**08 ФЕВРАЛЯ 2017**

**Вернуться в оглавление**

|  |
| --- |
| **Публикации** |

### ТАСС; КСЕНИЯ АЛЕЙНИКОВА; ЭЛЬВИРА БАЛГАНОВА; 2017.02.07; ЖЕЛЕЗНАЯ ДОРОГА ПРИВЕЛА ЗАММИНИСТРА ТРАНСПОРТА В БУРЯТИЮ

На встрече с Алексеем **Цыденов**ым в Кремле президент России выразил надежду, что чиновник, курировавший в **Минтрансе** железнодорожную отрасль, за время работы в Москве не утратил связи с регионами и хорошо знаком с региональной повесткой. **Цыденов** это подтвердил, «поскольку железная дорога есть в большинстве регионов». Примечательно, что родной город **Цыденов**а – Петровск-Забайкальский – находится не более чем в 200 км от столицы Бурятии, Улан-Удэ.

Начинал простым бухгалтером

Фактически весь его профессиональный путь связан с железной дорогой.

В 1998 году он окончил Дальневосточный государственный университет путей сообщения по специальности «Организация перевозок и управление на железнодорожном транспорте», а в 2011 году прошел профессиональную переподготовку в Российской академии народного хозяйства и государственной службы при президенте РФ по программе подготовки высшего уровня резерва управленческих кадров.

Трудовую деятельность **Цыденов** начал на Дальнем Востоке. После окончания университета он устроился в ГУП «Дальневосточная железная дорога». Начал с позиции обычного бухгалтера, а через три года уже возглавлял отдела маркетинга и договорной работы этого предприятия. Затем **Цыденов** ненадолго перешел в бизнес во времена создания первых компаний-операторов частного парка: в 2002-2004 гг. являлся генеральным директором ООО «Дальнефтетранс», в 2004-2006 гг. – генеральным директором ОАО «Дальневосточная транспортная группа».

Путь до замминистра

В 2006 году **Цыденов** пришел в **Министерство транспорта**, где до 2009 года был заместителем директора департамента государственной политики в области железнодорожного транспорта. В 2009-2012 гг. был начальником отдела, заместителем директора департамента промышленности и инфраструктуры правительства РФ, в 2012 году стал руководителем **Федерального агентства железнодорожного транспорта**.

В июне 2012 года стал заместителем **министра транспорта** РФ – к слову, самым молодым из семи замов Максима **Соколов**а. На этом посту курировал вопросы железнодорожного транспорта, науки, наземного использования системы ГЛОНАСС, развития высокоскоростных магистралей (ВСМ).

Это стратегически важные для **Минтранса** направления – ведь с 1 января 2017 года аппараты «ЭРА-ГЛОНАСС» устанавливаются на все производимые в России транспортные средства, а для этого нужно было проделать масштабную подготовительную работу. Что касается строительства ВСМ Москва-Казань, то на сегодняшний день это крупнейший в стране инфраструктурный проект в сфере железнодорожных перевозок.

Грамотный руководитель

**Министр транспорта РФ** Максим **Соколов** отзывается о **Цыденов**е как о профессионале высокого класса.

«Знаю Алексея Самбуевича достаточно хорошо, могу с уверенностью сказать, что он высокопрофессиональный и грамотный руководитель. Работая вместе не один год, много раз убеждался в его компетентности при решении сложных задач. Будучи заместителем **министра транспорта** РФ он был моим надежным другом и товарищем, которым надеюсь и останется. Уверен, что на вверенном ему посту сможет реализовать свой большой потенциал на благо и процветание Республики Бурятия и России в целом», – отмечает **Соколов**.

Развитие Бурятии – в туризме и сельском хозяйстве

У республики есть объективные преимущества, заявил **Цыденов** во время беседы с президентом РФ Владимиром Путиным. В первую очередь, это перспективы развития туризма. Назвал он и другие факторы, которые можно использовать для более активного развития экономики региона: «Это большой запас востребованных полезных ископаемых, хорошее географическое положение в части приближенности к странам АТР, перспективные рынки. Хороший потенциал у сельского хозяйства, с точки зрения исторического опыта, в первую очередь это животноводство. Есть небольшое, но все-таки высокотехнологичное производство, которое в рамках импортозамещения и нынешних реалий тоже имеет достаточно уверенные перспективы».

Первые шаги на новом посту

По словам **Цыденов**а, свою первостепенную задачу он видит в формировании занятости в республике. «То, что быстро, – это животноводство и туризм; с более длительными сроками – это развитие месторождений полезных ископаемых, там больше привязано все к транспортной инфраструктуре, к энергетической», – заявил он на встрече с президентом.

«Людям, безусловно, нужны хорошие дороги, хорошие условия жизни, дворы красивые, удобные, комфортные, социальная сфера (это медицина, образование). Есть определенные идеи – постараюсь реализовать», – заверил **Цыденов** главу государства.

«Свежая кровь» и «новый импульс»

политолог, руководитель фонда «Петербургская политика»

Эксперты позитивно оценивают кадровое решение президента. «Я думаю, **Цыденов** отражает запрос на свежую кровь, новый импульс развития республики и будет олицетворять собой эффективного, амбициозного представителя новой президентской команды: людей с современными подходами, опытом работы и в регионах, и на федеральном уровне, прошедшими школу кадрового резерва – тех, кого принято называть профессиональными технократами», – сказал в интервью ТАСС политолог, руководитель фонда «Петербургская политика» Михаил Виноградов.

Отдельно отмечается, что **Цыденов** родился в городе Петровск-Забайкальский на границе Читинской области и Бурятии.

«Сейчас у **Цыденов**а задача вписаться в политическую систему республики и выиграть выборы, – отметил в интервью ТАСС доктор социологических наук, профессор Бурятского госуниверситета Эрдэм Дагбаев. – Преимущества **Цыденов**а – это, безусловно, то, что он этнический бурят, а так же его опыт работы. Он занимал достаточно высокую должность в системе исполнительной власти. Это гарантированная поддержка центра, это позитивный фактор для всех».

Наследие прежнего губернатора

Оценивая 10 лет, которые регионов управлял предыдущий губернатор Вячеслав Наговицын, эксперты отмечают, что социально-экономическая и межнациональная ситуация в республике довольно стабильная, а в экономике были как успехи, так и неудачи.

Так, политолог Евгений Минченко заслугой Наговицына считает отсутствие существенных национальных конфликтов в Бурятии с ее населением в 980 тыс. человек, из которых около 30% – буряты, 66% – русские. «В регионе в плане межнациональных отношений значимых конфликтов не было, что выделяет Бурятию на фоне других национальных республик», – отметил Минченко.

В свою очередь, президент Центра стратегических коммуникаций Дмитрий Абзалов назвал уход Наговицына предсказуемым: «Он испортил отношения с ключевыми игроками в регионе, с местным Ростехом, Росатомом».

Одной из неудач Наговицына политолог Алексей Комбаев назвал проект Особой экономической зоны (ОЭЗ) туристско-рекреационного типа «Байкальская гавань», реализация которого началась в 2007 году. В 2010 году была введена первая очередь инфраструктуры, спустя шесть лет в федеральном центре ОЭЗ признали неэффективной, сейчас идет процесс передачи турзоны с уже построенной частично инфраструктурой под управление республики.

