**28 СЕНТЯБРЯ 2017**

**Вернуться в оглавление**

|  |
| --- |
| **Публикации** |

### ВЕДОМОСТИ; АЛЕКСАНДР ВОРОБЬЕВ; 2017.09.28; «ВИМ-АВИА» ПОЛУЧИТ ОТ ГОСУДАРСТВА 500 МЛН РУБЛЕЙ

Но это все равно не поможет компании удержаться на плаву

«ВИМ-авиа» получает поддержку и ожидает в ближайшем будущем серьезных поступлений из федерального бюджета, рассказал человек, близкий к руководству авиакомпании. Только в среду авиа – компания получила 55 млн руб. субсидий от **Росавиаци**и за перевозку пассажиров на Дальний Восток – в этот же день 60 млн руб. были направлены на погашение долгов по зарплатам, говорит собеседник «Ведомостей». В конце октября могут быть получены субсидии за перевозку в сентябре, хотя сумма будет меньше, добавляет он.

«С авиакомпанией заключен договор на субсидированные перевозки на 254 млн руб., за фактически выполненные полеты уже выплачено 215 млн руб.», – подтверждает представитель **Росавиаци**и.

Еще почти 500 млн руб. «ВИМ-авиа» должна получить в качестве возврата НДС за III квартал, говорит человек, близкий к руководству авиакомпании. Как раз на покрытие этого кассового разрыва авиакомпании и нужен был кредит – с июня велись переговоры о 300 млн руб. с банком «Зенит» и 200 млн руб. с «Абсолют банком». Но те отказали, начались проблемы в «Домодедово» и все расписание стало рушиться эффектом домино, продолжает собеседник. Представитель «ВИМ-авиа» подтвердил верность этих данных.

«Домодедово» в пятницу, 22 сентября, отказалось обслуживать в долг «ВИМ-авиа», так как та уже была должна 570 млн руб. Компания стала задерживать десятки рейсов. Во вторник ее самолеты перебазировались в аэропорт «Внуково». Оттуда будут совершаться полеты, пока не будут перевезены все купившие билеты пассажиры, объявили аэропорт и **Росавиаци**я.

Представитель «Абсолют банка» говорит, что переговоров с «ВИМ-авиа» не велось. Представитель «Зенита» на запрос «Ведомостей» не ответил. Банк принадлежит «Татнефти», гарантия которой в субботу в адрес «Домодедово» об оплате топлива для «ВИМ-авиа» позволила авиакомпании летать еще 23–25 сентября. Менеджеры двух банков утверждают, что переговоры с «Зенитом» велись и что перевозчик обращался в большое количество банков. Один из собеседников утверждает, что «ВИМ-авиа» уже должна «Зениту» около 3 млрд руб. На конец 2016 г. «ВИМ-авиа» была должна банкам 6,15 млрд руб., свидетельствуют данные «СПАРК-Интерфакса».

Кроме того, в Транспортной клиринговой палате зарезервировано 90 млн руб. от продажи билетов агентами – они будут направлены пассажирам, которые захотят вернуть билеты, продолжает собеседник в «ВИМ-авиа». Об этом также сообщал «Коммерсантъ».

Для перевозки всех пассажиров с билетами необходимо около 800 млн руб. – в основном они нужны на керосин, авиакомпания как раз обращалась в правительство за госгарантиями на 800–840 млн руб., продолжает собеседник. Это можно было бы сделать силами 5–6 самолетов «ВИМ-авиа», которые не выпускают аэропорты в основном из-за относительно небольших долгов (несколько сотен тысяч рублей в Сочи, $3 млн в Анталье – там стоят три судна) – у других авиакомпаний нет достаточного количества свободных бортов, говорит он.

**Министр транспорта** Максим **Соколов** заявил во вторник, что поддерживать «ВИМ-авиа» государству нет смысла, что компания почти умерла.

Вчера же, 27 сентября, руководитель **Росавиаци**и Александр **Нерадько** заявил, что владелец «ВИМ-авиа» Рашид Нурсекаев не пришел на совещание и, возможно, покинул страну. СКР возбудил уголовное дело по факту мошенничества, совершенного руководством авиакомпании – неустановленные лица, по версии следствия, продали билетов на 1 млн руб., зная, что авиакомпания не сможет этих людей перевезти.

Мобильный телефон Мурсекаева, по которому вчера пытались дозвониться «Ведомости», был выключен. Представитель «ВИМ-авиа» его перемещения не комментирует.

Вряд ли компанию можно спасти – ее самолеты задержаны в аэропортах за долги в России и за границей, во «Внуково» перелетели только четыре борта из имевшихся 29, знает топ-менеджер крупного аэропорта. Во вторник – среду «ВИМ-авиа» выполнила всего около 10 рейсов, говорит человек, близкий к компании.

### ИНТЕРФАКС; 2017.09.28; МИНТРАНС РФ ДОГОВОРИЛСЯ О БЕСПЕРЕБОЙНОМ ОБСЛУЖИВАНИИ РЕГУЛЯРНЫХ РЕЙСОВ «ВИМ-АВИА»

**Министерство транспорта** РФ достигло «принципиальных договоренностей» с аэропортами и топливозаправочными компаниями страны о бесперебойном обслуживании всех рейсов «ВИМ-Авиа», топливозаправка и аэропортовое обслуживание будет гарантировано предоставлено.

Как говорится в сообщении министерства, соответствующие договоренности были достигнуты по итогам заседания оперативного штаба по организации перевозок пассажиров авиакомпании «ВИМ-Авиа» 27 сентября, которое провел **министр транспорта** Максим **Соколов**.

По результатам работы штаба восстановлены пассажирские авиаперевозки на регулярных линиях, в аэропортах страны под гарантии обеспечена заправка всех самолётов «ВИМ-Авиа», разработан план вывоза чартерных пассажиров из-за рубежа.

В **Минтрансе** указывают, что собственники аэропорта «Домодедово» приняли решение выпустить пять самолетов «ВИМ-Авиа» во «Внуково», которые ранее были остановлены аэропортом за долги. «Это позволит уже сегодня направить эти самолеты в турецкий аэропорт Анталья и в течение завтрашнего дня вернуть порядка 2 тысяч пассажиров чартерных рейсов в Москву», – отмечается в сообщении.

28 сентября авиакомпания «Ред Вингс» выполнит чартерную перевозку пассажиров «ВИМ-Авиа» из Римини (Италия) в Москву.

Ранее сообщалось, что «ВИМ-Авиа» задолжала аэропорту «Домодедово» более 500 млн руб. за обслуживание, в связи с этим аэропорт отказывался выпускать самолеты. При этом накануне было решено, что самолеты проблемной авиакомпании будут перебазированы во «Внуково» до решения проблем с вывозом пассажиров.

Накануне также сообщалось, что за рубежом сейчас находятся почти 39 тыс. пассажиров, в основном в Турции, еще 1,55 тыс. человек должны быть возвращены домой в рамках чартерных программ на российские курорты.

Также необходимо вернуть на родину 2,2 тыс. китайских туристов, которые находятся в России. Вместе с тем, возвратом пассажиров «ВИМ-Авиа» уже начали заниматься другие перевозчики: российские чартерные авиакомпании Royal Flight и AZUR air, а также греческая авиакомпания Ellinair.

### РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; ТАТЬЯНА ШАДРИНА; 2017.09.27; ПРОЕХАЛИ ПО ТАРИФУ

Транспортный налог будут считать через ГЛОНАСС

Механизм уплаты транспортного налога может измениться самым радикальным образом. То, к чему давно призывали многие эксперты рынка – дифференцировать ставки платежей в зависимости от пробега автомобиля, – в скором времени может стать реальностью благодаря системе ГЛОНАСС.

Речь идет о принципиально новом способе налогообложения, когда автомобилист платит налог исходя из пробега своего автомобиля, пояснил директор Института экономики транспорта и транспортной политики НИУ «Высшая школа экономики» Михаил Блинкин. Он сделал акцент на возможности системы по учету пробега транспорта по всем дорогам страны. А это, ни много ни мало, 1,5 миллиона километров дорог и 500 миллионов автомобилей.

К такому роду фискальной функции спутниковая система будет готова уже через год, считает глава ГЛОНАСС Андрей Жерегеля. Когда такая налоговая система начнет действовать, решать уже финансовому блоку правительства.

Пока же **минтранс** предложил на основе системы «ЭРА-ГЛОНАСС» предоставлять водителям мультимедийные услуги. На основе этой системы может появиться конкурент приложению для автомобилистов, недавно презентованному «Яндекс». С такой инициативой на форуме «Интеллектуальные транспортные системы России» выступил глава **минтранса** Максим **Соколов**.

У дорожников свои проблемы. Так оказалось, что беспилотный транспорт, про который активно сейчас говорят, не сможет обойтись не только без хороших скоростных дорог, но и без специальной подготовки дворовой территории к его проезду. Здесь существует так называемая проблема последней мили, считают эксперты.

Большая часть моделей новых автомобилей, которые могут ездить без водителя, довольно капризны, им нужна хорошая дорожная разметка и хорошая погода. «Сейчас беспилотные автомобили движутся по закрытым территориям. Мы совместно с учеными отрабатываем элементы инфраструктуры, которые необходимо создать на автомобильной дороге с тем, чтобы помочь автомобилю на ней ориентироваться. Ну а чтобы он поехал как полноценный и полноправный член этого движения, я думаю, пройдет больше, чем два-три года», – сказал заместитель главы **Росавтодор**а Игорь Астахов.

Чтобы беспилотный транспорт наконец поехал, нужна инфраструктура, а для ее создания надо подготовить нормативную базу. Она, по словам Астахова, должна быть разработана в ближайшее время. Не исключено, что раздел об интеллектуальных транспортных системах и беспилотных авто появится в проекте закона «Об организации дорожного движения в РФ», подтвердил депутат Сергей Тен.

Сейчас беспилотный грузовик, разработанный КАМАЗом, проходит испытания на закрытых территориях. На дорогах общего пользования его планируется испытать в 2018 году. Приоритетная трасса для испытаний – М7 между Казанью и Набережными Челнами. Готовятся представить свою разработку и представители ГАЗ. Беспилотник хотят сделать на базе микроавтобуса «Газель».

### ТАСС; 2017.09.27; ЧАРТЕРНЫЕ РЕЙСЫ «ВИМ-АВИА» БУДУТ СОВЕРШАТЬСЯ ПО РАСПИСАНИЮ НА СЛЕДУЮЩЕЙ НЕДЕЛЕ

Чартерные рейсы авиакомпании «ВИМ-Авиа» на следующей неделе будут совершаться по расписанию, полностью ситуация с российским авиаперевозчиком, в результате которой пострадали десятки тысяч пассажиров, будет решена 3-4 октября. Об этом сообщил в среду журналистам председатель профильного комитета Госдумы по транспорту и строительству Евгений Москвичев.

По его словам, «Единая Россия» держит на контроле эту ситуацию, создана рабочая группа, которую возглавляет **министр транспорта** Максим **Соколов**, в нее также входят авиакомпании, «которые способны оказать помощь».

«На следующий неделе – вторник-среда (3-4 октября – прим. ТАСС) – этот вопрос будет решен полностью. Рейсы чартерные «ВИМ-Авиа» встанут в режим расписания на следующей неделе», – сообщил депутат.

«Мы сей час изучаем проблему, почему это происходит, когда финансовый баланс компании положительный, а после этого происходят такие срывы рейсов. В первую (очередь – прим. ТАСС) мы ставим задачу вывезти около 40 тысяч людей из-за границы», – подчеркнул Москвичев.

Он считает, что необходимо «создать резервный фонд, фонд при **Министерстве транспорта**, чтобы министр мог в первую очередь обеспечить транспортировку пассажиров, а там, где пассажиры находятся в аэропортах более 4 часов, обеспечить питанием».

«Потому что это должно происходить, но когда у компаний нет денег, они даже не могут поставить питание. Также мы хотим выяснить, почему банки финансируют компании, которые показывают, что они финансово устойчивые, но на самом деле происходит обратное», – заявил парламентарий.

### ТАСС; 2017.09.22; ПРЯМОЕ АВИАСООБЩЕНИЕ МЕЖДУ ПЕКИНОМ И КАЗАНЬЮ СОРВАЛОСЬ ИЗ-ЗА ПРОБЛЕМ «ВИМ-АВИА»

Проект по прямому авиарейсу «Пекин – Казань» сорвался из-за проблем авиакомпании «ВИМ-Авиа», заявил в среду журналистам председатель Государственного комитета республики по туризму Сергей **Иванов**.

