**31 ОКТЯБРЯ 2017**

**Вернуться в оглавление**

|  |
| --- |
| **Публикации** |

### ПЕРВЫЙ КАНАЛ; АЛЕКСЕЙ КОРЕПАНОВ; 2017.10.30; В ПЕТЕРБУРГЕ ОТКРЫЛСЯ КРУПНЕЙШИЙ В ЕВРОПЕ МУЗЕЙ ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГ

В Петербурге открыли крупнейший в Европе музейный комплекс, рассказывающий о ключевых этапах развития главной транспортной системы страны. Событие приурочили к юбилею РЖД – ровно 180 лет назад из города на Неве в Царское село прошел первый пассажирский поезд.

Дорого, богато. А как иначе мог передвигаться по железной дороге последний китайский император. По крайней мере легенда гласит, что в этом вагоне он частенько ездил по Маньчжурии. Ковровые дорожки, роскошные купе с санузлом – чем не современный супервагон!

28 тысяч экспонатов музейного фонда. Больше ста единиц передвижной техники – отреставрированная, не новодел. Из разных депо, почти списанная, вторую жизнь нашла здесь. И если надо, то и поехать может.

«Со скоростью 20-45 километров в час», – сообщил директор Музея российских железных дорог Николай Буров.

А паровоз С-68 мог довезти пассажиров из Москвы в Петербург всего за семь часов – фантастическая по тем временам скорость. Сохранился в единственном экземпляре. Как и многие образцы техники.

«Замечательный проект. И у этого проекта есть еще много перспектив для развития. Уверен, многие жители Петербурга и многие туристы обязательно попадут в этом музей», – сказал **министр транспорта РФ** Максим **Соколов**.

Уникальная и уличная экспозиция – мобильный «ядерный щит», не имеющий аналогов в мире – советский ракетный комплекс с макетом баллистической ракеты. Не хватит и дня, чтобы обойти все 60 тысяч квадратных метров экспозиции –крупнейший в Европе культурно-образовательный центр этой тематики.

«Зарубежные специалисты нам завидуют, потому мы сейчас запускаем то, что они не реализовали в своих музеях. Уверен, то, что мы сделали, понравится всем», – сказал президент РЖД Олег Белозеров.

Все это разместилось в историческом корпусе локомотивного депо бывшей Балтийской железной дороги. Есть и вновь отстроенные здания. До Нового года музей будет работать бесплатно. За это время посетителей обязательно опросят, а что еще они хотят видеть на экспозиции.

### РИА НОВОСТИ; 2017.10.30; ЭКСПЕРТ: ПЛАН СПАСЕНИЯ «ВИМ-АВИА» МАЛОРЕАЛИСТИЧЕН ИЗ-ЗА ДОЛГОВ КОМПАНИИ

План вывода из кризиса авиакомпании «ВИМ-Авиа», предложенный бизнесменом Борисом Карловым, имеет очень мало шансов на успех, считает главный редактор портала Avia.ru Роман Гусаров.

«ВИМ-Авиа» в октябре прекратила полеты из-за финансовых проблем. Ее кредиторская задолженность, по данным **Росавиаци**и, составляет около 10 миллиардов рублей, из которых около 7 миллиардов – перед кредитными организациями, лизингодателями, аэропортами и топливо-заправочными комплексами. Глава **Минтранса** РФ Максим **Соколов** заявил, что сертификат эксплуатанта перевозчика приостановлен.

Ранее Карлов и его компания Aurora Investments совместно с банками-кредиторами и сотрудниками финансовой дирекции «ВИМ-Авиа» представили **Минтрансу** и **Росавиаци**и план выхода из кризиса. Министерство в свою очередь поручило **Росавиаци**и рассмотреть этот план и представить свою позицию.

«Реального работоспособного плана не существует. Этот вариант малореалистичен, ведь у компании колоссальные долги», – сказал Гусаров РИА Новости. «Авиакомпанию, которая не имеет больших долговых обязательств, но имеет кассовый разрыв, спасти сложно, но можно. Но когда такой долговой портфель, то это практически невозможно», – продолжил он.

Руководитель **Росавиаци**и Александр **Нерадько** в конце сентября рассказал, что совладелец «ВИМ-Авиа» Рашид Мурсекаев заявил о желании продать авиакомпанию за 1 рубль. «Мурсекаев долго занимался авиабизнесом, пережил не один кризис. Но даже он не увидел перспектив спасения авиакомпании», – отметил Гусаров.

«Варианты спасения могут быть следующие: если кто-то подарит компании сумму примерно в 10 миллиардов рублей или кредиторы прощают долги», – добавил он.

План бизнесмена Карлова рассчитан на три года. Операционная модель предполагает эксплуатацию девяти самолетов и сокращение штата сотрудников с 1250 до 800 человек. Компания после перезапуска своей деятельности планирует выполнять регулярные рейсы на Дальний Восток, в Китай и страны Средней Азии.

Глава **Минтранса** **Соколов** в конце сентября заверял, что сотрудники «ВИМ-Авиа» в случае банкротства авиакомпании будут трудоустроены. Ряд авиакомпаний выразили готовность взять на работу сотрудников «ВИМ-Авиа», а **Росавиаци**я начала публиковать список вакансий на своем сайте.

Следственный комитет возбудил дело о преднамеренном банкротстве «ВИМ-Авиа». Владельцы авиакомпании – Светлана и Рашид Мурсекаевы, как сообщал СК, покинули страну. Басманный суд Москвы отправил под домашний арест гендиректора «ВИМ-Авиа» Александра Кочнева.

### КОММЕРСАНТ FM; АРИНА КРЮЧКОВА; 2017.10.30; ИСТОРИЯ ПЕРЕВОЗЧИКА ЗАПУТЫВАЕТСЯ

Кто будет спасать «ВИМ-Авиа»

Ситуация со спасением «ВИМ-Авиа» становится все более запутанной: еще на прошлой неделе в СМИ появилась информация о том, что план перезапуска авиакомпании **Минтрансу** и **Росавиаци**и предложил Борис Карлов – бывший управляющий директор инвестфонда TRG Aurora. Тогда же источники «Коммерсантъ FM» в **Росавиаци**и сообщили, что никакого плана регулятор не получал, а сам Борис Карлов профессиональному сообществу не известен.

Глава **Минтранса** Максим **Соколов** заявил журналистам, что пока плана нет, но поручил **Росавиаци**и изучить предложения потенциальных инвесторов. Руководитель пресс-службы **министерства транспорта** Тимур Хикматов пояснил «Коммерсантъ FM», что пока предложения Карлова в ведомство не поступали:

«Официально план по спасению «ВИМ-Авиа» еще не поступил, но из сообщений СМИ мы знаем о том, что этот план сформирован бизнесменом Борисом Карловым и направлен в министерство. После того, как план поступит к нам, мы его изучим и сформируем свою позицию по этому вопросу».

Еще в начале октября «ВИМ-Авиа» из-за накопившейся задолженности прекратила свои полеты. По данным СМИ, для перезапуска перевозчика Борис Карлов намерен использовать девять самолетов, шесть из которых находятся в лизинге. Кампания будет летать по трем направлениям: на Дальний восток, в Китай и в страны Средней Азии; с лизингодателями и кредиторами инвестор намерен договориться.

«Для того, чтобы что-то спасать, нужны активы, количество самолетов в собственности «ВИМ-Авиа» мало, и это старые самолеты, не очень ликвидные, основная часть парка находится в лизинге. По сути дела, главным активом авиакомпании является свидетельство эксплуатанта, но с учетом объема долгов оно не стоит таких денег, есть другие способы его получения, более эффективные и менее затратные. Поэтому логика этого бизнесмена остается непонятной».

Ранее «Ведомости» со ссылкой на источник, близкий к руководству «ВИМ-Авиа», сообщили, что в случае «спасения» компанию ждет ребрендинг – из-за испорченной репутации.

### ИНТЕРФАКС; 2017.10.30; ДО НОВОГО ГОДА ВОЗОБНОВЛЕНИЕ ЧАРТЕРОВ НА ЕГИПЕТСКИЕ КУРОРТЫ МАЛОВЕРОЯТНО – ИСТОЧНИК

Российские чартеры вряд ли доберутся до египетских курортов до конца года, сообщил «Интерфаксу» источник, знакомый с ситуацией.

«Подготовка к визиту российских экспертов по авиационной безопасности в аэропорты курортных Хургады и Шарм-эль-Шейха в октябре не ведется. Нет распоряжений и о подготовке визита в ноябре», – сказал источник.

Он сообщил, что сроки визита могут быть согласованы, скорее всего, после возобновления прямого регулярного сообщения между Москвой и Каиром.

«Пока не принято решение о дате возобновления регулярного авиасообщения между российской и египетской столицами. Авиасообщение с курортами должно стать следующим шагом», – сказал собеседник агентства.

По данным источника, «даже в случае благополучного результата инспекции авиасообщение с курортами вряд ли возобновится в короткие сроки».

«Потребуется время, чтобы проанализировать и систематизировать результаты проверки, подготовить и согласовать выводы, а также подготовить соответствующую нормативную базу. Вряд ли эти этапы удастся технически пройти за два месяца, оставшиеся до Нового года», – сказал источник.

11 октября источник в Каире сообщил «Интерфаксу», что российские эксперты по авиабезопасности могут отправиться с инспекцией в аэропорты Хургады и Шарм-эль-Шейха до конца года.

«Технически нет никаких препятствий к допуску российских экспертов. Ожидаем, что до конца года россияне смогут провести аудит мер авиационной безопасности в терминалах аэропортов «Хургада» и «Шарм-эль-Шейх», что ускорит возобновление авиасообщения между российскими городами и египетскими курортами», – сказал источник.

По его словам, египетские власти устранили все недочеты в обеспечении безопасности пассажиров в терминалах курортных аэропортов и привели их в соответствие с российскими стандартами.

При этом власти Египта готовы допустить российских экспертов по авиабезопасности в аэропорты Хургады и Шарм-эль-Шейха. «Существует согласие по вопросу допуска российских экспертов в аэропорты Хургады и Шарм-эль-Шейха с тем, чтобы они провели дополнительную проверку соблюдения мер авиабезопасности в этих аэропортах с целью дальнейшего возобновления авиасообщения между российскими аэропортами и курортами Египта», – сказал собеседник агентства.

По его словам, российская сторона уже уведомлена об этом решении, однако предложение будет актуально после возобновления регулярного сообщения между Каиром и Москвой.

Глава **Минтранса** РФ Максим **Соколов** в начале сентября заявил, что российские специалисты позитивно оценивают уровень обеспечения безопасности во втором терминале аэропорта Каира, где будут обслуживаться граждане РФ. «Наши специалисты, предварительно несколько раз обследовав ситуацию с безопасностью в терминале №2 аэропорта Каира, дают позитивный анализ того, что они увидели», – сказал М.**Соколов**, отказавшись вместе с тем отвечать на вопрос, намерен ли **Минтранс** давать рекомендации о возобновлении авиасообщения между РФ и Египтом.

Возобновление авиасообщения между РФ и Египтом начнется с открытия регулярных рейсов между столицами двух государств. Российские пассажиры будут обслуживаться во втором терминале аэропорта Каира, который был оснащен новыми системами обеспечения безопасности.

### ИНТЕРФАКС; 2017.10.30; СТРОИТЕЛЬСТВО ФЕДЕРАЛЬНОЙ ЧАСТИ НОВОГО АЭРОПОРТА САРАТОВА МОГУТ УСКОРИТЬ

Строительство федеральной части нового аэропортового комплекса «Центральный» в Саратове могут перенести с 2021 на 2019 гг.

Здание аэровокзала, которое строит холдинг «Аэропорты регионов» (входит в группу «Ренова» Виктора Вексельберга), планируется ввести в эксплуатацию во II квартале 2019 г. При этом финансирование объектов аэродромной инфраструктуры в периметре аэропорта заложено в федеральной целевой программе на 2020-2021 годы, заявил спикер Госдумы Вячеслав Володин на совещании, посвященном ходу строительства «Центрального» в понедельник.

«Будем обсуждать вопрос переброски финансирования с 2020-2021 гг. на 2018-2019 гг. Чем скорее будет построен (аэропорт, включая федеральную часть – ИФ), тем дешевле будет стоить», – сказал В.Володин.

