседник “Ъ”, основные плоды дают программы зарубежных авиапроизводителей и программы подготовки иностранных перевозчиков, взятые за основу компаниями РФ. Старший вице-президент, летный директор «UTair – Пассажирские авиалинии» Андрей Ситнянский добавляет, что у летных училищ, не имеющих прямого отношения к **Росавиаци**и, мало полномочий и «гибкости» в решениях.

Авиационное образование в РФ должно быть устроено как на Западе, считает господин Ситнянский. Там первичная подготовка проходит только в частных летных школах, поясняет он, за государством эффективнее сохранить функцию лицензирования и контроля над соблюдением программ (подробнее о подготовке пилотов за рубежом см. «Ъ-Онлайн»). В UTair сами занимаются переподготовкой пилотов для себя.

При этом Андрей Ситнянский отмечает как общий профицит, так и локальный дефицит летных кадров. По его словам, пилотов без опыта производственных полетов, не имеющих type rating (права летать на определенных самолетах), очень много, но они не слишком востребованы. Острой нехватки пилотов в UTair нет, но на определенные позиции, например КВС, ищут сотрудников. Ключевыми причинами нехватки КВС господин Ситнянский считает агрессивную рекрутинговую политику зарубежных компаний и уход «Трансаэро»: много безработных профессионалов, не найдя работу в России, уехали из страны.

Наем иностранцев топ-менеджер оценивает неоднозначно. Он признает, что имеет смысл «иметь хорошего инструктора-иностранца с опытом работы в передовых авиакомпаниях мира», но к массовому поиску пилотов за рубежом относится скептически. Даже до падения рубля, когда зарплата в авиации РФ была выше, чем в Европе, в российские компании не часто ехали европейцы: «Страховки, соцотчисления и гарантии, которые позволяют безбедно жить пилоту в старости, не покрывались выгодой от работы в России». В то же время источник “Ъ” среди пилотов добавляет, что кандидаты во вторые пилоты с иностранными свидетельствами и выпускники частных АУЦ должны иметь равные права с выпускниками государственных учебных заведений на трудоустройство.

### КОММЕРСАНТ; ОЛЕГ ПАНТЕЛЕЕВ, ИСПОЛНИТЕЛЬНЫЙ ДИРЕКТОР АГЕНТСТВА «АВИАПОРТ»; 2017.09.22; ЦЕНА ВОПРОСА

Российский рынок авиаперевозок, с начала века демонстрировавший уверенный подъем, уже дважды «брал паузу». В 2008–2009 и 2014–2016 годах кризисы в экономике оборачивались серьезным сокращением объема перевозок, банкротством авиакомпаний и, как следствие, значительным падением спроса на летный состав. Последующий рост рынка, напротив, приводил к дефициту кадров.

Очередной рывок, совершаемый сегодня российскими авиакомпаниями, обнажает проблемы подготовки авиаперсонала и кадрового обеспечения отрасли. Два вуза укладывают в пятилетнюю программу обучения и первоначальную летную подготовку, и физику, и философию. Значительная часть обучающихся – бюджетники. На фоне очевидных преимуществ такого подхода (разносторонняя подготовка «условно бесплатных» для авиакомпаний молодых специалистов) есть и недостатки – негибкость системы из-за длительности подготовки, относительно высокая стоимость обучения при целевом наборе.

Самым простым решением кадрового вопроса является открытие рынка труда. При профиците кадров невостребованные специалисты попытают счастья за рубежом, когда же своих сил не хватает, можно переманить иностранцев. Но эффективно работать такая схема будет только при высокой оплате труда в российских авиакомпаниях, в противном случае движение специалистов будет только в одном направлении – за длинным долларом или юанем.

Сложнее, но эффективнее выстроить систему подготовки кадров, в которой помимо госуниверситетов будут частные авиационные учебные центры (АУЦ), занимающиеся подготовкой и пилотов-любителей, и коммерческих пилотов. Именно такие АУЦ в силу гибкости смогли бы и удовлетворять рыночный спрос во время роста рынка, и не перегружать скамейку запасных выпускниками в период спада. Появление в России десятков негосударственных учебных центров давало надежду на улучшение ситуации. Но этого не произошло.

Расследование ряда резонансных катастроф в гражданской авиации и многочисленных авиапроисшествий в авиации общего назначения показало, что в период становления АУЦ в этой сфере происходили фальсификации, приписки, подлоги. В итоге авиавласти, выдававшие центрам сертификаты и одобрявшие учебные программы, сменили милость на гнев, и теперь перечень АУЦ на сайте **Росавиаци**и напоминает кладбище, где более трети записей – «сертификат аннулирован» или «исключен из реестра». Представители таких центров жалуются на компанейщину: нарушали, мол, одни, а досталось всем.