«У нас был очень серьезный проект по рейсу «Пекин – Казань», но «ВИМ-Авиа» не смогла его выполнять, тогда нам показалось, что это было форс-мажорное состояние, но, видимо, это был системный сбой уже самой авиакомпании, когда количество самолетов не состыковывалось с количеством перевозок, которое они запланировали. <...> Мы планировали, что будет летать до середины октября прямой рейс, но состоялся только один – по причине перевозчика. Проблем с загрузкой не было», – сказал он.

**Иванов** также подчеркнул, что ситуация с авиакомпанией «в любом случае коснется татарстанских туристов». «Что касается текущей ситуации, есть у нас туристы, которые приобрели пакеты с вылетом «ВИМ-Авиа» и еще не улетели. В любом случае это крупный перевозчик», – отметил он, уточнив, что в комитет пока обращений не поступало.

Проблемы авиакомпании

В понедельник, 25 сентября, авиакомпания «ВИМ-Авиа» заявила о прекращении выполнения всех чартерных рейсов из– за финансовых проблем и нехватки оборотных средств. Этому предшествовала серия задержек рейсов в российских и зарубежных аэропортах. До конца года «ВИМ-Авиа» должна была перевезти около 200 тыс. пассажиров.

**Росавиаци**я инициировала внеплановую проверку авиакомпании. По данным ведомства, длительные задержки рейсов связаны с задолженностью компании перед топливно-заправочными организациями.

**Министр транспорта РФ** Максим **Соколов** заявил, что ситуация с задержками рейсов авиакомпании «ВИМ-Авиа» находится под контролем **Минтранса**.

По данным Ростуризма, за границей находятся почти 39 тыс. туристов, которые должны были лететь рейсами «ВИМ-Авиа», в основном они сосредоточены в Турции. На российских курортах «застряли» 1,55 тыс. туристов – клиентов «ВИМ-Авиа». Кроме того, пока не могут вылететь из России на родину 3,1 тыс. китайских туристов.

Это уже вторая волна крупных задержек авиакомпании. В мае 2017 года перевозчик начал массово задерживать рейсы из разных аэропортов, компания объясняла это поздним прибытием воздушных судов. Для стабилизации ситуации авиакомпания частично сократила чартерную программу на летний период, отменив 13 направлений, ликвидировать задержки помогли другие перевозчики.

### ВЕДОМОСТИ; ВИТАЛИЙ ПЕТЛЕВОЙ; 2017.09.27; РОСАВИАЦИЯ ПРЕДЛОЖИЛА ВВЕСТИ СТРАХОВОЙ СБОР С КАЖДОГО АВИАБИЛЕТА

За счет собранных денег ведомство хочет спасать оказавшиеся в беде авиакомпании

**Росавиаци**я предлагает ввести страховой сбор в 10 руб. с каждого авиабилета. Это позволит создать резерв на 1 млрд руб., что будет достаточно в случае банкротства любой авиакомпании, заявил в среду руководитель **Росавиаци**и Александр **Нерадько**, выступая в Госдуме.

По словам **Нерадько**, банкротство «ВИМ-авиа», для выполнения регулярных рейсов которой придется выделить 200 млн руб. из бюджета, вновь сделало актуальным тему создания страхового резерва в сфере авиаперевозок. Авиакомпании выступают против этого предложения, но «жизнь подсказывает, что механизм такой нужен», признал чиновник.

**Нерадько** заявил, что **Росавиаци**я давно выступает за обязательное страхование ответственности авиаперевозчиков за невыполненную перевозку. По его мнению, дополнительно необходимо ввести страхование за гибель пассажиров и перед третьими лицами.

«Мы провели анализ международной практики в этой области, в ряде европейских стран есть механизмы и типы страхования, в том числе добровольные. В нашем случае должно быть обязательное страхование. В этом году мы перевезем более 100 млн пассажиров, то хотя бы 10 руб., отчисляемые по одному билету, приведут в общей сложности к страховому резерву 1 млрд, что будет достаточно», – заявил руководитель **Росавиаци**и.

«Инициатив сейчас много, к примеру, сегодня туроператоры предложили авиакомпаниям вносить предоплату», – напоминает исполнительный директор «Авиапорта» Олег Пантелеев. По его мнению, создание фонда лишь частично может решить проблему с банкротством авиаперевозчиков, но глобально надо решать другой вопрос – налогообложение и регулирование авиакомпаний в этой сфере. «У нас авиакомпании банкротятся одна за одной: аэропорты прибыльные, нефтяные компании прибыльные, а авиакомпании возят себе в убыток. Это все приведет к тому, что останется один «Аэрофлот», он взвинтит цены и тогда от него пощады не будет», – заключает эксперт.

### ИНТЕРФАКС; 2017.09.27; ВОЛОДИН ПОСТАВИЛ ПЕРЕД ДЕПУТАТАМИ ЗАДАЧУ ПОДГОТОВИТЬ ЗАКОНОПРОЕКТЫ, КОТОРЫЕ НЕ ПОЗВОЛЯТ ПОВТОРИТЬСЯ СИТУАЦИИ С «ВИМ-АВИА»

Госдума должна срочно подготовить законодательные предложения, чтобы не повторилась ситуация, подобная проблемам с «ВИМ-Авиа», заявил председатель Госдумы Вячеслав Володин.

«Наша задача в ходе обмена мнениями и заслушивания информации руководителя федерального агентства (**Росавиаци**и – ИФ) выработать предложения, которые мы могли бы в срочном порядке рассмотреть как законодательные инициативы, с тем, чтобы не допустить повторения случившегося», – сказал В.Володин на заседании в среду, где с участием Александра **Нерадько** обсуждалась ситуация вокруг авиакомпании «ВИМ-Авиа».

«Плохо то, что мы постоянно наступаем на одни и те грабли», – подчеркнул спикер. Это недопустимо, добавил он.

В.Володин проинформировал депутатов о том, что президент РФ объявил неполное служебное соответствие министру транспорта в связи с ситуацией вокруг «ВИМ-Авиа», отметив, что «этот вопрос уже на контроле у главы государства».

В этой ситуации совершенно очевидно, что отсутствует инициатива со стороны министерства и ведомства, полагает председатель Госдумы. «Но, коллеги, у нас нет таких инициатив и со стороны профильного комитета (по транспорту и строительству – ИФ). Увы, это так, мы должны это признать», – обратился спикер к коллегам.

В.Володин предложил поручить комитету Госдумы по транспорту проработать комплекс мер, направленных на защиту прав пассажиров и недопущение повторения подобных ситуаций.

«Уважаемые коллеги, нам стыдно должно быть, учитывая, что эти ситуации происходят с регулярностью. И то, что сегодня мы этот вопрос обсуждаем, надо задуматься – 38 тыс. человек вместо того, чтобы отдыхать, находятся в стрессовом состоянии», – сказал В.Володин.

Он также выразил надежду, что **Минтранс** и **Росавиаци**я поддержат выработку таких решений, которые предотвратят повторение в будущем таких ситуаций, как задержка рейсов «ВИМ-Авиа».

Госдума в среду срочно вызвала главу **Росавиаци**и Александра **Нерадько**, чтобы тот отчитался, какие меры принимает ведомство для преодоления кризисной ситуации вокруг авиакомпании «ВИМ-Авиа».

### ТАСС; 2017.09.27; СОБСТВЕННИК «ВИМ-АВИА» ЗАЯВИЛ О ГОТОВНОСТИ ПРОДАТЬ КОМПАНИЮ ЗА РУБЛЬ

Собственник авиакомпании «ВИМ-Авиа» Рашид Мурсекаев на совещании в **Росавиаци**и с кредиторами заявил о том, что готов продать компанию за рубль.

Об этом сообщил глава **Росавиаци**и Александр **Нерадько**, выступая в Госдуме.

«И вот на этом совещании в **Росавиаци**и собственник авиакомпании заявил, примерно так, что ему надоело работать в авиации, он готов за рубль продать свой бизнес и расстаться», – рассказал **Нерадько**.

По его словам, Мурсекаев перестал отвечать на телефонные звонки и уже мог покинуть Россию. «Полагаю, что его сейчас нет на территории РФ», – сказал он.

По словам **Нерадько**, собственник «ВИМ-Авиа» был приглашен в среду на совещание по ситуации вокруг авиаперевозчика в связи с тем, что «он давал обязательство из своих собственных средств сегодня произвести оплату текущих расходов для поддержания операционной деятельности в размере 50 млн рублей».

«Собственник авиакомпании на совещание не явился, на телефоны перестал отвечать, также перестал отвечать на телефонные звонки секретариат авиакомпании», – указал глава **Росавиаци**и.

Он отметил, что «ВИМ-Авиа» существует с 2002 года, и за все эти годы «каких-то серьезных проблем при оценке финансово-экономического состояния не звучало». «Первый сигнал проявился, это было неделю назад, когда компания обратилась за поддержкой в предоставлении операционных кредитов в размере 500 млн рублей. Мы сразу же собрали авиакомпанию и кредиторов», – сказал глава **Росавиаци**и.

«ВИМ-Авиа» не комментирует ситуацию

Менеджмент «ВИМ-Авиа» занят решением текущей ситуации в авиакомпании, из-за чего не комментирует ситуацию о возможном выезде собственника компании из России, сообщили ТАСС в пресс-службе перевозчика.

«Компания не комментирует ситуацию, связанную с владельцем «ВИМ-Авиа». Менеджмент занят решением текущей весьма напряженной ситуации», – сказали в пресс-службе.

### РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА – СТОЛИЧНЫЙ ВЫПУСК; ОЛЬГА ИГНАТОВА; ТАТЬЯНА ШАДРИНА; 2017.09.27; ПОМОЩЬ СКОРОМУ

**Минтранс** предлагает создать в России новую отрасль медицины – транспортную

В поездах и самолетах могут появиться профессиональные аптечки, а транспортную медицину выделят в отдельную отрасль. Также обсуждается возможность включения в состав всех поездных бригад медицинских работников.

По словам директора административного департамента **минтранса** России Константина Пашкова, сегодня сложилась довольно парадоксальная ситуация, транспортники не могут вносить корректировку нормативов, а в минздраве даже нет специального отдела по транспорной медицине.

В **минтрансе** считают, что транспортная медицина с учетом ее особенностей должна быть выделена в самостоятельный раздел закона об охране здоровья граждан. «У министерства сейчас нет полномочий регулировать медицину на транспорте, – рассказал директор административного департамента **минтранса** Константин Пашков в беседе с «Российской газетой» после заседания экспертного совета в Госдуме. – Для того чтобы появились эти полномочия, нужна соответствующая статья в законе».

**Минтранс** при соответствующем решении правительства готов сформировать отдел, который будет заниматься транспортной медициной. Кстати, в минздраве сегодня тоже нет такого отдела.

Это также подкрепляется тем, что ввиду огромной специфики транспортной медицины, ее экстерриториальности и международным аспектом имеется большой пласт международного законодательства (конвенции ИКАО и ИМО) на требования которого надо быстро реагировать.

Из-за пробелов в законодательстве страдают пассажиры. Если в поезде кому-то вдруг резко станет плохо, оказать квалифицированную помощь будет некому и нечем. По словам первого заместителя начальника Центральной дирекции здравоохранения РЖД Сергея Алексеева, в поездах нет необходимого минимума лекарственных препаратов. Иными словами, нет профессиональных аптечек. Сегодня пассажирские поезда оснащены лишь специальными медукладками для оказания первой помощи, как того требует приказ минздрава, подчеркнули в пресс-службе РЖД.

«Но даже если в поезде пассажиром едет врач, он не сможет оказать медицинскую помощь пострадавшему, так как в укладках нет ни лекарств, ни медицинских изделий», – подчеркивает представитель отрасли.

Константин Пашков подтверждает, что профессиональных аптечек в поездах действительно нет. Есть обычные, бытовые. «Мы инициативу по формированию таких профессиональных аптечек в поездах и самолетах поддерживаем, – уточняет Пашков. – Медики, в свою очередь, должны будут разработать состав для аптечки. Туда могли бы войти обезболивающие препараты, сердечно-сосудистые препараты и лекарства направленного действия».

Обсуждается сейчас и инициатива ряда медицинских экспертов по установке в каждом поезде и самолете дефибриллятора. Но пока, как поясняет Пашков, никто не считал, сколько нужно таких аппаратов и сколько понадобится денег на их закупку. А главное, пока непонятно, откуда брать эти деньги. Дефибриллятор – не пачка анальгина, стоит достаточно дорого. Закладывать в стоимость билета? «Есть вариант включать закупки дефибрилляторов в одну из программ минздрава», – добавляет Пашков. Но пока ответ на этот вопрос не найден. Нет единого мнения и по другому важному вопросу.

Нужен ли медработник в составе поездной бригады или на борту самолета? В **минтрансе** считают, что укомплектовывать каждый поезд или борт фельдшером или другим медработником экономически не целесообразно. Всегда найдется врач или медсестра среди пассажиров. Главное, чтобы было чем оказывать экстренную помощь. Ведь врачи не берут с собой в путешествие набор мединструментов и мешок лекарств.