«Проект очень громко заявлялся, говорилось о том, что это будет практически «туристическая Мекка». И когда «Байкальская гавань» оказалась нереализованной, многие жители региона восприняли это болезненно», – сказал эксперт.

«Сокращение субсидий со стороны федерального центра, общая экономическая ситуация отразились на уровне жизни региона. И первым, кого в этом винят люди становится глава региона, вспоминают все неудачи, и не вспоминают, сколько новых объектов за это время было построено, сколько было отремонтировано старых дорог и построено новых», – сказал эксперт.

«Это были непростые годы»

Сам Вячеслав Наговицын, подводя итоги своей деятельности, отметил, что «это были не самые простые годы, мы два кризиса прошли, но, тем не менее, работали над задачами, которые были поставлены в 2007 году».

Из достижений руководства области Наговицын назвал появление на севере Бурятии крупного предприятия по добыче урана «Хиагда», крупного свинокомплекса «Восточно-Сибирский».

«Спасен от банкротства Селенгинский целлюлозно-картонный комбинат, мы вывели на мировую арену «Байкальскую лесную компанию», 100% продукции которой реализуется на экспорт, – напомнил Наговицын. – Находившийся до этого 10 лет в удручающем положении Улан-Удэнский авиазавод сейчас крепко встал на ноги, расширяет линейку продукции и модернизируется».

Бывший глава региона отметил что за 10 лет было построено более 30 школ и столько же детсадов, в районах республики отремонтировали 228 домов культуры, возведены шесть ФСК, построены новые мосты через реки Селенга и Баргузин, построены несколько новых автодорог к Байкалу, запущен четвертый энергоблок на Гусиноозерской ГРЭС, обновлены корпуса Республиканской клинической больницы им. Н. А. Семашко, Детской республиканской клинической больницы, а поток туристов в республику достиг одного миллиона в год.

### ВЕДОМОСТИ; ЕКАТЕРИНА МЕРЕМИНСКАЯ; 2017.02.07; СКРЫТЬСЯ ОТ «ПЛАТОНА» СТАНЕТ СЛОЖНЕЕ

**Минтранс** готовит новеллу для грузовиков массой более 12 т, которые должны платить за передвижение по федеральным трассам. Если водитель выключает бортовое устройство, а потом грузовик появляется в системе через 500 км, надо маршрут автоматически достраивать, чтобы он был оплачен весь, рассказал **министр транспорта** Максим **Соколов** на заседании «Опоры России» в **Минтрансе**. Если, конечно, не будет доказано другое – что, например, машину везли по реке, добавил министр. Если уж есть закон, то платить должны все, заметил он.

С 15 апреля плата повысится с действующих 1,53 руб. за км до 3,06 руб.

Уведомление о разработке проекта опубликовано на regulation.gov.ru, уточняет представитель **Минтранса**. Технически это сделать возможно, как только такое решение будет принято, говорит представитель «РТ-инвест транспортные системы» (оператор «Платона», принадлежит сыну Аркадия Ротенберга Игорю и фонду «РТ-инвест»). Это позволит усилить контролирующую функцию системы, добавляет представитель оператора.

Грузовики могут оплатить сбор, купив маршрутную карту либо получив бортовое устройство, которое будет передавать данные через «Глонасс». Чтобы не платить в систему, водители часто выключают устройство и включают только перед рамкой, чтобы не нарваться на штраф, рассказывает один из участников рынка перевозок.

Сейчас не оплачивают «Платон» порядка 60% грузоперевозок, заметил президент «Опоры России» Александр Калинин. Штрафные квитанции доходят только до 3–5% нарушителей, не оплативших установленный сбор: по данным Калинина, работа по их предъявлению системно и эффективно ведется органами ГИБДД лишь в 3–4 регионах.

По состоянию на конец 2016 г. нарушителей отслеживают 194 рамки контроля (в Московской и Калужской областях) и 100 автомобилей мобильного контроля. К июлю 2017 г. оператор рассчитывает довести количество рамок до 481.

### РИА НОВОСТИ; 2017.02.07; МИНИСТР АВИАЦИИ ЕГИПТА ОТМЕНИЛ НАМЕЧЕННЫЙ НА СРЕДУ ВИЗИТ В МОСКВУ

Намеченный на 8 февраля визит в РФ министра гражданской авиации Египта Шерифа Фатхи не состоится, сообщили РИА Новости в посольстве АРЕ в Москве.

«(Визита) не будет», – сообщили в диппредставительстве. При этом причина, по которой было принято данное решение, не уточняется.

Глава **Минтранса** РФ Максим **Соколов** в конце января сообщал, что Фатхи приедет в РФ с визитом в начале февраля, и это станет очередным шагом в процессе поэтапного восстановления авиасообщения между странами. Представитель **Росавиаци**и говорил РИА Новости, что министр гражданской авиации Египта приедет в Москву 8-9 февраля для участия в работе национальной выставки «Инфраструктура гражданской авиации», приводящейся под эгидой **Росавиаци**и.

### RNS; 2017.02.07; МИНТРАНС ПРЕДЛАГАЕТ ОЦЕНИВАТЬ ГОСПАКЕТ НМТП ИСХОДЯ ИЗ РЫНОЧНОЙ СТОИМОСТИ КОМПАНИИ В $1,5–2 МЛРД

При оценке госпакета НМТП нужно исходить из рыночной стоимости компании в $1,5–2 млрд, сообщил журналистам замглавы **Минтранса** Виктор **Олерский** в кулуарах круглого стола, посвященного 350-летию отечественного кораблестроения в доме Российского исторического общества.

«Надо исходить, наверное, из того, что сегодняшняя стоимость (100% НМТП. – RNS) – $1,5–2 млрд. Рыночная стоимость. В этом диапазоне нужно, наверное, и считать», – сказал **Олерский**. Свою оценку, по его словам, должен представить консультант, который должен быть утвержден распоряжением правительства.

В ноябре 2016 года Минэкономразвития выбрало Sberbank CIB организатором приватизации 20-процентного госпакета НМТП.

«Это не потому, что кто-то тянет, – все звезды должны сойтись, и конъюнктура должна быть», – объяснил он долгие сроки приватизации.

«По Новороссийскому пароходству (НМТП. – RNS) влияние внешних рынков – оно, безусловно, меньше (чем при приватизации «Совкомфлота». – RNS). Но все равно те же организации, которые находятся в экспортно-импортной цепочке, тоже зависят от этой конъюнктуры. Поэтому, соответственно, консультант будет сейчас смотреть... При этом мы не должны забывать, что основная цель все-таки – пополнение бюджета за счет продажи», – сказал **Олерский**.

СП «Транснефти» и группы «Сумма» – Novoport Holding Ltd. – владеет 50,1% акций НМТП, государству в лице Росимущества принадлежит 20%, 10,5% – ЗАО «Транснефть-Сервис», 5% – структурам РЖД, 14,4% акций находится в свободном обращении на Московской и Лондонской фондовых биржах.

На пакеты «Транснефти» и Росимущества в НМТП претендуют три-четыре компании, говорил ранее глава «Транснефти» Николай Токарев.

