**03 НОЯБРЯ 2017**

**Вернуться в оглавление**

|  |
| --- |
| **Публикации** |

### РБК; ВАСИЛИЙ МАРИНИН; ВАЛЕРИЯ КОМАРОВА; МАРИЯ МАКУТИНА; 2017.11.02; ПРАВИТЕЛЬСТВО ПРЕДЛОЖИЛО УСИЛИТЬ РОЛЬ РОСАВИАЦИИ ПОСЛЕ КРАХА «ВИМ-АВИА»

Правительство подготовило план регулирования авиаотрасли во избежание повторения ситуации с «ВИМ-Авиа». **Росавиаци**и предлагается передать полный контроль за авиакомплексом, кроме того, будет усилен надзор за перевозчиками

Функции **Минтранса** и **Росавиаци**и предлагается перераспределить, передав агентству необходимые полномочия и ответственность за функционирование авиационного комплекса, говорится в проекте «Плана мероприятий, направленных на повышение ответственности перевозчиков и туроператоров перед пассажирами», который имеется в распоряжении РБК.

Этот план был разработан комиссией по транспорту, которую возглавляет вице-премьер Аркадий **Дворкович**, курирующий транспорт, сказал РБК источник, входящий в эту комиссию. Представитель **Дворкович**а заявила РБК, что по этому плану на следующей неделе будет сделан доклад в правительстве. От более развернутых комментариев она отказалась.

Разработка плана началась после краха «ВИМ-Авиа» в конце сентября: авиакомпания столкнулась с финансовыми проблемами, в результате чего десятки тысяч ее пассажиров не смогли вовремя вернуться из-за границы. В ситуацию пришлось вмешаться президенту Владимиру Путину – на заседании правительства он устроил разнос **Дворкович**у и министру транспорта Максиму **Соколов**у, потребовав максимально быстро вернуть пассажиров в Россию. Путин также поручил «представить предложения по урегулированию ситуации в целом, по усилению нормативно-правового регулирования этой сферы деятельности, по повышению ответственности перевозчиков».

По словам источника РБК, проект этого плана был в целом одобрен всеми участниками комиссии. Представитель **Росавиаци**и отказался от комментариев. В авиакомпаниях «Аэрофлот», «Россия», S7, «Уральские авиалинии», «Нордавиа» также не ответили на запросы РБК.

Взлет **Росавиаци**и

Финансово-экономический, технический и кадровый контроль над авиаперевозчиками будет усилен. Это предложение потребует изменений в Федеральных авиационных правилах, которые расширят основания для принятия решений о приостановлении действия или аннулировании сертификата эксплуатанта.

Речь может идти не просто о наделении **Росавиаци**и новыми полномочиями, а о формировании принципиально нового органа исполнительной власти, говорит управляющий партнер экспертной группы VETA Илья Жарский. По его словам, возможно, имеется в виду окончательный переход ответственности, полномочий и компетенций в сфере авиации от **Минтранса** и **Ространснадзор**а к **Росавиаци**и. Эксперт называет этот шаг логичным, поскольку сейчас функции министерства, федеральной службы и агентства отчасти дублируются. Из-за этого в стрессовых для рынка ситуациях затрудняется оперативное решение задач – например таких, как вывоз пассажиров после прекращения полетов «Трансаэро» осенью 2015 года и «ВИМ-Авиа» в конце сентября 2017 года, говорит он.

Речь о перераспределении обязанностей между **Минтрансом** и **Росавиаци**ей не идет, заявил РБК представитель **Минтранса**. Но он признал, что в соответствии с разработанным планом **Росавиаци**я должна будет более пристально, на постоянной основе вести мониторинг за деятельностью авиакомпаний.

Жарский напоминает, что сейчас **Минтранс** наделен «колоссальными полномочиями, касающимися гражданской авиации». Среди них – установление правил перевозки пассажиров, багажа, груза, формирования тарифов, государственной регистрации и государственного учета гражданских воздушных судов, проведение реконструкции пунктов пропуска и т.д.

Руководитель портала «Авиапорт» Олег Пантелеев считает, что большое значение будет иметь то, «насколько рьяно будут копать чиновники надзорного ведомства и насколько охотно они будут закрывать глаза на те или иные проблемы авиакомпаний». При этом он отмечает, что в предложениях нет ни одной меры, повышающей «доходность и устойчивость бизнеса авиакомпаний». По его словам, инструменты, доступные **Росавиаци**и, – приостановка действия сертификата эксплуатанта или его аннулирование – карательные и не позволяют исправить ситуацию.

Детали плана

Изменения затронут аэропорты – в документе предлагается в случае задержки рейса переложить на них обеспечение пассажиров питанием, их размещение в гостиницах и т.д.

«Правовые, организационные и финансово-экономические основания у этой инициативы отсутствуют», – заявил РБК представитель аэропорта Домодедово.

«Это предложение нас, мягко говоря, не устраивает», – прокомментировал предложение исполнительный директор Международной ассоциации аэропортов Сергей Никотин. По его словам, в соответствии с российским законодательством и международной практикой все взаимоотношения между гражданской авиацией и пассажиром определяются соответствующим договором в виде билета, продаваемого авиакомпанией. «Только авиакомпания несет ответственность за авиаперевозку и обеспечение пассажира необходимыми услугами, в том числе питанием или проживанием в случае непредвиденных ситуаций, – отметил он. – Предоставление этих услуг является для аэропортов непрофильным. Совершенно очевидно, что если такое обременение ляжет на аэропорты, это потребует существенных затрат».

В Шереметьево и аэропортовом холдинге «Базэл Аэро» отказались от комментариев.

Контроль за туроператорами будет повышен за счет введения механизма электронной путевки, который позволит удостовериться в наличии у пассажира билетов в обе стороны. О проблеме с недобросовестными туроператорами стало известно в конце сентября: оказалось, что большинство туристов, которые не смогли вернуться в Россию из-за проблем «ВИМ-Авиа», не имели обратных билетов.

Заместитель генерального директора «Интуриста» Сергей Толчин говорит, что соблюдение прав туристов, безусловно, должно быть на первом месте, но если туроператор не выполняет обязательства перед туристом не по своей вине, а по вине авиакомпании, то жесткие санкции должны применяться к авиакомпании, а не к туроператору.

Для того чтобы вывезти пассажиров «ВИМ-Авиа», в конце сентября **Минтранс** создал специальный оперативный штаб, а «Аэрофлот» выделил средства на перевозку пассажиров регулярных рейсов этой авиакомпании. Чартерных пассажиров «ВИМ-Авиа» туроператорам пришлось возвращать в Россию за свой счет.

### RNS; 2017.11.02; В РОСАВИАЦИИ НАЗВАЛИ ПЛАН ИНВЕСТОРА КАРЛОВА ПО СПАСЕНИЮ ВИМ-АВИА «РАССУЖДЕНИЯМИ»

План управляющего директора фонда Aurora Investments Бориса Карлова по спасению «ВИМ-Авиа», который ранее был направлен в **Минтранс**, в **Росавиаци**и считают «рассуждениями». Об этом RNS сказал представитель **Росавиаци**и.

«Пока никакого плана нет – есть только рассуждения», – отметил представитель **Росавиаци**и.

25 октября в **Минтрансе** сказали RNS, что получили от управляющего директора фонда Aurora Investments Бориса Карлова, который ранее назывался в качестве одного из возможных инвесторов авиакомпании, презентацию бизнес-модели «обновленной» «ВИМ-Авиа». Письма от имени Карлова 24 октября были отправлены на имя заместителя **министра транспорта** Валерия **Окулов**а и директора департамента гражданской авиации Светланы Петровой (есть распоряжении RNS).

Глава **Минтранса** Максим **Соколов** поручил **Росавиаци**и представить заключение на этот документ. Представитель **Росавиаци**и не стал комментировать сроки предоставления такого заключения.

**Росавиаци**я объявила о прекращении чартерных перевозок «ВИМ-Авиа» из-за нехватки средств 25 сентября. Позже Следственный комитет России возбудил уголовное дело по подозрению в хищении денежных средств пассажиров должностными лицами авиакомпании. Совладельцы авиакомпании Рашид и Светлана Мурсекаевы, по данным СК находятся за пределами России.

### ТАСС; 2017.11.02; МИНТРУД ПОМОЖЕТ ТРУДОУСТРОИТЬСЯ УВОЛИВШИМСЯ СОТРУДНИКАМ «ВИМ-АВИА»

Минтруд России окажет помощь с трудоустройством уволенным работникам компании «ВИМ– Авиа», сообщил ТАСС статс-секретарь, замминистра труда и социальной защиты РФ Андрей Пудов.

«Мы работаем непосредственно с руководством компании [«ВИМ-Авиа»] в отношении вопроса выплаты заработной платы. Текущая заработная плата, насколько я помню, вся выплачена. По долгам работаем. Всем высвобождаемым работникам оказывается вся необходимая помощь с трудоустройством максимально, в этой же отрасли», – сказал он в ходе рабочей поездки в Казань.

Как сообщал ранее **министр транспорта** Максим **Соколов**, 29 сентября в компании был осуществлен платеж по заработной плате и «все средства были доведены до платежных карточек сотрудников компании «ВИМ-Авиа» – за исключением сбежавших сопрезидентов». Ведомство и в дальнейшем будет поддерживать работников компании, осуществлять текущие платежи по заработной плате, в приоритетном порядке погашать задолженности. Также **Минтранс** заявлял о готовности трудоустроить работников компании «ВИМ-Авиа» в случае ее банкротства.

Ранее сообщалось, что авиакомпания выплатила своим сотрудникам 60 млн рублей в счет погашения заработной платы за июль 2017 года. Компания также заявляла, что не имеет перед сотрудниками долгов по зарплате более двух месяцев.