Ну а порядок действия в случае ЧП в поезде или самолете известен всем проводникам. Если кто-то заболел в поезде, об этом сразу же сообщается на ближайшую станцию, где состав встречает бригада «скорой помощи», чтобы отвезти больного в ближайшую клинику. Если человеку стало плохо на борту воздушного судна, то принимается решение об экстренной посадке в ближайшем аэропорту.

Но вот на морских и речных судах врачи работают, так как если баржа, круизный лайнер, сухогруз находятся в открытом море или на рейде на реке, то организовать экстренный вызов «скорой помощи» затруднительно. Такова позиция **минтранса**. Но есть и другое мнение – врач все-таки нужен. Так что обсуждение этого вопроса еще не закончено.

Как вам это?

Нужен ли штатный врач в поезде и самолете

Лариса Попович, директор Института экономики здравоохранения НИУ «Высшая школа экономики»:

– Я тоже считаю, что экономически нецелесообразно иметь в каждом поезде или на борту медработника. Не факт, что его помощь будет требоваться постоянно, но зарплату-то ему платить нужно.

Надо обучать всех проводников и стюардесс приемам оказания первой медицинской помощи. Во всем мире это есть, а у нас до сих пор это не практикуется.

Александр Саверский, президент Лиги защитников пациентов:

– Очень больной вопрос. У нас, действительно, до сих пор нет транспортной медицины. Это все понятно, что если человеку совсем плохо станет, вызовут «скорую» к ближайшей станции.

Но у нас в стране огромные перегоны, до этой станции, может, часа четыре или пять ехать. За это время без квалифицированной помощи в поезде человек может умереть.

### РИА НОВОСТИ; 2017.09.27; КАБМИН РАССМОТРИТ ВЫДЕЛЕНИЕ СРЕДСТВ НА ДОРОЖНУЮ ДЕЯТЕЛЬНОСТЬ РЕГИОНОВ

Правительство РФ на заседании в четверг рассмотрит проект распоряжения о выделении 9,857 миллиарда рублей бюджетам регионов на обеспечение дорожной деятельности, сообщила пресс-служба кабинета министров.

«О направлении трансфертов из федерального бюджета бюджетам субъектов РФ на обеспечение дорожной деятельности. Проектом распоряжения предусматривается выделить средства в размере 9,857 миллиарда рублей», – говорится в повестке заседания.

В частности, на строительство, реконструкцию, капитальный ремонт и ремонт уникальных дорожных искусственных сооружений бюджетам 11 регионов планируется направить трансферты в объеме 1,435 миллиарда рублей, на реализацию крупных особо важных для социально-экономического развития России проектов – 3,843 миллиарда рублей бюджетам девяти регионов.

Бюджетам 17 регионов планируется направить 2,579 миллиарда рублей на приведение в нормативное состояние, развитие и увеличение пропускной способности сети автомобильных дорог общего пользования регионального, межмуниципального и местного значений. На финансирование проектов, реализуемых с применением механизмов государственно-частного партнерства – 2 миллиарда рублей бюджету Хабаровского края.

Помимо этого, кабмин в четверг рассмотрит вопрос о выделении **Росавтодор**у почти 119 миллионов рублей для предоставления иных межбюджетных трансфертов бюджетам регионов на финансирование дорожной деятельности.

Также на заседании будет рассмотрен вопрос о распределении субсидий бюджетам регионов на софинансирование расходных обязательств, связанных с возмещением части прямых понесенных затрат на создание и модернизацию объектов АПК, а также на приобретение техники и оборудования. Проектом распоряжения правительства предусмотрено распределение средств в размере 904,7 миллиона рублей.

### ТАСС; 2017.09.27; МЕДВЕДЕВ: ВОДИТЕЛИ МОГЛИ БЫ ОЦЕНИВАТЬ КАЧЕСТВО ДОРОГ НА СПЕЦИАЛЬНЫХ ИНТЕРНЕТ-ПОРТАЛАХ

Премьер-министр РФ Дмитрий Медведев предложил создать интернет-порталы, с помощью которых автовладельцы смогут оценивать качество автомобильных дорог.

«Автовладельцы вправе принимать решения по отбору городских трасс (для ремонта), контролировать качество работ, указывать на аварийно опасные участки. Надо также внедрять здесь порталы обратной связи, чтобы люди могли сообщать о проблемах на дорогах, чтобы их жалобы автоматически попадали на рассмотрение или становились первоочередными задачами для тех, кто ответственен за состояние трасс», – сказал Медведев на заседании президиума Совета при президенте РФ по стратегическому развитию и приоритетным проектам.

Премьер отметил, что такой опыт уже есть в ряде регионов. Он сообщил, что в целом уже отремонтировано более 5 тыс. автодорог, в том числе участки, где часто случались аварии.

«Таким образом мы ликвидируем около полутора тысяч мест концентрации дорожно-транспортных происшествий», – сказал Медведев.

### RNS; 2017.09.27; В РОСАВТОДОРЕ ОЖИДАЮТ ИНТЕГРАЦИЮ БЕСПИЛОТНЫХ МАШИН В ДОРОЖНОЕ ДВИЖЕНИЕ ЧЕРЕЗ ПЯТЬ ЛЕТ

Беспилотный автомобиль в России появится на дороге как участник автомобильного движения не ранее чем через пять лет, сообщил журналистам замруководителя Росавотдора Игорь Астахов в кулуарах форума «Интеллектуальные транспортные системы России».

«Если технически уже сейчас беспилотные автомобили на самом деле движутся по закрытым территориям... сейчас мы совместно с НАМИ отрабатываем элементы инфраструктуры, которые необходимо создать на автомобильной дороге с тем, чтобы помочь автомобилю ориентироваться в этой дороге. Ну а чтобы он поехал как полноценный, полноправный член этого движения, я думаю, пройдёт больше, чем два-три года. Мне кажется, ещё пять лет пройдёт», – сказал он.

«Наиболее сложным вопросом по появлению беспилотных автомобилей на дорогах общего пользования является именно стандарты, которые должны прописать, кто отвечает за беспилотные автомобили», – добавил Астахов.

Законодательная база для беспилотного транспорта, по его словам, должна быть разработана в ближайшее время. «Мы считаем, что такие изменения необходимо уже сейчас вводить», – сказал он. «Я подумаю над этим», – сказал депутат Сергей Тен в ответ на вопрос о том, возможны ли соответствующие изменениям учесть в рассматриваемом Госдумой законе «Об организации дорожного движения в РФ».

Сейчас беспилотный грузовик, разработанный КамАЗом, проходит испытания на закрытых территориях. На дорогах общего пользования его планируется испытать в 2018 году. Приоритетная трасса для испытаний – М7 между Казанью и Набережными Челнами, сказал Тен.

### ИТЕРФАКС; 2017.09.27; ГЛАВНЫМИ ТРАНСПОРТНЫМИ ПРОБЛЕМАМИ РОССИЯНЕ СЧИТАЮТ ПЛОХИЕ ДОРОГИ И ПРОБКИ – ОПРОС

Около половины россиян (47%) назвали самой большой транспортной проблемой своего города/района плохое качество автомобильных дорог, сообщили «Интерфаксу» в «Левада-Центре».

В «топ-3» транспортных проблем также вошли: пробки, заторы на дорогах (30%) и высокая стоимость проезда/проездных билетов (19%), показывают результаты опроса, проведенного 18-22 августа среди 1600 человек в 137 населенных пунктах 48 регионов РФ.

Еще 14% опрошенных указали на то, что общественный транспорт ходит не по расписанию, неудобно по времени или редко, 12% – на его плохое состояние, 6% сказали, что общественный транспорт ходит по неудобным маршрутам.

По 10% россиян в качестве главной транспортной проблемы своего города/района указали отсутствие развязок, мостов и отсутствие/недостаток автомобильных дорог. По 6% пожаловались на отсутствие или недостаток велосипедных дорожек и на высокие штрафы за нарушения. 5% граждан волнует отсутствие/недостаток пешеходных зон, 4% – платные дороги. 12% не считают, что есть транспортные проблемы в их городе/районе.

Согласно данным социологов, популярность некоторых видов транспорта за последние 14 лет заметно изменилась.

Например, сейчас для того, чтобы добраться до места работы, учебы, или по другим повседневным делам, 29% опрошенных используют личный автомобиль (в 2003 году на машине добирались 8%). Количество пользователей такси выросло с 3% в 2003 году до 12% в нынешнем. В то же время люди стали реже пользоваться троллейбусами (20% было в 2003 году против 10% – в нынешнем) и электричками (11% было в 2003 году и 4% сейчас).

Отвечая на соответствующий вопрос социологов, 42% опрошенных сказали, что в повседневной жизни чаще всего пользуются городскими автобусами, 30% – маршрутными такси, 14% – районным, пригородным или междугородним автобусом (19% было в 2003 году), 12% используют метро (в 2003 году было 8%), 10% – трамваи (14% было в 2003 году). В свою очередь 9% опрошенных сказали, что транспортом практически не пользуются и ходят пешком.

### ТАСС; 2017.09.27; ПРОЕКТИРОВАНИЕ ТРАССЫ МЕЖДУ ТОМСКОЙ И КЕМЕРОВСКОЙ ОБЛАСТЯМИ ЗАВЕРШИТСЯ К КОНЦУ 2019 Г.

Проектирование новой межрегиональной дороги Томск – Тайга (город в Кузбассе), которую планируется проложить между двумя регионами Сибири в рамках государственно-частного партнерства (ГЧП), в том числе за счет привлеченных средств Газпромбанка, предполагается завершить к декабрю 2019 года. Об этом сообщается в материалах к торгам на портале госзакупок.

Заказчиком проектных работ выступает Управление автомобильных дорог Томской области, начальная (максимальная) цена госконтракта составляет 138,3 млн рублей. Заявки принимаются с 27 сентября, рассмотрят их 24 октября. «Сроки начала работ: с даты заключения контракта. Сроки завершения работ: до 10 декабря 2019 года», – говорится в документации.

В Управлении автодорог Томской области ТАСС подтвердили, что проектирование предполагается завершить к концу 2019 года. Оно расписано по этапам, которое включает девять различных видов изысканий, в том числе инженерные, геологические и т. д.

В июне первый вице-президент Газпромбанка Алексей Белоус сообщал журналистам в Томске, что проектирование начнется в этом году. При этом, добавлял он, на следующий строительный сезон (2019 года – прим. ТАСС) предполагается выйти «с полными показателями по суммам и срокам реализации».

О проекте

Власти Кузбасса и Томской области обсуждали проект дороги с 2014 года, в этом году два сибирских региона и Газпромбанк подписали соглашение о сотрудничестве при строительстве трассы на основе концессии. Сообщалось, что это будет первое в России ГЧП, в котором примут участие сразу два субъекта Федерации и концессионер. Финансирование оценивалось в 7 млрд рублей, в том числе 3 млрд – суммарный взнос двух регионов, 4 млрд – кредит Газпромбанка.

Проект трассы Томск – Тайга протяженностью 68 км предусматривает как строительство нового участка, так и реконструкцию части имеющегося. Обсуждается вопрос, будет ли дорога общедоступной или платной для коммерческих структур. Интенсивность трафика оценивается минимум в 4-5 тыс. машин в сутки.

Власти сибирских регионов подчеркивали, что реализация проекта имеет стратегическое значение. Так, по словам губернатора Томской области Сергея Жвачкина, существующая дорога в 360 км вызывает нарекания, предприятия региона, вынужденные для выхода на Транссиб добираться до Новосибирска, несут транспортные затраты, что в итоге влияет на стоимость продукции и т. д. Первый замгубернатора Кемеровской области Владимир Чернов сообщал, что дорога имеет большое значение для развития севера Кузбасса: с учетом проекта трассы «Томск – Тайга» прорабатывается вопрос строительства дороги от Анжеро-Судженска, где создана ТОСЭР, до Тайги, что даст прямой выход на Томскую область.

### ВЕДОМОСТИ; НАТАЛЬЯ ГАСТОН; 2017.09.27; НУЖНА ЛИ ЕВРАЗИИ ВЫСОКОСКОРОСТНАЯ МАГИСТРАЛЬ

Аналитик ЕАБР Наталья Гастон о рисках нового амбициозного проекта

Проект строительства высокоскоростной магистрали (ВСМ) «Евразия», соединяющей Берлин, Москву и Пекин, – новая амбициозная тема в повестке российского «поворота на Восток». Правда, пока что **Минтранс** отправил предложения РЖД по проекту на доработку.