Как уточнил глава **Росавиаци**и Александра **Нерадько**, в 2018 году на федеральные объекты «Центрального» потребуется 1,2 млрд рублей. «Это мы сделаем с учетом корректировки федерального бюджета на 2018 год», – сказал чиновник.

«Мы сделаем все, чтобы во второй половине 2019 года ввести в эксплуатацию аэропорт. Это даст огромный импульс для развития всего региона, на 30-40% будет больше авиаперевозок – это оптимистичные наши намерения», – добавил А.**Нерадько**.

«Центральный» возводится в районе села Сабуровка Саратовского района. Строительство комплекса началось в июне 2017 г. Генподрядчиком выступает ООО «Эста Констракшен», выигравшее соответствующий конкурс «Аэропортов регионов» на 5,2 млрд рублей. Параллельно государство должно обеспечить строительство искусственной взлетно-посадочной полосы (ВПП) протяженностью 3 тыс. м.

Действующий аэропорт «Саратов-Центральный» был открыт в 1931 году, находится в черте города, принадлежит АО «Саратовские авиалинии». ВПП длиной 2,2 км позволяет обслуживать только самолеты типа Як-42 и Ан-24. Ожидается, что новый аэропорт позволит расширить маршрутную сеть и создать мультимодальный транспортно-логистический центр.

### ИНТЕРФАКС-ПОВОЛЖЬЕ; 2017.10.30; РОСАВТОДОР НАМЕРЕН ВЫДЕЛЯТЬ НА РЕМОНТ ДОРОГ В ОРЕНБУРЖЬЕ ПОРЯДКА 5 МЛРД РУБ. В ГОД

**Росавтодор** планирует сохранить объемы финансирования и строительства подведомственных трасс в Оренбургской области на уровне 5 млрд рублей в год и продолжит федеральную поддержку реализации региональных дорожных программ, сообщает пресс-служба ведомства.

Вопросы развития транзитных перевозок и сети автомобильных дорог на территории региона обсудили глава **Росавтодор**а **Роман Старовойт** и губернатор Оренбургской области Юрий Берг.

По словам Р.**Старовойт**а, по итогам прошедшего сезона в нормативное состояние уже удалось привести 87% всех федеральных трасс на территории Оренбургской области, что превышает средний показатель по стране, отремонтировано свыше 240 км дорог – почти треть общей протяженности подведомственной **Росавтодор**у сети дорог в границах Оренбуржья.

Ю.Берг отметил в свою очередь, что объемы дорожных работ в регионе в этом году являются беспрецедентными.

Одним из самых значимых событий стало открытие после капремонта участков федеральной дороги «Оренбург – Соль-Илецк – Акбулак – граница Республики Казахстан», что позволит обеспечить почти двукратное увеличение транспортного потока.

Говоря о планах по обустройству федеральных трасс в Оренбургской области, глава **Росавтодор**а сообщил, что к концу следующего года 19 из 24 таких дорог в Оренбургской области будут полностью освещены, а в дальнейшем аналогичные работы дорожники выполнят на трассах еще в 5 населенных пунктах. Он отметил, что улучшение качества дорог и инфраструктуры только за последний год позволило снизить аварийность на федеральных трассах в регионе на 15%.

Сообщается также, что **Росавтодор** в текущем году в качестве субсидий и целевых трансфертов перечислил в дорожный фонд Оренбургской области 2 млрд рублей, большая часть которых направлена на продолжение строительства первой очереди объездной дороги вокруг Оренбурга.

Р.**Старовойт** также сообщил, что программа софинансирования строительства новых дорог с твердым покрытием в сельских районах предусматривает выделение региону из федерального бюджета более 210 млн рублей в 2018-2020 году.

Глава **Росавтодор**а и губернатор также обсудили передачу на федеральный уровень участка автомобильной дороги Оренбург – Орск – Челябинск, протяженность которого на территории Оренбургской области составляет почти 460 км. «Данная инициатива региона поддержана **Росавтодор**ом и после подготовки необходимых документов будет вынесена на утверждение межведомственной комиссии при **Минтрансе** России», – отмечается в сообщении.

### КОММЕРСАНТ; ИВАН БУРАНОВ; 2017.10.31; ДМИТРИЙ МЕДВЕДЕВ ИЗМЕНИЛ КРУГ ОБЯЗАННОСТЕЙ ВОДИТЕЛЕЙ

Движение на круговых перекрестках пойдет по европейским стандартам

Премьер Дмитрий Медведев привел российские ПДД в части проезда круговых перекрестков в соответствие с европейскими стандартами. Теперь водителям не надо будет искать помеху справа, помня одно: на круге – значит, главный. Классические перекрестки при этом через полгода начнут снабжать новой разметкой – «вафельницей», что, в свою очередь, позволит массово внедрять автоматические камеры для контроля их проезда.

Глава кабинета Дмитрий Медведев подписал два постановления правительства, вносящих изменения в ПДД. Оба связаны с проездом перекрестков.

Первым постановлением закрепляется принцип, действующий по умолчанию (если не установлено иных предписывающих знаков): автомобилисты, въезжающие на круг, должны уступить дорогу остальным участникам движения. Правило вступит в силу через десять дней после официального опубликования документа.

Сейчас, при отсутствии знаков, водители проезжают круговые перекрестки, руководствуясь правилом «помеха справа». Эксперты говорят, что не всем водителям удается быстро сориентироваться, кто является помехой и кому надо уступать дорогу. Идею закрепить принцип «на круге – главный» в начале этого года предложил на правительственной комиссии по безопасности движения экспертный центр Probok.net, впоследствии ее поддержали в МВД.

Отметим, поправки к ПДД не означают, что на всех перекрестках России автоматически изменится схема движения. В Москве, к примеру, новые правила водители, скорее всего, вообще не почувствуют: в столице 54 круговых перекрестка, на 40 из них и так с помощью знаков установлено правило «на круге – главный». На 14 перекрестках применяются комбинированные варианты (например, главной сделана только часть круга), но и там ничего не изменится: конкретная схема движения, как правило, вводится ЦОДД для распределения транспортных потоков. «Регулировка круговых перекрестков зависит от интенсивности движения, от направлений,– пояснил “Ъ” руководитель центра Probok.net Александр Шумский.– Никто не заставляет регионы переводить круговое движение на единую схему повсеместно».

**Минтранс**, в свою очередь, уже опубликовал методические рекомендации (89 страниц) для регионов по «повышению эффективности» движения на круговых перекрестках. Правило по умолчанию должно дублироваться знаками «Главная дорога», «Уступи дорогу», «Круговое движение», «Объезд препятствия справа», «Направление движение», «Направление движение по полосам» и т. д. Не рекомендуется обустраивать круговые перекрестки, если более 25% потока транспорта составляют грузовики или автобусы (им сложно вписываться в поворот). Разница в скоростях движущегося по кругу и въезжающего на него транспорта не должна превышать 20%. Если трафик составляет более 200 машин в час, для правого поворота на круге понадобится отдельная полоса. Если на перекрестке есть светофор, могут применяться разные системы циклов, например «Зеленая турбина» (поочередный пропуск транспорта с заездов), «Классический» или «Смешанный».

Другое изменение в ПДД касается проезда классических перекрестков. Напомним, действующие правила запрещают выезд на перекресток во время затора, так как машина блокирует движение других автомобилей в поперечных направлениях. Штраф за нарушение – 1 тыс. руб. (ч. 1 ст. 12.13 КоАП РФ). Однако администрировать его сложно из-за невозможности порой корректно определить границу перекрестка. За девять месяцев 2017 года заведено чуть более 5 тыс. дел по данной статье. Для решения проблемы в ПДД вводится новый вид разметки: желтая сетка типа «вафельница», которой будет ограничена зона перекрестка. «Когда водитель видит такой окрас, то должен заранее определить свои возможности и закончить соответствующий маневр, не создавая затора»,– пояснил вчера первый вице-премьер Игорь Шувалов. Нововведение позволит регионам активнее применять автоматические камеры для контроля проезда перекрестков, добавил он. Несколько лет назад столичные власти нанесли «вафельницу» на ряд перекрестков в качестве эксперимента, поставив камеры. В 2016 году УГИБДД по Москве даже выносило штрафные постановления, но ГИБДД РФ просила прекратить практику из-за недостаточной доказательной базы: фото должно подтверждать, что движение было заблокировано.

Отметим, право использовать «вафельницу» на перекрестках регионы, включая Москву, получат не сразу: норма вступает в силу через полгода после официального опубликования документа. По оценке московского ГБУ «Автомобильные дороги», нанесение такой разметки обойдется примерно в 300 тыс. руб. на один перекресток.

### ТАСС; 2017.10.31; ПРАВИТЕЛЬСТВО ВВОДИТ ПЛАТУ НА ДВУХ УЧАСТКАХ ТРАССЫ М-11 МОСКВА – САНКТ-ПЕТЕРБУРГ

Премьер-министр РФ Дмитрий Медведев подписал распоряжение о введении платных участков на федеральной трассе М-11 Москва – Санкт-Петербург в Тверской и Новгородской областях. Документ опубликован во вторник на сайте правительства.

«Подписанным распоряжением устанавливается, что автомобильная дорога М-11 Москва – Санкт-Петербург на участках 208-й км – 258-й км в Тверской области и 334-й км – 543-й км в Новгородской области будет использоваться на платной основе», – говорится в пояснительной записке к распоряжению.

Протяженность участков – 47,9 км и 217,14 км соответственно. В распоряжении также указываются дороги, по которым можно будет объехать платные участки.

Отмечается, что средства, полученные за счет сбора платы за проезд, будут направлены на финансирование работ по эксплуатации и ремонту автодорог.

Ввод в эксплуатацию всей высокоскоростной платной трассы М-11 намечен на 2018 год.

### ТАСС; 2017.10.30; В СЕВАСТОПОЛЕ УЛУЧШАТ СИТУАЦИЮ С ОБЩЕСТВЕННЫМ ТРАНСПОРТОМ ЗА СЧЕТ СНИЖЕНИЯ ЕГО КОЛИЧЕСТВА

Власти Севастополя намерены сократить подвижной состав общественного транспорта в городе, а также отменить дублирующие друг друга троллейбусные и автобусные маршруты для улучшения транспортной ситуации. Об этом сообщил директор городского департамента транспорта Игорь Титов в понедельник на заседании правительства Севастополя.

«Показатели пропускной способности улично-дорожной сети Севастополя делают невозможным эксплуатацию общественного транспорта в том количестве, в котором сейчас это происходит. С учетом изложенного разработан документ планирования регулярных перевозок на 2017-2020 годы, который предполагает отмену дублирующих маршрутов – вместо нынешних 160 останется порядка 102 маршрутов – и сокращение количества маршрутных транспортных средств на 1,5 тыс. – до 960», – сказал Титов.

По его словам, сейчас в Севастополе действует 144 автобусных маршрута и 17 троллейбусных, маршрутная сеть характеризуется высокой степенью дублирования маршрутов и большим количеством подвижного состава. На автобусных маршрутах в туристический сезон ежесуточно перевозится до 400 тыс. пассажиров, в межсезонье – 250-300 тыс. пассажиров.

Губернатор Севастополя Дмитрий Овсянников сказал на заседании, что постановление о регулярных перевозках будет принято в ноябре 2017 года.

### ВЕДОМОСТИ; ДАРЬЯ БЕЛОГЛАЗОВА; 2017.10.31; ГАЗПРОМБАНК ВМЕСТЕ С «НОВОТРАНСОМ» БУДЕТ ТОРГОВАТЬ ВАГОНАМИ

Партнеры предлагают угольным компаниям застраховаться от нехватки вагонов в будущем году

Стремительно подорожавший в этом году уголь спровоцировал повышенный спрос на полувагоны. Ставки аренды полувагонов вернулись к историческим максимумам 2012 г., средняя стоимость аренды по СНГ еще выше – 1884 руб. в сутки. Но самих вагонов хватает не всем, оценил Институт проблем естественных монополий (см. график). Грузоотправителям, в первую очередь угольным компаниям, стало сложнее находить вагоны: если раньше в случае необходимости они могли привлечь парк на электронных торговых площадках, то теперь его или нет, или ставка аренды заоблачная, рассказывает гендиректор «Infoline-аналитики» Михаил Бурмистров.