### РЖД-ПАРТНЕР; 2017.02.07; ПРАВИТЕЛЬСТВО УДЕЛЯЕТ ОСОБОЕ ВНИМАНИЕ ОБЕСПЕЧЕНИЮ ТРАНСПОРТНОЙ БЕЗОПАСНОСТИ ПРИ СТРОИТЕЛЬСТВЕ КРЫМСКОГО МОСТА

Обеспечению транспортной безопасности на объектах транспортного перехода через Керченский пролив уделяется особое внимание, сообщил заместитель **министра транспорта** РФ Николай **Захряпин** на XVI международной научно-практической конференции «Терроризм и безопасность на транспорте».

По его словам, обеспечение транспортной безопасности при строительстве моста, является одной из наиболее важных и актуальных задач текущего периода. Для обеспечения защищенности данного объекта от актов незаконного вмешательства, с учетом его дальнейшей эксплуатации, **Минтрансом** России на системной основе проводится работа как в плане нормативно-правового регулирования, так и в плане проведения ряда организационных мероприятий.

В целях создания правовой базы для выполнения мероприятий по обеспечению транспортной безопасности, строящегося перехода в дополнение к имеющей нормативно правовой базе в области транспортной безопасности изданы акты Правительства РФ и ведомственные приказы **Минтранса** России. Данными документами определены участки земли и водного пространства, где осуществляются строительные работы и приведены особенности обеспечения безопасности при строительстве и реконструкции объектов инфраструктуры.

Н. **Захряпин** также озвучил отчет о работе по обеспечению безопасности. Он пояснил, что по состоянию на январь текущего года федеральными агентствами по видам транспорта, находящимися в ведении **Минтранса** России проведена следующая работа.

Проведено категорирование более 2,5 тыс. объектов транспортной инфраструктуры и более 43 тыс. транспортных средств. Утверждено более 5 тыс. оценок уязвимости объектов транспортной инфраструктуры и около 17 тыс. транспортных средств. А также утверждены планы обеспечения безопасности порядка 2,6 тыс. объектов транспортной инфраструктуры и более 1,6 тыс. транспортных средств.

### RG.RU; ТАТЬЯНА ЗЫКОВА; 2017.02.07; СТАЛО ИЗВЕСТНО, ГДЕ В РФ ОПРОБУЮТ АВТОБУСЫ С РОБОТАМИ ВМЕСТО ВОДИТЕЛЕЙ

В России с этого года приступят к разработке правил по организации беспилотных пассажирских перевозок на дорогах общего пользования. Изменения в законы и нормативы, которые должны быть приняты до 2018-го, позволят сертифицировать и эксплуатировать автобусы, управлемые роботами.

Проект «роботизированные пассажирские перевозки» дорожной карты «Автонет» Национальной технологической инициативы (НТИ) одобрен на заседании Межведомственной рабочей группы (МРГ) Совета по модернизации экономики и инновационному развитию при правительстве РФ.

Исполнителем стала одна из компаний, которая в соавторстве с **Минтрансом** и другими заинтересованными органами власти в течение двух лет разработает технологию роботизированных перевозок на закрытых территориях, испытав ее в разных климатических и погодных условиях, сказал на заседании президент компании Алексей Бакулин. По его словам, при разработке и апробировании технологии будет построено несколько прототипов беспилотной системы.

Интерес к коммерческой реализации проекта проявили туроператоры, индустриальные парки и выставочные центры, научные и студенческие городки, управляющие компании парковых зон и зон отдыха. Впервые технология будет протестирована на территории инновационного центра «Сколково».

### ТАСС; ТАТЬЯНА КУЗНЕЦОВА; 2017.02.07; СТРОИТЕЛИ ПРИСТУПАЮТ К СБОРКЕ СВОДОВ АРОК КЕРЧЕНСКОГО МОСТА

Строители приступают к сборке арочных сводов Керченского моста, который свяжет Крымский полуостров с материковой Россией, сообщает инфоцентр «Крымский мост».

«Мы собрали нижнюю часть каждой арки – так называемые затяжки. Это первый этап сборки. Постепенно переходим к следующему: над нижними «поясами» будем наращивать арочные своды. Максимальный подъем каждой дуги составит 45 метров «, – цитирует инфоцентр заместителя гендиректора компании «СГМ-Мост» Дмитрия Кондакова.

Уникальный опыт

По данным инфоцентра, к сборке арочных пролетов привлечено более 500 инженеров и рабочих, которые соединяют заводские блоки между собой высокопрочными болтами и с помощью сварки. «Уже закручено более 200 тыс. таких болтов и выполнено почти 4 километра стыковых швов первой категории», – говорится в сообщении.

Специалисты отмечают, что сооружение таких арок во многом уникальный опыт для российского мостостроения. «Арочные пролеты длиной по 227 метров, весом почти 6 тыс. тонн железнодорожный и более 4 тыс. тонн автодорожный еще не устанавливали в морских условиях», – уточнили в инфоцентре.

Арочные пролеты моста начали собирать летом 2016 года, и они готовы уже наполовину. «На стендах укрупнено почти 5,5 тыс. из 10 тыс. тонн блоков. Это конструкции, на которых будет устроена проезжая часть для автомобильного и железнодорожного транспорта», – уточнили в инфоцентре.

Планируется, что в конце лета года конструкции будут готовы к спуску на плавсистему, перевозке по воде и установке над фарватером в Керченском проливе.

«Арочные пролеты поднимутся над морем на 35 метров и обеспечат беспрепятственный проход судов под мостом, – говорится в релизе. – Для технологической операции по перевозке и монтажу арок на керченской стройплощадке готовят выкаточные пирсы. По ним готовые арки переместят на плавсистему. Каждый такой 200-метровый путь – это конструкция на сваях, способная выдержать нагрузку более 5,5 тыс. тонн, работа над созданием специальной плавсистемы идет на «Севастопольском морском заводе».

В ходе строительства проектировщики предусмотрели «все необходимые конструктивные элементы для безопасного судоходства под арками моста: на пролетах будет установлена судовая сигнализация». Кроме того, учтены все требования по аэронавигационной сигнализации.

Свайные работы

Строители также выполнили половину свайных работ.

«Строительство Крымского моста ведется на 8 сухопутных и морских участках. Более чем на 50% от проекта выполнены свайные работы: погружено свыше 3900 свай из более чем 7000», – говорится в сообщении.

В релизе также сообщается, что уже готово 236 из 595 опор, еще более 150 опор находятся в работе.

На месте строительства моста «ведется сборка пролетов: смонтировано около 21 тыс. из более чем 220 тыс. тонн металлоконструкций (без учета арочных пролетов)». Кроме того, продолжаются работы по устройству монолитной плиты автодорожной части моста. «Бетонирование плиты на разных участках выполнено в объеме более 3 тыс. кубометров», – сказано в сообщении.

На стройплощадку доставлено 6,6 млн тонн материалов – инертных грузов и металлоконструкций. Всего на объекте работает более 4 тыс. инженеров и рабочих, около 200 единиц техники и более 30 плавсредств, сообщили в инфоцентре.

Керченский мост возводится за счет средств федерального бюджета в рамках ФЦП «Социально-экономическое развитие Республики Крым и города Севастополь до 2020 года» без привлечения внебюджетного финансирования. Общая стоимость проекта (в ценах соответствующих лет) составляет 227,92 млрд рублей. В нее входят затраты подрядчика проекта ООО «Стройгазмонтаж» и затраты заказчика строительства ФКУ Упрдор «Тамань». Начало движения автомобилей по мосту запланировано на декабрь 2018 года, поездов – на декабрь 2019 года.