Трансграничных проектов строительства ВСМ подобного масштаба в мире нет. Главная задача таких проектов – максимизация транзитного потенциала: расположение между Европой и Южной Азией обеспечивает естественные предпосылки развития сухопутных маршрутов движения товаров между двумя гигантами мировой торговли. В целом концепция создания выделенной инфраструктуры для высокоскоростного движения вполне обоснованна, но можно отметить несколько ключевых рисков проекта.

Строительство выделенной железнодорожной инфраструктуры имеет очевидные преимущества в сравнении с запуском высокоскоростного движения по существующей сети, но опыт строительства подобной инфраструктуры на пространстве ЕАЭС отсутствует. Главный вызов проекта – его абсолютная технологическая новизна для стран-участниц; более того, поскольку пока непонятны характеристики высокоскоростного грузового подвижного состава, анализ перспектив грузопотока в проекте представляет определенную сложность. Проект потребует разработки и согласования новых для рынка ЕАЭС типов подвижного состава и технологических регламентов.

В иерархии видов грузового транспорта по соотношению стоимости и времени доставки ВСМ может занять нишу между авиацией и морским транспортом. Морской транспорт обеспечивает до 80% мирового объема перевозок, по данным ЮНКТАД. Главные преимущества – во-первых, масштаб: вместимость современных суперконтейнеровозов – от 18 000 контейнеров, что обусловливает в том числе более низкую удельную стоимость транспортировки морем ($700–1000 за условный контейнер TEU) в сравнении с железнодорожным транспортом; во-вторых, прозрачность международного морского права. В то же время сухопутные перевозки значительно быстрее (10–12 дней в сообщении Европа – Китай при 40–45 днях морем). Более близким конкурентом ВСМ «Евразия» по соотношению стоимости и скорости может стать авиация, однако масштаб этого рынка на пространстве ЕАЭС пока очень мал, общий объем грузовых воздушных перевозок в России, по данным **Росавиаци**и, пока не превышает 1 млн т.

Для ВСМ «Евразия» устойчивая ниша грузов еще не сформировалась – проект предвосхищает спрос. Заявленные капитальные затраты в проекте ВСМ «Евразия» на российском отрезке составляют 3,58 трлн руб. Если предположить, что 50% объемов ВСМ будет обеспечиваться грузовым движением (заданным объемом 11,9 млн т), даже при стоимости привлечения финансирования под 4–6% инфраструктурная составляющая тарифа в грузовом движении в транзите может составить от 6000 до 9000 руб. за 1 т груза, в пересчете на условный контейнер 20 т – $2000–3000 за контейнер, не включая все прочие расходы. Очевидно, что потенциальные грузы ВСМ – товары высокой добавленной стоимости, наименее чувствительные к такому масштабу транспортной составляющей. Такая концепция не нова и уже используется в развитии железнодорожных маршрутов в сообщении Европа – Китай по территории России и Казахстана. Сегодня общий объем этих перевозок практически незаметен для РЖД – менее 1% от общего объема погрузки, объемы контейнерного транзита, по данным ПАО «Трансконтейнер», в 2016 г. достигли 258 000 TEU (рост на 18,8% год к году), транзит в сообщении с Китаем вырос на 89% год к году до 153 000 TEU. Даже с перспективой удвоения или утроения существующего транзита контейнеров до 10–12 млн т в масштабе деятельности РЖД эти объемы не превысят 2–3% погрузки на существующей инфраструктуре в той же нише спроса, на которую может претендовать ВСМ.

В пассажирском движении особенно остро стоит вопрос конкуренции ВСМ и воздушного транспорта. Ряд примеров строительства ВСМ за рубежом, например в Испании и Франции, показывает, что реализованные проекты зачастую оказываются убыточны вследствие низкой загрузки. А низкая плотность населения в России (215-я позиция по этому показателю из 233 стран и территорий, по данным ООН на 2015 г.) значительно обостряет риски пассажирского спроса в проекте ВСМ «Евразия». С учетом этого количество промежуточных остановочных пунктов ВСМ может быть ограничено крупнейшими агломерациями, но тогда значительно снижается мультипликативный эффект для регионов, по территории которых будет проходить магистраль. Очевидно, что необходим детальный анализ этого эффекта: на российском участке, на наш взгляд, такой анализ потребует комплексного системного подхода в планировании инфраструктурного каркаса транспортной системы с учетом кросс-эффектов в том числе между воздушным транспортом и ВСМ.

На основе комплекса факторов можно сделать вывод, что в проекте ВСМ «Евразия» есть пока плохо оцененные риски формирования ниши спроса в грузовом движении; необходимы расчеты различных сценариев развития транспортной системы с учетом конкуренции воздушного транспорта и ВСМ в пассажирском движении. Особую важность в реализации проекта будет иметь координация усилий стран-участниц. Единственный на сегодняшний день трансграничный проект в транспортной инфраструктуре, согласованный правительствами Казахстана и России, – строительство автодорожного коридора Западная Европа – Западный Китай.

Автор – эксперт управления стратегического и отраслевого анализа Евразийского банка развития.

### MK.RU; ТАТЬЯНА АНТОНОВА; 2017.09.27; МИНТРАНС ПЛАНИРУЕТ ПОВЫСИТЬ ШТРАФЫ ДЛЯ ЛИХАЧЕЙ НА ВОДЕ

Тем, кто нарушает правила эксплуатации различных судов, придется расстаться с суммой, в 10 раз превышающей нынешние наказания

Ужесточить наказания за нарушения правил эксплуатации лодок, катеров и яхт планирует **Минтранс**. Чиновники хотят поднять нынешние штрафы в десять раз.

**Минтранс** планирует повысить штрафы для лихачей на воде фото: Наталия Губернаторова

Соответствующие поправки в КоАП уже готовы в ведомстве. Одно из новшеств коснется тех, кто плавает на речных и морских судах (как маленьких моторных лодках, так и на теплоходах и крупных яхтах) без техосмотра или с серьезными поломками. Сейчас штраф за такое нарушение составляет от 500 до 1000 рублей. По новым правилам он подскочит до 5–10 тысяч рублей. Также ревизоры **Минтранса** планируют наказывать и любителей отдыха на воде, которые катают на своем судне больше человек, чем предусмотрено техническими характеристиками. Нынешний штраф в 500 рублей для них также превратится в пять тысяч. За управление лодкой без прав кошелек нарушителя похудеет на 10–15 тысяч рублей вместо одной тысячи. Еще одна важная поправка предусмотрена для тех, кто не соблюдает правила стоянки на воде, игнорирует необходимость подавать звуковые и световые сигналы или напрочь забывает о том, что на борту должен быть фонарь.

Вместо действующих штрафов в 500–1000 рублей по новому закону наказание составит 5–10 тысяч. Кроме того, появится возможность лишить разгильдяя прав на срок от шести месяцев до года. Наконец будет введено новое наказание. В закон по проекту планируется добавить санкцию за повторное нарушение требований к поведению на воде. За это речному лихачу придется расстаться с правами на срок от года до двух или заплатить штраф от 10 до 20 тысяч рублей.

### ИНТЕРФАКС; 2017.09.28; РЕГУЛЯРНЫЕ РЕЙСЫ «ВИМ-АВИА» ПРОДОЛЖАТСЯ ДО 15 ОКТЯБРЯ, БИЛЕТЫ С ВЫЛЕТОМ ПОСЛЕ ЭТОЙ ДАТЫ РЕКОМЕНДУЕТСЯ СДАВАТЬ – МИНТРАНС РФ

Перевозка пассажиров регулярных рейсов «ВИМ-Авиа» будет осуществляться вплоть до 15 октября, с 16 октября она будет прекращена, говорится в сообщении **Минтранса** РФ по итогам заседания оперативного штаба по организации перевозок пассажиров авиакомпании «ВИМ-Авиа» 27 сентября.

Пассажирам с датой выполнения регулярного рейса с 16 октября и далее рекомендуется для возврата денежных средств сдавать билеты по месту их приобретения.

«По результатам работы штаба восстановлены пассажирские авиаперевозки на регулярных линиях, в аэропортах страны под гарантии обеспечена заправка всех самолётов «ВИМ-Авиа», разработан план вывоза чартерных пассажиров из-за рубежа», – указывает **Минтранс** РФ.

Отмечается, что в работе штаба приняли участие представители **Минтранса**, **Росавиаци**и, авиакомпаний «Сибирь» и «ВИМ-Авиа».

«Практически завершена разработка плана по перевозке пассажиров регулярных рейсов «ВИМ-Авиа». До конца текущих суток будут выполнены регулярные рейсы из Внуково в Благовещенск, Краснодар и Симферополь, а также из Анадыря в Москву. Готовится к вылету регулярный рейс из «Пулково» в Пекин (Китай). Завтра уже будет осуществлен оборотный рейс из Китая», – говорится в сообщении.

Следующее заседание штаба **министр транспорта** проведет 28 сентября в 9 утра.

Ранее сообщалось, что «ВИМ-Авиа» продало более 196 тыс. билетов, глубина продаж – до конца октября.

Также сообщалось, что перевозками регулярных пассажиров «ВИМ-Авиа» займется ряд других авиакомпаний, на это в бюджете-2018 будет заложено 200 млн руб.

### ИЗВЕСТИЯ; ЕВГЕНИЙ ДЕВЯТЬЯРОВ; 2017.09.28; ВОЗДУШНОЙ РЕФОРМЕ ДАЛИ ЗЕЛЕНЫЙ СВЕТ

Правительство одобрило проект стратегии развития аэронавигационной системы

Появлению зон свободного воздушного пространства дали «зеленый свет» на правительственном уровне. Полеты воздушных судов без жесткой привязки к маршрутам позволят оптимизировать траектории, уменьшить время перелетов, а также экономить на топливе. Задача создать такие зоны к 2025 году была заложена в проект стратегии развития аэронавигационной системы РФ до 2030 года. Этот документ был одобрен на прошлой неделе правительственной комиссией по транспорту, возглавляемой вице-премьером Аркадием **Дворкович**ем. Этому предшествовала долгая работа и месяцы напряженных дискуссий представителей всех заинтересованных сторон.

Как рассказали «Известиям» в Государственной корпорации по организации воздушного движения (ГК ОрВД), проект стратегии развития аэронавигационной системы (АНС) был рассмотрен на заседании правительственной комиссии по транспорту и в целом одобрен.

– Рекомендовано продолжить работу над документами, входящими в пакет стратегии, согласовав их с федеральными органами исполнительной власти. Речь в данном контексте шла об в аэронавигационном плане и «дорожной карте». Решение правительственной комиссии в ближайшее время будет оформлено протоколом, – отметили в пресс-службе ГК ОрВД.

Концепция стратегического развития аэронавигационной системы была разработана ГК ОрВД совместно с компанией Strategy Partners Group с привлечением федеральных органов исполнительной власти и пользователей воздушного пространства. Она включает в себя 32 основные инициативы, в частности отказ от привязки маршрутов к наземным средствам навигации, сокращение количества зон ограничения полетов и запретных зон, внедрение новейших IT-систем, позволяющих эффективно управлять потоками воздушных судов.

По словам директора компании Strategy Partners Group Вадима Гинзбурга, процедура утверждения стратегии и относящихся к ней документов состоит из трех основных этапов. На прошлой неделе состоялся только первый этап. На втором этапе, срок которого ограничен 20 ноября, правительственная комиссия по транспорту рассмотрит аэронавигационный план и проект государственной организационной модели управления аэронавигационной системой. На третьем этапе – до 20 декабря – будут рассмотрены на правительственном уровне «дорожная карта» реализации стратегии и пакет предложений по внесению необходимых изменений в нормативно-правовые акты.

– Таким образом, мы ожидаем, что подготовка и рассмотрение полностью всех документов будут завершены до конца этого года, после чего начнется процедура согласования с федеральными органами исполнительной власти. До конца I квартала 2018 года все документы в согласованном виде должны быть направлены в правительство на окончательное утверждение. Это будет или распоряжение, или постановление правительства, – рассказал «Известиям» Вадим Гинзбург.

Заместитель директора по инфраструктуре организации воздушного движения Международной ассоциации воздушного транспорта (IATA) Дмитрий Косолапов отметил, что подготовленная стратегия развития аэронавигационной системы принципиально меняет подход к аэронавигационному обслуживанию в России. По его словам, до недавнего времени модернизация аэронавигационной системы сводилась, по сути, к техническому перевооружению, направленному на замену выработавшего свой ресурс оборудования. При этом системный концептуальный подход к модернизации, нацеленный на улучшение эксплуатационных характеристик системы, отсутствовал.

– Вместе с тем ряд предложенных технических решений требует более детального технико-экономического обоснования. Некоторые решения видится целесообразным внедрять в загруженных аэропортах и участках воздушного пространства с тем, чтобы они могли дать реальный эффект и чтобы затраты от их внедрения могли окупиться в разумные сроки. Принцип обоснованности применяемых технологий и соответствующих им затрат должен найти свое отражение в дальнейшем развитии стратегии, – заявил «Известиям» Дмитрий Косолапов.