Даже при двукратном росте ставок аренды полувагонов грузоперевозки за первые девять месяцев 2017 г. выросли на 2,8% до 937,3 млн т. На этом фоне новый вариант биржевой торговли вагонами предложил один из крупнейших операторов подвижного состава – группа компаний «Новотранс». Компания объявила о намерении выставить на открытый аукцион почти 5000 полувагонов (из 28 000 находящихся в управлении). Торги состоятся 14 ноября на электронной торговой площадке Газпромбанка, заявки на участие будут приниматься с 1 по 9 ноября. По словам источника, знакомого с материалами размещения, начальная цена на вагоноотправку будет ниже среднерыночной. Зафиксированные на торгах ставки будут действовать в течение всего 2018 года, сообщил представитель «Новотранса».

Целевой аудиторией являются крупнейшие угольные компании – клиенты Газпромбанка: СУЭК, СДС, «УГМК транс», Evraz и др., добавил собеседник «Ведомостей». Этим объясняется перечень выставленных на торги маршрутов. В пилотном варианте открытых торгов «Новотранс» предлагает вагоны для перевозки грузов из Кузбасса в трех экспортных направлениях. От станций Западно-Сибирской железной дороги (ЗСЖД) до припортовых станций – Лужской, Высоцка и Выборга – или портов Латвии (Рига-Краста, Вентспилс, Лиепая), оба маршрута используются для экспорта угля в Европу. Потребности в доставке грузов для экспорта в страны Азиатско-Тихоокеанского региона предполагается закрыть маршрутом от станции ЗСЖД в порты Дальнего Востока (Ванино, Находка, Находка-Восточная, Посьет). На каждое из направлений «Новотранс» выставляет на торги по 1560 полувагонов из расчета два маршрута ежемесячно, следует из сообщения компании.

Сейчас на рынке есть две специализированные площадки, занимающиеся биржевой торговлей вагонами: Rail commerce и электронная торговая площадка РЖД. Площадка Газпромбанка предлагает рыночную стоимость услуги за нужный период, которую удобно заложить в годовой бюджет, объясняет гендиректор электронной торговой площадки Газпромбанка Михаил Константинов. «От просто аренды вагонов этот продукт отличен тем, что ориентирован на предоставление конечного сервиса клиенту. Это значит, что в заданный период нужное количество товара клиента по заданному им направлению отправится в вагонах провайдера продукта. Продукт полезен рынку тем, что логистику с ним можно планировать на весь бюджетный период, а не судорожно искать вагоны в последний момент с большой переплатой», – считает Константинов.

Для грузовладельцев фиксация условий на 2018 г. с гарантированным предоставлением полувагонов на экспортных направлениях окажется весьма привлекательной, соглашается Бурмистров: «Возможный рост дефицита полувагонов в начале 2018 г. может привести к увеличению размеров невывоза груза по долгосрочным экспортным контрактам». Для «Новотранса» заключение контракта на весь год не менее выгодно, уверен аналитик: «Продавая свои услуги на год вперед, оператор страхует риск простоя подвижного состава и гарантирует стабильный денежный поток в течение 2018 года».

Насколько велик будет спрос на предложение «Новотранса», Константинов затруднился ответить. «На вопрос о заинтересованных грузоотправителях ответить не можем. Это скорее вопрос к «Новотрансу», – сказал он. Представитель Evraz сообщил, что компания пока не планирует участвовать в торгах: «Участвовать не будем, так как объемы не соответствуют нашим потребностям. Работаем преимущественно по долгосрочным сервисным контрактам».

### КОММЕРСАНТ; НАТАЛЬЯ СКОРЛЫГИНА; АНАСТАСИЯ ВЕДЕНЕЕВА; 2017.10.31; РЕТРОМОДЕЛИ СТАНУТ ДОРОЖЕ

Операторам грозят повышенными тарифами на старые типы вагонов

Крупные железнодорожные операторы выступили против инициативы Минпромторга ввести повышенные тарифы на инфраструктуру и локомотивы для типовых (неинновационных) вагонов. Систему таких «штрафов» предлагалось разработать в 2018 году, чтобы компенсировать якобы большее воздействие старых моделей на состояние путей. По мнению экспертов, оба типа вагонов влияют на пути в равной степени и, как отмечают участники рынка, тарифные меры лишь усилят рост цен на инновационные вагоны.

Операторы продолжают протестовать против введения повышенных тарифов для обычных вагонов (с нагрузкой ниже 25 тонн на ось). Как выяснил “Ъ”, и Первая грузовая компания (ПГК) Владимира Лисина, и Федеральная грузовая компания (ФГК) ОАО РЖД заявили о неоправданности такой меры.

Речь идет о попытке дестимулировать использование типовых вагонов, такой пункт внесен в принятую в августе стратегию транспортного машиностроения РФ (см. “Ъ” от 18 августа). В 2018 году ведомства должны сформировать предложения по повышению тарифов на услуги инфраструктуры и локомотивную тягу для вагонов старых конструкций, так как при их использовании амортизация путей и локомотивов выше.

Как следует из имеющегося у “Ъ” октябрьского письма ФГК в Совет операторов железнодорожного транспорта (СОЖТ), компания поддерживает ранее высказанную позицию ПГК в части нецелесообразности роста тарифов. Парк вагонов с нагрузкой 23,5 тонн на ось, говорится в письме, имеет «необходимые разрешения, в том числе сертификаты соответствия». Также уточняется, что при сертификации проводятся и ходовые динамические испытания по воздействию на путь. Вагоны «соответствуют нормам допускаемого воздействия на железнодорожный путь, и к ним не может применяться повышающий уровень тарифов», заключает ФГК. В ПГК отмечают: результаты испытаний полувагонов с нагрузкой 27 тонн на ось (инновационные) свидетельствуют, что они «не только не имеют преимуществ перед вагонами с нагрузкой 23,5 тонн на ось по воздействию на пути, но и повышают нагрузку на них, что приводит к росту расходов». При доле вагонов с повышенной нагрузкой в 10–12% затраты на содержание пути возрастают на 20%, отмечает ПГК.

В Минпромторге лишь заявили, что обсуждаемый рост тарифов «включен в план мероприятий – в том числе для развития тяжеловесного движения». В ОАО РЖД считают: дифференциация тарифов по конструкции вагона «требует изучения и экономического обоснования». Для повышения эффективности перевозок ОАО РЖД ведет работу по развитию тяжеловесного движения, первый ее этап (разработка и широкое применение вагонов с нагрузкой 25 тонн на ось) «можно считать состоявшимся», тестируются и вагоны с нагрузкой 27 тонн на ось.

У типовых и инновационных вагонов воздействие на пути одинаково, уверен глава «Infoline-Аналитики» Михаил Бурмистров, но инновагоны повышают пропускную способность. Переход от скидок на инновагоны к надбавкам для обычных вызывает вопросы, говорит эксперт: по некоторым видам вагонов рост осевой нагрузки существенно поднимает эффективность, по другим (фитинговым платформам, нефтецистернам) прирост меньше. «Лобовое решение возобновит ускоренное обновление подвижного состава, который в РФ и так практически самый молодой»,– отмечает Михаил Бурмистров, добавляя, что это обсуждается при дефиците ряда типов вагонов.

Как отмечает господин Бурмистров, заводы, выпускающие тележки для инновагонов, загружены – и для стимулирования вагоностроения целесообразнее сохранить субсидирование покупателей инновагонов и увеличить поддержку экспорта. Источник “Ъ” отмечает, что повышение тарифов смотрится особенно своеобразно в контексте новых санкций в отношении Уралвагонзавода (УВЗ). Это будет поддерживать высокие цены на инновагоны, которые не опускает и ОВК Александра Несиса, уверен он, и с учетом ограничения круга лицензиатов УВЗ (см. “Ъ” от 17 октября), цена инновагонов продолжит рост.

В УВЗ «полностью поддерживают» повышение тарифов и считают, что вагоны с нагрузкой до 25 тонн на ось действительно неэффективны, их низкая надежность приводит к задержкам, а инфраструктура быстрее разрушается. «Стимулирование инновационных технологий» может заключаться и в «ограничении неэффективных технологий», говорят в УВЗ, поясняя, что тарифные меры – самые действенные.

### РИА НОВОСТИ; 2017.10.30; РЖД ЗАЙМЕТСЯ ОРГАНИЗАЦИЕЙ УСКОРЕННОГО СООБЩЕНИЯ ИЗ ИВАНОВО В МОСКВУ

Специальная рабочая группа из представителей РЖД и администрации **Иванов**ской области рассмотрит варианты организации ускоренного железнодорожного сообщения из **Иванов**а в Москву, сообщил сообщил РИА Новости представитель пресс-службы регионального правительства.

Такая договоренность достигнута на встрече врио губернатора региона Станислава Воскресенского и президента РЖД Олега Белозерова

«Мы исходим из того, что, во-первых, это должно быть комфортным для жителей, должна быть повышенная скорость движения и третье – это должно быть доступным для жителей области, то есть очень важный вопрос ценообразования», – привели в пресс-службе слова Воскресенского.

В пресс-службе добавили, что по итогам встречи также приняты решения в отношении модернизации **иванов**ского железнодорожного вокзала – памятника архитектуры регионального значения. Развитие объекта планируется не только с точки зрения железнодорожной инфраструктуры, но и как места культурного притяжения для горожан и туристов. Еще одна договоренность **Иванов**ской области и ОАО «РЖД» касается участия предприятий, работающих в регионе, в закупках, которые проводят РЖД.

По словам Белозерова, которые приводит пресс-служба, ОАО «РЖД» заинтересовано в развитии производства в **Иванов**ской области и создании комфортных условий для жителей региона при передвижении железнодорожным транспортом.

### ИНТЕРФАКС; 2017.10.30; РЖД СНИЗИЛИ НАГРУЗКУ НА КАРЕЛЬСКИХ ЩЕБЕНОЧНИКОВ, ИЗМЕНИВ ТАРИФИКАЦИЮ В 2017 Г

ОАО «Российские железные дороги» после изменения тарификации в 2017 году заметно снизило ценовую нагрузку на карельских производителей щебня, отмечают в компании.

«Мы проанализировали, что с этой стороны можно было бы сделать. В этом году сделали маршрут более коротким и с **министерством транспорта** РФ отработали, чтобы на это расстояние сделать тариф. В результате в зависимости от того, где расположен карьер в Карелии, тарифная нагрузка снизилась от 7% до 17%», – заявил журналистам директор РЖД по коммерческой деятельности, генеральный директор центра фирменного транспортного обслуживания (ЦФТО) компании Алексей Шило.

Однако, «не все зависит от транспортной составляющей», подчеркнул глава ЦФТО. «Объективно так получилось, что сегодня карельский щебень стал активно замещаться щебнем из соседних стран, в первую очередь – из Украины и из Белоруссии. Из Белоруссии каждый месяц завозится более 1 млн тонн щебня. Щебень из Белоруссии стоит почти в два раза дешевле, чем щебень из Карелии, даже без учета доставки. Конечно, им сложно конкурировать. Здесь выбирают не РЖД, а потребители», – сообщил А.Шило.

При этом группа «Российские железные дороги» стремится обеспечить вагонами всех грузоотправителей этой отрасли за счет подвижного состава своей «дочки» – АО «Федеральная грузовая компания» (ФГК). «Достаточно много собственников сейчас выбирают более удобные, дорогие, выгодные для себя направления. Соответственно, карельский щебень начал оставаться без вагонов. В то же время мы вагонами ФГК стремились исправить ситуацию. Если у вагонов компании еще год назад доля в отгрузке карельского щебня была порядка 10%, то сейчас уже 30%. То есть, если оттуда постепенно все уходят, потому что невыгодно, мы вагонами ФГК это начинаем возить», – заявил топ-менеджер.

«Я считаю, что просто методами железнодорожников эту проблему, скорее всего, не решить. Здесь надо смотреть какие-то другие меры поддержки этих производителей, потому что их щебень сегодня неконкурентоспособен по цене», – подчеркнул он. При этом глава ЦФТО отметил, что один из крупнейших производителей щебня в России – «Первая нерудная компания» «не выставляет никаких претензий» в отношении перевозок. «Это связано с тем, что у нас долгосрочные отношения и по направлениям, и по срокам», – сказал А.Шило.

### ИНТЕРФАКС; 2017.10.31; ПРАВИТЕЛЬСТВО ПРИНЯЛО РЕШЕНИЕ О РАСШИРЕНИИ ИНФРАСТРУКТУРЫ ПОРТА КАВКАЗ ДЛЯ ОБЕСПЕЧЕНИЯ СТРОИТЕЛЬСТВА ТРАССЫ «ТАВРИДА» В КРЫМУ

Премьер-министр РФ Дмитрий Медведев подписал распоряжение о расширении морского порта Кавказ в Краснодарском крае, сообщает во вторник официальный сайт правительства России.