Но полностью исключать систему АУЦ из процесса подготовки коммерческих пилотов было бы опрометчиво. Ключевой проблемой негосударственных центров было то, что система контроля их работы не гарантировала выявления нарушений. Ни авиавласти, ни другие надзорные органы, ни авиакомпании не уделяли должного внимания проверке документов о прохождении подготовки. В период дефицита летного состава авиакомпании второго эшелона были готовы нанимать практически кого угодно. Объяснить же близорукость надзорных органов сложнее.

Вероятно, только появление новых стимулов качественно выполнять подготовку авиаперсонала (помимо существующих коррупционноемких проверок надзорных органов) может дать негосударственным АУЦ второй шанс. Такими инструментами могли бы быть контроль со стороны отраслевых ассоциаций, объединений авиакомпаний, наконец, общественный контроль. И что немаловажно, инициировать усиление независимого контроля за своей деятельностью должны сами уцелевшие учебные центры.

### ВЕДОМОСТИ; АЛЕКСАНДР ВОРОБЬЕВ; 2017.09.22; У АВИАКОМПАНИИ «АЗИМУТ» МОЖЕТ ПОЯВИТЬСЯ НОВЫЙ АКЦИОНЕР

Ростовская область претендует на блокпакет. Компания Виталия Ванцева рассчитывает на субсидирование перевозок

«Азимут» в четверг, 21 сентября, совершил свой первый полет – из «Внуково» в Омск. В парке перевозчика четыре российских самолета SSJ100, к весне 2018 г. придут еще четыре (также есть опцион на четыре SSJ100). Авиакомпания зарегистрирована в Ростове-на-Дону, откуда будет совершать большинство рейсов, она на 50% принадлежит компании Виталия Ванцева (председатель совета директоров аэропорта «Внуково»), на 50% – компании Павла Удода и Павла Екжанова (соответственно председатель совета директоров и гендиректор «Азимута»).

Акционером «Азимута» станет также Ростовская область, принадлежащая области Региональная корпорация развития (РКР) получит в авиакомпании блокпакет после допэмиссии, рассказал Удод. Представитель РКР заявил, что такая возможность рассматривается и будет вынесена для одобрения на ближайшее заседание совета директоров. Менеджер «Азимута» говорит, что пакет областная компания купит за деньги, но сумму не называет.

«Азимут» базируется в аэропорту Ростова, в нем работают жители региона, в том числе сокращенные из-за ликвидации «Донавиа» в 2016 г. («дочка» «Аэрофлота», была единственной базовой авиакомпанией в Ростове), платит налоги в области», – объясняет Удод. «Азимут» будет претендовать на субсидирование областным бюджетом полетов из Ростова. Когда в субсидировании готов участвовать регион, такие маршруты охотно субсидирует и **Росавиаци**я, приоритет при одобрения маршрутов также отдается авиакомпаниям с российскими самолетами в парке, продолжает Удод.

Ростовская область в этом году готова потратить на субсидирование перелетов 35 млн руб., объемы на следующий год еще не определены, говорит представитель областного **минтранса**. Ванцев ранее рассказывал, что первые три года работы «Азимута» будут планово убыточными, за первые четыре года авиакомпания рассчитывает получить на 2,1 млрд руб. субсидий, из них 650 млн руб. – региональных.

В 2017 г. «Азимут» планирует перевезти около 100 000 пассажиров, в 2019–2020 гг., когда в парке станет 12 самолетов, будет перевозить по 1,8–2 млн человек в год, рассказал Удод.

«С одной стороны, без субсидирования полетов я в этот проект не верю, – говорит исполнительный директор «Руслайна» Дмитрий Ештокин. – С другой – постановление правительства о субсидировании полетов направлено на развитие новых маршрутов, в том числе в труднодоступных регионах, а вся маршрутная сеть «Азимута» – пока это магистральные направления, они сейчас не субсидируются государством, на них работают и другие авиакомпании». Ростовская область в свое время не проявила интерес к сохранению «Донавиа», исторического базового перевозчика, напоминает он.

Сейчас в сети «Азимута» направления Москва – Ростов и Москва – Омск (уже выполняются), также идут продажи на рейсы из Санкт-Петербурга в Ростов и Краснодар, из Ростова в Новосибирск, Самару и Екатеринбург (полеты начнутся в октябре). Минимальная стоимость билетов на все рейсы – 888 руб., количество билетов по такой цене не раскрывается. Минимальная цена на рейсы лоукостера «Победа» – 999 руб. «Мы не будем лоукостером, но наши тарифы будут на нижней границе предложения», – говорит Удод.