### РИА НОВОСТИ; ВИКТОР ЛЯЩЕНКО; 2017.02.07; КРЫМ ЗАРЕЗЕРВИРОВАЛ ЗЕМЛИ ДЛЯ СТРОИТЕЛЬСТВА ПОДХОДА К МОСТУ ЧЕРЕЗ ПРОЛИВ

Правительство Крыма зарезервировало земельные участки для строительства автомобильной дороги и автомобильного подхода к мосту через Керченский пролив.

Решение принято во вторник на выездном заседании крымского правительства в Белогорске.

«Необходимо зарезервировать земельный участок площадью 120 гектар, согласно схеме резервирования земель, сроком на три года для реализации объектов строительства автомобильной дороги и автомобильного подхода в городе Керчь к транспортному переходу через Керченский пролив», – пояснила министр имущественных и земельных отношений республики Анна Анюхина.

Кроме того, было принято решение изъять из частной собственности 22 земельных участка и расположенные на них пять объектов недвижимого имущества для реализации проекта по строительству автомобильного подхода.

«Процедура будет осуществляться в соответствие с законодательством, будет проведена соответствующая рыночная оценка», – подчеркнула министр.

Как сообщалось ранее, петербургское ЗАО «ВАД» стало генеральным подрядчиком строительства автомобильной дороги «Таврида» в Крыму и подрядчиком строительства автомобильного подхода к мосту через Керченский пролив.

Мост через Керченский пролив, который соединит Крым и Краснодарский край, будет самым протяженным в России – его длина составит 19 километров. Общая стоимость проекта составляет 227,92 миллиарда рублей. Начало движения автомобилей по мосту запланировано на декабрь 2018 года, поездов – на декабрь 2019 года.

### ТАСС; АЛЕВТИНА ЗУБИЛИНА; 2017.02.07; ОКОЛО 1 МЛРД РУБЛЕЙ НАПРАВЯТ НА СТРОИТЕЛЬСТВО ТРАНЗИТНОГО ДОРОЖНОГО КОЛЬЦА ВОКРУГ КАЛУГИ

Власти Калужской области направят около 1 млрд рублей из регионального бюджета на строительство транзитного дорожного кольца вокруг Калуги. Об этом сообщила во вторник в ходе коллегии областного Министерства дорожного хозяйства глава ведомства Ольга **Иванов**а.

«В 2017 году расходы на строительство и реконструкцию дорог в Калужской области составят 1,3 млрд рублей, из них 1 млрд будет направлен на транзитное кольцо вокруг Калуги. С целью замыкания транзитного кольца вокруг областного центра начата разработка проектной документации по продолжению обхода на участке Анненки-Жерело с выходом на северный участок окружной дороги Калуги», – сказала она.

**Иванов**а добавила, что завершение проектных работ планируется в 2017 году, после чего начнутся строительные работы. Протяженность обхода составит около 18 км, в общей сложности предполагается возведение двух мостовых сооружений и восьми путепроводов. После строительства дороги на участке Анненки-Жерело вокруг Калуги образуется полное дорожное кольцо.

Северная часть кольцевой дороги вокруг Калуги была построена более 10 лет назад. Сейчас ведется строительство еще одной части кольца «Южный обход» с третьим мостом через Оку, из федерального бюджета на него выделено более 11 млрд рублей. Согласно проекту, обход с мостом через реку Оку соединит два крайних района Калуги – Секиотово и Анненки – и проследует в объезд всех населенных пунктов, что позволит вывести весь транзитный транспорт из центра Калуги. Протяженность объездного участка составит 21 км.

Движение в Калуге затруднено из-за большого потока машин, который вынужден следовать транзитом через основной въезд в город – мостовой переход и через Оку на улице Гагарина. Здесь пересекаются три федеральные трассы: М-3 «Украина» (подъезд к Калуге), Р 92 «Калуга-Перемышль-Белев– Орел» и Р 132 «Калуга-Тула-Михайлов-Рязань».

### REGNUM; 2017.02.07; «ПЕРЕНЕСЕНА НАВСЕГДА»: ИЗМЕНЕНИЕ СХЕМЫ ТРАНСПОРТА ЕКАТЕРИНБУРГА ОТЛОЖИЛИ

Власти Екатеринбурга изменили сроки внедрения новой схемы городского общественного транспорта в городе. Об этом сообщили в пресс-службе мэрии корреспонденту ИА REGNUM. «С учетом того, что в 2018 году Екатеринбург будет принимать матчи чемпионата мира по футболу, дата внедрения новой маршрутной схемы будет перенесена на 2019 год», – заявил сити-менеджер Александр Якоб.

По словам главы администрации, перенос срока позволит максимально эффективно провести реформу общественного транспорта. Он отметил, что на данном этапе городские власти сосредоточатся на реализации пунктов намеченной программы в части подготовки транспортной инфраструктуры, в том числе выделенных полос, остановочных и пересадочных комплексов и установки средств видеофиксации.

Данное решение властей вызвало неоднозначную реакцию. Некоторые наблюдатели посчитали, что виной всему предстоящие выборы губернатора Свердловской области и президента России, и чиновники побоялись проводить перед ними столь радикальную реформу. При этом есть такие граждане, которые уверены, что введение новой схемы отложено навсегда.

Как сообщало ранее ИА REGNUM, реформа городского общественного транспорта была намечена на 1 июля 2017 года. Согласно новой схеме, отменялись практически все существующие маршруты. Вместо них вводились новые. Реформа предполагает уменьшение количества маршрутов и увеличение количества подвижного состава на них. Таким образом, уменьшается время ожидания транспорта, но увеличивается количество пересадок. Для того, чтобы жители города не переплачивали за пересадки, параллельно планировалось ввести систему повременной оплаты, в которой тариф был бы рассчитан от первой посадки до последней пересадки.

После того, как появилась информация об этом, общественность Екатеринбурга была взбудоражена. В социальных сетях и на городских форумах жители высказывали своё негодование тем, что нововведения не обсуждались на общественном уровне, и указывали на недостатки схемы.

Впоследствии на официальном сайте мэрии Екатеринбурга был открыт форум, на котором горожане могли оставлять свои замечания и предложения. «Сегодня специалисты проводят их анализ. Наиболее удачные будут учтены в окончательном варианте проекта новой маршрутной сети», – сообщил Александр Якоб.

Также с критикой предстоящей реформы выступила уполномоченный по правам человека в Свердловской области Татьяна Мерзлякова. «Я убеждена в одном – бурная реакция людей показала, что эту непродуманную реформу просто необходимо остановить. И извиниться перед горожанами за форму, в которой она была презентована», – заявила омбудсмен.

Читайте также: Омбудсмен призвала власти Екатеринбурга остановить транспортную реформу

Высказал свои замечания глава свердловской Госавтоинспекции Юрий Дёмин. Он подчеркнул, что никто из разработчиков не обратился в ГИБДД, чтобы получить информацию об аварийности городских дорог по которым в новой схеме планировалось интенсивное движение новых маршрутов.

 «Особую озабоченность вызывает то, что разработчики даже не поинтересовались состоянием аварийности на тех или иных участках улично-дорожной сети, задействованной в транспортной схеме, хотя зачастую именно ДТП становятся причиной затруднений в движении того же общественного транспорта, а соответственно, начнется и несоблюдение графика движения, как следствие – обещанные 3−7 минут ожидания общественного транспорта невозможно будет соблюсти», – заявил Юрий Дёмин.