### КОММЕРСАНТ; ЕЛИЗАВЕТА КУЗНЕЦОВА; 2017.11.03; ДАЛЬНИЙ ВОСТОК ПРИБЛИЗЯТ К КРЫМУ И КАЛИНИНГРАДУ

Правительство обнулит НДС на авиаперевозки в ДФО

Правительство продолжает облегчать налоговый режим для внутренних авиаперелетов. Ведомства завершили согласование законопроекта об обнулении НДС на авиасообщение с Дальним Востоком. До сих пор такая мера применялась только для полетов в Крым и Калининград. Льгота будет действовать три года для роста и развития авиаперевозок в регионе. Но она недешево обойдется бюджету: объем выпадающих доходов за три года может достигнуть 8,5 млрд руб.

Правительство планирует обнулить НДС на авиасообщение с Дальневосточным федеральным округом. Соответствующий законопроект прошел согласование ведомств и внесен в правительство, рассказала руководитель дальневосточной практики KPMG Ольга Сурикова, выступая на авиационном форуме «Крылья будущего». Источники “Ъ” в авиаотрасли подтвердили, что проект получил одобрение полпреда президента в ДФО Юрия Трутнева. Пока льгота будет действовать три года – с 2018 по 2021 год. В Минэкономики “Ъ” сообщили, что «поддержали соответствующую инициативу», но ответственным исполнителем является Минвостокразвития. Там на запрос “Ъ” не ответили. В Минфине сообщили: вопрос прорабатывается. В **Минтрансе** “Ъ” ответили, что ведомство поддерживает данную идею, и уточнили: речь идет о внутрироссийских перевозках при условии, что пункт отправления или назначения находится на Дальнем Востоке.

До сих пор обнуление НДС на авиаперевозки распространялось только на Крым и Калининград. По словам госпожи Суриковой, участвовавшей от KPMG в подготовке законопроекта, для пяти из девяти субъектов ДФО авиация является безальтернативным видом транспорта. Но развитие воздушных перевозок в регионе сдерживают высокие затраты авиакомпаний: при средней цене билета из Центральной России в ДФО 25,7 тыс. руб. в 2016 году расходы на одного пассажира составили 38 тыс. руб. Доля непокрытых издержек перевозчиков достигает 47%. Работу авиакомпаний в регионе осложняют условия работы местных аэропортов, принимающих рейсы только в светлое время суток и не рассчитанных на прием некоторых типов самолетов. При населении 6,7 млн человек авиационный пассажиропоток внутри ДФО в 2016 году составил 1,6 млн человек, а из центральной части РФ – 2,5 млн.

По мнению KPMG, обнуление НДС выполняет в первую очередь социальные задачи и позволит как минимум не повышать, а, возможно, даже снизить тарифы перевозчиков, что увеличит пассажиропоток в среднем на 2–3% в год и стабилизирует его в низкий сезон. Доходы авиакомпаний увеличатся на 10%. Но выпадающие доходы бюджета составят около 8,5 млрд руб. в течение трех лет. Для сравнения: обнуление НДС на железнодорожные перевозки пассажиров в дальнем следовании в 2017–2019 годах обойдется бюджету в 42,3 млрд руб.

Госпожа Сурикова отметила, что этот законопроект не затрагивает программу субсидирования перелетов с Дальнего Востока в европейскую часть страны для молодежи и пенсионеров. По мнению консультанта Межведомственного аналитического центра Владислава Бородулина, именно эта программа дотирования показала «самые печальные результаты». За последние три года затраты на привлеченного пассажира растут «фантастическими темпами», ее эффективность снижается в том числе из-за экономической стагнации, фиксированных тарифов и нехватки субсидий. Вчера глава **Росавиаци**и Александр **Нерадько** заявил: в 2018 году продолжится финансирование всех программ субсидируемых перевозок в регионах Дальнего Востока. Но выбор конкретных маршрутов будет зависеть от спроса и предложения самих авиакомпаний, заявил чиновник.

Источник “Ъ” в «Аэрофлоте» сообщил, что такая мера «будет реальной поддержкой отечественных авиакомпаний» и позволит им снизить стоимость билетов и отчасти компенсировать быстро растущие затраты на аэропортовое обслуживание. В S7 также считают обнуление НДС эффективной мерой активизации авиаперевозок, что доказано на примере перевозок в Крым.

Исполнительный директор «Авиапорта» Олег Пантелеев говорит: правительство не готово пойти на повсеместное обнуление НДС на внутренние перелеты и использует этот инструмент лишь точечно для решения социальных проблем. Логично предположить, что эта мера в будущем затронет и местные воздушные линии. Главный эксперт Института экономики транспорта и транспортной политики НИУ ВШЭ Федор Борисов добавляет, что мера поможет разгрузить аэропорты Москвы и улучшить прямое сообщение между регионами.

### ТАСС; 2017.11.02; ГЛАВА РОСАВИАЦИИ СЧИТАЕТ ПРЕЖДЕВРЕМЕННЫМ ОТКРЫТИЕ РЕЙСОВ В ЕГИПЕТ

**Росавиаци**я считает преждевременным открытие рейсов российских авиакомпаний в Египет, несмотря на усилия этой страны по наращиванию авиационной безопасности. Об этом сообщил глава ведомства Александр **Нерадько** в четверг, выступая перед журналистами в Якутске.

«Продолжается работа по подготовке к открытию этих рейсов. 31 октября была вторая годовщина с момента трагической гибели рейса авиакомпании «Коглымавиа». Наши египетские коллеги прикладывают большие усилия по наращиванию авиационной безопасности в аэропортах Египта. Мы осуществляем мониторинг за этой ситуацией, но говорить об открытии рейсов в настоящий момент преждевременно», – сообщил **Нерадько**.

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.

### ИЗВЕСТИЯ; АННА ШУХНИНА; 2017.11.02; АЭРОПОРТ ЯКУТСК НЕ БУДЕТ ПРЕРЫВАТЬ ПОЛЕТЫ НА ВРЕМЯ РЕКОНСТРУКЦИИ

Авиатранспортное сообщение с Якутском прекращено не будет из-за реконструкции взлетно-посадочной полосы местного аэропорта. Об этом сообщил глава **Росавиаци**и Александр **Нерадько**. Он прибыл в Якутск на празднование 75-летия трассы Аляска–Сибирь.

По словам **Нерадько**, предусмотрены три очереди реконструкции аэродрома Якутск. Две уже завершены, а третья начнется в следующем году. Она будет продолжаться на протяжении трех лет. ВПП будут закрывать на ремонт частями, начнут действовать ограничения на располагаемую взлетно-посадочную дистанцию полосы. Общее время ограничений не превысит двух месяцев в год. Финансироваться эти работы будут из федерального бюджета. Сейчас идет процесс увеличения объема этих средств.

Как напоминает ИА YakutiaMedia, гендиректор АО «Аэропорт Якутск» Николай Местников ранее говорил, что объем средств, предусмотренных на реконструкцию аэропорта федеральной программой «Развитие транспортной системы России», составляет чуть более 2 млрд рублей, тогда как требуется 4,8 млрд рублей.

### ТАСС; 2017.11.02; ЭКСПЕРТЫ: ТРАНСПОРТНЫЙ КОРИДОР «СЕВЕР – ЮГ» ДОПОЛНИТ КИТАЙСКИЙ «ШЕЛКОВЫЙ ПУТЬ»

Международный транспортный коридор (МТК) «Север – Юг» будет выгоден для России, Ирана и Азербайджана и сможет дополнить китайскую инициативу «Экономического пояса шелкового пути». Такое мнение выразили в четверг опрошенные ТАСС эксперты, комментируя итоги завершившегося накануне в Тегеране саммита России, Ирана и Азербайджана.

«Этот проект чрезвычайно выгоден для всех трех [РФ, Иран, Азербайджан] стран и в определенной степени этот транспортный путь дополняет китайский проект «Шелковый путь», – сказал старший научный сотрудник Центра изучения Ближнего и Среднего Востока Института Востоковедения РАН Владимир Сажин.

Эксперт отметил, что транспортный коридор является «очень важным логистическим путем от теплых морей Индийского океана до севера Европы». «Об этом коридоре говорят уже лет пятнадцать, предприняты кое-какие шаги, сделан определенный объем работы, чтобы реально запустить этот коридор, но осталось еще много проблем, – отметил ученый. – Я надеюсь, что на этом саммите эти проблемы с политической точки зрения были решены, и теперь дело непосредственно за людьми, которые занимаются этим вопросом».

Эксперт Российского института стратегических исследований (РИСИ) Олег Ларин также считает, что транспортный коридор «Север-Юг» будет развивать экономический потенциал стран-участниц. «Сегодня по этому коридору грузы перевозятся, но эффективность их невысокая, что приводит к высоким затратам, – сказал он. – При реализации этого проекта завтра же мы повезем эти грузы с наименьшими затратами. И от этого выиграют экономики всех стран».

Ларин подчеркнул, что этот транспортный коридор «можно назвать вторым Транссибом». «Географический рубеж между Азией и Европой проходит через Урал, а геополитический рубеж между двумя макрорегионами проходит по линии Азербаджан – Россия – Иран, – отметил он. – Это такой своеобразный рубеж, который предполагает не только транспортные и торговые потоки, но и движение культур и других гуманитарных контактов».

«Север – Юг» – мультимодальный маршрут транспортировки пассажиров и грузов общей протяженностью 7,2 тыс. км от Санкт-Петербурга до порта Мумбаи (Индия). Он свяжет, в частности, Россию, Азербайджан, Иран и Индию. Планируется, что этот коридор позволит сократить не только время, но и стоимость доставки грузов. Коридор предусматривает три основных маршрута: Транскаспийский (через морские порты Астрахань, Оля, Махачкала), Восточный и Западный.