«Азимут» пришел в благодатный из Ростовской области и Краснодарского края в последние годы ушли базовые перевозчики («Донавиа» и «Авиалинии Кубани»), а перевозки в обоих регионах растут, – говорит профессор ГосНИИ гражданской авиации Александр Фридлянд. – Как базовая авиакомпания, «Азимут» сможет рассчитывать на лучшие условия работы, хорошие слоты, хотя конкуренция все равно будет острой».

Но на большой объем федеральных субсидий «Азимут» вряд ли сможет рассчитывать, так как первый приоритет при выборе маршрутов – это труднодоступность, наличие регионального софинансирования и российских самолетов на втором месте, добавляет Фридлянд.

 «На популярных маршрутах Airbus и Boeing конкурентоспособнее уже в силу большей вместимости. Плюс не решены до конца проблемы надежности и техобслуживания SSJ100, с таким парком «Азимут» не выйдет на прибыльность, это показал пример Red Wings», – говорит топ-менеджер российской авиакомпании.

### КОММЕРСАТ.RU; ЕЛИЗАВЕТА КУЗНЕЦОВА; 2017.09.21; УКРАИНА ВЫПИСАЛА РОССИЙСКИМ АВИАТОРАМ ШТРАФ

Но исполнения решения придется добиваться в РФ

Власти Украины, пытающиеся оштрафовать российские авиакомпании за полеты в Крым, приступили к активным действиям. Суд в Киеве постановил взыскать с российских перевозчиков $380 тыс. за неуплату аэронавигационных услуг, оказанных им в воздушном пространстве над Черным морем. Сейчас воздушным движением над территорией полуострова, нейтральными водами, акваторией Черного моря управляет российская сторона. По мнению юристов, исполнение решения суда вряд ли состоится в РФ – для принудительного взыскания штрафов украинской стороне придется обращаться в российский суд для признания иностранного решения.

Хозяйственный суд Киевской области постановил взыскать около $380 тыс. с российских авиакомпаний за неуплату аэронавигационных услуг, оказанных им при полетах в международном воздушном пространстве над Черным морем и Крымом, заявила пресс-секретарь генпрокурора Украины Лариса Сарган на странице в Facebook. По ее словам, речь идет о полетах в международном воздушном пространстве над Черным морем в границах Симферопольского района полетной информации. Госпожа Сарган добавила, что арбитражный суд Москвы в рамках международно-правовой помощи уже вручил авиакомпаниям уведомление о судебном производстве.

После присоединения Крыма к РФ весной 2014 года обслуживание воздушного движения над Крымом перешло к новому предприятию «Крымаэронавигация», вошедшему как филиал в состав ФГУП «Госкорпорация по организации воздушного движения» (ГК по ОрВД). Зона управления воздушным движением расположена над территорией полуострова, нейтральными водами, акваторией Черного моря и открытым морем. Район полетной информации граничит с четырьмя государствами – Украиной, Болгарией, Румынией, Турцией. Но основной поток воздушного движения международных авиакомпаний проходит южнее района полетной информации, поскольку органы Евроконтроля не рекомендуют летать в этом районе. Украинские диспетчеры ведут управление воздушным движением из Одессы и Днепропетровска.

По подсчетам Госавиаслужбы Украины, начиная с 2014 года к 40 перевозчикам применились более 20 тыс. штрафов на сумму примерно $103 млн.

По мнению главы комитета крымского парламента по санаторно-курортному комплексу и туризму Алексея Черняка, попытки киевских властей взыскать деньги с российских авиакомпаний за полеты над Крымом продиктованы «завистью к развитию полуострова». Он добавил, что киевские власти не вправе выписывать штрафы российским авиакомпаниям за полеты над Крымом, к которому не имеют никакого отношения.

По мнению юриста правового департамента HEADS Consulting Анастасии Худяковой, исполнение решения киевского суда на территории РФ вряд ли состоится. «Для принудительного взыскания штрафа с российской авиакомпании украинской стороне необходимо обратиться в российский суд для признания иностранного решения и его принудительного исполнения»,– говорит эксперт. В соответствии с Гражданским и Арбитражным процессуальными кодексами для отказа в признании иностранного решения суда есть основание: его исполнение будет противоречить публичному порядку РФ, отметила госпожа Худякова. Признание законности штрафа за полет над Крымом будет противоречить конституционным принципам РФ и ее территориальной целостности. Аналогичный порядок существует и для решений международных судов, именно поэтому авиакомпании продолжат летать в Крым, и им также будет начисляться долг, но никто не сможет обязать их выплатить штрафы, резюмирует юрист.

