**09 ФЕВРАЛЯ 2017**

**Вернуться в оглавление**

|  |
| --- |
| **Публикации** |

### ТАСС; 2017.02.08; РОСАВИАЦИЯ НАПРАВИТ В ПРАВИТЕЛЬСТВО РФ ДОКЛАД ПО ИТОГАМ ПРОВЕРКИ АЭРОПОРТА КАИРА

Доклад по итогам очередной инспекции аэропорта Каира российскими специалистами будет направлен в правительство РФ 8 февраля. Об этом журналистам сообщил руководитель **Росавиаци**и Александр **Нерадько**.

«Группа наших специалистов в очередной раз побывала в аэропорту Каира. Доклад по результатам этого визита в настоящее время готовится и будет представлен в установленном порядке руководству страны. Доклад уже сегодня будет направлен», – сказал он.

Ранее **министр транспорта РФ** Максим **Соколов** говорил, что авиаспециалисты РФ проведут очередной аудит безопасности аэропортов Египта в первой половине февраля. По его словам, проверка будет проведена сразу трех аэропортов: Каира, Шарм– эш-Шейха, Хургады.

В конце декабря 2016 года была проведена очередная инспекция аэропорта Каира российскими авиаспециалистами. Российские эксперты вернулись после проверок аэропортов Хургады и Шарм-эш-Шейха только в середине января 2017 года.

Переговоры о возобновлении авиасообщения с Египтом длятся с конца 2015 года. Авиасообщение было прекращено в ноябре 2015 года после теракта на борту самолета «Когалымавиа», который летел из Шарм-эш-Шейха в Санкт– Петербург.

### SM-NEWS; 2017.02.08; ГЛАВА МИНТРАНСА ЗАЯВИЛ ОБ УВЕРЕННЫХ ТЕМПАХ РАЗВИТИЯ АВИАЦИОННОЙ ОТРАСЛИ

Об этом было сказано в ходе открытия выставки «NAIS-2017»

Уверенные темпы развития продолжает показывать авиационная отрасль, несмотря на глобальные экономические вызовы. Об этом сообщил глава **Минтранса** Максим **Соколов**, открывая выставку NAIS-2017».

По словам министра, программы субсидирования внутренних авиаперевозок помогают увеличить турпривлекательность регионов. На сегодняшний день, добавил **Соколов**, реализацию таких программ совместно поддерживают **Росавиаци**я и **Минтранс**. В частности, это касается поддержки маршрутов в Калининград и Симферополь, перелетов с Дальнего Востока, а также развитию мобильности внутри страны, информирует пресс-служба **Минтранса**.

Отмечается, что ходе открытия мероприятия министр зачитал поздравление о российского премьера Дмитрия Медведева. Согласно сообщению, работники гражданской авиации по праву заслуживают большого уважения.

### АВИАПОРТ; 2017.02.08; ДОМОДЕДОВО ПРИЗНАН ЛУЧШИМ АЭРОПОРТОМ РОССИИ В 2016 ГОДУ

Московский аэропорт Домодедово признан лучшим аэропортом страны по версии Премии «Воздушные Ворота России». Домодедово победил в основной номинации – «Лучший аэропорт 2016». Награду вручил **Министр транспорта РФ** Максим **Соколов**.

Комментируя получение награды, Игорь Борисов, директор Московского аэропорта Домодедово, сказал: «Признание профессионального сообщества – это большая честь. Мы искренне рады, что усилия компании по развитию аэропорта, как одного из ключевых элементов транспортной системы России, были так высоко оценены как экспертами, так и пассажирами».

По данным оргкомитета премии, оценка проводилась по критериям, объективно отражающим работу аэропортовых терминалов и служб: качество обслуживания клиентов (пассажиров и авиакомпаний), операционные показатели, транспортная безопасность, неавиационная деятельность аэропортов и другое. Аэропорт Домодедово был признан лучшим в категории «Международный аэропорт» (от 10 млн пассажиров в год).

Церемония награждения прошла в рамках четвертой Национальной выставки инфраструктуры гражданской авиации NAIS – 2017.