По мнению руководителя рабочей группы Совета потребителей по вопросам деятельности ГК ОрВД, главного эксперта Института экономики транспорта и транспортной политики Высшей школы экономики Федора Борисова, стратегия станет важным шагом к комплексной модернизации системы организации воздушного движения. Ключевой особенностью документа является его ориентация на интересы пользователей, на повышение эффективности авиатранспортной отрасли.

Как ранее писали «Известия», в проекте стратегии развития аэронавигационной системы говорится о недостаточной эффективности существующей системы управления АНС. В связи с этим в **Минтрансе** России прорабатывается вопрос о разделении функций провайдера и регулятора аэронавигационных услуг, которые сейчас сосредоточены в руках **Росавиаци**и. Эти полномочия предлагается распределить между **Минтрансом**, **Росавиаци**ей и ГК ОрВД. Данная идея рассматривается в рамках разработки аэронавигационного плана.

### ИНТЕРФАКС; 2017.09.27; ДУМА СОБИРАЕТСЯ ЗАПРОСИТЬ У МИНТРАНСА ИНФОРМАЦИЮ О ФИНАНСОВОМ ПОЛОЖЕНИИ АЭРОФЛОТА И ДРУГИХ АВИАКОМПАНИЙ

Госдума намерена запросить у **Минтранса** и **Росавиаци**и информацию о финансовом положении российских авиакомпаний, в том числе «Аэрофлота», чтобы проверить, нет ли у них каких-либо проблем, заявил председатель думского комитета по транспорту и строительству Евгений Москвичев.

«Мы хотим попросить от **министерства транспорта** и **Росавиаци**и финансовое состояние наших авиакомпаний, которые сегодня есть. Может быть, там другие авиакомпании находятся в таком состоянии, что они через месяц остановятся», – сказал Е.Москвичев.

«И самое основное – мы хотим посмотреть, в каком финансовом состоянии находится наш «Аэрофлот», чем ему помочь, какой лизинг, по какой цене», – сказал Е.Москвичев.

Он отметил, что депутаты намерены выяснить, по какой цене предоставляется «Аэрофлоту» лизинг.

### ИНТЕРФАКС; 2017.09.27; МАТВИЕНКО НЕ ИСКЛЮЧАЕТ ИЗМЕНЕНИЙ В ЗАКОНОДАТЕЛЬСТВЕ, ЧТОБЫ НЕ ДОПУСКАТЬ ПОВТОРЕНИЯ СИТУАЦИИ С «ВИМ-АВИА»

Спикер Совета Федерации Валентина Матвиенко заявила, что парламент может изменить законодательство, чтобы не допустить повторения ситуации с авиакомпанией «ВИМ-Авиа».

«Если нужно изменение законодательства, нормативных актов, давайте примем», – сказала В.Матвиенко в среду на заседании Совета Федерации.

По ее словам, **Росавиаци**я должна была своевременно вмешаться и «оздоровить» авиакомпанию.

В.Матвиенко отметила, что «если будем наблюдать, констатировать (такие ситуации – ИФ), то останемся с одним перевозчиком, будет диктат одной или двух компаний по цене, что приведет к снижению качества перевозок».

По ее словам, продажу билетов авиакомпании нужно было своевременно прекратить. Кроме того, в случае подобных ситуаций пассажиры должны быть обеспечены всем необходимым.

«Почему не остановили продажу, столько граждан оказалось в беде. Женщины, дети, ни воды, ни размещения, ни питания. Люди должны быть обеспечены всем в ожидании возможности вылететь», – сказала спикер.

Авиакомпания «ВИМ-Авиа» в понедельник остановила выполнение всех чартерных рейсов из-за финансовых проблем и нехватки оборотных средств.

Остановке предшествовала серия задержек рейсов в российских и зарубежных аэропортах, затронувшая тысячи пассажиров. До конца сезона авиакомпания должна была отправить на курорты и вернуть с них от 50 до 80 тыс. клиентов туроператоров. В общей сложности она продала билеты более чем 190 тыс. пассажирам.

### ТАСС; 2017.09.27; МАТВИЕНКО УДОВЛЕТВОРЕНА НОВОЙ РЕДАКЦИЕЙ ПРАВИЛ ПРОВОЗА АВИАБАГАЖА ПО НЕВОЗВРАТНЫМ БИЛЕТАМ

Спикер Совета Федерации Валентина Матвиенко считает, что **Министерство транспорта** РФ внимательно отнеслось к критике сенаторов по поводу предложенных ранее нормативов провоза ручной клади в самолете и учло все пожелания членов верхней палаты парламента. Как сообщила в среду Матвиенко на заседании Совфеда, она удовлетворена работой транспортников.

«Наша обеспокоенность и те меры, которые мы предложили принять, совместные рабочие группы, привели к тому, что документ, который я лично прочитала, представляет огромное удовольствие. Все, что мы говорили, и даже больше, с перепугу или не знаю с чего, но все разрешено: и ручная кладь, и все-все», – сказала спикер.

Она поблагодарила **министра транспорта** и его заместителя, «которые внимательно отнеслись к требованиям Совфеда». Также Матвиенко выразила признательность сенаторам, которые «активно били тревогу» для изменения первоначального проекта правил и считали, что «нельзя в таком виде это пропускать без нормативного акта».

Также глава верхней палаты отметила, что сейчас ждет «скорейшего издания этого документа, чтобы успокоить граждан, что теперь все будет лучше, красивее и надежнее, чем было раньше». «Спасибо всем, результат удовлетворительный. Надо успокоить наших граждан, пассажиров. Воспользуйтесь возможностью донести это до пассажиров», – сказала Матвиенко.

В конце сентября вступает в силу закон, позволяющий авиакомпаниям продавать невозвратные билеты, не предусматривающие провоз багажа. Раньше пассажиру вне зависимости от тарифа позволялось бесплатно пронести в салон самолета 10 кг ручной клади или сдать в багаж сумку весом до 10 кг. Новые поправки **Минтранса** вводят обязательство для перевозчика провозить по невозвратному тарифу не менее 5 кг ручной клади на пассажира.

В июле **Минтранс** РФ опубликовал проект приказа в связи с законом об отмене норм бесплатного провоза багажа при невозвратных авиабилетах. В частности, в документе предлагалось исключить из списка вещей, которые пассажир может бесплатно взять с собой на борт помимо ручной клади, верхнюю одежду, зонты, трости, ноутбуки, мобильные телефоны, фотоаппараты и видеокамеры.

Проект вызвал недовольство сенаторов. Затем министерство уточнило, что все перечисленные вещи, а также печатные издания, букет цветов, папка для бумаг могут быть включены в минимальную норму ручной клади, которая может быть изменена перевозчиком в сторону увеличения.

### ИНТЕРФАКС; 2017.09.27; ГЛАВА ДУМСКОГО КОМИТЕТА ПО ТРАНСПОРТУ ИНИЦИИРОВАЛ СОЗДАНИЕ ФОНДА ДЛЯ РАЗРЕШЕНИЯ КРИЗИСНЫХ СИТУАЦИЙ В АВИАПЕРЕВОЗКАХ

Председатель комитета Госдумы по транспорту и строительству Евгений Москвичев предложил создать фонд для предотвращения сбоев в авиарейсах за счет средств, которые авиакомпании отчисляют страховым компаниям на страхование жизни пассажиров.

«Мы сейчас создадим рабочую группу с представителями министерства и всеми заинтересованными сторонами, в том числе с представителями «Аэрофлота» и других авиакомпаний, и примем такое решение: у нас есть закон об ответственности перевозчика перед пассажирами, где в стоимости билета есть страхование от несчастного случая, там формируется большая сумма денег, на мой взгляд, это 5 млрд рублей по всем видам транспорта, а выплачивается по несчастным случаям 1,8 млрд рублей», – сказал Е.Москвичев журналистам в среду.

«То есть мы считаем, что 2 млрд рублей должны быть фондом по страхованию – от несчастных случаев и по таким моментам, когда авиакомпании не способны перевезти пассажиров», – сказал Е.Москвичев.

Он отметил, что будут приняты решения, которые не позволят, чтобы происходили такие ситуации, когда люди продолжительное время находятся в аэропортах, в том числе, без питания, в том числе, за границей.

При этом он пока не уточнил, в какие именно акты необходимо внести изменения. Он отметил, что может быть принята поправка в Воздушный кодекс о том, что «на чартерный рейс туроператоры должны перечислять деньги не за полгода за перевозку, а за 40 или меньше дней ежемесячно, мы такую поправку внесем».

Кроме того, по его словам, необходимо будет посмотреть на формирование стоимости билетов, билеты не должны быть дорогими, но и не должны быть такой стоимости, что не хватает на топливо для самолета.

### ТАСС; 2017.09.27; ГЛАВА КОМИТЕТА ГОСДУМЫ ПРЕДЛОЖИЛ УВЕЛИЧИТЬ РЕЗЕРВНЫЙ ФОНД МИНТРАНСА ДО 300-500 МЛН РУБЛЕЙ

Председатель профильного комитета Госдумы по транспорту и строительству Евгений Москвичев предлагает увеличить размер резервного фонда **Минтранса** до 300-500 млн рублей, чтобы предотвратить в будущем ситуации, подобные произошедшей с авиакомпанией «ВИМ-Авиа».

«Министерство хочет рассмотреть завтра на правительстве (увеличение этого фонда до – прим. ТАСС) 200 млн рублей. Но этого мало. Мое мнение – от 300 млн рублей до 500 млн рублей», – сказал он.

Москвичев напомнил, что в ведомстве существует резервный фонд, который формируется из бюджетных средств. «Сейчас в бюджете предусмотрены средства, но это копейки. Нужно не менее 300-500 млн рублей», – повторил глава думского комитета.

«Он [резервный фонд] сегодня есть в **Министерстве транспорта**, но он слезный, поэтому мы предлагаем его в разы увеличить и чтобы им мог управлять только **Минтранс** России», – заявил также депутат. Парламентарий уточнил, что предлагает формировать фонд из двух источников: страховых взносов и средств федерального бюджета.

«ВИМ-Авиа» – десятая по величине авиакомпания России – стоит на грани приостановки перевозок. Источник, близкий к руководству перевозчика, заявил ТАСС, что задолженность «ВИМ-Авиа» перед аэропортами РФ превышает 660 млн рублей, из них 573,5 млн приходится на Домодедово.

### КОММЕРСАНТ; АНАСТАСИЯ ВЕДЕНЕЕВА; ЕЛИЗАВЕТА КУЗНЕЦОВА; ЮРИЙ БАРСУКОВ; ГЕРМАН КОСТРИНСКИЙ; 2017.09.28; БЕЛЫЙ ДОМ НЕ ОБЛЕТЕТЬ

Правительство ужесточит контроль над закупками техники госкомпаниями

Правительство предпринимает очередную попытку усилить контроль над закупками госкомпаний. Дмитрий Медведев поручил ведомствам убрать из рассматриваемых поправок оговорку, требующую согласовать с правкомиссией по импортозамещению закупки морской и авиатехники только «в рамках инвестпроектов». Юристы полагают, что это расширит обязательства госкомпаний и госкорпораций по согласованию закупок, но в ФАС опасаются, что режим, ограничивающий закупку импортной продукции, в целом повысит цены и позволит машиностроителям расслабиться.

По итогам заседания правкомиссии по импортозамещению премьер Дмитрий Медведев поручил подготовить изменения в поправки к закону, уточняющие обязанность госкомпаний согласовывать с комиссией закупки судов и авиатехники. Ведомства должны до 12 октября исключить норму о согласовании с комиссией закупки «в рамках реализации инвестпроектов».

В начале сентября правительство выпустило распоряжение о необходимости внести в Госдуму поправки к закону о закупках. Они должны дать Белому дому право определять перечень закупаемых товаров и минимальную цену договора, при превышении которой госкорпорации, госкомпании и их структуры обязаны согласовать сделку с правкомиссией. Законопроект должен был усилить контроль закупок за рубежом, в том числе судов, морской и авиационной техники. В середине сентября вице-премьер Дмитрий Рогозин сообщил, что режим введут с 1 января и он коснется судов дороже 2 млрд руб., самолетов от 1 млрд руб. и вертолетов от 400 млн руб. (см. “Ъ” от 11 сентября).

В Минфине и **Минтрансе** “Ъ” переадресовали в Минэкономики, где сообщили, что приступили к подготовке поправок и в ближайшее время направят их на согласование. Это связано с устранением правовой неопределенности в трактовке закупок «в рамках инвестпроектов и вне их», пояснили в Минэкономики. Источник “Ъ”, знакомый с ситуацией, говорит, что, если убрать слова «в рамках инвестпроектов», госкомпании будут обязаны согласовывать все закупки. В Минпромторге “Ъ” заявили, что «после получения поручения подготовят свою позицию».