### ТАСС; 2017.09.21; В АЭРОПОРТУ СИМФЕРОПОЛЯ ЗАВЕРШЕН МОНТАЖ КРОВЛИ НОВОГО ТЕРМИНАЛА

Специалисты завершили монтаж кровли нового терминала в аэропорту Симферополя, сообщила в четверг пресс-служба аэропорта.

«Кровля здания нового терминала аэропорта «Симферополь» готова на 100%», – приводятся в сообщении слова гендиректора аэропорта Евгения Плаксина.

По его словам, общая площадь кровли – более 30 тыс. кв. м, она будет оборудована 14 зенитными фонарями и двумя панорамными окнами площадью более 3,3 тыс. кв. м.

Благодаря техническим решениям кровля спроектирована и смонтирована таким образом, что скопление на ее поверхности ливневых и талых вод исключено, заверил гендиректор.

Новый терминал аэропорта

Новый пассажирский терминал площадью 78 тыс. кв. м строит в Симферополе компания «Международный аэропорт Симферополь». Генподрядчиком выступает компания из Крыма «Альфа Констракшн». Ранее сообщалось, что терминал будет сдан в апреле 2018 года.

Предполагается, что пассажиропоток в новом терминале составит сначала 6,5 млн человек в год (сейчас – чуть более 5 млн. человек), а впоследствии будет увеличен до 10 млн человек. Планируемая пропускная способность терминала в час пик – 3,65 тыс. пассажиров в час.

Инвестиции в проект оцениваются в 32 млрд рублей, 30% средств привлечены за счет инвесторов, 70% – за счет кредитов работающих в Крыму банков.

В новом терминале предполагается установить 55 стоек регистрации, восемь подвижных телетрапов, восемь выходов к перронным автобусам, 16 эскалаторов и 28 лифтов. Большинство лифтов проектируются как элемент безбарьерной среды, обеспечивающей потребности посетителей, которые испытывают затруднения при самостоятельном перемещении: пассажиров с детскими колясками, пассажиров с нарушениями здоровья, людей старшего возраста.

### ИНТЕРФАКС; 2017.09.21; ПАССАЖИРОПОТОК АЭРОПОРТА «ПУЛКОВО» В АВГУСТЕ ВЫРОС НА 21,2%

Аэропорт «Пулково» (Санкт-Петербург) в августе 2017 года обслужил 1,881 млн человек, что на 21,2% превысило показатель августа 2016 года, сообщает пресс-служба ООО «Воздушные ворота северной столицы» (ВВСС, управляет аэропортом).

На внутренних линиях пассажиропоток составил 1,038 млн человек (рост на 16,3%), на международных – 843,688 тыс. человек (рост на 27,8%).

Пассажиропоток в январе-августе 2017 года увеличился на 24,3% по сравнению с показателем аналогичного периода прошлого года – до 10 млн 941,441 тыс. человек. Пассажиропоток на внутренних воздушных линиях вырос на 20,2% – до 6 млн 723,552 тыс. человек, на международных – на 31,6%, до 4 млн 217,889 тыс. человек.

Ранее сообщалось, что пассажиропоток «Пулково» по итогам 2017 года может превысить 16 млн человек.

В 2016 году пассажиропоток аэропорта снизился относительно 2015 года на 1,7% и составил 13,265 млн пассажиров.

Аэропорт «Пулково» в конце апреля 2010 года передан в управление ВВСС, которое выступает концессионером его реконструкции. Стоимость реализации первой очереди проекта – 1,2 млрд евро.

### ТАСС; 2017.09.21; АЭРОПОРТ ДОМОДЕДОВО В АВГУСТЕ УВЕЛИЧИЛ ПАССАЖИРОПОТОК НА МЕЖДУНАРОДНЫХ ЛИНИЯХ НА 15%

Московский аэропорт Домодедово в августе 2017 года обслужил свыше 1,6 млн человек на международных маршрутах, что на 15% превышает результат за аналогичный период прошлого года, сообщается на сайте аэропорта.

За восемь месяцев пассажиропоток аэропорта на международных воздушных линиях вырос на 17,3% – до 9,3 млн человек.

Пассажиропоток аэропорта в августе 2017 года составил более 3,5 млн человек (+5% к результату годом ранее).

На направлениях внутренних воздушных линий с начала года аэропортом обслужено 11,6 млн человек (+2,2% к аналогичному периоду прошлого года), из них в августе – 1,9 млн человек.

В январе-августе Домодедово обслужил 20,9 млн человек (+8,5% к периоду 2016 года).

Увеличение грузоперевозок через аэропорт Домодедово за восемь месяцев составило 12,4%, до 98,51 тыс. тонн.

Московский аэропорт Домодедово является одной из крупнейших воздушных гаваней России. В 2016 году аэропорт обслужил 28,5 млн человек. Маршрутная сеть включает 72 уникальных направления.