### КОММЕРСАНТ; ИВАН БУРАНОВ; 2017.11.03; ВОДИТЕЛЯМ РАЗРЕШИЛИ КОНФЛИКТОВАТЬ С ПЕШЕХОДАМИ

**Минтранс** разработал рекомендации для организации перекрестков

**Минтранс** России разработал рекомендации, призванные помочь региональным властям организовать безопасное движение на регулируемых перекрестках. Приоритет в зонах пересечения дорог должен быть отдан пешеходам и велосипедистам, что в целом приведет к снижению скорости движения транспорта в населенных пунктах. При этом впервые вводится в обиход термин «допускаемые конфликты» водителей и пешеходов на проезжей части и обозначены границы таких конфликтов.

91-страничные методические рекомендации для субъектов федерации по организации регулируемых перекрестков опубликованы на сайте **Минтранса** России, документ подписан зам**министра транспорта** Николаем **Асаул**ом. Во время пересечения дорог приоритет должен отдаваться пешеходам и велосипедистам, при этом скорость автомобилей должна быть снижена. Такова главная мысль документа.

Прежде всего подробно рассказывается, как органы власти должны измерять интенсивность движения: визуально (этим занимается специалист-учетчик) либо с помощью датчиков. Замеры нужно проводить с апреля по май и с сентября по октябрь со вторника по четверг трижды в сутки. Интенсивность движения на каждой из полос, ведущих к перекрестку, не должна превышать 450 машин в час. Это позволит избежать дорожных заторов. Правый поворот при запрещающем сигнале светофора разрешается только с обособленной полосы. Если же перекресток находится «в центральном деловом района города» либо правоповоротный дублер переходят дети, необходим отдельный светофор и для этой полосы.

Описаны условия применения обособленных левоповоротных полос. Интенсивность движения здесь не должна превышать 100 машин в час, а за один цикл светофора должно поворачивать минимум две машины. Это позволит, сказано в рекомендациях, водителям, едущим прямо, проезжать перекресток без остановки. В целом, по данным **Минтранса** (основаны на опыте США), полосы для поворотов позволяют снизить аварийность на 15–40%.

Интерес представляет раздел, посвященный «допустимым конфликтам» между потоками транспорта и пешеходами. Речь идет о ситуациях, когда автомобили в бессветофорном режиме совершают поворот в месте, где переходят дорогу пешеходы (описано пять допустимых схем). Запрещено допускать такие «конфликты», если интенсивность пересекаемого потока пешеходов более 300 человек в час, потока автомобилей – более 300 автомобилей в час. В противном случае необходим дополнительный светофор.

В общественном совете при **минтрансе** Московской области “Ъ” говорят, что «конфликты» пешеходов и водителей можно сделать безопасными. «Организаторы движения на местах ищут компромисс между безопасностью и пропускной способностью, и рекомендации являются одним из таких инструментов,– говорят в совете.– Конечно, есть риски, что неквалифицированные специалисты могут воспринять рекомендации в этой части буквально и начнут убирать с перекрестков светофоры, разделяющие потоки автомобилей и пешеходов, но надзор ГИБДД должен риски минимизировать. В целом в документе прописаны многие ситуации, которые ранее вызывали споры и дискуссии между организаторами движения».

Эксперт по безопасности движения юрист Катерина Соловьева считает, что документ облегчит работу региональным властям. «Он во многом ориентирован на крупные города и составлен на основе опыта Москвы, который не всегда применим к регионам, где, в частности, нет цели ограничить въезд в центр»,– отмечает она. «Существенным недостатком» Катерина Соловьева назвала приоритет движения для пешеходов, велосипедистов и акцент на снижение скорости машин. «Понятно, что приоритет должен отдаваться в целом человеку и его жизни,– считает она.– Необходимо добиваться сочетания снижения аварийности с обеспечением пропускной способности, то есть с сохранением скорости».

### ТАСС; 2017.11.02; БУРЯТИЯ ЗАПРОСИЛА ФЕДЕРАЛЬНЫЕ СРЕДСТВА НА РЕМОНТ ДОРОГ УЛАН-УДЭНСКОЙ АГЛОМЕРАЦИИ

Власти Бурятии подали заявку на получение 200 млн рублей федеральных средств для продолжения реализации приоритетного проекта «Безопасные и качественные дороги» в Улан-Удэнской агломерации. Об этом сообщили в четверг в республиканском **Минтрансе**.

Бурятия вошла в проект в 2017 году, работы на запланированных к сдаче 67 объектах завершаются.

«Мы запросили 200 млн рублей, то есть ту сумму, которую сможем дополнительно выделить на ремонт дорог в следующем году. Еще столько же – от федерального бюджета. Надеюсь, нашу заявку одобрят», – сказал Козлов.

В феврале 2017 года столица Бурятии – Улан-Удэ – вместе с четырьмя прилегающими районами попала в число российских городов-агломераций, где по приоритетному федеральному проекту «Безопасные и качественные дороги» к 2025 году будет кардинально улучшена дорожная сеть и транспортная инфраструктура. В текущем году на ремонт трасс в регионе по этому по проекту выделено в общей сложности 1,2 млрд рублей.

Протяженность автомобильных дорог Улан-Удэнской городской агломерации, в которой проживают более полумиллиона человек, составляет 864,2 км, из них лишь 317,5 км в начале года были признаны соответствующими нормативному состоянию. Проект рассчитан до 2025 года, к этому времени количество нормативных дорог планируется довести до 85%.

### 7X7; АЛЕКСЕЙ ПОЛУХИН; 2017.11.02; В БЮДЖЕТЕ РОССИИ НЕ НАШЛИ СРЕДСТВ НА СТРОИТЕЛЬСТВО ЗАПАДНОГО МОСТА В ТВЕРИ

В проекте бюджета России на 2018 год и плановый период 2019 и 2020 годов не предусмотрено средств на строительство Западного моста в Твери. Об этом сообщила и.о. директора департамента государственной политики в области дорожного хозяйства **минтранса** России Ольга Марченко в ответе на запрос корреспондента «7x7».

«В ходе бюджетного процесса 2018-2020 годов предложения о дополнительном направлении в Федеральный дорожный фонд бюджетных ассигнований из федерального бюджета для предоставления бюджету Тверской области на строительство объекта [Западный мост] в размере 8265,0 млн рублей, в том числе в 2018 году – 1500,0 млн рублей, в 2019 году – 3500,0 млн рублей и в 2020 году – 3265,0 млн рублей Правительственной комиссией по бюджетным проектировкам на очередной финансовый год и плановый период не поддержаны», – говорится в ответе.

Как писал «Афанасий-бизнес», глава города Александр Корзин 5 октября после заседания городской думы рассказал журналистам, что «в федеральном бюджете на 2018 год заложено 1,3 млрд рублей на строительство Западного моста через Волгу в Твери».

Депутаты тверской гордумы 2 октября выделили 2,9 млн рублей на доработку проекта моста для госэкпертизы.

В апреле 2017 года пресс-служба правительства Тверской области сообщила, что на Западный мост планируют потратить 8,2 млн рублей. Предложения сформировал **Минтранс** России.

Западный мост через Волгу должен соединить между собой Заволжский и Пролетарский районы Твери, что, как предполагается, поможет снизить транспортную нагрузку на центр города.

### ВЗГЛЯД-ИНФО; 2017.11.02; МИНТРАНС: «ВСЕ РАБОТЫ ПО «БЕЗОПАСНЫМ И КАЧЕСТВЕННЫМ ДОРОГАМ» НА 2017 ГОД ЗАВЕРШЕНЫ»

Сегодня в Саратове подводят промежуточные итоги реализации программы «Безопасные и качественные дороги». На «круглом столе» в пресс-центре «КП Саратов» статистические данные за прошедший период привел первый зам**министра транспорта** и дорожного хозяйства Саратовской области Сергей Плешаков.

«Саратов получил финансирование 1 миллиард рублей. Софинансирование из областного составило также миллиард. Все работы по программе на 2017 год завершены. В **Росавтодор** направлен отчет.

Эта программа – реальный шанс привести дороги саратовской агломерации в нормативное состояние. Никогда еще такого финансирования за последние 15 лет, а, может быть, и за всю историю, не случалось. Все контракты были заключены до 1 мая.

В программе «Региональные дороги» было предусмотрено 899 миллионов рублей. Отремонтировано 95 км дорог, установлено две камеры на мосту Саратов-Энгельс, 50 километров пешеходных ограждений и два светофорных объекта.

При производстве работ у нас практически не использовалась старая дорожная техника. Подрядчики смогли приобрести и запустить четыре асфальтобетонных завода в Саратовской области. Дорожный фонд региона формируется в полном объеме», – отчитался Плешаков.

### ДОРИНФО; 2017.11.02; РОСАВТОДОР УВЕЛИЧИЛ КОЛИЧЕСТВО СПЕЦТЕХНИКИ ДЛЯ ЗИМНЕГО СОДЕРЖАНИЯ ФЕДЕРАЛЬНЫХ ТРАСС

**Росавтодор** в этом сезоне по сравнению с прошлым на 10% увеличил количество спецтехники для зимнего содержания федеральных трасс России. Об этом в четверг, 2 ноября, сообщили в пресс-службе ведомства. Данные меры позволят увеличить скорость обработки покрытий трасс.

Так, в уборке снега и борьбе с гололедом этой зимой федеральные дорожники задействуют 11 тыс. единиц спецтехники. Обеспечивать безопасный и бесперебойный проезд будут семь видов машин, в том числе комбинированные машины, автогрейдеры, роторные снегоочистители, тракторы со снегоуборочным оборудованием, а также бульдозеры, экскаваторы и погрузчики. Движение спецтехники и объем работ контролируют в автоматическом режиме с помощью комплексов ГЛОНАСС/GPS. Для обработки покрытия федеральных трасс на сезон 2017-2018 годов дорожники заготовили 1,2 млн кубометров песка, 3,9 млн тонн реагентов, свыше 3,8 млн тонн песко-соляной смеси, а также 86 тыс. тонн жидких противогололедных материалов.