В свою очередь, проверку новой транспортной схемы организовала прокуратура Свердловской области.

Также в городе была проведена массовая акция протеста на Площади обороны. Несколько сотен жителей вышли на митинг, чтобы выказать своё недовольство предстоящей реформой и увеличением стоимости проезда в городском транспорте. На интернет портале была создана петиция, в которой **Минтранс** призывают остановить внедрение новой схемы общественного транспорта в Екатеринбурге.

Вопрос о реформе выносился на обсуждение в городской думе Екатеринбурга, а также на совместное заседание общественных палат города и области. В ходе обсуждения существующий вариант нововведений получил долю критики, как от депутатов, так и от общественников, которые призвали подключить к разработке новой схемы широкий круг специалистов.

Тем не менее, ранее городские власти заявляли, что все пожелания будут учтены до марта 2017 года, после чего будет принят окончательный вариант реформы. Однако теперь в администрации изменили своё решение.

«Безусловно, схема будет доработана с учетом предложений общественности и экспертного сообщества. Новая маршрутная сеть должна стать удобной как для школьника, так и для пожилого человека. В настоящее время созданы рабочие группы по каждому направлению проекта, которые позволят учесть большинство предложений. Планируется, что на доработку схемы понадобиться около года», – сообщил Александр Якоб.

### ИНТЕРФАКС; 2017.02.07; КРЫМСКАЯ ЖЕЛДОРОГА ПОСЛЕ ЗАМЕНЫ РЕЛЬСОВ НАМЕРЕНА УВЕЛИЧИТЬ СКОРОСТЬ ПОЕЗДОВ

Крымская железная дорога (КЖД, Симферополь) приступила к замене инвентарных рельсов на бесстыковые плети.

Как сообщает пресс-служба желдороги республики, рабочие меняют 25-метровые инвентарные рельсы на 100-метровые плети. Отсутствие стыков на железнодорожном полотне позволит повысить безопасность и скорость движения поездов, обеспечить плавность и бесшумность хода.

«Скорость движения на станционных путях повысится до 100 км/ч, на перегонах – до 120 км/ч», – говорится в пресс-релизе.

В 2017 году сварку плетей проведут более чем на 70 км пути в Крыму. КЖД получает 100-метровые плети паромами через Керченскую переправу с 9 января. Стоимость работ желдорога не сообщает.

Крымская железная дорога основана после присоединения Крыма к России в 2014 году на базе подразделений Крымской дирекции Приднепровской железной дороги «Укрзализныци», расположенных на полуострове. В декабре 2015 года предприятие передано в собственность РФ, в ведение **Федерального агентства железнодорожного транспорта** (**Росжелдор**), в январе 2016 года преобразовано во ФГУП «Крымская железная дорога».

Железные дороги Крыма связывают Севастополь, Симферополь, Евпаторию, Саки, Феодосию, Керчь, Джанкой, Красноперекопск и Армянск.

### ВЕДОМОСТИ; АЛЕКСАНДР ВОРОБЬЕВ;2017.02.08; ЧАЙКА ЗАЩИТИЛ АЭРОДРОМЫ

Генпрокурор Юрий Чайка просит не лишать **Росавиаци**ю права согласовывать стройки вблизи аэродромов. Этого добивается Московская область

«Прошу вас поручить аппарату правительства разработать порядок согласования **Росавиаци**ей и Роспотребнадзором строительства на приаэродромной территории с учетом негативных факторов, которые могут повлиять на здоровье граждан», – говорится в письме генпрокурора Юрия Чайки премьер-министру Дмитрию Медведеву от 29 декабря 2016 г. «Ведомости» ознакомились с документом, его подлинность подтвердил представитель Генпрокуратуры. Свое обращение Чайка объясняет жалобами на нарушение прав на благоприятную среду обитания и прав дольщиков. В приаэродромную входят территории в радиусе 30 км от аэродрома.

В соответствии с Воздушным кодексом **Росавиаци**я, как собственник гражданских аэродромов, согласует строительство на приаэродромной территории, но только с точки зрения безопасности полетов и работы навигационного оборудования. Но сейчас «дома строятся в непосредственной близости от аэропортов», пишет Чайка. У **Росавиаци**и нет полномочий для оценки негативного воздействия полетов на людей. А более чем в трех десятках регионов даже не определены санитарные зоны аэропортов. В итоге только в Московской области выявлено 500 домов, которые строятся в нарушение Воздушного кодекса, добавляет Чайка.

Сейчас в Госдуме рассматриваются поправки в Воздушный кодекс, которые исключат обязательное согласование даже **Росавиаци**ей, рассказали представители федерального **Минтранса** и Генпрокуратуры. Менеджер одного из аэропортов утверждает, что их лоббирует правительство Московской области. Об этом же со ссылкой на свой источник сообщал «Коммерсантъ». **Минтранс** и Генпрокуратура против этой инициативы, добавляют их представители. Мы считаем необходимым согласовывать застройку и с Роспотребнадзором, добавляет последний. Роспотребнадзор разделяет эту позицию, уже подготовлены изменения в соответствующие санитарные правила, говорит представитель ведомства.

Дом у локатора

В Саратове без согласования с **Росавиаци**ей в районе радиолокатора было построено два 10-этажных дома. Жители четыре года не могли в них вселиться, пока **Росавиаци**я за свой счет не перенесла локатор, глава администрации Саратова был осужден за халатность, приводит пример Чайка в письме Медведеву.

Представитель комитета Госдумы по транспорту на запрос «Ведомостей» не ответил. Представители «Шереметьево», «Домодедово» и «Внуково» поддерживают инициативу Чайки.

Представитель областного стройкомплекса говорит только, что дополнения в Воздушный и Градостроительный кодексы для усовершенствования порядка использования приаэродромной территории разрабатываются с участием правительства региона. Сейчас законодательство не регламентирует порядок рассмотрения заявлений о согласовании и основания для отказа, эту процедуру необходимо сделать прозрачной и не ущемляющей интересы жителей и хозяйствующих субъектов. Приаэродромные территории гражданских, военных, экспериментальных и вертодромов занимают около половины площади всей Московской области, продолжает представитель областного стройкомплекса. Он не уточняет, есть ли проекты, которые были отменены или затянулись из-за участия **Росавиаци**и в согласовании.

Таких проектов в избытке: в 2016 г. арбитражные суды обязали **Росавиаци**ю согласовать «МС девелопменту» (на 17-этажный дом) и ООО «Стройгруп» (на семь семиэтажек) строительство на приаэродромной территории «Шереметьево». Переговоры с **Росавиаци**ей и сами процессы заняли у строителей соответственно два и полтора года, следует из судебных актов. «Домодедово» в конце 2016 – начале 2017 г. подало девять исков к **Росавиаци**и, которая согласовала девять проектов строительства.

### РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; АННА СКУДАЕВА; ТАТЬЯНА ТКАЧЕВА; ЭЛИНА ТРУХАНОВА; АЛЕКСАНДР ФЕДОСОВ; 2017.02.07; ВСТАЮТ НА КРЫЛО

Как в регионах ЦФО развивают авиаперевозки

«Воздушные гавани» областных центров Центрального округа должны преобразиться. Несмотря на экономические сложности, поток пассажиров остается стабильным (а кое-где и увеличивается), перевозчики ищут возможности для расширения рынка. Корреспонденты «РГ» выяснили, как обстоят дела в сфере авиаперевозок, куда и за сколько можно улететь и чего ожидать в обозримой перспективе.