«Подписанным распоряжением утверждено решение о расширении морского порта Кавказ в целях обеспечения приёма дополнительного количества морских судов, возможности постановки их к причалу, а также для расширения операционной акватории возле причалов», – говорится в сообщении.

Отмечается, что это обусловлено строительством в Крыму трассы «Таврида». Для выполнения строительных работ на трассе потребуется обеспечить доставку из порта дополнительных объёмов инертных материалов.

Принятые решения будут способствовать развитию морского порта Кавказ, говорится в сообщении.

### ТАСС; 2017.10.31; МЕДВЕДЕВ ПОДПИСАЛ РАСПОРЯЖЕНИЕ О РАСШИРЕНИИ ПОРТА ТАМАНЬ ДЛЯ РЕАЛИЗАЦИИ ИНВЕСТПРОЕКТОВ

Премьер-министр РФ Дмитрий Медведев подписал распоряжение о расширении морского порта Тамань в Краснодарском крае для реализации новых инвестиционных проектов. Документ опубликован во вторник на сайте правительства.

«Подписанным распоряжением утверждено решение о расширении морского порта Тамань в целях реализации новых инвестиционных проектов и развития существующей инфраструктуры порта», – говорится в пояснительной записке к распоряжению.

Отмечается, что в порту планируется построить терминалы по приему и хранению навалочных грузов (сухой груз, перевозимый без тары, прежде всего сырье) мощностью до 35 млн т в год, перевалке зерновых грузов мощностью до 14,5 млн т в год, а также перевалочной базы сжиженных углеводородных газов мощностью до 3,5 млн т в год.

«Проекты будут реализовываться за счет инвесторов, бюджетное финансирование не предусматривается», – отметили в правительстве.

### ТАСС; 2017.10.30; «КАМЧАТСКОЕ МОРСКОЕ ПАРОХОДСТВО» ЗАВЕРШИЛО ДОСТАВКУ УГЛЯ В СЕВЕРНЫЕ РАЙОНЫ ПОЛУОСТРОВА

Компания «Камчатское морское пароходство» завершила доставку угля в отдаленные районы севера Камчатского края для нужд котельных, сообщила во вторник пресс-служба компании.

«В мае между «Камчатским морским пароходством» и «Южные электрические сети» (ПАО «Камчатскэнерго») был заключен контракт на поставку 20,2 тыс. т каменного угля в Алеутский, Пенжинский и Тигильский районы. В начале июля первая партия угля в 11,7 тыс. т на сухогрузе была доставлена в Тигильский район, еще 5 тыс. т доставили в село Манилы Пенжинского района.

Последняя партия угля в 3,5 тыс. т накануне [в понедельник] доставлена в село Никольское Алеутского района», – сообщила пресс-служба.

Отмечается, что уголь был закуплен у компании «Русский уголь» из Саяно-Партизанского месторождения каменного угля в Красноярском крае.

### ВЕДОМОСТИ; АЛЕКСАНДР ВОРОБЬЕВ; 2017.10.31; АВИАКОМПАНИЯ «ПОБЕДА» ЭФФЕКТИВНЕЕ ВСЕХ В МИРЕ ЭКСПЛУАТИРУЕТ САМОЛЕТЫ BOEING 737

Лайнеры лоукостера находятся в воздухе по 15–16 часов в сутки

Вэтом году «Победа» стала мировым лидером по показателю среднего налета на самолетах Boeing 737. Он составляет 15–16 часов в сутки на судно, говорится в отчете «ВТБ капитала» со ссылкой на топ-менеджеров материнской компании «Победы» – «Аэрофлота». Представитель лоукостера цифры подтвердил, уточнив, что данные о рекордном налете получены от Boeing. Представитель Boeing это подтвердил.

Средний налет на судно – важный показатель в гражданских авиаперевозках. Чем больше самолет летает, тем больше денег зарабатывает, повышая операционную эффективность перевозчика и, наоборот, снижая стоимость летного часа.

15–16 часов – очень хороший показатель для среднемагистрального самолета, к каковым относится Boeing 737, единодушны гендиректор консалтинговой компании Infomost Борис Рыбак и аналитик Райффайзенбанка Константин Юминов. Получается, что «Победа» превосходит по налету крупнейших мировых лоукостеров – американскую Southwest и ирландскую Ryanair.

Впрочем, необходимо учитывать размеры авиакомпаний, указывает Рыбак. А они несопоставимы. У Southwest в парке 735 самолетов Boeing 737, у Ryanair – 400, а «Победа» только-только получила 13-й лайнер. К 2021 г. флот компании вырастет до 41 самолета, пишет «ВТБ капитал» со ссылкой на топ-менеджеров «Аэрофлота». Управлять флотом из нескольких сотен самолетов сложнее, чем несколькими судами, объясняет Рыбак: «Больше требуется запаса времени на различные непредвиденные обстоятельства, замедляющие обслуживание судов, намного сложнее контролировать работу аэропортов». «С ростом парка «Победе» будет сложно удерживать такой налет, – предупреждает Юминов. – К снижению показателя может привести и развитие базового аэропорта «Победы» – «Внуково»: сейчас он сильно недозагружен, но в нем растут и другие базовые перевозчики – «Ютэйр» и «Россия». Надо также учитывать, что в Европе запрещены полеты ночью, добавляет эксперт.

Самолеты Southwest летали в 2016 г. по 11 часов в сутки. Ryanair достигает налета около 14 часов – сумасшедший показатель с учетом запрета на ночные рейсы, рассказывал ранее человек, близкий к группе «Аэрофлот». В 2016 г. налет «Победы» был 14–15 часов в сутки.

Сотрудник «Победы» называет три основных фактора высокого налета. Флот компании состоит из новых самолетов одного типа, что ускоряет техническое обслуживание. Перевозчик выстроил уникальную маршрутную сеть – расписание построено таким образом, чтобы оптимально сочетать длинные и короткие рейсы, график учитывает до восьми рейсов в сутки на одну машину. Наконец, аэропорты-партнеры готовы проявлять гибкость при обслуживании рейсов компании. «Победа» очень жестко работает с аэропортами по стоимости и скорости обслуживания. Если ее не устраивают условия, она в аэропорт не летает», – указывает Рыбак.

«Победа», начавшая полеты в декабре 2014 г., все свои самолеты получала абсолютно новыми. Средний возраст флота Southwest – 12 лет, Ryanair – 6,5 года. Большую роль играет и протяженность маршрутов: третий мировой лоукостер, английская EasyJet (220 Airbus 319/320), имеет налет около 10 часов в сутки – у нее преобладают короткие рейсы, чаще происходят взлеты и посадки, говорит человек, близкий к крупной авиакомпании. По этой же причине крупнейший азиатский лоукостер Air Asia имеет налет 10–11 часов в сутки, продолжает собеседник.

Представители Southwest, Ryanair и EasyJet на запросы «Ведомостей» не ответили.

За рубежом «Победа» летает в аэропорты, которые умеют очень быстро обслуживать лоукостеры, указывает сотрудник этой авиакомпании. Многие российские аэропорты тоже пошли навстречу и переняли лучший зарубежный опыт, продолжает он. Сейчас, например, время с момента посадки до следующего взлета в аэропорту «Бегишево» в Набережных Челнах составляет 25 минут, большинство рейсов во «Внуково» обслуживаются за 30 минут, а среднее время разворота по сети «Победы» – 35 минут, рассказывает сотрудник авиакомпании. Для сравнения: у классических компаний разворот занимает до 1 часа. Ускорить разворот бортов на земле «Победе» помогают и специальные фишки. Так, например, лоукостер не кормит пассажиров во время полета даже за отдельную плату. Тогда как у большинства других такая опция есть, говорит Юминов. Кармашки кресел зашиты, чтобы туда было невозможно ничего положить. Все это позволяет ускорить уборку судна перед следующим рейсом, отмечает Юминов.

### ИНТЕРФАКС; 2017.10.30; «ЧЕРНЫМИ ЯЩИКАМИ» РАЗБИВШЕГОСЯ У ШПИЦБЕРГЕНА ВЕРТОЛЕТА МОГУТ ЗАНЯТЬСЯ СПЕЦИАЛИСТЫ МАК

Специалисты Межгосударственного авиационного комитета (МАК) примут участие в расшифровке бортовых самописцев разбившегося у побережья Шпицбергена вертолета Ми-8, сообщил «Интерфаксу» источник в оперативном штабе по ликвидации последствий ЧС.

«Вертолет был оборудован бортовыми самописцами. После того, как их извлекут из воды и доставят в оперативный штаб, специалисты, среди которых эксперты МАК, дадут оценку их состоянию. Если оно окажется удовлетворительным, то носители могут направить на расшифровку в Москву», – сказал источник.

Он сообщил, что лишь расшифровка «черных ящиков» может пролить свет на истинные причины катастрофы. «Предварительно до момента катастрофы полет проходил штатно. Сигнал бедствия экипаж не подавал. Аварийный маяк после катастрофы также не сработал», – сказал источник.

Среди прочего в рамках расследования причин аварии специалисты возьмут пробы топлива на аэродроме вылета вертолета. В России проверят уровень подготовки и качество сертификации пилотов тверской авиакомпании «Конверс Авиа», которой принадлежал вертолет.

«Однако ранее претензий к подготовке пилотов и состоянию воздушных судов этой авиакомпании на Шпицбергене не возникало», – сказал он.

В то же время, дистанционно-управляемый подводный робот уже спустился на глубину в месте обнаружения обломков вертолета. «Это позволило доподлинно подтвердить принадлежность вертолета и установить, что на глубине 209 метров в 2,1 км северо-восточнее Хероддена находятся обломки пропавшего в четверг российского вертолета Ми-8», – сказал источник.

Между тем, администрация сюссельмана Свальбарда (представитель властей Норвегии) уже заключила договор с судном, которое сможет поднять из-под воды и взять на борт разбившийся вертолет. «Вероятно, оно прибудет к месту в среду вечером и незамедлительно начнет подъем», – сказал источник.

Вертолет Ми-8 авиакомпании «Конверс Авиа», на борту которого находились пять членов экипажа и трое сотрудников НИИ Арктики и Антарктики, 26 октября вылетел из законсервированного поселка Пирамида в Баренцбург. В 15:35 по местному времени (16:35 мск) в спасательный центр поступило сообщение, что вертолет пропал. В воскресенье, по данным норвежской стороны, в двух километрах к северо-западу от мыса Хеер (архипелаг Шпицберген) в акватории Баренцева моря на глубине 209 метров обнаружены обломки пропавшего Ми-8.

### ИНТЕРФАКС; 2017.10.30; НАЙДЕНО ТЕЛО ПОГИБШЕГО ЧЛЕНА ЭКИПАЖА РАЗБИВШЕГОСЯ НА ШПИЦБЕРГЕНЕ ВЕРТОЛЕТА

Тело погибшего члена экипажа разбившегося у архипелага Шпицберген вертолета Ми-8 обнаружено рядом с местом крушения, сообщил «Интерфаксу» в понедельник информированный источник.

По его словам, тело погибшего было обнаружено подводным поисковым аппаратом рядом с местом катастрофы. Поисковая операция продолжается.

Вертолет Ми-8 авиакомпании «Конверс Авиа», на борту которого находились пять членов экипажа и трое сотрудников НИИ Арктики и Антарктики, 26 октября вылетел из законсервированного поселка Пирамида в Баренцбург. В 15:35 по местному времени (16:35 мск) в спасательный центр поступило сообщение, что вертолет пропал.

Ночью 29 октября к поиску вертолета подключились более 40 спасателей МЧС России, обломки вертолета были обнаружены в воскресенье норвежским судном в двух километрах северо-восточнее мыса Хеер.

### ИНТЕРФАКС; 2017.10.30; ГОНКОНГСКАЯ ФИРМА, ФРАХТОВАВШАЯ САМОЛЕТЫ ВИМ-АВИА, ПОДАЛА НА НЕЕ В СУД

Гонконгская фирма Aviation service limited подала в суд на авиакомпанию «ВИМ-Авиа», следует из данных картотеки арбитражных дел.

Исковое заявление подано в Арбитражный суд Москвы 26 октября. Текст заявления пока не опубликован, сумма исковых требований также не приводится.