За состоянием проезда на трассах проследят с помощью метеостанций, комплексов учета интенсивности движения и постов видеонаблюдения. Информация со всех постов круглосуточно обрабатывается Ситуационным центром ФДА. Благодаря этому дорожники могут формировать прогноз условий на ближайшие 2-4 часа и при необходимости заранее направлять спецтехнику на участки трасс. При этом на случай аномальных погодных явлений **Росавтодор**ом и ГИБДД предусмотрен комплекс специальных мер по предотвращению ЧС, в том числе за счет ввода ограничений движения на трассах или временного их перекрытия.

### ВЕДОМОСТИ; ВЛАДИМИР ШТАНОВ; 2017.11.03; РЖД ПРЕДОСТАВИТ СКИДКУ ДО 30% ПРИ ПОЕЗДКЕ В ФИНЛЯНДИЮ

Воспользоваться ею можно будет в 2018 году при покупке билета заранее

РЖД в 2018 г. будет предлагать 10–30%-ные скидки на билеты в направлении Москва – Хельсинки, если они будут приобретаться заблаговременно, сообщила в четверг компания. Максимальную скидку можно будет получить при покупке билетов (кроме групповых заказов) за 45–60 суток до отправления. Скидки не будут распространяться на проезд во внутригосударственном сообщении по территории России и Финляндии: маршрут охватывает более 10 станций, в том числе в Твери, Санкт-Петербурге, Выборге.

По маршруту протяженностью 1073 км ежедневно, кроме субботы, курсирует фирменный поезд «Лев Толстой». Его формирует Федеральная пассажирская компания (ФПК, «дочка» РЖД). Отправление раз в сутки. В 2015 г. этим маршрутом воспользовалось 75 000 человек, в 2016 г. – 95 000, по данным ФПК. В 2017 г. она прогнозирует 5%-ный рост. «Маршрут окупается за счет постоянного притока новых пассажиров», – замечает представитель ФПК. Сейчас билеты в купейном вагоне при поездке 7 ноября, например, можно купить по цене от 6665 руб., СВ – от 9821 руб., люкс – от 26 094 руб., следует из информации на сайте РЖД. Добраться из Москвы в столицу Финляндии можно примерно за 14 ч 30 мин. Для сравнения: билет из Москвы в Хельсинки 7 ноября на первый, утренний, рейс «Аэрофлота» в зависимости от класса обслуживания обойдется в 8504–47 384 руб., а полет займет 1 ч 45 мин, указано на сайте авиакомпании.

Направление Россия – Финляндия для РЖД самое быстрорастущее среди международных маршрутов. Перевозки пассажиров по этому направлению выросли на 24,3%. Оно также включает маршрут Санкт-Петербург – Хельсинки.

Скидки по направлению Москва – Хельсинки есть и сейчас, но их можно получить при групповом заказе – от шести человек. Для взрослых пассажиров скидка в этом случае составляет 20%, для детей – 30%.

Популярность поездок из Москвы в Финляндию (прежде всего туристических) объясняется их доступностью и удобством – рейс не занимает много времени, поезда основное время передвигаются ночью, что позволяет сэкономить на гостинице, комментирует гендиректор «Випсервиса» Дмитрий Горин. Помогает этому и лояльность финских властей при оформлении виз, добавляет он. Финляндия – туристическое направление, но групповой туризм имеет сезонность, продолжает он. Предлагая скидки для индивидуальных туристов с использованием системы динамического ценообразования, РЖД, видимо, хочет обеспечить равномерность загрузки маршрута, повысить среднюю заполняемость поездов, рассуждает Горин. Эта система позаимствована РЖД у авиационной отрасли и компания намерена ее развивать, говорит Горин: в перспективе ожидается увеличение глубины продаж билетов до 90 дней, затем – 120 дней. В авиации можно купить билет и за год до вылета. Предлагая скидки, РЖД также реагирует на рост конкуренции с авиаперевозками, добавляет эксперт.

### ТАСС; 2017.11.02; СИТУАЦИЯ С ПОСТАВКАМИ ЗЕРНА В САНКТ-ПЕТЕРБУРГ УЛУЧШАЕТСЯ

Ситуация с поставками зерна в Санкт-Петербург улучшается, но необходимость в увеличении количества вагонов еще сохраняется. Об этом в четверг ТАСС сообщил председатель комитета по промышленной политике и инновациям города Максим Мейксин.

В конце октября губернатор Петербурга Георгий Полтавченко написал вице-премьеру РФ Аркадию **Дворкович**у о трудностях мукомольных предприятий города, вызванных ростом ставок на перевозку и нехваткой вагонов на поставку зерна в город.

Ранее с этой проблемой к главе города обратились три крупнейших мукомольных предприятия. В правительстве Петербурга это назвали упредительной мерой, заверив в отсутствии дефицита зерна и хлеба в городе. Одновременно с этим было направлено письмо в ФАС с просьбой провести проверку сложившейся на рынке ситуации.

«Ситуация с вагонами и поставками зерна в город улучшается – это мы отмечаем по итогам ежедневного мониторинга ситуации. Также сегодня состоится очередное совещание у вице-губернатора Сергея Мовчана с представителями всех заинтересованных служб, включая РЖД и Россельхознадзор, чтобы решить вопрос с дополнительными поставками вагонов под транспортировку зерна», – сказал Мейксин.

По его словам, представители петербургских предприятий оперативно кооперируются, чтоб подавать свободную технику под разгрузку вагонов. Также привлечены дополнительные силы для оформления всех необходимых сопроводительных документов.

Глава комитета подчеркнул, что благодаря предпринятым мерам коммерческий резерв, городской продовольственный фонд и запасы Росрезерва на данный момент оказался невостребованным.

В комитете по промышленной политике и инновациям ТАСС сообщили, что проводится дополнительная проверка по факту серьезного увеличения поставок готовой муки в Петербург региональными операторами на фоне городских проблем с зерновозами.

«Три компании из 18 региональных поставщиков значительно увеличили поставку муки в товарных вагонах, что обходится дешевле поставок зерна на петербургские мукомольные предприятия. Городские предприятия могут оказаться в невыгодных конкурентных условиях в связи с увеличением издержек, что может отразиться на налоговых отчислениях в бюджет», – пояснили специалисты.

### RNS; 2017.11.02; РОССЕЛЬХОЗНАДЗОР НЕ ПОЛУЧИЛ НИ ОДНОЙ ЖАЛОБЫ НА СЕРТИФИКАТЫ ПО ПЕРЕВОЗКЕ ЗЕРНА

Россельхознадзор не получил ни одной жалобы на оформление сертификатов на перевозку зерна, рассказала RNS официальный представитель ведомства Юлия Мелано.

«После соответствующего указания г-на **Дворкович**а Россельхознадзор незамедлительно проверил ситуацию с работой инспекторов в зерновых регионах. Как показал анализ ситуации ни в одном регионе страны к нам не поступило ни одной жалобы от компаний и организаций, в том числе от РЖД. Более того, в ряде регионов инспекторы Службы, занимающиеся оформлением соответствующих документов при перевозке зерна, работают круглосуточно, в остальных регионах при наличии заявки выходят в выходные, праздничные дни», – заявила она.

Представитель ведомства допустила, что подобные проблемы были у региональных ветеринарных служб, не имеющих отношения к Россельхознадзору.

«Не исключено, что произошло некое недопонимание со стороны **Минтранса** потому как, схожие документы оформляют региональные ветеринарные службы, которые не входят в систему Россельхознадзора. Так, по имеющейся информации были проблемы при оформлении Санкт-Петербургской ветеринарной службой документов на фуражное зерно», – сказала она.

Мелано отметила, что ведомство инициировало консультацию с РЖД.

«Россельхознадзор выступил инициатором проведения видеоконсультации с РЖД с целью прояснения ситуации», – заключила Юлия Мелано.

### ТАСС; 2017.11.02; ПОГРУЗКА НА ДАЛЬНЕВОСТОЧНОЙ ЖЕЛДОРОГЕ ЗА 10 МЕСЯЦЕВ 2017 Г. УВЕЛИЧИЛАСЬ НА 2,4%

Погрузка на Дальневосточной железной дороге (ДВЖД, филиал ОАО «РЖД») в январе-октябре 2017 года составила 40,4 млн тонн, что на 2,4% превышает показатель аналогичного периода прошлого года, сообщает служба корпоративных коммуникаций магистрали.

\*\*\*

Грузооборот с начала 2017 года составил 167 млрд тарифных тонно-км, что на 5,7% больше уровня прошлого года. Грузооборот с учетом пробега вагонов в порожнем состоянии за это же время увеличился на 5,4% и составил 218 млрд тонно-км.

В октябре этого года погрузка на ДВЖД выросла на 15,2%, до 4,35 млн тонн. Грузооборот увеличился на 4,8%, до 16,9 млрд тарифных тонно-км, грузооборот с учетом пробега вагонов в порожнем состоянии – на 5%, до 22,1 млрд тонно-км.

### ИНТЕРФАКС; 2017.11.02; ПЕРЕСМОТР ПЕРЕЧНЯ ОПАСНЫХ Ж/Д ОБЪЕКТОВ СОКРАТИТ ЗАТРАТЫ НА СТРОИТЕЛЬСТВО – РЖД

Пересмотр перечня особо опасных и технически сложных объектов железнодорожной инфраструктуры позволят сократить на 20-30% («с учетом местных условий») затраты на их проектирование и строительство, пишет корпоративное издание ОАО «Российские железные дороги» со ссылкой на первого замглавы департамента капитального строительства РЖД Виктора Шахова.