Включить в систему

Около пяти миллиардов потребует реконструкция международного аэропорта Брянск. И хотя затраты громадные, работы решили не откладывать. Проект поддержал Совет Федерации.

Можно просто сказать, что брянскому аэропорту не везло, но правильнее все же понять причины этого невезения. А они были. Осенью 2015 года генеральный директор аэропорта Илья Рохвадзе пожаловался депутатам облдумы, что предприятие уже который год работает без прибыли. За 2014 год убытки составили 40 миллионов рублей, а за три последних года – более сотни. При этом кредиторы время от времени грозят банкротством. Но если здесь в неделю принимают лишь два-три рейса, то тут бессильно даже удостоверение народного избранника.

Пытались соорудить склады временного хранения и зарабатывать на перевалке импортных грузов – не получилось. Зато росли зарплатные долги. Бывший генеральный директор даже уволился по этой причине – надоели претензии правоохранителей.

А козыри были и остаются. Прежде всего – расположение города на международной воздушной трассе. Некогда через Брянск доставляли около 17 процентов грузов из Турции. С прошлого года расширился список российских городов – Сочи, Анапа, Геленджик, Минеральные Воды, Краснодар. Чтобы привлечь пассажиров, снизили цену. Этому способствовала господдержка. Правда, от части рейсов пришлось отказаться именно вследствие низкой загрузки. Тем не менее активно раскупали билеты до Симферополя. Благодаря федеральной программе субсидирования полетов билеты можно было приобрести примерно за четыре тысячи рублей. Но уже в июне сорвался авиарейс Брянск – Анапа: из 130 билетов продали только шестую часть.

Взлетно-посадочная полоса и сейчас позволяет принимать большие самолеты, однако нет современных терминалов, не хватает техники и оборудования, чтобы аэропорт действительно стал международным. Сдвинуть дело с мертвой точки помогла настойчивость брянской власти. В ноябре 2016 года в Совете Федерации прошли Дни Брянской области. Заместители брянского губернатора Александр Резунов и Михаил Кобозев, сенаторы Екатерина Лахова и Сергей Калашников предложили комитету по экономической политике включить аэропорт в российскую программу грузовых авиаперевозок. Это позволит существенно увеличить доходы, а стране – получить еще одну «воздушную» опору. С завершением реконструкции в Брянске смогут принимать даже тяжелые самолеты. И если ранее предполагалось, что она начнется лишь в 2020 году, то теперь обещана уже в 2017-м.

Аэропорт должен преобразиться. Как сообщил Михаил Кобозев, поскольку комитет СФ предложил правительству России приблизить реконструкцию аэропортового комплекса, теперь надо ждать еще одного решения на высшем уровне и утверждения согласованного проекта, который должен предусмотреть строительство нового и ремонт старого аэровокзалов, а также реконструкцию складов и грузового терминала. Также брянцы рассчитывают привлечь внимание соседей из Смоленской и Орловской областей, где нет действующих гражданских аэропортов.

Расширяют географию

Международный аэропорт Воронеж пожинает плоды модернизации, которая с перерывами тянется с 2008 года. По федеральной программе в это вложили около двух миллиардов рублей. Взлетно-посадочную полосу реконструировали и удлинили, чтобы иметь возможность принимать современные средне– и дальнемагистральные самолеты – а значит, обеспечивать рейсы в популярные зарубежные города. В 2013-м ввели в эксплуатацию отремонтированную часть перрона с новыми стоянками для лайнеров, через полгода аэропорт допустили к приему машин типа Boeing 737-800. Вскоре из Воронежа открылись регулярные рейсы на курорты Турции и Греции, на Кипр и в Барселону.

Тем временем реконструкция продолжалась – всю «начинку» здания аэропорта постепенно обновили, доведя пропускную способность вокзала до 240 пассажиров в час. С осени 2015 года аэродром в Чертовицком способен принимать лайнеры Airbus-321 и Boeing 767. Благодаря этому увеличилось количество перевозчиков, сотрудничающих с воронежским воздушным узлом.

В конце минувшего года были введены в строй две рулежные дорожки – в дополнение к одной действовавшей. Теперь аэропорт Воронеж может одновременно принять и обслужить до 20 бортов. К началу «высокого» сезона маршрутная сеть должна расшириться. Сегодня из Чертовицкого можно добраться в Ереван, Кишинев и Ташкент, по заявкам туроператоров будут организовываться чартерные рейсы в Болгарию, Испанию, ОАЭ и Тунис, а также на Кипр. В конце марта наладят регулярное авиасообщение со Стамбулом, через месяц начнутся чартерные рейсы в Анталью. Летом возобновятся полеты в Ираклион и Салоники.

Оператор аэропорта заявил, что готов по-прежнему предоставлять бесплатный трансфер для иногородних пассажиров международных авиаперелетов: этим шансом в 2016 году воспользовалось более пяти тысяч человек из Белгородской, Липецкой, Курской и Тамбовской областей. Ряд авиакомпаний организует рейсы из Воронежа в Москву, Санкт-Петербург, Сочи и Симферополь.

Наблюдается активность и в Тамбове. По словам вице-губернатора Арсена Габуева, в этом году планируется в полтора раза увеличить количество авиарейсов в Москву и обратно. Полеты в столицу начались в январе, с февраля можно напрямую попасть и в Санкт-Петербург. Летом из Тамбова обещают открыть рейсы в Адлер (Сочи) и Анапу. Для перевозки используются относительно новые (средний возраст – десять лет) самолеты Bombardier, рассчитанные на 50 пассажиров.

Как отметил исполняющий обязанности начальника управления транспорта Тамбовской области Виктор Вакульчик, авиаперевозки среди жителей региона востребованы: уже в первую неделю полетов заполняемость салона доходила до 85 процентов. Во многом это связано с доступностью цен на билеты – от 3,5до 5,5 тысячи рублей, причем для пассажиров до 23 и от 60 лет предусмотрены льготы (благодаря чему перелет обходится им всего в 2,5 тысячи).

Чтобы развивать авиасообщение Тамбова с другими городами, предстоит прежде всего найти около полутора миллиардов рублей на ремонт взлетно-посадочной полосы и реконструкцию аэровокзала. Зданию почти полвека, за это время европейские стандарты комфорта и безопасности сильно изменились. Откуда могут поступить столь крупные инвестиции, власти региона пока не сообщают.

Повысят статус

В прошлом году услугами ярославского аэропорта Туношна воспользовалось 15,5 тысячи пассажиров. Весь год три раза в неделю жители региона летали в Санкт-Петербург, а в летний сезон – до Сочи и Симферополя. В Северную столицу последний самолет из Туношны улетел 30 декабря 2016 года, и, согласно программе субсидирования региональных воздушных пассажирских перевозок на территории РФ, рейсы Ярославль – Санкт-Петербург будут возобновлены с апреля.

Кроме уже традиционного питерского направления, которое год от года пользуется все большей популярностью (если несколько лет назад при запуске рейсов самолеты заполнялись в среднем на 24-26 процентов, то в 2016 году продавалось 64 процента билетов), в «высокий» турсезон 2017 года жителей региона, с большой вероятностью, ждут приятные авиасюрпризы: они смогут улететь не только в Сочи, Симферополь, Анапу, но и за границу.