Начальник управления контроля промышленности ФАС Нелли Галимханова сообщила “Ъ”, что согласование закупок с правкомиссией в рамках крупных инвестпроектов – одна из мер политики импортозамещения, направленная на контроль за закупками импорта. Стимулирование закупок продукции российских авиапрома и судостроения может положительно сказаться на смежных рынках, говорят в ФАС. Но, по словам госпожи Галимхановой, это может увеличить сроки, трудоемкость и цену закупок. Ограничение закупки альтернативного импорта «может дестимулировать инновационное развитие машиностроения» и снизить его конкурентоспособность. Ранее в Минэкономики исключали риски лоббизма или коррупции в механизме, ссылаясь на то, что возможность закупки оценивает коллегиальный орган.

Исполнительный директор юркомпании Heads Consulting Никита Куликов говорит, что по 223-ФЗ инвестпроектом в данном контексте является проект, которому оказывается господдержка в виде госгарантии по кредитам, а его финансовое обеспечение не менее чем на 10% идет за счет бюджета, ФНБ или ВЭБа. Если убирать этот термин именно из текста поправок, то обязательства госкомпаний по согласованию закупок значительно расширяются, полагает юрист, так как закупки с привлечением средств бюджета или ВЭБа «в любом случае проходят согласование». Источники “Ъ” в судостроении идею поддерживают, но в ее реализации сомневаются, так как «тема обсуждается не один год». Подобные попытки раньше не были реализованы из-за давления сырьевых компаний и эксплуатантов нефтегазового и ледокольного флота.

Иностранную морскую технику используют «Газпром», НОВАТЭК и «Роснефть» для проектов на Сахалине и в Арктике (компании вчера “Ъ” не ответили). В «Совкомфлоте» напомнили, что и сейчас процедуры предусматривают при прочих равных отдавать приоритет российским верфям. Источник “Ъ” в совете директоров «Аэрофлота» говорит, что тема согласования закупок иностранных самолетов «не вызывает серьезных опасений»: в совет входит представитель государства, и каждое одобрение сделки можно рассматривать как согласование на уровне правительства.

### ИЗВЕСТИЯ; ЕВГЕНИЙ ДЕВЯТЬЯРОВ; 2017.09.27; ВЛАДЕЛЬЦЫ «ВИМ-АВИА» УЕХАЛИ В СТАМБУЛ

По информации «Известий», Рашид и Светлана Мурсекаевы вылетели в Турцию из Внуково в среду утром

Владельцы авиакомпании «ВИМ-Авиа» супруги Рашид и Светлана Мурсекаевы в среду утром покинули Россию. По данным источника «Известий» в авиационных кругах, Мурсекаевы вылетели из аэропорта Внуково в Стамбул. По информации источника, с ними вылетели также и их дети.

В среду из Внуково было выполнено три рейса в Стамбул авиакомпанией Turkish Airlines – в 4:20, 12:05 и 14:50. Скорее всего, Мурсекаевы вылетели самым первым рейсом.

Рашида Мурсекаева еще вчера видели в оперативном штабе в **Росавиаци**и. Однако в среду к моменту написания заметки никто из представителей ведомства не смог ему дозвониться. В оперативном штабе, созданном для решения проблем с развозом пассажиров компании, его также сегодня нет.

– Рашид Мурсекаев телеграммой был приглашен на совещание, назначенное на сегодняшнее утро. Он также обещал сегодня выделить 50 млн рублей личных средств на операционную деятельность авиакомпании. Но он не явился. С самого утра никто не может до Рашида Мурсекаева дозвониться. Все его телефоны выключены. Те его родственники, до которых нам удалось дозвониться, также ничего не знают о том, где Рашид Мурсекаев и что с ним, – рассказал «Известиям» официальный представитель **Росавиаци**и Сергей Извольский.

Ранее сообщалось, что из-за массовых задержек рейсов Следственный комитет возбудил уголовное дело в отношении топ-менеджеров авиакомпании «ВИМ-Авиа» по статье «Мошенничество».

Согласно информации «СПАРК-Интерфакса», Рашиду Мурсекаеву принадлежит 1% авиакомпании «ВИМ-Авиа», Светлане Мурсекаевой – 99%.

Как ранее сообщали «Известия», у «ВИМ-Авиа» на прошлой неделе возникли сложности, связанные с недостатком оборотных средств для операционной деятельности. С 22 сентября в аэропорту Домодедово начались серийные задержки рейсов по причине накопившейся задолженности перевозчика перед аэропортом и поставщиками топлива. В начале этой недели авиационными властями было согласовано решение о выделении около 200 млн рублей из средств федерального бюджета следующего года. Это компенсация затрат авиакомпаниям, которые выполнят перевозку пассажиров «ВИМ-Авиа» на внутренних регулярных направлениях. Также был принципиально решен вопрос о финансировании международных чартерных рейсов для вывоза туристов из-за рубежа – за счет внебюджетных источников. Для контроля и эффективного расходования этих средств в «ВИМ-Авиа» вводится внешнее управление.

### ИНТЕРФАКС; 2017.09.27; В СК ПООБЕЩАЛИ В РАМКАХ ДЕЛА «ВИМ-АВИА» ПРИНЯТЬ МЕРЫ ДЛЯ ВОЗМЕЩЕНИЯ УЩЕРБА ВСЕМ ПОСТРАДАВШИМ

Следствие по делу о хищении денег авиакомпании «ВИМ-Авиа» намерено установить всех пострадавших и принять меры к возмещению причиненного им ущерба, сообщила официальный представитель ведомства Светлана Петренко.

«В рамках расследования устанавливаются причины и условия, способствовавшие сложившейся ситуации и наступления негативных последствий для большого количества пострадавших», – сказала С.Петренко в среду «Интерфаксу».

По ее словам, в рамках расследования «будут приняты не только меры, направленные на установление виновных».

«Следователями также устанавливаются все пострадавшие, как граждане, так и организации, и принимаются меры к обеспечению возмещения причинённого им ущерба», – сказала С.Петренко.

Ранее она сообщила, что уголовное дело о хищении средств пассажиров сотрудниками авиакомпании «ВИМ-Авиа» передано в центральный аппарат Следственного комитета РФ.

«По поручению председателя СК России Александра Бастрыкина уголовное дело о хищении денежных средств пассажиров должностными лицами ООО «Авиакомпания «ВИМ-Авиа» (ч.4 ст.159 УК РФ) передано для обеспечения оперативности и полноты расследования в Главное управление по расследованию особо важных дел СК России»,– сказала С.Петренко.

По ее словам, «в настоящее время по уголовному делу продолжаются следственные действия, направленные на установление всех обстоятельств произошедшего».

Авиакомпания «ВИМ-Авиа» в понедельник остановила выполнение всех чартерных рейсов из-за финансовых проблем и нехватки оборотных средств.

Остановке предшествовала серия задержек рейсов в российских и зарубежных аэропортах, затронувшая тысячи пассажиров. До конца сезона авиакомпания должна была отправить на курорты и вернуть с них от 50 до 80 тыс. клиентов туроператоров. В общей сложности она продала билеты более чем 190 тыс. пассажирам.

### ТАСС; 2017.09.27; CК ПРИЗВАЛ ВСЕХ ПОСТРАДАВШИХ ОТ ДЕЙСТВИЙ «ВИМ-АВИА» ОБРАЩАТЬСЯ В СЛЕДСТВЕННЫЕ ОРГАНЫ

Следственный комитет призвал всех потерпевших от действий авиакомпании «ВИМ– Авиа» обращаться с заявлениями в следственные органы. Как сообщила представитель Московского межрегионального следственного управления на транспорте (ММСУТ) СК Елена Марковская, по поручению центрального аппарата ведомства следователи ММСУТ продолжают фиксировать данные о пострадавших.

«В этой связи следственное управление обращается к пассажирам и организациям, если действиями ООО «Авиакомпания ВИМ-Авиа» вам причинен имущественный ущерб, обратиться в следственные органы с заявлением и приложением сканированных документов, подтверждающих приобретение билетов», – сообщила Марковская. Заявления будут преданы в Главное управление по расследованию особо важных дел СК России для приобщения к материалам уголовного дела.

В среду официальный представитель СК РФ Светлана Петренко сообщила, что по поручению главы ведомства Александра Бастрыкина дело передано в центральный аппарат СК. Уголовное дело возбуждено по ч. 4 ст. 159 УК РФ («Мошенничество») после массовых задержек и отмен рейсов авиакомпании. По данным СК, с 22 сентября должностные лица авиакомпании, заведомо зная, что средств для закупки топлива не достаточно, в том числе в аэропорту Домодедово, не имея договоров с другими поставщиками и, тем самым, не имея возможности перевозить пассажиров, продолжали продавать билеты на рейсы, получив свыше 1 млн рублей.

### ИНТЕРФАКС; 2017.09.28; КОМПАНИЯ «ВИМ-АВИА» ОТМЕНИЛА РЕЙС ИЗ МОСКВЫ В АНАДЫРЬ

Авиакомпания «ВИМ-Авиа» отменила свой рейс на четверг из Москвы в Анадырь, сообщил агентству «Интерфакс – Дальний Восток» директор международного аэропорта Анадырь (Угольный) Олег Дикий.

«Самолет «ВИМ-Авиа» должен был привезти на Чукотку более 200 пассажиров из столицы и приземлиться в нашем аэропорту в 12:20 по местному времени (3:20 мск). Но руководство авиакомпании прислало радиограмму с уведомлением, что рейс отменен», – сказал О.Дикий.

Он отметил, что, соответственно, отменяется и рейс по маршруту Анадырь – Москва, вылет которого планировался на четверг.

«Пассажиры должны вылететь с Чукотки на том же самолете, прибытие которого из Москвы отменено», – пояснил директор аэропорта

О.Дикий подчеркнул, что аэропорт Анадыря был готов принять и рейс из столицы, и отправить этот самолет обратно.

«Мы получили гарантии от **Росавиаци**и относительно оплаты текущих долгов «ВИМ-Авиа». Поэтому не стали прекращать обслуживание самолетов этой авиакомпании, общие долги которой перед нашим аэропортом составляют более 7,5 млн рублей», – сказал директор.

### ИНТЕРФАКС; 2017.09.27; ПАССАЖИРЫ «ВИМ-АВИА» ВЫЛЕТЕЛИ ИЗ МОСКВЫ В БЛАГОВЕЩЕНСК С ОПОЗДАНИЕМ БОЛЕЕ ЧЕМ НА СУТКИ ВМЕСТЕ С ГЛАВОЙ ПРИАМУРЬЯ

Авиакомпания «ВИМ-Авиа» отправила пассажиров из Москвы в Благовещенск (Амурская область) с опозданием почти на сутки на самолете, который ранее отказалась использовать из-за малой загруженности, сообщила агентству «Интерфакс-Дальний Восток» пресс-секретарь губернатора Амурской области Марина Евсеева.

«Пока решался вопрос с заменой самолета, а потом с топливом для его заправки, у экипажа Боинга-777 (самолета который был подан изначально), вышло время. Пришлось искать замену. Вместе с пассажирами, которые были вынуждены так долго ждать, в Благовещенск вылетел губернатор (Александр Козлов – ИФ). Все это время глава области решал проблемы авиаперевозок между Москвой и Благовещенском в **Росавиаци**и», – сообщила М.Евсеева.

По ее словам, к ожидавшим вылета 62 пассажирам присоединились еще 23 человека, которые должны были вылететь следующим самолетом «ВИМ-Авиа». Они решили не рисковать и воспользоваться возможностью вернутся в Амурскую область ближайшим бортом, как ранее рекомендовал **Минтранс** Приамурья. Часть пассажиров поменяла билеты на самолет «Уральских авиалиний».

Рейс НН-181 авиакомпании «ВИМ – Авиа» вылетел из аэропорта Внуково в 19:55 по московскому времени. Людей отправили на большом Боинге-777, который был подан и заправлен изначально, но после вылет отложили из-за малой загруженности. Люди отказались его покидать, в итоге более 11 часов провели в самолете в ожидании вылета.

Как сообщалось, по графику самолет должен был вылететь накануне в 18:30 по московскому времени и приземлиться в аэропорту Благовещенск 8:00 (2:00 мск). Затем прилет самолета в пункт назначения был отложен на 20:30 (14:30 мск), но в итоге вылет был перенесен в третий раз.

Однако выбранный для отправки и уже заправленный Боинг-777 более чем на 200 пассажиров оказался полупустым и авиакомпания решила отправить людей на самолете меньшей вместимости. Компания смогла подготовить другое воздушное судно и нашла экипаж, однако компания-заправщик отказалась из-за долгов заправлять самолет топливом.