Московский аэропорт Домодедово – одна из крупнейших воздушных гаваней России, в 2016 году аэропорт обслужил 28,5 млн человек. Маршрутная сеть включает 190 направлений, 75 из которых являются уникальными для МАУ. Является лучшим аэропортом России и СНГ по версии Skytrax. Домодедово выбран для полетов в Москву членами ведущих мировых авиационных альянсов – Star Alliance и oneworld. Домодедово – единственный в России аэропорт, который на регулярной основе обслуживает Airbus А380, Airbus А350-900 и Boeing 787 Dreamliner.

### АВИАПОРТ; 2017.02.08; МЕЖДУНАРОДНЫЙ АЭРОПОРТ ВНУКОВО СТАЛ ПОБЕДИТЕЛЕМ В НОМИНАЦИИ «ЛУЧШИЙ ИННОВАЦИОННЫЙ ПРОЕКТ» ПРЕМИИ «ВОЗДУШНЫЕ ВОРОТА РОССИИ»

Международный аэропорт Внуково стал победителем в номинации «Лучший инновационный проект» премии «Воздушные ворота России», которая прошла в рамках Национальной выставки инфраструктуры гражданской авиации NAIS-2017. Выставка посвящена развитию инфраструктуры аэропортов, аэродромов, вертолетных площадок и гражданской авиации России и стран СНГ и приурочена ко Дню работника гражданской авиации России. Кроме премии «Воздушные ворота России» в рамках выставки были вручены награды Skyway Service Award.

Премия «Воздушные ворота России» учреждена оргкомитетом выставки, Федеральным агентством воздушного транспорта и отраслевым порталом AVIA.RU с целью формирования позитивного имиджа аэропортов и их деловой репутации в обществе, а также выявления и поощрения наиболее эффективно и стабильно развивающихся аэропортов Российской Федерации.

В мероприятии приняли участие **Министр транспорта РФ** Максим Юрьевич **Соколов**, помощник Президента РФ Игорь Евгеньевич **Левитин**, заместитель **Министра транспорта** РФ Валерий Михайлович **Окулов**, руководитель **Федерального агентства воздушного транспорта** Александр Васильевич **Нерадько**, председатель совета директоров АО «Международный аэропорт «Внуково» Виталий Анатольевич Ванцев, топ-менеджеры Группы компаний Внуково и представители организаций гражданской авиации России.

Кроме того, партнер Международного аэропорта Внуково – авиакомпания Turkish Airlines стала лауреатом премии «Воздушные ворота» в номинации «Лучший эконом-класс – иностранные авиаперевозчики», награду вручил В.А. Ванцев. Также, Turkish Airlines стала победителем в номинации «Система развлечений на борту – иностранные авиаперевозчики» премии Skyway Service Award.

Одним из ключевых событий форума NAIS-2017 стало пленарное заседание «Обеспечение устойчивого развития инфраструктуры гражданской авиации России на современном этапе». В заседании приняли участие руководитель ФАВТ Александр Васильевич **Нерадько**, председатель совета директоров АО «Международный аэропорт Внуково» В.А. Ванцев, директор по внешним связям Московского аэропорта Домодедово Денис Вячеславович Нуждин, первый заместитель генерального директора по производству Международного аэропорта Шереметьево Андрей Олегович Никулин, президент «ЮТэйр – Пассажирские авиалинии» Алексей Николаевич Будник и другие. В рамках заседания участники обсудили совершенствование системы государственного регулирования развития авиации и авиационной деятельности, актуализацию авиационного законодательства, формирование эффективных моделей управления аэропортами и другие темы.

Кроме того, заместитель генерального директора по безопасности Международного аэропорта Внуково Владимир Александрович Холманский принял участие в работе круглого стола «Актуальные вопросы транспортной (авиационной) безопасности». Темой выступления В.А. Холманского стали «Проблемы реализации требований нормативных правовых документов в области обеспечения транспортной и авиационной безопасности».

Аэропорт Внуково постоянно внедряет достижения мировой практики в свою деятельность и стремится поддерживать качество обслуживания пассажиров и безопасность полетов на высоком уровне.