По словам заместителя председателя правительства Ярославской области Виталия Ткаченко, сейчас руководство региона работает над тем, чтобы Туношна наконец получила статус международного аэропорта по пассажирским перевозкам, что даст возможность организовать из нее регулярные рейсы в Турцию. Обсуждаются также Минск, Ереван, Барселона, Прага, Франкфурт.

– Пока мы летаем за границу только по разовым разрешениям, – рассказал Виталий Ткаченко. – Но мы достаточно далеко продвинулись в вопросе получения аэропортом международного статуса. В марте мы надеемся эту работу завершить.

В правительстве региона рассказали, что сейчас ведутся переговоры об организации полетов из Туношны сразу с несколькими крупными авиакомпаниями. Возможно, полеты будут производиться с промежуточной посадкой в Москве. Проекты сейчас в процессе обсуждения, поэтому конкретные итоги переговоров будут озвучены позднее.

– Мы планируем освоить новые маршруты и увеличить пассажиропоток аэропорта в этом году в два раза, – продолжает зампредседателя правительства. – Самое главное для нас – найти базовую компанию, которая будет этим заниматься. Нам нужен крупный перевозчик.

К слову, фантастическая, в стиле «Нью-Васюки», концепция развития Туношны, предложенная прежним руководством области, сегодня уже не востребована. Напомним, она предполагала создание на базе Туношны транспортно-пересадочного узла, который должен был объединить четыре вида транспорта (железнодорожный, автомобильный, водный и воздушный) и «перетянуть» не меньше пяти процентов пассажиропотока от авиатранспортного узла Подмосковья.

– Это чистейшей воды утопия, – уверен Виталий Ткаченко. – Наш удел – авиарейсы в «высокий» туристический сезон и грузоперевозки.

Тем временем в Ивановской области открыли зимнее авиасообщение с Сочи. Главными пассажирами стали любители активного отдыха и горнолыжных курортов.

Область вошла в число участников государственной программы субсидируемых авиаперевозок. Самолеты Boeing 737-500 будут летать из Иванова в Сочи и обратно еженедельно вплоть до 18 марта. Стоимость воздушного путешествия составляет около пяти тысяч рублей в одном направлении. При этом разрешено бесплатно провозить ручную кладь весом до 10 килограммов. Пассажирам экономического класса можно перевозить без дополнительной платы лыжи в чехлах, сноуборды, палки, ботинки, шлемы, очки и специальную одежду. Такие правила привлекают в Иваново жителей ближайших регионов, желающих быстро и с комфортом добраться до зимних курортов.

Кроме того, воздушные суда из Иванова отправляются в Москву и Санкт-Петербург. Если в январе самолеты в столичных направлениях летали дважды в неделю, то с февраля в Санкт-Петербург отправляется уже по три рейса.

Пока за бортомКостромское авиапредприятие в этом году не вошло в число получателей госсубсидий на внутренних рейсах.

В 2014-м региональные власти объявили о том, что нашли инвестора для костромского аэропорта, который купит принадлежащие области 75 процентов акций предприятия за 60 миллионов рублей, проведет реконструкцию взлетно-посадочной полосы, привлечет в регион пять импортных самолетов: один Boeing 757 и четыре Dash-8 – и обучит пилотов ими управлять. Однако в ходе инвентаризации выяснилось, что акции авиапредприятия стоят на 10 миллионов рублей дороже первоначальной оценки. После этого инвестор отказался от сделки.

Взлетно-посадочная полоса костромского аэропорта требует реконструкции. Она имеет размеры 1 700 на 50 метров, относится к классу «Г», покрыта бетонными плитами и рассчитана на прием небольших самолетов типа Ан-2, Ан-24, Як-40 и вертолетов всех типов. По техническим требованиям для приема самолетов типа Boeing 757 минимальная длина взлетной полосы должна составлять 2 230 метров. Однако финансовые возможности региона пока не позволяют ее реконструировать.

В 2016 году вместо обещанных «Боингов» и «Бомбардье» костромской аэродром, имеющий в распоряжении три самолета АН-26, АН-2 и два вертолета МИ-2, приобрел 33-летний самолет АН-26-100. Он стал четвертым воздушным судном в региональном авиапарке, осуществляющим пассажирские авиаперевозки. Стоимость покупки составила 10,9 миллиона рублей. Из-за серебристого цвета авиаторы придумали ему имя – «Костромская Снегурочка». В течение почти полугода воздушное судно проходило предполетную подготовку на авиационно-технической базе нижегородского международного аэропорта Стригино. В июле 2016 года «Снегурочка» начала перевозить пассажиров по маршруту Кострома – Санкт-Петербург. Пока это направление остается единственным доступным авиамаршрутом для костромского аэродрома Сокеркино.

Стоимость перелетов в Северную столицу из Костромы летом 2017 года временно подорожает с 4,1 до 4,3 тысячи рублей. С сентября тариф обещают вновь понизить.

На авиапредприятии надеются, что в период летних отпусков удастся возобновить прямые рейсы на Анапу и Симферополь, однако окончательное решение пока не принято.

### ИНТЕРФАКС; 2017.02.07; РОСАВИАЦИЯ АННУЛИРОВАЛА ЛИЦЕНЗИИ ДВУХ АВИАКОМПАНИЙ ИЗ-ЗА НАРУШЕНИЙ БЕЗОПАСНОСТИ ПОЛЕТОВ

**Росавиаци**я приказами от 7 февраля аннулировала сертификаты эксплуатанта двух авиакомпаний – «Бурятские авиалинии» («Бурал») и «Пионер-региональные авиалинии».

«Бурал», парк которого состоит из одного самолета Ан-24РВ и двух вертолетов Ми-8ТВ, выполнял пассажирские рейсы на воздушных судах с истекшим ресурсом двигателей. Так, перелет на Ан-24РВ с истекшим сроком ресурса одного из двигателей, по данным **Росавиаци**и, составил 15 часов, на одном из Ми-8ТВ – шесть часов.

«Это грубейшее нарушение норм летной годности напрямую влияет на безопасность полетов и может быть причиной серьезного авиационного происшествия вплоть до катастрофы», – говорится в сообщении ведомства.

Сертификат «Пионера», в парке которого пять самолетов Ан-24 (из них только три с действующим сертификатом летной годности), аннулирован из-за того, что компания выполняла полеты на самолетах других перевозчиков, не включенных в ее собственный сертификат эксплуатанта.

«Более того, **Росавиаци**я установила, что одним из таких самолетов был тот самый Ан-24РВ «Бурятских авиалиний», чей ресурс двигателя на момент осуществления перевозок пассажиров в интересах «Пионер-региональные авиалинии» уже истек. Таким образом, обе авиакомпании подвергали самому серьезному риску безопасность полетов, преднамеренно ставя в рейс самолет, не прошедший своевременное техническое обслуживание», – отмечают в ведомстве.

Аннулированные сертификаты эксплуатанта не восстанавливаются, уточнили в ведомстве.

### ИНТЕРФАКС; 2017.02.07; ВОЗОБНОВЛЕНИЕ АВИАСООБЩЕНИЯ МЕЖДУ ЕГИПТОМ И РФ ОТКЛАДЫВАЕТСЯ НА НЕПРОДОЛЖИТЕЛЬНОЕ ВРЕМЯ

Возобновление авиасообщения между Египтом и Россией на непродолжительное время откладывается, сообщил «Интерфаксу» источник в Каире, знакомый с ходом проверки.