Aviation service limited специализируется на фрахте широкофюзеляжных пассажирских самолетов для сезонных авиаперевозок между странами Азии, СНГ и Европы, говорится на ее сайте. Лайнеры типа Boeing-777-200ER «ВИМ-Авиа» привлекала на линиях между Москвой и китайскими городами Чэнду, Тайюань, Чжэнчжоу и Фучжоу. Период фрахтования – с июня до 31 октября.

Как сообщалось, 25 сентября «ВИМ-Авиа» объявила о полном прекращении чартерных рейсов. Причина – нехватка оборотных средств и долгов перед контрагентами, которые оцениваются более чем в 10 млрд руб. Этому предшествовала серия задержек рейсов из российских и зарубежных аэропортов, затронувшая тысячи пассажиров. В настоящее время сертификат эксплуатанта компании ограничен, в связи с чем она не может осуществлять коммерческую деятельность.

### ТАСС; 2017.10.30; МЕЖДУНАРОДНЫЕ АЭРОПОРТЫ ДАЛЬНЕГО ВОСТОКА МОДЕРНИЗИРУЮТСЯ В ОЖИДАНИИ ВКЛЮЧЕНИЯ В СПВ

Международные аэропорты Дальнего Востока в ближайшие несколько лет модернизируют свою инфраструктуру. В частности, крупные проекты уже реализуют в Хабаровском крае, на Чукотке и на Сахалине. Распространение на международные аэропорты режима Свободного порта Владивосток (СПВ) позволит увеличить приток иностранцев и объем зарубежных инвестиций, однако предъявляет повышенные требования к качеству сервиса и инфраструктуры.

Ранее президент РФ Владимир Путин поручил до конца 2017 года распространить режим СПВ, который позволяет иностранцам использовать упрощенный визовый режим при въезде в Россию, еще на восемь аэропортов. Корреспонденты ТАСС узнали в правительствах регионов, у руководства аэропортов и экспертов, как идет модернизация авиапредприятий, и что они ожидают от введения режима СПВ.

Свободный порт – только начало

«Распространение режима Свободного порта на международные аэропорты – важное решение, влияющее на развитие многих отраслей экономики. Упрощенный визовый режим позволит расширить чартерные программы, в первую очередь, со странами АТР. По электронным визам на Дальний Восток смогут прилетать инвесторы и туристы из 18 стран», – привела слова министра Российской Федерации по развитию Дальнего Востока Александра Галушки пресс-служба министерства.

Решение распространить режим свободного порта Владивосток на международные аэропорты в остальных регионах Дальнего Востока является стратегически правильным, но получить от него существенные дивиденды удастся только в долгосрочной перспективе, считает ведущий специалист экспертно-аналитического центра Дальневосточного федерального университета (ДВФУ) Виталий Савенков.

«Из положительных моментов, действительно, следует отметить потенциальный рост пассажиропотока в части туризма и деловых контактов. Тем не менее, ожидать резкого увеличения количества пассажиров не стоит. По данным Минвостокразвития РФ, за чуть более чем два месяца работы режима Свободного порта Владивосток было выдано порядка 3 тыс. виз, а около 2 тыс. иностранных граждан посетили Россию по электронным визам. Это при том, что аэропорт Кневичи сам по себе является лидером перевозок пассажиров на Дальнем Востоке, по данным **Росавиаци**и», – рассказал ТАСС эксперт.

По его мнению, для аэропортов, находящихся в конце первой или во второй сотне по количеству перевезенных пассажиров в России, таких как Комсомольск-на-Амуре, Анадырь и Бухта Провидения, динамика роста будет гораздо медленнее. Да и само пребывание иностранцев на Дальнем Востоке иногда еще приближается к категории «экстремального отдыха».

«Местами низкий уровень сервиса, разбитые дороги и не всегда доступная инфраструктура не делают пребывание граждан из других стран излишне комфортным. С другой стороны, со временем иностранцы узнают и привыкнут к безвизовому въезду для краткосрочных поездок по Дальнему Востоку, а это, в свою очередь, подстегнет к развитию инфраструктуру как самих аэропортов и прилегающих территорий, так и регионов в целом», – уверен Виталий Савенков.

Он также отметил, что само по себе распространение режима СПВ – не есть законченное решение проблем недостаточного развития туристического, делового и транспортного секторов Дальнего Востока. Они должны решаться системно и на всех уровнях с привлечением лучших федеральных и зарубежных практик.

Тем не менее, эта мера очень четко попадает в концепцию «Дальний Восток – ворота России в АТР» и имеет хорошие перспективы при адекватной и комплексной реализации.

Современный аэропорт Хабаровска

Один из наиболее крупных аэропортов, на который планируется распространить режим СПВ, является Хабаровский аэропорт Новый. Первое здание аэровокзала здесь было построено еще в 1953 году. Сегодня инфраструктура аэропорта нуждается в усовершенствовании и обновлении.

Новые планы модернизации связаны с японскими инвесторами резидента ТОР «Хабаровск» – «Международный аэропорт Хабаровск». В частности, здесь началось строительство нового аэровокзального комплекса. Проект прошел госэкспертизу, и сейчас идут подготовительные работы: демонтаж объектов, расположенных на месте будущей строительной площадки, расчистка территории. Конкурс на выбор генерального подрядчика для строительства первой очереди будет объявлен в ноябре.

«Комплексная программа развития международного аэропорта Хабаровск включает реконструкцию аэродромного комплекса, строительство нового аэровокзального комплекса и реконструкция действующего международного терминала, а также создание гостинично-делового, выставочного и торгово– развлекательного центров в рамках концепции AirCity», – сообщила пресс-служба аэропорта Хабаровск.

Планируется, что строительство терминала внутренних авиалиний, реконструкция действующего международного аэровокзала, а также аэродромного комплекса аэропорта Хабаровск будут полностью завершены в 2019 году. Новый ежегодно уже обслуживает около 2 млн пассажиров, через него проходят 30 тыс. тонн грузов, он принимает воздушные суда всех типов.

Выполнение всего плана модернизации с участием японского инвестора, рассчитанного до 2030 года, даст возможность существенно повысить качество обслуживания пассажиров и увеличить пропускную способность до 4 млн пассажиров и 70 тыс. тонн грузов ежегодно. В проект по модернизации пассажирского терминала планируется инвестировать около 4,5 млрд рублей.

Дальние гавани

Режим СПВ должен будет распространиться также на аэропорты Угольный (город Анадырь) и Бухта провидения (поселок Урелики) на Чукотке, Игнатьево (Благовещенск) в Амурской области, Елизово (Петропавловск-Камчатский) на Камчатке, Дземги (Комсомольск-на-Амуре) в Хабаровском крае, Сокол (Магадан) в Магаданской области, а также Хомутово (Южно-Сахалинск) на Сахалине.

Некоторые из них уже реализуют собственные инвестиционные программы по развитию. Новый терминал до 2020 года должен быть построен в аэропорте Елизово.

По информации Минвостокразвития, объем инвестиций в проект составит чуть больше 7 млрд рублей. Победителем конкурса на строительство нового здания международного терминала в главном аэропорту Камчатки стала компания «Аэропорты регионов». Соглашение с инвестором было подписано на третьем Восточном экономическом форуме в сентябре 2017 года.

«Там будет не только сам аэровокзал с возможностью обслуживания порядка 400 пассажиров в час, но там будет целый комплекс: бизнес, гостиница и еще много других составляющих для того, чтобы приезжающие бизнесмены и туристы смогли чувствовать себя комфортно. Мы надеемся, что из-за того, что наш комплекс будет введен в строй, нарастим пассажиропоток до миллиона человек в год. Сейчас у нас 650 тыс.», – передала пресс-служба министерства слова главы региона Владимира Илюхина.

В 2016 году завершилась реконструкция взлетно– посадочной полосы аэропорта Хомутово в Южно-Сахалинске, который получил возможность принимать самолеты типа Boeing 747. Теперь стоит вопрос о строительстве нового здания аэровокзала. Проект оценивается в 6,7 млрд рублей.

«В 2019 году начнется реконструкция взлетно-посадочной полосы аэропорта Игнатьево. В планах Амурской области есть и строительство нового международного терминала, этот проект находится на стадии утверждения», – сообщает пресс– служба министерства по развитию Дальнего Востока.

Свободный порт уже работает

Между тем, уже два года режим СПВ работает в Кневичах во Владивостоке. По словам директора по авиационной коммерции Международного аэропорта Владивосток Александра Боброва, за это время в аэропорт пришли новые авиакомпании: «Россия», «Ангара», «Саратовские авиалинии», Royal Flight, Tianjin Airlines, China Eastern Airlines, Sichuan Airlines, JEJUair.

Был открыт ряд новых направлений, таких как Шанхай, Осака, Чхонджу, Санья, Шэньян, Тяньцзинь, Улан-Удэ, Комсомольск-на-Амуре, а также были серьезно увеличены провозные емкости в Сеул, Токио, Пусан, Харбин, Чанчунь. Доля международных пассажиров на сегодняшний день достигла 35% от общего пассажиропотока аэропорта Владивосток.

«С 2016 года международный аэропорт Владивосток является абсолютным лидером среди дальневосточных аэропортов по общему прямому пассажиропотоку, а по показателю международного пассажиропотока опережает аэропорты, как на Дальнем Востоке, так и в Восточной Сибири. При этом за девять месяцев текущего года прирост общего пассажиропотока составил 17%, а на международных линиях количество пассажиров увеличилось на 37%», – рассказал Бобров.

Как ранее писал ТАСС, федеральный закон о Свободном порте Владивосток вступил в силу в октябре 2015 года. Сегодня свободный порт включает 16 муниципальных образований Приморского края, Ванинский район Хабаровского края, Корсаковский городской округ Сахалинской области, городской округ Петропавловск-Камчатский Камчатского края и городской округ Певек Чукотки.

### КОММЕРСАНТ.RU; ДМИТРИЙ ШАПКИН; 2017.10.30; ДЫМ ОТВЕТСТВЕННОСТИ

В России ужесточилось наказание за курение на борту гражданских самолетов

2017 год может особенно запомниться российским авиапутешественникам как дата начала активной фазы борьбы авиакомпаний и авиационных властей с курением на борту гражданских самолетов. Нарушение установленного во всех отечественных авиакомпаниях запрета на курение во время полета теперь практически приравнено к хулиганству, а потому может стать основанием для административной и уголовной ответственности. Давно просившие об этом авиакомпании, во главе с крупнейшим национальным перевозчиком «Аэрофлотом», уже на деле демонстрируют «нулевую терпимость» к подобным инцидентам и считают вполне оправданным применять установленные законодательством санкции к нарушителям порядка на борту «по верхнему пределу».

Незаконная привычка

Для заядлых курильщиков, не готовых отказаться от вредной привычки даже на короткое время полета, самое время пересмотреть свои правила поведения на воздушном транспорте или вовсе отказаться от пагубного пристрастия. Теперь оно может обойтись слишком дорого или даже закончиться потерей свободы.

С начала этого года в России появились новые законы, которые значительно ужесточают санкции к курильщикам и прочим хулиганам на борту пассажирских лайнеров. Согласно поправкам, принятым в уголовное законодательство, грубое нарушение общественного порядка в полете теперь приравнивается к опасному хулиганству и может повлечь ответственность вплоть до ареста и тюремного заключения.

Волна борьбы с авиадебоширами захлестнула и отраслевые ведомства в исполнительной власти, которые в этот же период выступили с разнообразными законодательными инициативами по ужесточению ответственности для курильщиков и дебоширов. К концу лета с подачи **Минтранса** РФ Министерство юстиции России разработало законопроект, согласно которому штрафы за нарушение правил перевозок, к которым относится и запрет на курение на борту, должны быть увеличены почти в десять раз до 40 тыс. руб., а в качестве альтернативной меры наказания судом может быть наложен административный арест на срок от пяти до пятнадцати суток.

Вряд ли стоит сомневаться, что это ужесточение законодательства в отношении авиахулиганов депутаты поддержат. Давно ожидаемая отечественными авиакомпаниями правовая форма применения «черных списков» пассажиров, кому перевозчик вправе отказать в услуге после хулиганского инцидента на борту, уже принята Госдумой во втором чтении. Отличившимся авиахулиганам будет вовсе запрещено пользоваться гражданской авиацией в течение одного года, причем вне зависимости от гражданства пассажира.