Газета напоминает, что соответствующие поправки в Градостроительный кодекс РФ внесены на рассмотрение в Государственную думу РФ. Законопроект «О внесении изменений в отдельные законодательные акты РФ в части уточнения объектов инфраструктуры воздушного и железнодорожного транспорта, относящихся к особо опасным, технически сложным объектам» был разработан **министерством транспорта** РФ. 26 октября он был рассмотрен и одобрен на заседании правительства РФ.

Сейчас в соответствии с Градостроительным кодексом РФ все инфраструктурные объекты железнодорожного и авиационного транспорта относятся к категории особо опасных, даже если они реально таковыми не являются, подчеркивает издание. «Так, формально к «опасной» категории павильоны билетных касс, навесы для защиты пассажиров от дождя и ветра, пандусы для маломобильных групп населения, пункты обогрева монтеров пути отнесены только потому, что подпадают под определение «инфраструктура железнодорожного транспорта общего пользования», – поясняет газета.

При этом, в соответствии с Техническим регламентом о безопасности зданий и сооружений, особо опасные и сложные сооружения необходимо проектировать по нормативам с повышенным коэффициентом надежности и увеличенным запасом прочности. Это влечет дополнительные строительно-монтажные работы, увеличение затрат на используемые материалы и конструкции, добавляет издание.

По ее информации, «Российские железные дороги» участвовали в разработке законопроекта с 2014 г. В компании считают, что при определении опасности инфраструктурных объектов на железнодорожном транспорте необходимо вернуться к ранее существовавшей классификации и большую часть зданий и сооружений строить и эксплуатировать как объекты не повышенного, а нормального уровня ответственности, пишет газета. При этом, по мнению специалистов, «логично разделить особо опасные и технически сложные объекты на самостоятельные группы».

### ИНТЕРФАКС;2017.11.02; РЖД УДЕШЕВИЛИ ТРАНЗИТ САХАРА ЧЕРЕЗ ПОРТЫ РФ В СРЕДНЮЮ АЗИЮ

ОАО «Российские железные дороги» повысило до 30% скидку на транзит по железной дороге сахара-сырца в Таджикистан, Туркмению, Узбекистан через российские порты.

Соответствующее решение приняло правление компании (выписка из протокола заседания, размещенная на сайте РЖД, датирована 23 октября). Оно вносит изменения в решение от 16 декабря 2016 г. «в части корректировки условий перевозок».

В конце прошлого года были установлены ставки тарифной политики стран СНГ, а также поправочные коэффициенты к ним. В частности, в отношении транспортировки сахара-сырца в зерновозах в Киргизию, Таджикистан, Туркмению, Узбекистан через российские порты в объеме 600 тыс. тонн применялась 10%-ная скидка, свыше 600 тыс. тонн – 20%-ная.

Новый понижающий коэффициент действует с 1 октября по 31 декабря 2017 г. включительно.

### ТАСС; 2017.11.02; ПОГРУЗКА НА СЕВЕРНОЙ ЖЕЛДОРОГЕ В ЯНВАРЕ-ОКТЯБРЕ 2017 Г. ВЫРОСЛА НА 1,5%

Погрузка на Северной железной дороге (СЖД, филиал ОАО «РЖД») в январе-октябре 2017 года составила 49,7 млн тонн, что на 1,5% превышает показатель аналогичного периода прошлого года, сообщает служба корпоративных коммуникаций магистрали.

\*\*\*

Грузооборот с учетом пробега собственных вагонов в порожнем состоянии за 10 месяцев составил 164,2 млрд тарифных тонно-км (+0,8% к аналогичному периоду 2016 года).

В октябре 2017 года на СЖД погружено 4,9 млн тонн, что на 1,9% больше, чем в октябре 2016 года.

Грузооборот с учетом пробега собственных вагонов в порожнем состоянии составил около 17,2 млрд тарифных тонно– км (+4,7% к октябрю 2016 года).

### ИНТЕРФАКС; 2017.11.02; В ДНР ХОТЯТ ЗАПУСТИТЬ ПОЕЗД В РОССИЮ

В самопровозглашенной Донецкой народной республике планируют запустить железнодорожное сообщение с Россией.

«В планах правительства (ДНР) есть проект запуска поезда в Россию, как, впрочем, и электрички до Ростова», – сказал глава ДНР Александр Захарченко в четверг на «прямой линии».

По его словам, «в этом вопросе есть свои сложности, но мы будем с ними бороться».

### ИНТЕРФАКС;2017.11.02; КОНТЕЙНЕРООБОРОТ В РОССИЙСКИХ ПОРТАХ ЗА 9 МЕСЯЦЕВ ВЫРОС НА 16%, ДО 3,4 МЛН TEU

Контейнерооборот морских портов РФ в январе-сентябре 2017 года составил 3,408 млн TEU, что на 15,9% больше, чем годом ранее, говорится в обзоре ЗАО «Морцентр ТЭК».

В целом, по данным «Морцентр-ТЭК», количество гружёных контейнеров выросло на 16%, до 2,598 млн TEU, количество порожних – на 15,9%, до 810,6 тыс. TEU. В экспортном направлении было перегружено 1,412 млн TEU (-+16,2%), в импорте – 1,447 млн TEU (+17,9%), в транзите – 48,8 тыс. TEU (+26%), в каботаже – 500,5 тыс. TEU (+9,2%).

За 9 месяцев 2017 года Большой порт Санкт-Петербурга увеличил перевалку контейнеров на 9,6%, до 1,428 млн TEU. Рост контейнерооборота также наблюдался в Новороссийске +15,6% (526,9 тыс. TEU), Владивостоке +35,4% (614,4 тыс. TEU), Восточном +22,6% (270,2 тыс. TEU), Калининграде +32,7% (186,2 тыс. TEU) и в портах Сахалина +11,2% (100,7 тыс. TEU). В порту Усть-Луга отмечено снижение темпов перевалки контейнеров на 8%, до 56,8 тыс. TEU.

По мнению аналитиков «ВТБ Капитала», рост контейнерооборота в российских портах по итогам 2017 года составит 16%. «На следующий год мы ожидаем рост 10% и больше», – сообщила «Интерфаксу» аналитик «ВТБ Капитала» Ольга Болтрукевич.

«Восстановление потребительского спроса и резкий рост импорта способствовали росту объемов контейнеров в России с начала года», – говорится в аналитическом обзоре «Ренессанс Капитала». По мнению аналитиков «Ренессанс Капитала», в условиях восстановления рынка конкуренция между терминалами остается на высоком уровне. «В то время как ЗАО «КТСП» – основной конкурент терминалов Global Ports в Санкт-Петербурге работает с ограниченным потенциалом роста при 85%-ной загрузке мощностей, новый порт Бронка при 15%-ном уровне загрузки может потенциально стать серьезным игроком на рынке», – сообщил «Интерфаксу» аналитик «Ренессанс Капитала» Артем Ямщиков.

«С учетом идущей консолидации перевозчиков прессинг на терминалы только усилится», – подтвердил тенденцию источник «Интерфакса» в контейнерной отрасли. Порт Бронка при прочих равных условиях может повлиять на распределение контейнеропотока в портах Балтийского бассейна, считает собеседник агентства. Однако, «прогноз может быть существенно изменён в случае изменения владельцев терминала или переориентации Бронки на другие виды грузов и услуг», – отметил он. Контейнерооборот порта Бронка за 9 месяцев 2017 года вырос на 84,3%, до 42 тыс. TEU.

\*\*\*

По данным Ассоциации морских торговых портов (АСОП), за год доля этих компаний в общем объеме количества перегруженных контейнеров в морских портах РФ выросла на 3% и составляет 74,6%.

По данным АСОП, по итогам 2016 года контейнерооборот российских морских портов увеличился на 1,8%, до 3,9 млн TEU.

### ИНТЕРФАКС – ДАЛЬНИЙ ВОСТОК; 2017.11.03; СУДНО ЛЕДОВОГО КЛАССА СОБИРАЕТСЯ ПРИВЛЕЧЬ ДЛЯ ПАССАЖИРСКИХ ПЕРЕВОЗОК МЕЖДУ САХАЛИНОМ И КУРИЛАМИ ОБЛАСТНАЯ ВЛАСТЬ

Проблему пассажирских перевозок между Сахалином и Курилами планируют решить на время планового ремонта грузопассажирского судна «Игорь Фархутдинов» за счет увеличения авиарейсов компании «Аврора» и привлечения корабля усиленного ледового класса, сообщает в пятницу пресс-служба правительства Сахалинской области.

«8 ноября будут подведены итоги конкурса на осуществление морских пассажирских и грузовых перевозок между Сахалином и островами Итуруп и Кунашир. Ожидается, что во время отсутствия теплохода «Игорь Фархутдинов» на линию выйдет другое судно усиленного ледового класса», – говорится в сообщении.

По данным пресс-службы, в этот же период авиакомпания «Аврора», выполняющая полеты из Южно-Сахалинска в Курильск (остров Итуруп) и Южно-Курильск (Кунашир), при необходимости увеличит количество рейсов на этих направлениях. «Возможно и несколько иное решение: «Аврора» может направлять на Курилы самолеты большей вместимости. Это позволит увеличить возможности по перевозке пассажиров без наращивания количества рейсов», – отмечает пресс-служба.

Жителей о. Шикотан на Кунашир (где вблизи города Южно-Курильска находится аэропорт «Менделеево», куда «Аврора» выполняет рейсы из Южно-Сахалинска – ИФ) будут доставлять два плашкоута и вертолет. «Если будут пожелания пассажиров, мы можем увеличить частоту вертолетных рейсов между Кунаширом и Шикотаном», – приводит пресс-служба слова **министра транспорта** и дорожного хозяйства Сахалинской области Сергея Садовникова.