Как заявил источник, «россияне на минувшей неделе проверили готовность нового каирского терминала к приему российских туристов, проверка носила комплексный характер с использованием различных спецсредств».

«Российские специалисты сделали выводы, что в настоящее время в аэропорту Каира не в полной мере выполнены все замечания и требования к организации безопасности, что были ранее озвучены российской стороной», – сказал он.

Таким образом, «в ближайшие дни возобновления авиасообщения с Россией не произойдет».

«Мы сохраняем надежду, что наши специалисты по безопасности каирского аэропорта уже в ближайшее время исправят все недоработки, и мы сможем открыть аэропорт для российских самолетов», – сказал он.

### ТАСС; АЛЕВТИНА ЗУБРИЛИНА; 2017.02.07; «САРАТОВСКИЕ АВИАЛИНИИ» В ИЮНЕ ЗАПУСТЯТ АВИАСООБЩЕНИЕ МЕЖДУ КАЛУГОЙ В КАЛИНИНГРАДОМ

Авиакомпания «Саратовские авиалинии» с 6 июня 2017 года запустит авиасообщение между Калугой в Калининградом. Об этом сообщила во вторник пресс-служба международного аэропорта Калуга.

«Объявлено о начале продаж билетов на новое для Калуги направление – в Калининград. Перелеты будет осуществлять компания «Саратовские авиалинии» с 6 июня по вторникам», – уточнили в пресс-службе.

Согласно расписанию, вылет из Калуги будет осуществляться в 11:30 мск, в обратном направлении – в 13:10 мск, время в пути составит 1 час 50 минут. Стоимость билета – от 4700 рублей в одну сторону. Полеты будут субсидироваться за счет федерального и регионального бюджетов.

Международный аэропорт Калуга в 2016 году увеличил пассажиропоток более чем в два раза. В настоящее время из Калуги совершаются внутренние рейсы в Санкт– Петербург, Сочи, Симферополь, Минеральные Воды. Также в рамках программы компании Volkswagen ведется перевозка сотрудников предприятия в германский Брауншвейг дважды в неделю. Новым направлением в 2017 году, помимо Калининграда, станет Екатеринбург.

Калужский аэропорт был введен в эксплуатацию после 13-летнего перерыва в конце мая 2015 года. Пропускная способность аэровокзального комплекса – 100 пассажиров в час. Прогнозируемый пассажиропоток достигнет к 2020 году 250 тыс. человек, а к 2025 – около полумиллиона человек.

### ТАСС; 2017.02.07; В 2017 ГОДУ ПЛАНИРУЕТСЯ ВВЕСТИ 20 НОВЫХ НАПРАВЛЕНИЙ ИЗ ЖУКОВСКОГО

Более 20 новых направлений планируется открыть из подмосковного аэропорта Жуковский в 2017 году, сообщил глава Ростеха Сергей Чемезов, выступая на заседании думской фракции партии «Единая Россия».

«Мы открыли четвертый аэропорт Москвы – аэропорт в городе Жуковский. В 2016 году было открыто 6 направлений полетов, в 2017 году планируется запустить более 20 направлений», – сказал он.

Аэропорт Жуковский был открыт весной 2016 года. Первый рейс был выполнен авиакомпанией «ЮВТ-Аэро» в Казань 1 ноября.

Аэропорт управляется компанией «Рампорт Аэро» (75% – у литовской Avia Solutions Group, 25% – у структуры госкорпорации «Ростех»). На данный момент из Жуковского выполняются в основном международные рейсы, в том числе в Казахстан и Белоруссию.

### ИНТЕРФАКС; 2017.02.07; АЭРОПОРТ ВОЛГОГРАДА В МАРТЕ НАЧНЕТ СТРОИТЕЛЬСТВО НОВОГО ТЕРМИНАЛА ВНУТРЕННИХ ЛИНИЙ ЗА 2,1 МЛРД РУБ

Международный аэропорт «Волгоград» (находится под управлением «Новапорта») намерен в апреле 2018 года ввести в эксплуатацию новый терминал «В», предназначенный для внутренних линий, сообщила руководитель пресс-службы аэропорта Ирина Волкова журналистам во вторник.

«Волгоградский аэропорт в конце декабря 2016 года прошел проверку соответствия воздушного грузо-пассажирского пункта пропуска через государственную границу РФ после реконструкции международного терминала «С». На сегодняшний день из старого терминала «В» в терминал «С» переведен и введен в эксплуатацию новый воздушный пункт пропуска, после чего начата подготовка терминала «В» к реконструкции», – сказала И.Волкова.

По ее словам, старый терминал «В» будет полностью снесен до конца февраля, а уже в марте начнется строительство нового здания. «Строительство нового терминала внутренних линий будет вестись 13 месяцев и завершится в апреле 2018 года. Площадь нового здания составит более 10,2 тыс. квадратных метров. Оно будет соответствовать всем требованиям безопасности и комфорта пассажиров», – отметила руководитель пресс-службы.

В период строительства терминала «В» в случае совпадения времени выполнения международных и внутренних рейсов, для внутренних рейсов будет задействован старый терминал «А», для международных – «С». Данная схема позволит обеспечить текущее расписание в постоянном режиме без временных ограничений.

Как сообщила И.Волкова «Интерфаксу», на второй этап реконструкции будет направлено 2,1 млрд рублей.

«После окончания реконструкции терминала «В» начнется третий этап реконструкции, в ходе которого будут построены и введены в эксплуатацию три телетрапа, а также соединены терминалы «С» и «В» в единый аэровокзальный комплекс. Это позволит увеличить пассажиропоток», – сообщила И.Волкова журналистам. По ее словам, в настоящее время пропускная способность терминала «С» составляет 300 пассажиров в час. После ввода терминала «В» будет обеспечено увеличение трафика до 1,450 тыс. человек в час, что соответствует требованиям FIFA.

В настоящее время в аэропорту Волгограда также ведется реконструкция перрона. «Новый перрон позволит оптимизировать работу воздушной гавани, выведет аэропорт по характеристикам на международный уровень», – сказала И.Волкова. Реконструкция перрона позволит повысить категорию ИКАО аэропорта Волгограда до третьей.

Она также сообщила, что с началом весенне-летнего расписания из волгоградского аэропорта будут запущены новые регулярные рейсы в Ираклион, Салоники, Стамбул, Анталью, Ереван. Кроме того, возобновятся рейсы в Санкт-Петербург, Симферополь и Сочи.

Как сообщалось ранее, матчи чемпионата мира по футболу ФИФА 2018 и Кубка конфедераций ФИФА 2017 пройдут в 11 российских городах – Санкт-Петербурге, Екатеринбурге, Сочи, Казани, Нижнем Новгороде, Самаре, Ростове-на-Дону, Калининграде, Волгограде, Саранске и Москве.

Международный аэропорт «Волгоград» находится под управлением «Новапорта», входит в перечень аэропортов федерального значения. В составе предприятия – аэровокзальный комплекс площадью 9 тыс. кв. м, состоящий из терминалов внутренних и международных воздушных линий, грузовой терминал, гостиница и ряд других объектов. Аэропорт в 2016 году сократил пассажиропоток на 10% по сравнению с показателем 2015 года – до 811,677 тыс. человек.