Сразу в дело

Практическое применение уже принятых в этом году поправок к уголовному законодательству не заставило себя долго ждать. В минувшем сентябре впервые в отечественной судебной практике дебошир был приговорен к реальному сроку лишения свободы, причем в колонию отправился как раз не российский, а иностранный гражданин.

В мае этого года гражданин Израиля П. на борту рейса «Аэрофлота» из Тель-Авива в Москву начал курить и употреблять спиртное, пронесенное с собой. Он громко матерился, угрожал членам экипажа и своим неадекватным поведением создавал угрозу безопасности полета лайнера. Кроме того, он не реагировал на замечания бортпроводников и приказы командира воздушного судна и даже несколько раз пытался открыть входную дверь. Экипаж был вынужден скрутить хулигана, а по прилету в Шереметьево передал нарушителя в полицию.

Там гражданина сначала привлекли к административной ответственности по статье «за появление в общественных местах в состоянии опьянения», а позднее линейное управление МВД в аэропорту Шереметьево возбудило против него уголовное дело по факту хулиганства. 12 сентября Химкинский городской суд признал П. виновным в совершении преступления, предусмотренного п. «в» ч.1 ст.213 УК РФ, и назначил ему наказание в виде лишения свободы сроком на шесть месяцев с отбыванием наказания в колонии-поселении.

Комментируя этот случай, заместитель генерального директора «Аэрофлота» по правовым и имущественным вопросам Владимир Александров подчеркнул, что «авиакомпания продолжит вести непримиримую борьбу с любыми случаями нарушения общественного порядка на борту и проявлениями агрессии со стороны хулиганов. Для нас важно, чтобы каждый пассажир знал, что авиакомпания не только постоянно повышает уровень сервиса и комфорта, но и прилагает все усилия для обеспечения безопасности и защиты своих пассажиров».

От безопасности к репутации

Как рассказали «Ъ» в «Аэрофлоте», до недавнего времени авиакомпания не обращалась в суд по фактам несанкционированного курения на борту, поскольку текущее законодательство практически не обеспечивало защиты интересов перевозчиков. По закону авиакомпания была вправе лишь удержать с пассажира стоимость уже оплаченного билета (например, отказать в обратной перевозке без компенсации), а также передать документы в полицию для взыскания административного штрафа за невыполнение законных требований экипажа (как правило, от 1 тыс. руб. до 5 тыс. руб.). Все эти годы юристы авиакомпании направляли усилия на работу с властями и отраслевыми чиновниками по ужесточению ответственности за нарушение правил поведения на борту, параллельно накапливая статистику нарушений и пополняя собственный реестр нарушителей общественного порядка в самолете.

Тем не менее, в «Аэрофлоте» свидетельствуют, что благодаря всему комплексу мер информационного и юридического характера по борьбе с курением на борту, статистика по этому виду нарушений в последнее время резко снизилась. Количество активных курильщиков в самолетах авиакомпании уменьшилось с 1525 в прошлом году до 411 за первые восемь месяцев нынешнего. По данным компании, с января по август этого года 17 нарушителей были переданы в полицию (в прошлом году – 59), из них пять человек привлечены к административной ответственности и оштрафованы согласно действующему законодательству (в прошлом году – 14). Используя соответствующие положения Воздушного кодекса РФ, «Аэрофлот» отказал в обратной перевозке еще четырем пассажирам, поскольку их действия угрожали безопасности полетов (в прошлом году таких случаев было восемь).

Ужесточение законодательства и активизация собственных усилий по противодействию курению на борту в авиакомпании считают обоснованными, поскольку оно является «прямой угрозой безопасности полетов», и к тому же «создает некомфортные условия полета и оказывает негативное влияние на имидж авиакомпании». «Облик современного авиаперевозчика, деятельность которого отвечает международным стандартам, предполагает обеспечение права пассажиров и членов экипажа на безопасные условия полета, в том числе чистый воздух», – отметил Владимир Александров.

Право на пожарную посадку

Впрочем, возможные материальные потери для любителей «подымить» в полете могут обернуться куда более существенными расходами, чем установленный законом штраф. Входящая в группу «Аэрофлот» бюджетная авиакомпания «Победа» взяла на вооружение метод многих зарубежных перевозчиков: в случае срабатывания датчика дыма или фиксации экипажем факта курения в салоне, пилот безальтернативно принимает решение о вынужденной посадке в ближайшем по курсу аэропорту, а затем авиакомпания предъявляет нарушителю все расходы, понесенные перевозчиком в связи внеплановой задержкой рейса.

В пресс-службе «Победы» рассказали «Ъ» уже о трех подобных случаях в текущем году. Так, 21 июля по пути из Махачкалы в Санкт-Петербург экстренную посадку в московском Внуково совершил рейс «Победы» DP505, в ходе которой с самолета был снят пассажир, решивший покурить в туалете. Посадка, взлет и 35-минутное пребывание самолета в аэропорту, плюс расходы на топливо, лизинг самолета, перерасход рабочего времени экипажа и компенсации ущерба другим пассажирам обошлись перевозчику в 190,96 тыс. руб. В случае положительного решения по делу, это станет самым большим денежным взысканием за курение на борту в истории российского гражданского воздушного флота.

Не прошло и двух недель, как 3 августа из-за закурившего на борту пассажира самолет «Победы» вынуждено приземлился в аэропорту Минеральные Воды, что повлекло расходы на сумму 247,3 тыс. руб. А 15 августа пассажирка с сигаретой рейса Москва – Махачкала спровоцировала посадку самолета в аэропорту Волгограда, цена которой превысила 250 тыс. руб. Пойти на такие исключительные меры «Победу» вынудили участившиеся случаи курения на борту: с начала 2017 года перевозчик зарегистрировал более 30 подобных инцидентов, сообщили «Ъ» в пресс-службе лоукостера. В то же время, как заявил в недавнем интервью РБК гендиректор авиакомпании Андрей Калмыков, уже через месяц после подобных решительных действий персонала перевозчика нарушения запрета курения на рейсах «Победы» полностью прекратились.

В дыму истории

Следует признать, что корни нынешней устойчивой мании пассажиров подымить в полете во многом уходят в глубины истории гражданской авиации, когда курение в салоне пассажирского лайнера было запрещено лишь при взлете и посадке, а подлокотники кресел были оборудованы персональными пепельницами. Многие хорошо помнят, что еще в сравнительно недалеком советском прошлом некурящие граждане и дети были вынуждены переносить запах табачного дыма в замкнутом помещении самолета в течение многих часов перелета, даже когда курильщики снисходительно группировались в хвостовой части салона.

Впервые полный запрет курения на борту гражданских воздушных судов был принят в США в 1988 году, примерно в это же время аналогичные меры начали постепенно вводиться и в СССР. Еще в 1986 году курение было запрещено на коротких рейсах «Аэрофлота» продолжительностью до трех часов, затем на всех рейсах, за исключением дальнемагистральных, а полный запрет курения на всех самолетах компании был введен в 2002 году. Не секрет, что целью установления этих запретов являлась в том числе забота о некурящих пассажирах и детях, поскольку количество жалоб от родителей достигло критического уровня даже по советским меркам

Между тем, отнюдь не следует считать, что курение на борту безопасно. Тем пассажирам, которые наивно оправдывают этот вид хулиганства и успокаивают себя и других «отменной вентиляцией в салоне», следует помнить, что задымление на борту в любом случае рассматривается экипажем как нештатная ситуация и в обязательном порядке фиксируется в полетных документах, поскольку может стать причиной серьезной технической проблемы. И даже если затем выяснится, что источник задымления не угрожает полету, пилотам и бортпроводникам будут обеспечены лишние несколько минут стресса в воздухе и дополнительные бюрократические процедуры на земле, что, в свою очередь, нередко укладывается в совокупность технических и человеческих факторов при авиационных происшествиях.

Нельзя исключать и вариант, что тревожный сигнал о задымлении или испорченный датчик дыма в туалете будет воспринят командиром воздушного судна или его подчиненными как выходка очередного хулигана на борту, а в результате будет проигнорирован источник реальной опасности для лайнера и его пассажиров. Так что безответственное и в корне неверное предположение о том, что «из-за сигареты самолеты не падают», никого не должно успокаивать настолько, чтобы проявлять толерантность к нарушителям установленных запретов или беспечно относиться к источнику огня и дыма в салоне реактивного самолета с сотнями людей на борту.

Кроме того, ретроспектива проблемных случаев с курильщиками показывает, что, как правило, нарушение этого запрета, – лишь одна из составляющих хулиганского поведения пассажиров, действия которых в целом угрожают безопасности полета. Неуемное желание «подымить» чаще всего возникает у подвыпивших граждан, которые неадекватно воспринимают правила авиакомпании и требования бортпроводников, не реагируют на законные приказы командира воздушного судна и в принципе ведут себя непредсказуемо, сами по себе становясь источником повышенной опасности. Это позволяет авиакомпаниям и авиационным чиновникам обоснованно настаивать на ужесточении ответственности за подобные нарушения, в том числе, в профилактических целях.

В глобальном порыве

В мировой авиаотрасли курение на борту уже фактически приравнено к уголовным преступлениям, способным привести к опасной ситуации в полете. В юридической части «Руководства по предотвращению и управлению случаями недисциплинированного поведения пассажиров» (Guidance on Unruly Passenger Prevention and Management), изданного Международной ассоциации воздушного транспорта (IATA), курение в туалетах и технических зонах самолета в любое время, а также выведение из строя бортовых датчиков дыма, относится ко второму из трех классов наиболее опасных инцидентов на борту. К этому типу случаев относятся различные действия пассажиров, прямо угрожающие безопасности полета или качественному оказанию услуг, зафиксированные в Токийской конвенции 1963 года (например, нанесение телесных повреждений пассажирам или персоналу), тогда как к наивысшему – первому классу – отнесены лишь особо опасные угрозы, приравниваемые к терроризму или угону самолета.

Курение в остальных частях авиалайнера в нарушение запрета авиакомпании или при включенной световой табличке «курение запрещено» относится к третьему классу «общих» угроз и соседствует, например, с нападением на бортпроводников, угрозам в адрес пассажиров и другими нарушениями общественного порядка в полете. Эти виды происшествий, по мнению экспертов IATA, способны косвенно привести к нештатной ситуации на борту, требующей немедленной и слаженной реакции персонала авиакомпании. В 2015 году в этот сборник инструкций для всех авиаперевозчиков мира, регламентирующий реакцию бортпроводников и пилотов на небезопасное поведение пассажиров, IATA специально добавила уточнение, что нарушение запретов «некурящей политики» авиакомпании является «серьезным правонарушением» и может стать поводом для судебного преследования и наложения ответственности, установленной законодательством во множестве государственных юрисдикций.

Ужесточение уголовного законодательства в России в отношении курильщиков и других нарушителей общественного порядка на борту воздушного судна полностью находится в глобальном тренде борьбы с хулиганством в гражданской авиации: противодействие недисциплинированным пассажирам (unruly passengers) входит в ТОП-3 угроз безопасности, отслеживаемых экипажем в полете. По статистике IATA, опасных случаев нарушения правил авиакомпаний, в том числе запрета на курение, с каждым годом становится все больше. В период с 2007 по 2015 годы в мире зафиксировано свыше 49,1 тыс. фактов неподчинения пассажиров законным требованиям экипажей, из них в 2014 году – свыше 9,3 тыс., в 2015 году – более 10,8 тыс. (рост за год на 17%). Аналитики IATA подчеркивают, что в пересчете на количество выполненных авиакомпаниями рейсов, инциденты с «неуправляемыми пассажирами» происходят чаще, чем в предыдущие годы: в 2014 году – 1 случай на 1,3 тыс. рейсов, в период с 2007-го до 2014 года – 1 случай на 1,5 тыс. рейсов в среднегодовом выражении. Эти данные подтверждаются и социологическими исследованиями IATA: больше половины мировых авиаперевозчиков в 2014 году отметили ухудшение ситуации с «unruly passengers» за последние пять лет, причем более 40% опрошенных авиакомпаний подтвердили, что в истекшие 12 месяцев им приходилось отменять рейсы из-за поведения авиахулиганов.

Закурил – в тюрьму!