### ТАСС; 2017.09.27; СЛЕДОВАТЕЛИ ДОПРОСИЛИ ГЕНДИРЕКТОРА «ВИМ-АВИА» ПО ДЕЛУ ОБ ОТМЕНЕ РЕЙСОВ

Следователи допросили гендиректора авиакомпании «ВИМ-Авиа» по уголовному делу о мошенничестве в отношении пассажиров авиакомпании. Об этом ТАСС сообщил в среду источник, знакомый с ситуацией.

«Следователи допросили генерального директора авиакомпании «ВИМ-Авиа» по обстоятельствам, связанным с отменой рейсов. Он добровольно пришел к следователям и ответил на их вопросы», – сказал советник агентства.

В среду официальный представитель СК РФ Светлана Петренко сообщила, что по поручению главы ведомства Александра Бастрыкина дело было передано в центральный аппарат СК. Уголовное дело возбуждено по ч. 4 ст. 159 УК РФ «Мошенничество» после массовых задержек и отмен рейсов авиакомпании. По данным СК, с 22 сентября должностные лица авиакомпании, заведомо зная о том, что средств недостаточно для закупки топлива, в том числе в аэропорту Домодедово, не имея договоров с другими поставщиками и, тем самым, не имея возможности перевозить пассажиров, продолжали продавать билеты на рейсы, получив свыше 1 млн рублей.

### LIFE.RU; АРИНА ДЕМИДОВА; 017.09.27; В ГОСДУМУ ВНЕСЛИ ЗАКОНОПРОЕКТ О ШТРАФАХ ДЛЯ АВИАКОМПАНИЙ ЗА ОВЕРБУКИНГ

Документ предлагает узаконить ответственность авиакомпаний за продажу билетов в количестве, превышающем число кресел в салоне.

Депутаты от «Справедливой России» внесли в Госдуму законопроект, согласно которому наказание авиакомпаний за овербукинг будет ужесточено. В частности, не улетевшим пассажирам будут компенсировать стоимость билетов в многократном размере.

Депутаты предложили узаконить ответственность авиакомпании за продажу билетов в количестве, превышающем число кресел в салоне лайнера, и обязать авиакомпании выплачивать пассажиру десятикратную стоимость билета, если он не сможет улететь из-за этого.

– В случае вынужденного отказа пассажира от воздушной перевозки в связи с расторжением перевозчиком в одностороннем порядке соответствующего договора... пассажиру выплачивается десятикратная стоимость проездного документа, уплаченная за воздушную перевозку, – отмечается в тексте законопроекта.

Ранее Лайф сообщал, что российские авиакомпании отвергли уровень компенсаций пассажирам за овербукинг, который был предложен **Минтрансом** РФ.

### ИНТЕРФАКС – ДАЛЬНИЙ ВОСТОК; 2017.09.28; РЕЙС «ВИМ-АВИА» ИЗ БЛАГОВЕЩЕНСКА В МОСКВУ ПЕРЕНЕСЕН НА ПЯТНИЦУ, ЧТОБЫ СОБРАТЬ КАК МОЖНО БОЛЬШЕ ПАССАЖИРОВ

Принято решение о переносе времени вылета рейса авиакомпании «ВИМ-Авиа» из Благовещенска в Москву с вечера четверга на утро пятницы, чтобы собрать как можно больше пассажиров, желающих улететь ближайшим бортом.

«Вылет рейса НН – 182 состоится 29 сентября в 10:00 местного времени (4:00 мск). Решение принято, чтобы этим бортом отправить в Москву как можно больше людей, имеющих на руках билеты «ВИМ-Авиа» на ближайшие даты», – сообщила агентству «Интерфакс-Дальний Восток» специалист по связям с общественностью аэропорта Благовещенск Надежда Елисеева.

Представители «ВИМ – Авиа» и авиа агентства ведут работу по оповещению пассажиров с билетами этой авиакомпании о возможности вылететь в Москву 29 сентября.

Ранее сообщалось, что в четверг утром борт «ВИМ-Авиа» прилетел из Внуково в Приамурье с опозданием более чем на сутки. Пассажирам пришлось провести несколько часов в самолете в ожидании вылета. Этим же рейсом решил вернуться в регион губернатор Александр Козлов, который решал в Москве проблемы авиаперевозок между Москвой и Благовещенском в **Росавиаци**и.

Изначально планировалось, что пассажиры рейса НН – 182 сообщением Благовещенск – Москва вылетят в 21:00 (15:00 мск) местного времени.

### ИНТЕРФАКС; 2017.09.28; САМОЛЕТ S7 БОЛЕЕ 1,5 ЧАСОВ НЕ МОГ ПРИЗЕМЛИТЬСЯ В АЭРОПОРТУ ГОРНО-АЛТАЙСКА ИЗ-ЗА ТУМАНА

Самолет «Боинг» авиакомпании «Сибирь» (группа компаний S7) более полутора часов не мог приземлиться в аэропорту Горно-Алтайска из-за тумана, сообщил «Интерфаксу» представитель аэропорта.

«Сейчас подается трап, самолет приземлился в 11:01 (время местное), а должен был по расписанию сесть в 8:25», – сказал собеседник агентства.

По его словам, все это время самолет, следовавший из Москвы в столицу республики Алтай, «кружил» над аэропортом. «Боинг» сделал 16 кругов.

Причиной задержки рейса стал туман.

В аэропорту рассчитывают, что обратный рейс в столицу вылетит по расписанию.

### ИНТЕРФАКС – ДАЛЬНИЙ ВОСТОК; 2017.09.27; МАГАДАНСКИЙ ГУБЕРНАТОР ПРЕДЛОЖИЛ АВИАКОМПАНИЯМ «ЮТЭЙР», «НОРДВИНД» И «ИКАР» ВЕРНУТЬСЯ В РЕГИОН, ЧТОБЫ СМЕНИТЬ «ВИМ-АВИА»

Власти Магаданской области проводят переговоры сразу с несколькими авиакомпаниями, приглашая их вернуться в регион и заменить авиакомпанию «ВИМ-авиа», допускающую в последнее время срывы в авиаперевозках.

«В Москве я провел переговоры с руководством авиакомпаний «ЮТэйр», «Нордвинд» и «Икар», сделав им предложение вернуться на наш рынок взамен «ВИМ-Авиа». Они рассмотрят возможность возобновить перевозки по летнему расписанию. Этот вопрос будет решен и не только потому, что «свято место пусто не бывает», а потому, что сами авиакомпании заинтересованы в этом», – заявил журналистам в среду губернатор региона Владимир Печеный.

Он отметил, что ранее участвовал в заседании антикризисного штаба в Москве по разрешению ситуации, которая возникла вокруг задержек рейсов авиакомпании «ВИМ-Авиа» по направлению Магадан-Москва-Магадан, а также в другие регионы Дальнего Востока. Как пояснил В.Печеный, у перевозчика огромные долги, в том числе – за топливо. Заправлять самолеты «ВИМ-Авиа» отказались в Домодедово, было найдено решение о переводе судов в аэропорт во Внуково, где под госгарантии обеспечено их обслуживание.

«Также было принято решение, что компания при поддержке Росавиции и **Министерства транспорта** выполнит рейсы на Дальний Восток и в Магадан на те даты, по которым у нас большое количество пассажиров. На ближайшие несколько дней загрузка от 150 до 200 мест из Москвы. Из Магадана гораздо меньше. Решение принято, и эти рейсы будут выполняться», – добавил магаданский губернатор.

Он также отметил, что уже есть договоренность с авиакомпаниями «Аэрофлот» и «Россия», которые будут помогать вывозить колымчан после того, как «ВИМ-Авиа» перестанет осуществлять перелеты.

### РИА НОВОСТИ; ВИКТОР ЛЯЩЕНКО; 2017.09.27; ВЛАСТИ КРЫМА ВЗЯЛИ ПОД КОНТРОЛЬ СИТУАЦИЮ С БОРТАМИ «ВИМ-АВИА»

Ситуация с деятельностью авиакомпании «ВИМ-Авиа», осуществляющей рейсы в Крым, взята под контроль, заявил министр курортов и туризма республики Вадим Волченко.

В понедельник «ВИМ-Авиа» официально призналась, что не имеет финансовых средств для продолжения деятельности и теперь прекратит выполнять чартерные рейсы. Массовые и длительные задержки вылета рейсов «ВИМ-Авиа» начались еще летом. Сейчас они достигли такого масштаба, что потребовалось вмешательство **Минтранса** и **Росавиаци**и. В свою очередь, прокуратура начала проверку перевозчика, а Следственный комитет возбудил уголовное дело по факту хищения средств пассажиров сотрудниками «ВИМ-Авиа».

Волченко рассказал, что авиакомпания осуществляла один регулярный рейс в сутки.

«Эта проблема авиакомпании не специфична для Крыма – и по другим регионам России возникла такая ситуация, а с заграничными рейсами ситуация, конечно, намного сложнее. В Симферополе значительную часть функций, которые сейчас авиакомпания уже не состоянии исполнять, взял на себя аэропорт. Ситуация находится под контролем, люди обеспечиваются всем необходимым. Есть возможность ежедневного вывоза пассажиров бортами, которые приходят из Москвы, но они происходят с достаточно серьезной задержкой», – сказал Волченко в эфире радиостанции «Спутник в Крыму».

### ТАСС; 2017.09.27; ВАНЦЕВ: ВНУКОВО НЕ ПРИНИМАЕТ РЕШЕНИЯ ПО УПРАВЛЕНИЮ «ВИМ-АВИА», А ОКАЗЫВАЕТ КОНСУЛЬТАЦИЮ

Представители аэропорта Внуково, в который перешла из Домодедово почти приостановившая свою деятельность «ВИМ-Авиа», напрямую не осуществляют управление авиакомпанией, только оказывают ей консультацию. Об этом сообщил ТАСС председатель совета директоров Внукова Виталий Ванцев.

«Создан штаб, который помогает «ВИМ-Авиа» организовать перелеты. Туда входят, в том числе, представители аэропорта Внуково. Они консультируют, что нужно делать, но сами принимать решения по управлению «ВИМ-Авиа» не могут. Внешнее управление в ситуации с «ВИМ-Авиа» не подразумевает прямое управление компанией, только консультирование», – сообщил Ванцев.

Источник ТАСС, близкий к штабу, добавляет, что в него также входят представители авиакомпании «Россия», которые также оказывают консультации «ВИМ-Авиа».

«Сотрудники «России» как опытные люди, которые уже столкнулись с подобной ситуацией во время коллапса «Трансаэро», также консультируют «ВИМ-Авиа», – говорит он.

Ванцев пояснил, что содействие «ВИМ-Авиа» Внуково оказывает на безвозмездной основе.

«Обслуживаем их бесплатно», – сказал Ванцев.

### ИНТЕРФАКС; 2017.09.28; ЗАЯВЛЕНИЕ О БАНКРОТСТВЕ ВИМ-АВИА ПОДАНО В АРБИТРАЖНЫЙ СУД ТАТАРСТАНА

Госкорпорация "Агентство по страхованию вкладов" - конкурсный управляющий ЗАО "Мосстройэкономбанк" - подала в Арбитражный суд Татарстана заявление о банкротстве ООО "Авиакомпания "ВИМ-Авиа", говорится в картотеке дел.

Заявление подано 26 сентября, сумма исковых требований составляет 88,3 млн рублей. Дело пока не назначено к рассмотрению.

Как сообщалось, авиакомпания "ВИМ-Авиа" в понедельник остановила выполнение всех чартерных рейсов из-за финансовых проблем и нехватки оборотных средств.

Остановке предшествовала серия задержек рейсов в российских и зарубежных аэропортах, затронувшая тысячи пассажиров. До конца сезона авиакомпания должна была отправить на курорты и вернуть с них от 50 до 80 тыс. клиентов туроператоров. В общей сложности она продала билеты более чем 190 тыс. пассажирам.

Как заявлял журналистам глава **Росавиаци**и Александр **Нерадько**, общий объем задолженности "ВИМ-Авиа" составляет около 7 млрд рублей. По его словам, у авиакомпании есть шесть банков-кредиторов. Ведущий банк-кредитор - банк "Зенит".

### ИНТЕРФАКС; 2017.09.28; ДЛЯ ВЫВОЗА ПАССАЖИРОВ "ВИМ-АВИА" НЕТ СВОБОДНЫХ САМОЛЕТОВ - РСТ

В России нет свободных самолетов для вывоза из-за рубежа пассажиров "ВИМ-Авиа", найти их можно только на иностранных рынках, в частности, турецком, сообщила порталу "Интерфакс-Туризм" в четверг пресс-секретарь Российского союза туриндустрии (РСТ) Ирина Тюрина.