В **Минтрансе** региона также считают, что уход на ремонт «Игоря Фархутдинова» не скажется на доставке грузов на Курилы, в том числе продуктов питания. «Никаких проблем у бизнесменов, везущих свои товары на Курилы, возникнуть не должно. На этом направлении работает целый ряд транспортных компаний, располагающих флотом», – заявил С.Садовников.

Как сообщалось, в ближайшие дни единственное грузопассажирское судно «Игорь Фархутдинов», осуществляющее регулярные пассажирские перевозки между Сахалином и Курилами (островами Шикотан, Кунашир и Итуруп), отправится на несколько недель на плановый ежегодный ремонт.

Руководство региона поручило областному **Минтрансу** срочно решить вопрос пассажирских перевозок с Курилами, чтобы не допустить негативных социальных последствий для Южно-Курильского и Курильского районов.

### КОММЕРСАНТ; ЕЛИЗАВЕТА КУЗНЕЦОВА; АНАТОЛИЙ КОСТЫРЕВ; 2017.11.02; АВИАМАРШРУТ В ГОЛЛАНДИЮ УСЫПАН ЦВЕТАМИ

Конфликт ABC и KLM может быть связан с переделом цветочного рынка

Конфликт авиационных властей РФ и Нидерландов вокруг сокращения числа рейсов российской грузовой AirBridgeCargo (ABC) в аэропорту Амстердама Схипхол получил развитие. Несмотря на заверения **Минтранса**, что стороны достигли договоренностей, источники профильных зарубежных изданий утверждают: голландская сторона не готова идти на уступки. По сведениям “Ъ”, одной из причин конфликта может быть передел рынка поставок цветов, оценивающийся в сотни миллионов евро.

Голландская авиакомпания KLM и российский грузовой авиаперевозчик AirBridgeCargo достигли «принципиальной договоренности» о восстановлении его полетов в Амстердам в полном запрошенном объеме, сообщил **Минтранс**. В сообщении министерства поясняется: в результате двухдневных переговоров KLM и ABC «заключили соглашение о сотрудничестве», и «вопрос урегулирован». Разрешение на полеты KLM выдано до конца зимнего сезона. Но «сторонам еще предстоит уточнить ряд технических деталей совместного взаимодействия». Авиавласти двух стран «продолжат совместную работу, чтобы избежать возникновения подобных ситуаций в будущем», отметили в **Минтрансе**.

Во вторник стало известно, что российские авиавласти рассматривают возможность закрыть воздушное пространство для нидерландской KLM в ответ на отказ аэропорта Амстердама Схипхол предоставить ABC слоты (промежуток времени, в который самолет может совершить взлет или посадку в аэропорту) для выполнения рейсов. В результате ABC пришлось сократить число рейсов в Схипхол с 23 до 10 в неделю и выполнять часть полетов из аэропорта Льежа. Причиной конфликта стал резкий рост грузовых перевозок через Схипхол. В результате руководство аэропорта ввело жесткие условия работы: 80% рейсов шесть дней в неделю должны выполняться в Схипхол строго по расписанию. В противном случае слоты должны считаться неиспользованными и могут передаваться другим (см. “Ъ” от 1 ноября).

Но сама KLM пока не может подтвердить наличие договоренности с ABC по объему полетов в Схипхол, сообщил ТАСС официальный представитель авиакомпании Бастиан Вервей. Перевозчик сможет прокомментировать ситуацию, «только когда стороны придут к какому-либо решению».

Источник британского профильного издания The Loadstar заявил, что «речь не может идти о каких-либо договоренностях, поскольку KLM не отдаст свои слоты». Собеседник издания добавил, что KLM может отдать часть слотов на посадку ABC в Схипхоле, но лишь на ограниченный срок, поскольку «российская сторона оказывает серьезное давление». Источник The Loadstar подчеркнул, что «российская тактика переговоров, по которой другая сторона обязана подчиняться ее условиям и предоставлять требуемое, непродуктивная, когда речь идет о принятии местных директив для грузовых перевозок».

В августе профсоюзы и бизнес-ассоциации Нидерландов Evofenedex TLN и Air Cargo предложили внедрить «местную директиву», по которой неиспользованные слоты пассажирских авиакомпаний приоритетно отдаются грузовым. Но KLM пока не проголосовала по этому вопросу. «В случае положительного решения получится, что голландский перевозчик оказался заложником ситуации»,– резюмирует источник The Loadstar.

Впрочем, по сведениям “Ъ”, разразившийся конфликт может быть связан с переделом рынка поставок цветов, оценивающегося в сотни миллионов евро. «Уход из Схипхола автоматически означает потерю позиций на этом рынке, а значит, серьезной части доходов»,– говорит один из собеседников “Ъ” в отрасли.

По подсчетам основателя ГК «Белая дача» Виктора Семенова, сегодня около 80% российского рынка срезанных цветов приходится на импорт.

«Голландия входит в топ-5 поставщиков, их цветы отличают наиболее широкий ассортимент и качество. В случае каких-либо ограничений заместить часть позиций на российском рынке будет очень сложно. Основные трудности будут с тюльпанами, главным импортеров которых остается именно Голландия»,– рассуждает он. В денежном выражении годовой объем российского рынка срезанных цветов оценивается в 130–170 млрд руб., подсчитал управляющий партнер Kirikov Group Даниил Кириков.

### РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; ТАТЬЯНА ШАДРИНА; 2017.11.02; ТАК ПОЛЕТИМ

Резкого роста цен на билеты в новогодние праздники не будет

Стоимость полета экономклассом за девять месяцев 2017 года снизилась на 4,3 процента в среднегодовом выражении, на этом фоне идет резкий рост спроса на авиаперевозки, говорится в бюллетене Аналитического центра при правительстве РФ. По итогам года **минтранс** ожидает роста пассажиропотока почти на 13 процентов.

Цены на авиабилеты не растут уже не первый год. В предстоящие зимние каникулы авиакомпании и вовсе могут пойти на демпинг, считает исполнительный директор агентства «АвиаПорт» Олег Пантелеев. После краха «Трансаэро» перевозчики набрали самолетов, и если летом их есть чем загрузить (полеты в Турцию), то зимой пока нет, поскольку полеты в Египет так и не открылись.

Но чем сильнее перевозчики снизят цены зимой, тем выше они окажутся летом, за которое компаниям надо набрать «запас» на зиму. Иначе на рынке неизбежны новые банкротства. Когда с маршрута уходит конкурент, другие смело поднимают стоимость на 10 процентов, предупреждает эксперт. В зоне риска сейчас как минимум 10 перевозчиков, в такой ситуации отрасль настаивает на обнулении НДС на полеты внутри России. Пока обсуждается льготный налоговый режим для полетов на Дальний Восток, но такие льготы должны быть едиными для всех направлений внутри России, считает Олег Пантелеев. Свыше 60 процентов авиапассажиров летают лишь один раз в год, потому что для большинства людей это удовольствие остается слишком дорогим.

### КОММЕРСАНТ; ЯНИНА СОКОЛОВСКАЯ; ЕЛИЗАВЕТА КУЗНЕЦОВА; 2017.11.03; «РУСЛАНУ» ОТКРОЮТ ГРАНИЦЫ

Россия и Украина готовы возобновить сотрудничество по самолетам Ан-124–100

Конфликт России и Украины вокруг продления летной годности самолетов «Руслан» (Ан-124–100) может неожиданно разрешиться мирным путем. Как стало известно “Ъ”, оказавшись в тупике по итогам взаимных угроз, стороны все же начали закрытые переговоры о возобновлении сотрудничества. По итогам украинское ГП «Антонов» может согласиться продлевать летную годность самолетов российской компании «Волга-Днепр» в Ульяновске, хотя сотрудничество стран в авиапроме демонстративно прервано после присоединения Крыма. Взамен Киев может получить документацию для продления ресурса самолетов Ил-76. Но, уточняют источники “Ъ”, сделка рискует сорваться, если «Верховная рада поставит политическую целесообразность выше здравого смысла».

О том, что российская грузовая авиакомпания «Волга-Днепр» и ГП «Антонов» ведут закрытые переговоры по продлению летной годности самолетов Ан-124–100 «Руслан», “Ъ” рассказали несколько источников в авиаотрасли. «В достижении договоренностей заинтересованы обе стороны, но окончательное решение пока не принято из-за сложных взаимоотношений между двумя странами,– говорит один из собеседников “Ъ”.– Пока есть понимание о стоимости услуг и месте проведения работ: бригада украинского предприятия займется ими на заводе “Авиастар-СП” в Ульяновске».

В Объединенной авиастроительной корпорации (ОАК, в нее входит «Авиастар-СП») и **Росавиаци**и отказались от комментариев. В Минпромторге “Ъ” сообщили, что не располагают информацией о возобновлении сотрудничества «Антонова» и «Авиастара-СП». В обеих компаниях на запросы не ответили, однако факт переговоров подтвердил собеседник “Ъ”, близкий к Кабинету министров Украины.

«Антонов» по распоряжению правительства Украины вышел из украинско-российского СП «ОАК–Антонов» в сентябре 2015 года. В Минэкономики Украины тогда поясняли: дальнейшее участие в СП нецелесообразно из-за приостановки работы над совместными проектами. В январе 2016 года предприятия, входившие в состав украинского концерна, были переданы в управление «Укроборонпрому».

Конфликт не только остановил перспективные совместные проекты, но и создал для компании «Волга-Днепр» серьезные трудности с продлением ресурса и обеспечением жизненного цикла Ан-124–100 «Руслан» – крупнейшего в мире грузового гражданского самолета. В парке перевозчика 12 «Русланов», которые выполняют чартерные грузовые перевозки. Но держателем сертификата типа самолета, разработанного еще в СССР, остается «Антонов». По его условиям процедура продления ресурса должна производиться каждые 4 тыс. летных часов, хотя сам назначенный ресурс гораздо больше – 50 тыс. часов, 10 тыс. полетов и 45 календарных лет.