Ярких практических примеров применения жестких мер в отношении курильщиков в мире уже накопилось предостаточно. Например, по законодательству Канады (Canada's Aeronautics Act) курение на пассажирском лайнере наказывается максимальным штрафом в размере $5 тыс., но может караться и тюремным заключением. В 2014 году канадский суд привлек к ответственности за курение на борту двух пассажирок рейса авиакомпании Sunwing Airlines, выполнявшего полет из Торонто на Кубу. Только залог в $2500 спас каждую от реального тюремного срока. Еще двумя годами ранее и тоже в Канаде из-за сигареты на борту чудом не лишилась свободы пассажирка авиакомпании WestJet Катерина Бак. В итоге суд учел тяжелое финансовое положение обвиняемой и назначил ей 40 часов исправительных работ и условное освобождение с полугодовым надзором. Авиакомпания WestJet внесла пассажирку в «черный список», и исключила ее оттуда лишь после получения официального письма с извинениями.

Но больше всего не повезло нарушителю из Великобритании. В январе 2017 года королевский суд Бирмингема признал виновным Джона Кокса (John Cox), который закурил на борту регулярного рейса авиакомпании Monarch из Бирмингема в Шарм-эль-Шейх и спровоцировал настоящий пожар. Судья приговорил нарушителя к 4,5 годам тюремного заключения за создание угрозы безопасности на борту самолета. Попытка оспорить решение суда в апелляционной инстанции завершилась еще более плачевно: суд удвоил наказание неосторожному курильщику до 9,5 лет тюрьмы.

Подобный случай стал возможен в силу того, что в законодательстве Великобритании и других странах англо-саксонской системы права не установлено конкретных сумм штрафов и сроков заключения за курение на борту, размер ответственности за подобное нарушение определяется судьей в каждом конкретном случае с учетом сопутствующих обстоятельств и наличия судебных прецедентов. В большинстве других стран Европы курение в самолете наказывается только денежными штрафами от нескольких сотен до нескольких тысяч евро, хотя во всех государствах ЕС их размеры постоянно увеличиваются. Кроме того, практически все европейские авиакомпании используют так называемые «черные списки» пассажиров, чтобы обезопасить себя и своих пассажиров от потенциальных курильщиков и дебоширов на борту.

В странах Азии авиакурильщиков наказывают не менее серьезно и во многом идут по проторенному пути западных коллег. В Китае Национальной ассоциацией воздушного транспорта введено экспериментальное временное распоряжение от 01 февраля 2016 года «Об установлении административных мер в отношении пассажиров, совершивших административные правонарушения». Эта директива предусматривает ответственность в виде ограничения права пассажира на совершение полета на срок от 1 года до 2 лет и очень напоминает механизм «черных списков» у европейских и американских авиаторов. Размеры штрафов в КНР установлены «Правилами обеспечения авиационной безопасности КНР», которые предусматривают наказание в виде ареста курильщика сроком до 10 суток или штраф до 500 юаней (более $75.). А если из-за дебошира рейс совершает вынужденную посадку, то штраф вырастает до 3 млн. юаней (более $450 тыс.). При этом, усиление ответственности за курение на борту оправдывается китайскими властями не только безопасностью полетов и защитой прав некурящих граждан, но и преподносится как мера по улучшению репутации страны на международной арене.

В Южной Корее штраф за курение на борту во время полета составляет 10 млн вон (около $10 тыс.), во время стоянки и руления – 5 млн вон, хотя в большинстве случаев полиция штрафует нарушителей-курильщиков на 1 млн вон на месте без суда. В Японии курение на борту лайнера тоже запрещено и наказывается по Закону о гражданской авиации штрафом до 500 тыс. йен (около $4,5 тыс.). По данным **министерства транспорта** Японии, в 2016 году было выявлено 105 таких случаев, впрочем, ни один из них судебным преследованием не завершился, все штрафы были выплачены нарушителями добровольно.

Стоит ли напоминать, что в ряде стран арабского мира в силу особенностей законодательства ответственность за курение на борту и неповиновение бортперсоналу может обернуться не только тюремным заключением и крупным денежным взысканием, но и публичным телесным наказанием. Например, в Судане 30 ударов плетью за отказ потушить сигарету на борту – нормальная практика.

### ИНТЕРФАКС; 2017.10.30; ПЕРВЫЙ ТЕСТОВЫЙ РЕЙС ИЗ АЭРОПОРТА « ПЛАТОВ» ПЕРЕНЕСЕН НА СЕРЕДИНУ НОЯБРЯ

Первый тестовый рейс из ростовского аэропорта «Платов», который должен заработать 1 декабря, состоится до 20 ноября, заявил гендиректор холдинга «Аэропорты регионов» (входит в группу «Ренова» Виктора Вексельберга) Евгений Чудновский журналистам в понедельник.

«Первый тестовый полет состоится до 20 ноября», – сказал он, отвечая на соответствующий вопрос.

Ранее Е.Чудновский говорил, что первый тестовый полет будет выполнен в конце октября.

Строительство аэропорта «Платов», которое ведут «Аэропорты регионов», было начато в 2014 году по поручению правительства РФ. «Платов» должен обеспечить прием гостей Чемпионата мира по футболу 2018 года и заменить существующий аэропорт Ростова-на-Дону, который будет закрыт и в перспективе интегрирован в городскую застройку. Общая площадь нового комплекса составит более 86 тыс. кв. м, из них 50 тыс. займет пассажирский терминал. Расчетная пропускная способность аэропорта – 5 млн пассажиров в год.

«Платов» станет первым в РФ аэропортовым проектом, который «с нуля» строит частный инвестор. Общий объем финансирования проекта составляет 47 млрд рублей, в том числе объем частных инвестиций -19 млрд рублей (собственные средства «Реновы», а также привлеченные у Газпромбанка (MOEX: GZPR) ).

### RNS; 2017.10.30; ДОПОЛНИТЕЛЬНЫЙ ПАССАЖИРОПОТОК АЭРОПОРТОВ РФ ВО ВРЕМЯ ЧМ-2018 МОЖЕТ ПРЕВЫСИТЬ 3,5 МЛН ЧЕЛОВЕК

Дополнительный пассажиропоток аэропортов России во время Чемпионата мира по футболу – 2018 может превысить 3,5 млн человек, из которых на аэропорты московского авиаузла придется 1,9 млн человек, сообщил директор по авиационному маркетингу аэропорта Домодедово Вячеслав Грушин в ходе DME Business Forum.

«По нашим оценкам, дополнительный пассажиропоток за счет ЧМ-2018 по всем аэропортам России составит 3,5 млн человек. Из них на московский авиационный узел придется 1,9 млн пассажиров», – сказал он.

Он отметил, что на протяжении всего 2017 года зафиксирована устойчивая тенденция роста пассажиропотока, за восемь месяцев он вырос на 22%. Международные перевозки увеличились на 36%, перелеты по России – на 11%.

«Большую роль сыграло открытие полетов в Турцию. На конец 2017 года расчетный пассажиропоток из России на курорты этой страны составит 6,4 млн пассажиров. При этом относительно прошлого года выросли и другие традиционные направления пляжного отдыха: Кипр – на 8%, Испания – на 29%, Греция – на 15%. Высокие показатели роста показали Таиланд и Вьетнам – на 105% и 100% соответственно», – отметил топ-менеджер.

### ИЗВЕСТИЯ; ЕКАТЕРИНА ЗАПАРА; 2017.10.30; «АЭРОФЛОТ» НАЧНЕТ БЕСПЛАТНО ВОЗИТЬ ЛЫЖНОЕ ОБОРУДОВАНИЕ

Авиакомпания «Аэрофлот» предоставит пассажирам дополнительное место бесплатного регистрируемого багажа для провоза одного комплекта лыжного оборудования весом до 23 кг. Об этом порталу заявила пресс-служба перевозчика.

«Один комплект лыжного оборудования представляет собой чехол с одной парой лыж и одной парой лыжных палок и/или упакованной отдельно одной парой лыжных ботинок или чехол с одним сноубордом и/или упакованной отдельно одной парой ботинок для сноуборда», – говорится в сообщении.

Акция продлится с 1 ноября 2017 года по 15 мая 2018 года. Услуга также будет действовать на рейсах дочерних авиакомпаний под коммерческим управлением «Аэрофлота».

Перевозчик отмечает, что дополнительное место будет предоставляться во время регистрации на рейс при наличии технической возможности воздушного судна.

Ранее в октябре авиакомпания сообщила о продолжении акции по бесплатной перевозке оборудования для серфинга и дайвинга по ряду направлений: Мале, Бангкок, Пхукет и Хошимин.

### ТАСС; 2017.10.30; ГЛАВА МИНАВИА ЕГИПТА ДОЛОЖИЛ ПРЕЗИДЕНТУ О РАБОТЕ ПО УСИЛЕНИЮ МЕР БЕЗОПАСНОСТИ В АЭРОПОРТАХ

Министр гражданской авиации Египта Шериф Фатхи доложил в понедельник президенту страны Абдель Фаттаху ас-Сиси о продолжении работ по усилению мер безопасности в египетских аэропортах. Об этом сообщила президентская канцелярия по итогам их встречи.

«Министр рассказал, что продолжается активная работа по усовершенствованию всех систем безопасности воздушных гаваней страны: проводится переподготовка кадров, персонал осваивает новейшее досмотровое оборудование, поступившее в аэропорты, а также современные системы видеонаблюдения», – отмечается в сообщении. Как отметил Фатхи, египетские «аэропорты отвечают самым высоким международным стандартам».

По словам официального представителя президента Бассама Рады, «президент подчеркнул важность продолжения работы по развитию и модернизации сектора гражданской авиации и расширению его возможностей», учитывая, какую «важную роль играет отрасль в увеличении объема авиаперевозок, развитии туризма и поддержке национальной экономики». Ас-Сиси также подчеркнул важность продолжения развития систем обеспечения безопасности египетских аэропортов и подготовки квалифицированных рабочих кадров.

Египет в течение последних двух лет осуществляет полную модернизацию систем безопасности и аэронавигации своих аэропортов, выделив на эти цели $360 млн. Как ранее заявил глава минавиа страны, уже потрачено $60 млн на развитие систем безопасности, еще $300 млн пойдет на модернизацию аэронавигационных систем, которая по плану должна быть завершена в 2019 году. В прошлом году Египет подписал с двумя компаниями из РФ контракт на закупку 21 радиолокационной станции для развития систем воздушной навигации на общую сумму в $300 млн.

31 октября 2015 года самолет авиакомпании «Когалымавиа», выполнявший рейс по маршруту Шарм-эш-Шейх – Санкт-Петербург, разбился в синайской пустыне примерно через полчаса после взлета. Погибли 217 пассажиров и семь членов экипажа. ФСБ квалифицировала случившееся как теракт.

Через несколько дней после катастрофы Москва объявила о полном прекращении авиасообщения с Египтом, потребовав от Каира существенной модернизации всех систем безопасности на воздушном транспорте и в аэропортах. Полеты между странами не возобновились до сих пор.

### ТАСС; 2017.10.30; В САРАТОВСКУЮ ОБЛАСТЬ ПОСЛЕ ОТКРЫТИЯ НОВОГО АЭРОПОРТА ПРИДЕТ РЯД НОВЫХ АВИАПЕРЕВОЗЧИКОВ

Ряд новых авиаперевозчиков, в том числе и иностранных, придет в Саратовскую область после того, как в регионе откроется новый международный аэропорт. Это позволит существенно снизить цены на авиабилеты, об этом сообщил генеральный директор управляющей компании (УК) «Аэропорты Регионов», которая строит новый аэропорт, Евгений Чудновский

«Сегодня здесь не летают ни «Сибирь», ни UTair, ни «Уральские авиалинии». Безусловно, это влияние структурных ограничений действующих аэродромного и аэровокзального комплексов Саратова. Снятие инфраструктурных ограничений обеспечит, как минимум, приход сюда, основных российских авиакомпаний», – сказал Чудновский.

Он добавил, что компания за последние несколько месяцев многократно проводила обсуждения с авиакомпаниями. «Придут другие перевозчики, предоставят другой сервис, совсем другую маршрутную сеть. И да, будет снижение цены билета», – подчеркнул Чудновский.

Он добавил, что вполне возможен и приход на рынок иностранных перевозчиков. Для этого на территории комплекса необходимо построить пункт пропуска через госграницу. По словам зампредседателя правительства области Василия Разделкина, на обустройство пункта пропуска через госграницу требуется 496 млн рублей.