"Стоимость вывоза туристов только четырех из восьми пострадавших туроператоров составит не менее 600 млн рублей. Тем не менее, есть консолидаторы, готовые заплатить такие суммы. Но проблема с вывозом туристов "ВИМ-Авиа" не только финансовая, не менее острый вопрос - отсутствие в России свободных бортов. Найти их сейчас можно только на зарубежном рынке, в частности, турецком", - рассказала она.

И.Тюрина напомнила, что нынешняя ситуация повторяет ситуацию с "ВИМ-Авиа" в начале сезона, когда авиакомпания не смогла выполнить часть своих программ из-за того, что набрала их слишком много. Тогда туроператоры также просили **Росавиаци**ю передать часть рейсов иностранным авиакомпаниям. Но ведомство не захотело выдавать им дополнительные допуски.

"Турецкие перевозчики готовы были принять пассажиров "ВИМ-Авиа" только в том случае, если получат разрешение на полеты на весь сезон, но российское ведомство не готово было на это пойти и тянуло до последнего. И только когда стала очевидна безвыходность положения, дала иностранцам допуски, причем только на региональных маршрутах, а не на рейсах из Москвы и Петербурга. Поэтому сейчас проблем здесь больше всего", - отметила пресс-секретарь РСТ.

По ее словам, подключение иностранных перевозчиков станет реальным решением проблемы, так как число не вылетевших туристов накапливается каждый день и самолетов нужно все больше. "В России их столько не найти, а направлять за туристами самолеты "ВИМ-Авиа" не имеют смысла - они могут быть задержаны в Турции за долги, так что эти деньги вообще пропадут", - подчеркнула И.Тюрина.

Представитель РСТ напомнила, что пока туроператоры продлевают пребывание россиян на турецких курортах за свой счет.

Ранее сообщалось, что за рубежом сейчас находятся почти 39 тыс. пассажиров, в основном в Турции, еще 1,55 тыс. человек должны быть возвращены домой в рамках чартерных программ на российские курорты.

Авиакомпания "ВИМ-Авиа" в понедельник остановила выполнение всех чартерных рейсов из-за финансовых проблем и нехватки оборотных средств.

Остановке предшествовала серия задержек рейсов в российских и зарубежных аэропортах, затронувшая тысячи пассажиров. До конца сезона авиакомпания должна была отправить на курорты и вернуть с них от 50 до 80 тыс. клиентов туроператоров. В общей сложности она продала билеты более чем 190 тыс. пассажирам.

### ТАСС; ПАВЕЛ БАРАНОВ; 2017.09.27; РЕГУЛЯРНОЕ АВИАСООБЩЕНИЕ МЕЖДУ БРЯНСКОМ И МОСКВОЙ ВОЗОБНОВЛЯЕТСЯ СПУСТЯ 23 ГОДА

Авиакомпания S7 Airlines с ноября начнет регулярные вылеты по маршруту Брянск – Москва – Брянск. Последний раз регулярные рейсы из Брянска в столицу осуществлялись более 20 лет назад, когда в Брянске работало собственное авиапредприятие, сообщил в среду ТАСС директор международного аэропорта Брянск Александр Сай.

«Регулярное авиасообщение Брянска с Москвой будет возобновлено авиакомпанией S7 Airlines со 2 ноября. Это будет первый регулярный рейс в столицу спустя 23 года», – сказал Сай.

На маршруте будут работать самолеты Embraer 170 вместимостью до 80 пассажиров, время в пути составит 1 час 10 минут, в Москве самолет будет приземляться в аэропорту Домодедово. Как сказал Сай, минимальная стоимость перелета составит чуть более 2,2 тысячи рублей.

Директор брянского аэропорта отметил, что главная ставка при открытии авиасообщения сделана на стыковые рейсы. «Расписание составлено так, что для жителей Брянска с минимальным ожиданием в аэропорту будут доступны около 50 стыковых направлений», – сказал он.

Сай отметил, что, согласно проведенным компанией-авиаперевозчиком исследованиям, на рейсах из городов России в Москву лишь около 10% пассажиров летят до конечной точки, остальные пересаживаются на стыковые рейсы. По его мнению, это дает надежду на то, что рейсы будут рентабельными.

За последние 20 лет из Брянска неоднократно пытались наладить авиасообщение с Москвой, но проекты закрывались из– за низкого спроса на билеты. Главным конкурентом авиаперевозчиков в Брянске является железнодорожное сообщение – до столицы можно добраться за 4 часа, заплатив 500 рублей. Из брянского аэропорта S7 Airlines осуществляет три раза в неделю вылеты в Санкт-Петербург. В Москву самолеты будут летать пять раз в неделю.

### ИНТЕРФАКС; 2017.09.27; ЗАКЛЮЧЕН КОНТРАКТ НА СТРОИТЕЛЬСТВО НОВОГО АЭРОВОКЗАЛА В АЭРОПОРТУ ЮЖНО-САХАЛИНСКА

АО «Аэровокзал Южно-Сахалинск» (резидент территории опережающего развития «Горный воздух») и ООО «Сахалинская механизированная колонна N68» (Южно-Сахалинск) подписали контракт на выполнение строительно-монтажных работ в рамках строительства нового аэровокзала в аэропорту Южно-Сахалинска.

Как сообщила пресс-служба Минвостокразвития, АО «Аэровокзал Южно-Сахалинск» (заказчик) планирует затратить на реализацию инвестпроекта 6,8 млрд рублей, при этом все средства выделены бюджетом Сахалинской области.

«В августе был заключен договор с АО «Газпром газораспределение Дальний Восток» на подключение (технологическое присоединение) объектов капитального строительства к сети газораспределения», – сказал заместитель гендиректора АО «Аэровокзал Южно-Сахалинск» Павел Кузнецов, слова которого приводятся в сообщении.

В сообщении отмечается, что строительство нового аэровокзального комплекса позволит увеличить пропускную способность аэропорта до 800 пассажиров в час, повысить комфортабельность и уровень скорости обслуживания пассажиров.

Конкурс по строительству аэровокзального комплекса, победителем которого было признано ООО «Сахалинская механизированная колонна N68», в текущем году дважды переносился и дважды корректировался по стоимости в сторону увеличения.

Ранее сообщалось, что генподрядчик, по условиям конкурса, должен будет приступить к работам сразу после заключения контракта и завершить их не позднее 30 ноября 2019 года

Соглашение на ведение инвестиционной деятельности в ТОР «Горный Воздух» АО «Аэровокзал Южно-Сахалинск» и АО «Корпорация развития Дальнего Востока» (КРДВ) подписали 1 ноября 2016 года.

Резидентом за это время были проведены проектно-изыскательские работы, получено положительное заключение ФАУ «Главгосэкспертиза России» и разрешение на строительство от **Росавиаци**и, проведены торги по отбору подрядной организации.

Согласно проекту, в едином комплексе с аэровокзалом будут построены гостиница на 150 мест с открытыми террасами и зонами торговли, рестораном с европейской и русской кухней, а также многоуровневая парковка на 250 автомобилей.

Все три объекта объединятся между собой закрытыми галереями и полукруглой конструкцией навеса, который послужит защитой от обильных осадков, часто случающихся на острове.

Планируется поэтапная реализация проекта – сначала строительство двух терминалов аэровокзала, затем гостиницы, паркинга и благоустройство территории.

Предусмотрено также обеспечение участка инженерной инфраструктурой – сетями электро– и теплоснабжения, водоснабжения и водоотведения.

Ранее сообщалось, что главный аэропорт Южной Кореи «Инчхон» (Сеул), один из крупнейших в мире, окажет содействие при реализации проекта строительства нового аэровокзала в аэропорту Южно-Сахалинска.

Соглашение о сотрудничестве между правительством региона и Incheon International Airoport Corpotation (управляет аэропортом Сеула) было подписано в рамках Восточного экономического форума во Владивостоке.

Аэропорт «Южно-Сахалинск» имеет статус международного с 1990 года, допущен к приему/выпуску более 30 типов воздушных судов, является базовым для авиакомпании «Аврора».

По данным аналитической системы «СПАРК-Интерфакс», АО «Аэровокзал Южно-Сахалинск» зарегистрировано в декабре 2010 года с уставным капиталом 7,05 млрд рублей. Учредителем компании выступило Минимущества Сахалинской области.

### ИНТЕРФАКС; 2017.09.27; АВИАКОМПАНИЯ «ЯМАЛ» С 30 ОКТЯБРЯ ОТКРОЕТ ПРЯМЫЕ РЕГУЛЯРНЫЕ РЕЙСЫ ЕКАТЕРИНБУРГ-МИНСК

Прямые регулярные рейсы из аэропорта «Кольцово» (Екатеринбург) в Минск возобновятся с 30 октября, говорится в сообщении ПАО «Аэропорт Кольцово» (MOEX: AKLC) (Екатеринбург, входит в холдинг «Аэропорты регионов» группы «Ренова»).

Полеты будет выполнять авиакомпания «Ямал» три раза в неделю по понедельникам, средам и пятницам. Рейсы будут осуществляться на самолетах Sukhoi Superjet 100.

Прямые регулярные рейсы в Минск ранее были в расписании аэропорта «Кольцово». Но, как уточняется в пресс-релизе, авиасообщение было прервано в 2015 году на фоне снижения объемов перевозок.

Отмечается, что маршрут разработан с учетом удобных стыковок в «Кольцово». Так, пассажиры из Красноярска и Новосибирска смогут улететь в Минск и вернуться обратно с пересадкой в Екатеринбурге, время ожидания составит около трех часов.

Как сообщалось, о намерении восстановить прямое авиасообщение между Минском и Екатеринбургом заявил губернатор Свердловской области Евгений Куйвашев во время рабочего визита в столицу Белоруссии в августе. Его инициативу поддержал временный поверенный в делах посольства РФ в Белоруссии Вадим Гусев, отметив, что Свердловскую область и Белоруссию связывают надежные торгово-экономические отношения.

АО «Авиационная транспортная компания «Ямал» является основным перевозчиком в Ямало-Ненецком автономном округе и Тюменской области, выполняет перевозки между городами округа и за его пределами.

Международный аэропорт «Кольцово» сотрудничает с зарубежными и российскими авиакомпаниями, которые выполняют полеты более чем по 120 направлениям.

### ИНТЕРФАКС; 2017.09.26; АВИАКОМПАНИЯ «СИБИРЬ» МОЖЕТ В МАРТЕ ОТКРЫТЬ РЕГУЛЯРНЫЙ РЕЙС НОВОСИБИРСК-МИНСК – ВЛАСТИ

Авиакомпания «Сибирь» может в марте начать регулярные полеты по маршруту Новосибирск-Минск и, таким образом, стать единственным перевозчиком на этом направлении.

«В ближайшее время рейс будет открыт нашей российской авиакомпанией. Скорее всего, авиакомпанией «Сибирь». Скорее всего, в марте. Так доложил нам при встрече в аэропорту «Толмачево» директор (аэропорта – ИФ)», – сказал губернатор Новосибирской области Владимир Городецкий журналистам в среду после встречи с премьер-министром Белоруссии Андреем Кобяковым.

«Переговоры практически завершены», – констатировал В.Городецкий.

Как сообщалось, в 2015 году стороны озаботились вопросом возобновления регулярного прямого авиасообщения по маршруту Новосибирск-Минск, прерванного в январе 2014 года. «Был прямой рейс, но потом по некоторым причинам, видимо, финансовым – его закрыли. Сейчас мы ведем работу для того, чтобы этот рейс возобновить», – говорил председатель правления союза потребительских обществ Белоруссии Валерий **Иванов**.

По его мнению, отсутствие регулярного авиасообщения между Белоруссией и Новосибирском – это «единственное препятствие для организации совместного бизнеса».

Ранее сообщалось, что «Белавиа» открыла регулярные прямые рейсы из Новосибирска в Минск летом 2012 года, отменила – в январе 2014 года. Рейс выполнялся дважды в неделю на Boeing-737-500. Время в пути составляло 5 часов.

Авиакомпания «Сибирь» (летает на самолетах Airbus), наряду в авиакомпанией «Глобус» (эксплуатирует лайнеры Boeing), входит в группу S7 Airlines. Авиакомпания «Сибирь» по итогам первого полугодия 2017 года заняла 3-е место по объему пассажирских авиаперевозок в РФ, «Глобус» – 7-е место. Группа S7 принадлежит супругам Владиславу и Наталии Филевым.

Аэропорт «Толмачево» входит в десятку крупнейших по пассажиропотоку в РФ. В 2016 году аэропорт увеличил пассажиропоток на 10,6% по сравнению с показателем 2015 года – до 4,097 млн человек. В 2017 году аэропорт планирует обслужить 4,74 млн человек.