В отсутствие договоренностей российская сторона предлагала передать право следить за эксплуатацией судов КБ Ильюшина (см. “Ъ” от 28 июля 2016 года), но «Антонов» выступил категорически против. «Любая попытка передать функции организации, ответственной за типовую конструкцию, другому предприятию при наличии разработчика грубо противоречит стандартам ICAO, а также авиационным правилам и нормам ЕС, США, Украины и РФ»,– заявляли в украинском концерне, угрожая снять с себя ответственность за безопасную эксплуатацию самолетов на международных линиях. В Минпромторге РФ в ответ указывали, что «несмотря на заявления ГП “Антонов” о поддержании сертификата типа» российские эксплуатанты испытывают сложности с поддержанием летной годности «Русланов».

Собеседник “Ъ” в российском авиапроме убежден, что возможное привлечение ГП «Антонов» к работе по итогам новых переговоров больше нужно Киеву, чем Москве: «Украинское предприятие с 2016 года не выпустило ни одного самолета, а поддержание летной годности “Русланов” для них это какие-никакие, но деньги». Однако другой источник “Ъ” подчеркивает: «Волга-Днепр» занимается доставкой грузов в рамках крупных международных контрактов (например, перевозит производимые в Европе спутники на космодром Куру во Французской Гвиане). Если попытки украинской стороны заблокировать полеты «Русланов» за рубежом окажутся успешными, это выльется в удорожание логистики и «едва ли заказчики тех же космических аппаратов будут этим довольны».

Собеседник “Ъ”, близкий к украинскому Кабинету министров, надеется, что договоренности между компанией «Волга-Днепр» и ГП «Антонов» в конечном счете будут заключены – «если Верховная рада не поставит политическую целесообразность выше здравого смысла». «Мы мотивируем договоренности тем, что транспортники Ил-76МД, находящиеся у нас, а также состоящие на вооружении ВВС Украины,– это интеллектуальная собственность КБ Ильюшина»,– поясняет собеседник “Ъ”. По его мнению, если украинская сторона «упрется по “Русланам”«, то в ответ может получить проблемы по Ил-76, на продление ресурса которых нужна документация российского КБ.

### РТ; МАРИНА ТИЩЕНКО; 2017.11.02; ДЕНЬГИ ЗА НЕВОЗВРАТНЫЕ АВИАБИЛЕТЫ ПРЕДЛАГАЮТ ВОЗВРАЩАТЬ В СЛУЧАЕ БОЛЕЗНИ РОДСТВЕННИКОВ

Возвращать гражданам стоимость невозвратных билетов предлагают в случае отказа от перелёта из-за болезни их родственников и членов семей. Соответствующую поправку в статью 108 Воздушного кодекса России предлагает внести Общероссийское объединение пассажиров. Обращение (есть в распоряжении RT) было направлено организацией в комитет Госдумы по транспорту и строительству.

По словам зампредседателя объединения Ильи Зотова, эта мера расширит права пассажиров. Например, позволит в случае болезни ребёнка, который не планировал лететь, вернуть стоимость билета в полном объёме.

«По моим оценкам, в этом году будет перевезено около 100 млн пассажиров, из них более 60% используют невозвратные билеты, а среди них такие случаи возникают у 2–3 % пассажиров. Так, не менее 1 млн человек в год сталкиваются с такой проблемой и не могут вернуть деньги», – рассказал RT общественник.

В настоящее время возможность обменять невозвратный билет есть только в экстренных случаях, таких болезнь родственника, с которым был запланирован перелёт, смерть близкого родственника, или же если авиакомпания не смогла выполнить полёт. В таких случаях будет осуществлён полный возврат стоимости билета. В иных ситуациях пассажир может добиться лишь возмещения сборов. Большая же часть стоимости билета – тариф – не подлежит возмещению.

Член комитета Госдумы по транспорту и строительству Владимир Афонский поддержал инициативу, отметив, что необходимо контролировать, чтобы такой возможностью могли воспользоваться лишь те люди, которые не могут совершить авиаперелёт из-за болезни близкого родственника.

 «Если это близкий родственник и доказано, что за ним некому ухаживать, то эта инициатива может быть поддержана, – объясняет он. – Это сравнимо с непреодолимыми обстоятельствами, которые учитываются в рамках любого гражданско-правового или юридического договора.

Человек не может спланировать заранее, что у него кто-то заболеет. Если деньги остаются в семье в таком случае, это разумно».

Депутат полагает, что авиакомпании также поддержат такую инициативу.

### ТАСС; 2017.11.02; КАБМИН ВНЕС В ДУМУ ЗАКОНОПРОЕКТ О ПРОДЛЕНИИ ДЕЙСТВИЯ ЛЬГОТНОЙ СТАВКИ НДС НА АВИАПЕРЕВОЗКИ

Правительство РФ внесло в Госдуму законопроект о продлении на три года – до конца 2020 г. – действия ставки НДС в размере 10% на внутрироссийские авиаперевозки. Соответствующий законопроект размещен в электронной базе данных нижней палаты парламента.

Согласно документу, предлагается продлить до 1 января 2021 г. срок применения пониженной ставки налога на добавленную стоимость в размере 10% при реализации услуг по внутренним авиаперевозкам пассажиров и багажа.

По действующему законодательству такая льготная пониженная ставка для внутренних авиаперевозок должна применяться до 1 января 2018 г. При этом для авиарейсов в Крым и Севастополь и соответственно из Крыма и Севастополя до 1 января 2019 г. установлена нулевая ставка НДС.

По подсчетам правительства, принятие законопроекта приведет к уменьшению доходной базы федерального бюджета в 2018 г. на 31,8 млрд руб.

### ИНТЕРФАКС; 2017.11.02; МОСКВА РАССЧИТЫВАЕТ НА ПОДГОТОВКУ В БЛИЖАЙШЕЕ ВРЕМЯ МЕМОРАНДУМА О ВОЗОБНОВЛЕНИИ ПРЯМОГО АВИАСООБЩЕНИЯ С КАИРОМ – МИД РФ

Подготовка меморандума о возобновлении прямого авиасообщения между Россией и Египта будет закончена в ближайшее время, заявил спецпредставитель президента РФ по Ближнему Востоку и странам Африки, замглавы МИД Михаил Богданов.

«Мы надеемся, что в ближайшее время (возобновится авиасообщение). Сначала в Каир полетят самолеты. Наши специалисты сейчас работают: власти гражданской авиации и некоторые другие наши специалисты. И в Каире, и здесь делегация была. Так что я надеюсь, что в ближайшее время будут завершены необходимые контакты по подготовке соответствующего меморандума», – сказал М.Богданову журналистам, отвечая на вопрос «Интерфакса».

Авиасообщение между Россией и Египтом было приостановлено после теракта на борту авиалайнера A321 «Когалымавиа», следовавшего из аэропорта Шарм-эль-Шейха в Санкт-Петербург 31 октября 2015 года. В результате крушения самолета над Синайским полуостровом погибли 224 человека. Россия выдвинула Египту требования улучшить системы безопасности в аэропортах для возобновления авиасообщения.

### RNS; 2017.11.02; АВИАВЛАСТИ РФ И САУДОВСКОЙ АРАВИИ ОБСУДЯТ ОТКРЫТИЕ ПРЯМОГО АВИАСООБЩЕНИЯ МЕЖДУ МОСКВОЙ И ЭР-РИЯДОМ

**Министерства транспорта** РФ и Саудовской Аравии в ближайшее время обсудят вопрос открытие прямого авиасообщения между Москвой и Эр-Риядом, сообщил сопредседатель российско-саудовской межправкомиссии, министр энергетик РФ Александр Новак.

«Действительно такой запрос есть, в первую очередь он со стороны бизнеса.

Мы взяли в работу этот вопрос, он обсуждался сегодня на бизнес-форуме (российско-саудовском бизнес-форуме в Эр-Рияде. – RNS). Будут проведены в ближайшее время консультации между министерствами транспорта, чтобы выйти на какое-то решение по этому вопросу», – сказал Новак в эфире телеканала «Россия 24».

### ИНТЕРФАКС; 2017.11.02; «УРАЛЬСКИЕ АВИАЛИНИИ» НЕ ГОТОВЫ ПРИОБРЕТАТЬ МС-21 БЕЗ ПОДТВЕРЖДЕНИЯ ЕГО ХАРАКТЕРИСТИК

«Уральские авиалинии» (MOEX: URAL) не готовы приобретать самолеты МС-21 без подтверждения его производственных характеристик, заявила финансовый директор перевозчика Лариса Усова на форуме «Крылья будущего» в четверг.

«Лизинговые платежи в рублях – это, конечно, будет существенным плюсом, если мы все-таки решим заключить твердые контракты на поставку (МС-21 – ИФ). Но что нас все больше настораживает – maintenance-риски, то есть мы не понимаем, как будет обслуживаться этот самолет, не понимаем, насколько он будет надежен и как он будет летать», – сказала Л.Усова, отвечая на вопрос вице-президента ПАО «Корпорация «Иркут» (MOEX: IRKT) (производитель МС-21) Кирилла Будаева, почему «Уральские авиалинии» не проявляют интереса к этой машине.

Семейство пассажирских узкофюзеляжных лайнеров МС-21 («Магистральный самолет XXI века») – гражданский проект корпорации «Иркут». Базовой версией самолета является МС-21-300 вместимостью 180-200 мест, также планируется запуск производства МС-21-200 вместимостью 150 мест и МС-21-400 на более чем 200 пассажиров. С 2020 года «Иркут» планирует ежегодно производить по 20 МС-21, с 2023 года – нарастить темп до 70 машин в год, заявляли ранее в корпорации.