«Есть соответствующее обращение в адрес вице-премьера РФ Дмитрия Рогозина, оно рассматривается, пока мы не нашли решения. Полагаем, что в ближайшее время вопрос будет решен, но не в рамках развития государственной границы, а рамках программы развития транспортной системы», – сказал Разделкин.

В настоящее время аэропорт в Саратове располагается в черте города. Им пользуются только два перевозчика – «Саратовские авиалинии» и «Аэрофлот». Возведение нового международного аэропорта осуществляется в районе села Сабуровка в 20 км от Саратова на основе государственно-частного партнерства (ГЧП) в рамках программы «Развитие транспортной системы России». Строительство аэропорта – крупнейший инфраструктурный проект области. Общий объем инвестиций в строительство аэропорта составляет более 20 млрд рублей.

### ТАСС; 2017.10.30; АЭРОПОРТ ШЕРЕМЕТЬЕВО ЗА 9 МЕСЯЦЕВ 2017 ГОДА ОБРАБОТАЛ СВЫШЕ 200 ТЫС. ТОНН ГРУЗОВ

Общий объем обработанных международным аэропортом Шереметьево грузов в январе-сентябре 2017 года составил более 200 тыс. тонн, что выше результата аналогичного периода прошлого года на 39,4%, почты – на 43,1%, сообщается на сайте аэропорта.

Объем грузов международных воздушных линий, обработанных «Москва Карго», увеличился на 70% к показателям аналогичного периода 2016 года, их доля в общем обороте компании составила более 70%. На внутренних воздушных линиях наблюдалось незначительное сокращение грузоперевозок (3,5%).

По данным за сентябрь 2017 года на международных воздушных линиях наибольший рост наблюдался по объему трансферных грузов, перевозимых через аэропорт Шереметьево (+100% к сентябрю 2016 г.), объем импорта возрос на 51%.

Основными внешними направлениями, на которые приходится свыше 50% всего грузопотока, являются Китай, Германия, США, Нидерланды, Франция, Италия и Израиль, говорится в сообщении. На внутренних направлениях основной грузопоток традиционно приходится на Дальний Восток (Владивосток, Хабаровск, Южно-Сахалинск, Петропавловск-Камчатский) и Екатеринбург.

Международный аэропорт Шереметьево – крупнейший российский аэропорт по объемам пассажирских и грузовых перевозок, взлетно– посадочных операций и площади аэровокзального комплекса. Маршрутная сеть Шереметьево составляет более 200 направлений. Пассажиропоток аэропорта по итогам 2016 г. составил 33,65 млн пассажиров (+7,6% к 2015 г.), объем перевозок грузов – 231,25 тыс. т (+29,8%), почты – 11,67 тыс. т (+14,6%).

### ТАСС; 2017.10.30; АЭРОПОРТ БЕЛГОРОДА НАЛАДИЛ АВИАСООБЩЕНИЕ С ОАЭ

Международный аэропорт Белгорода открыл чартерную полетную программу в один из крупнейших городов Объединенных Арабских Эмиратов (ОАЭ) – Дубай. Об этом в понедельник сообщила пресс-служба авиаузла.

«Для жителей и гостей нашего региона стал доступнее еще один популярный курорт. Чартерная полетная программа в Дубай открыта аэропортом Белгород совместно с туристическим оператором Anex Tour», – сказали в пресс-службе.

Там отметили, что рейсы в Дубай будут осуществляться авиакомпанией Azur Air на воздушном судне «Боинг – 737-800» каждую пятницу до 23 марта 2018 года. «Первым рейсом в Дубай отправились 189 пассажиров, обеспечив максимальную загрузку авиалайнера», – добавили в пресс-службе.

### РИА НОВОСТИ; ИВАН КАПУСТИН; 2017.10.30; «АЗИМУТ» ОТКРЫВАЕТ РЕЙСЫ ИЗ РОСТОВА-НА-ДОНУ В МАХАЧКАЛУ И САМАРУ

Недавно созданная авиакомпания «Азимут» открывает рейсы из Ростова-на-Дону в Махачкалу и Самару, также в столицу Дагестана можно будет улететь из Краснодара, сообщила РИА Новости представительница авиакомпании.

Самолет Sukhoi Superjet 100 новой авиакомпании Азимут перед выполнением рейса в Ростов-на-Дону из аэропорта Толмачево в Новосибирске.

Перевозчик уже перешел на зимнее расписание, которое будет действовать до 24 марта. «Рейсы в Махачкалу будут выполняться с 1 ноября два раза в неделю: по средам и воскресеньям. Вылет в столицу Дагестана из Ростова в 10.05 по мск, из Краснодара в 15.00 по мск. Из Махачкалы рейсы будут отправляться в Краснодар в 12.30, в Ростов – в 17.30», – пояснила собеседница агентства.

Рейс из Ростова в Самару будет обслуживаться дважды в неделю: по вторникам и субботам, вылет из Ростова-на-Дону в 10.20 по мск, а обратно в 14.20 (по местному времени, плюс 1 час к мск). Полёты начнутся с 31 октября.

В авиакомпании добавляют, что зимой для пассажиров сохраняется возможность совершить полеты в Санкт-Петербург из Ростова-на-Дону и Краснодара, а также по маршрутам Ростов-на-Дону – Москва («Внуково») и Москва («Внуково») – Омск. Дважды в неделю выполняются рейсы в Екатеринбург и Новосибирск из Ростова-на-Дону.

Идея создать авиакомпанию для перевозок на юге России появилась в 2016 году. Одним из инвесторов проекта выступил совладелец аэропорта «Внуково» Виталий Ванцев. Компания будет базироваться в строящемся ростовском аэропорту «Платов» (пока самолеты находятся в действующем аэропорту Ростова-на-Дону) и Краснодаре. В Москве создание базы не планируется.

К 2022 году флот авиакомпании будет насчитывать 16 судов, на данный момент у компании в наличии четыре самолёта. Авиакомпания планирует до конца 2017 года перевезти до 100 тысяч, а в 2018 году до 800 тысяч пассажиров. Полеты из Ростова в Москву начались с 21 сентября, а в октябре открылись рейсы в Санкт-Петербург, Новосибирск и Екатеринбург.

### RG.RU; ЕКАТЕРИНА ПРИЗОВА; 2017.10.30; ЕКАТЕРИНБУРГ И МИНСК СВЯЗАЛ ПРЯМОЙ АВИАРЕЙС

Екатеринбургский аэропорт Кольцово перешел на осенне-зимнее расписание. Первый зимний рейс – в столицу Беларуси – вылетел сегодня в 22.00 по местному времени.

«Запланированы рейсы по 86 направлениям: 40 внутренних, 46 международных. Расписание будет действовать до 24 марта следующего года. Новыми для этой зимы станут рейсы в Минск и Барселону», – сообщает пресс-служба авиационного узла.

Возобновление прямого воздушного сообщения между городами стало логичным продолжением договоренностей, достигнутых между губернатором Свердловской области Евгением Куйвашевым и премьер-министром республики Андреем Кобяковым. Открытие рейса поддержит деловые и гуманитарные контакты, расширит сотрудничество регионов в туристической отрасли. «Я уверен, что рейс будет экономически оправдан и конкурентоспособен», – приводит департамент информполитики слова председателя Союза туриндустрии Беларуси Филиппа Гулыя.

Беларусь занимает 13 место среди внешнеэкономических партнеров Среднего Урала и второе – среди партнеров в рамках СНГ (уступает она лишь Казахстану). К стратегическим направлениям сотрудничества как правило относят энергетику, машиностроение, здравоохранение, медицинскую и фармацевтическую отрасли. Товарооборот территорий в прошлом году составил около 200 миллионов долларов. За первые пять месяцев года нынешнего – 98 миллионов долларов (торговля подросла на 31 процент).

Напомним, летом, в рамках международной выставки «Иннопром» в Екатеринбурге, глава Свердловской области и заместитель премьер-министра Белоруссии Владимир Семашко обсудили возможности поставок на Урал уникальных минских электробусов.

### ТАСС; 2017.10.30; АВИАКОМПАНИЯ «РОССИЯ» НАЧНЕТ ПОЛЕТЫ В ЧЕХИЮ ИЗ КАЗАНИ, ЕКАТЕРИНБУРГА, УФЫ И САМАРЫ

Авиакомпания «Россия» (входит в группу «Аэрофлот») начнет полеты в чешский город Пардубице из Казани, Екатеринбурга, Уфы и Самары. Об этом в понедельник сообщила пресс-служба компании.

«Полеты в Пардубице начались с 8 октября из базового аэропорта Пулково (Санкт-Петербург) по воскресеньям, с 29 октября рейсы стали выполняться по четвергам и воскресеньям. В этот же день также дважды в неделю открылись рейсы в Пардубице из аэропорта Кольцово (Екатеринбург). С 31 октября по вторникам и пятницам лайнеры «России» будут летать в этот чешский город из самарского «Курумоч», а по вторникам и субботам из аэропорта Уфы. С 1 ноября «Россия» будет доставлять в Пардубице пассажиров из Казани и будет работать на этой линии по средам и субботам», – говорится в сообщении.

Все рейсы будут выполняться на Вoeing 737-800, которые рассчитаны на перевозку 189 пассажиров в экономическом классе, добавили в пресс-службе.

Пардубице находится в 100 км от Праги и считается городом-заповедником. Он известен многочисленными архитектурными памятниками. Одним из главных символов города считается Пардубицкий замок, который был построен на рубеже 15-16 веков.

Реклама 23

«Россия» – вторая по величине авиакомпания РФ, базируется в Санкт-Петербурге и Москве. Маршрутная сеть авиакомпании в зимнем сезоне 2017/2018 года состоит из почти 100 внутрироссийских и международных направлений. Воздушный флот «России» включает в себя 15 Вoeing 737-800, 31 лайнер семейства Airbus А320, 6 воздушных судов семейства Вoeing 777 и 9 Вoeing 747.

### ИНТЕРФАКС – ДАЛЬНИЙ ВОСТОК; 2017.10.31; ПАССАЖИРОПОТОК АЭРОПОРТА ЮЖНО-САХАЛИНСКА ЗА ЯНВАРЬ-СЕНТЯБРЬ УВЕЛИЧИЛСЯ НА 4,4%

Пассажиропоток международного аэропорта «Южно-Сахалинск» за январь-сентябрь 2017 года составил почти 751 тыс. пассажиров, что на 4,4% больше, чем за аналогичный период 2016 года, сообщили во вторник агентству «Интерфакс – Дальний Восток» в пресс-службе аэропорта.

«На внутренних рейсах за этот период аэропорт «Южно-Сахалинск» обслужил почти 664 тыс. пассажиров, что на 2,8% больше, чем за январь-сентябрь 2016 года. На международных линиях пассажиропоток за этот период вырос на 17,6% и составил почти 87 тыс. пассажиров», – сказали в пресс-службе.

Положительную динамику пассажиропотока в пресс-службе объяснили субсидированием авиаперевозок правительством РФ для жителей Дальнего Востока, а также отметили, что сахалинцы стали чаще летать, в том числе за границу. Пик пассажиров традиционно приходится на третий квартал года.

Наиболее востребованными направлениями у пассажиров, по-прежнему, остаются Москва, Владивосток, Хабаровск и Новосибирск. Лидерами на международном направлении являются Камрань (Вьетнам), Сеул (Республика Корея) и Токио (Япония), отметили в пресс-службе.

Авиакомпания «Икар», выполняющая чартерные рейсы во Вьетнам, в 2017 году увеличила частоту рейсов, вследствие чего возросло количество пассажиров на данном направлении. Рост количества пассажиров в текущем году отмечается и на рейсах южнокорейской авиакомпании Asiana Airlines, выполняющей рейсы из Южно-Сахалинска в Сеул.

По данным пресс-службы, за январь-сентябрь в аэропорту Южно-Сахалинска выполнено почти 4,6 тыс. вылетов самолетов (рост на 13%), общий тоннаж воздушных судов увеличился на 13% и составил почти 330 тыс. тонн. Перевезено более 5,5 тыс. тонн грузов и почты (увеличение на 8,5%).

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

С аэропортом сотрудничают девять авиакомпаний, которые осуществляют рейсы в 10 городов России и шесть городов стран АТР (включая чартерные туристические рейсы).

В 2014 году аэропорты Сахалинской области, в том числе Южно-Сахалинска, были переданы из государственной собственности в региональную. В 2016 году аэропорт областного центра обслужил 940 тыс. пассажиров, что на 10,5% больше, чем в 2015 году.