В настоящее время у «Иркута» подписаны твердые контракты на поставку 175 самолетов МС-21, в том числе с лизинговой «дочкой» госкорпорации «Ростех» – «Авиакапитал-Сервисом» (85 самолетов, 50 из них передаст «Аэрофлоту» (MOEX: AFLT)), подконтрольной ОАК «Ильюшин Финанс Ко» (50, в том числе для дочерней Red Wings) и «ВЭБ-лизингом»

### ИНТЕРФАКС; 2017.11.02; AZUR AIR МОЖЕТ ЗАБРАТЬ ОДИН ИЗ ДАЛЬНЕМАГИСТРАЛЬНЫХ САМОЛЕТОВ «ВИМ-АВИА» – ИСТОЧНИК

Чартерный авиаперевозчик AZUR air может забрать один из дальнемагистральных самолетов «ВИМ-Авиа», сообщил «Интерфаксу» источник в авиаотрасли.

«AZUR air хочет зализинговать один из Boeing-777, который был в парке «ВИМ-Авиа» перед тем, как борт вернули лизингодателю», – заявил собеседник агентства.

Официальный представитель AZUR air воздержался от комментариев.

До приостановки операционной деятельности «ВИМ-авиа» ее парк насчитывал 29 лайнеров, из них все, кроме шести собственных Boeing-757-200, были в операционном лизинге, в том числе: Boeing-777-300, 777-200, 767-300, 757-200 и Аirbus 319-111, 330-200. Большинство из них были возвращены лизингодателям.

«ВИМ-Авиа», замыкавшая первую десятку крупнейших авиаперевозчиков РФ, в конце сентября заявила о прекращении всех чартерных программ из-за нехватки оборотных средств и долгов перед контрагентами.

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.

AZUR air является крупнейшей чартерной авиакомпанией в РФ. Парк состоит из 20 воздушных судов, в том числе восьми Boeing 757-200, семи Boeing 767-300 и пяти Boeing 737-800.

### ИНТЕРФАКС; 2017.11.02; АВИАКОМПАНИЯ «ГЛОБУС» ЛЕТОМ 2018Г НАЧНЕТ РЕГУЛЯРНО ЛЕТАТЬ ИЗ МОСКВЫ В ИСЛАНДИЮ

Авиакомпания «Глобус» (наряду с «Сибирью» входит в группу S7) 9 июня 2018 года приступит к выполнению регулярных рейсов из Москвы в исландский Рейкьявик, говорится в сообщении группы.

Рейсы будут выполняться на самолетах Boeing-737-800 по субботам. Вылет из аэропорта «Домодедово» запланирован на 20:05 (время местное), прилет в аэропорт Рейкьявика в 22:15. Обратный рейс будет отправляться с острова в 23:20 и прибывать в Москву в 07:05.

Авиакомпания «Сибирь» (эксплуатирует самолеты Airbus) по итогам 9 месяцев 2017 года заняла 3-е место по объему пассажирских авиаперевозок в РФ, «Глобус» (летает на самолетах Boeing ) – 6-е место. Группа S7 принадлежит супругам Владиславу и Наталии Филевым.

### ИНТЕРФАКС; 2017.11.02; «ЯМАЛ» НЕ ПОЛЕТЕЛ ИЗ ЖУКОВСКОГО В ТАДЖИКИСТАН ИЗ-ЗА ПРОТИВОДЕЙСТВИЯ АВИАВЛАСТЕЙ ЭТОЙ СТРАНЫ – КОМПАНИЯ

**Росавиаци**я отозвала у АО «Авиационная транспортная компания «Ямал» допуски на полеты из подмосковного аэропорта «Жуковский» в Душанбе и Худжанд (Таджикистан), говорится в материалах ведомства.

В качестве причины названо невыполнение полетов в течение сезона. Из-за этого же у авиакомпании отозваны допуски на полеты в Ош и Бишкек, а также в Прагу.

Генеральный директор авиакомпании «Ямал» Василий Крюк сообщил «Интерфаксу», что полеты из «Жуковского» в Таджикистан так и не начались из-за противодействия авиационных властей этой страны.

«Авиационные власти и местная авиакомпания, грубо говоря, не пустили нас. Все (документы – ИФ) подписали, но была масса ограничений, которые делали (полеты – ИФ) экономически невыгодными», – пояснил В.Крюк.

По его словам, ограничения касались договора с аэропортом, условий заправки топливом воздушных судов, слотов.

Как сообщалось, в конце 2016 года авиавласти Таджикистана отказались допустить авиакомпанию «Ямал» к регулярным полетам в республику из «Жуковского». **Минтранс** РФ в ответ приостановил рейсы таджикской Somon Air в регионы страны, кроме Москвы и Санкт-Петербурга. Позднее конфликт был разрешен: Таджикистан по итогам переговоров с российской стороной подтвердил рейсы «Ямала» с конца марта 2017 года.

«Ямал» запросил у авиавластей Таджикистана разрешение на четыре частоты в неделю в Душанбе и Худжанд. Однако Душанбе подтвердил перевозчику лишь две частоты в каждый из городов, сославшись на превышение квот: на обоих направлениях на тот момент уже летала российская авиакомпания «Уральские авиалинии» (MOEX: URAL).

Российские авиавласти в качестве ответной меры в апреле текущего года вновь ограничили рейсы Somon Air из Душанбе и Худжанда в Москву. В начале мая **Минтранс** РФ заявил об урегулировании проблем.

«Ямал» собирался начать летать в Таджикистан летом 2017 года, но, как заявлял «Интерфаксу» коммерческий директор авиакомпании Андрей Дубров, спрос оказался низким, поэтому выполнение рейсов по данным направлениям было решено отложить до сентября. Однако в сентябре полеты не начались.

А.Дубров также сообщал «Интерфаксу», что полеты в Киргизию без рейсов в Таджикистан из «Жуковского» для авиакомпании невыгодны.

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

### ИНТЕРФАКС – ДАЛЬНИЙ ВОСТОК; 2017.11.03; САМОЛЕТ АВИАКОМПАНИИ «АВРОРА» СО 100 ПАССАЖИРАМИ ВЕРНУЛСЯ В АЭРОПОРТ ПЕТРОПАВЛОВСКА-КАМЧАТСКОГО ИЗ-ЗА НЕИСПРАВНОСТИ

Из-за отказа системы надува воздуха самолет авиакомпании «Аврора», вылетевший по маршруту Петропавловск-Камчатский – Владивосток, вернулся в аэропорт отправления, сообщил агентству «Интерфакс – Дальний Восток» в диспетчерской главного аэропорта Камчатки.

«Экипаж лайнера рейса SU5615 со 104 пассажирами на борту обнаружил, что отказала система кондиционирования воздуха, что чревато снижением давления в салоне. Командир экипажа принял решение вернуться в аэропорт Петропавловск-Камчатский», – сказал авиадиспетчер.

Он отметил, что на высоте три тысячи метров самолет какое-то время вырабатывал топливо, после чего успешно приземлился в аэропорту.

В свою очередь, в Дальневосточном следственном управлении на транспорте СКР «Интерфаксу» сообщили, что никто из пассажиров и членов экипажа авиалайнера не пострадал.

«Расследованием авиаинцидента занимается **Росавиаци**я», – сказал представитель СКР.

### ТАСС; 2017.11.02; КОМПАНИЯ NORDWIND НАЧАЛА РЕГУЛЯРНЫЕ ПОЛЕТЫ ИЗ ПЕТЕРБУРГА В МИНЕРАЛЬНЫЕ ВОДЫ

Компания Nordwind начала прямые регулярные полеты из аэропорта Пулково в Санкт-Петербурге в город Минеральные Воды в Ставропольском крае. Об этом в четверг сообщила управляющая компания аэропорта «Воздушные ворота Северной столицы».

«Авиакомпания Nordwind Airlines 2 ноября 2017 года открыла прямые рейсы из Санкт-Петербурга в Минеральные Воды. Рейсы будут выполняться дважды в неделю по вторникам и четвергам на комфортабельных воздушных судах Boeing 737. Время пути из Петербурга составит 3 часа, обратно – 3 часа 10 минут», – говорится в сообщении.

Как отметили в пресс-службе, Минеральные Воды являются востребованным направлением у путешественников из-за близости к горе Эльбрус. «За первые девять месяцев 2017 года прямыми перелетами между Санкт-Петербургом и Минеральными Водами воспользовались 123 тыс. человек, что на 27% больше показателя за аналогичный период 2016 года», – отмечается в сообщении. В текущем сезоне рейсы по маршруту также выполняет авиакомпания «Россия».

Авиакомпания Nordwind в январе-сентябре 2017 года обслужила в Пулкове более 316 тыс. пассажиров, что выше показателя за аналогичный период 2016 года на 93%. В зимнем сезоне перевозчик будет осуществлять регулярные рейсы из Санкт-Петербурга в Москву и Минеральные Воды и чартерные перелеты на Пхукет (Таиланд) и в Нячанг (Вьетнам), добавили в пресс-службе аэропорта. Nordwind входит в десятку крупнейших авиакомпаний России по пассажирообороту. Маршрутная сеть перевозчика включает более 200 российских и зарубежных направлений полетов. Парк воздушных судов авиакомпании в текущем году вырос вдвое и насчитывает 22 воздушных судна.

Пулково является главным транспортным хабом Петербурга и четвертым крупнейшим аэропортом в России. Пропускная способность нового объединенного пассажирского терминала после завершения реконструкции Пулково-1 составляет около 18 млн пассажиров в год. По итогам 2016 года пассажиропоток Пулково составил 13,3 млн человек.