NAIS – крупнейшая выставка в России и СНГ, посвященная развитию инфраструктуры гражданской авиации, которая проходит при поддержке и участии авиационных властей Российской Федерации: **Минтранса** России, **Федерального агентства воздушного транспорта** (**Росавиаци**и).

Ежегодно выставка NAIS принимает на своей площадке российских и зарубежных экспонентов – производителей и поставщиков решений для авиационной отрасли, а также делегации из более чем 100 аэропортов и авиакомпаний России и СНГ.

Неотъемлемой частью деловой программы NAIS является Форум по развитию инфраструктуры гражданской авиации и переговорная программа для поставщиков авиаотрасли – Центр деловых переговоров.

Международный аэропорт Внуково – один из крупнейших авиатранспортных комплексов России. Ежегодно в аэропорту обслуживается более 170 тысяч рейсов российских и зарубежных авиакомпаний. Маршрутная сеть аэропорта охватывает всю территорию России, а также страны ближнего зарубежья, Европы, Азии и Африки.

Международный аэропорт Внуково выделяется среди аэропортов Московского авиационного узла своей транспортной доступностью. К привокзальной площади ведет бессветофорный двухуровневый подъезд сразу с двух независимых шоссе (Киевского и Боровского), а уникальная подземная железнодорожная станция «Аэроэкспресса» расположена непосредственно в основном терминале А.

Аэродромный комплекс Внуково располагает двумя современными взлетно-посадочными полосами, длиной 3 500 и 3 060 м, аэродромная пропускная способность составляет 58 взлетно-посадочных операций в час. Аэровокзальный комплекс Внуково общей площадью около 300 тыс. кв. м способен обеспечить пропускную способность до 35 млн пассажиров в год.

### ВЗГЛЯД-ИНФО; 2017.02.ПРОЕКТ НОВОГО САРАТОВСКОГО АЭРОПОРТА ПРЕЗЕНТОВАН НА ВЫСТАВКЕ NAIS-2017

Сегодня в Москве представили проект по строительству нового аэропорта Саратова. Стенд был презентован на открывшейся национальной выставке инфраструктуры гражданской авиации NAIS-2017.

«На стенде управляющей компании «Аэропорты Регионов», разместившемся на площадке крупнейшего отраслевого форума, представлена интерактивная презентация, которая наглядно демонстрирует основные характеристики новых «воздушных ворот» региона.

Генеральный директор холдинга «Аэропорты Регионов» Евгений Чудновский в ходе осмотра экспозиции рассказал помощнику президента России **Игорю Левитину**, министру транспорта России Максиму **Соколов**у и главе **Росавиаци**и Александру **Нерадько** о ходе реализации проекта», – сообщает департамент стратегических коммуникаций представительства АО УК «Аэропорты Регионов» в Саратове.

Компания напоминает, что первый этап строительства объектов служебно-технической территории нового аэропортового комплекса предусматривает возведение пассажирского терминала внутренних и международных линий, комплекса административных, производственных и технологических зданий для размещения служб аэропорта и спецтехники, а также устройство парковок, сети внутренних дорог, тротуаров и инженерных коммуникаций.

«Новый аэропортовый комплекс «Центральный» возводится в районе села Сабуровка Саратовского района. Проектом предусмотрено строительство искусственной взлетно-посадочной полосы протяженностью 3000 м, пассажирского терминала площадью 23 тыс.кв.м, пропускная способность которого составит 1 млн.пасс. в год. Проект строительства аэропортового комплекса «Центральный» включен в ФЦП «Развитие транспортной системы России (2010 – 2020 годы)», – отмечается в справочной информации.

### RNS; 2017.02.08; АЭРОПОРТ ВНУКОВО РАССЧИТЫВАЕТ ЗАВЕРШИТЬ КОНСОЛИДАЦИЮ АКТИВОВ В ОКТЯБРЕ-НОЯБРЕ 2017 ГОДА

Консолидация активов аэропорта Внуково может завершиться в октябре-ноябре 2017 года, сказал журналистам председатель совета директоров и совладелец аэропорта Внуково Виталий Ванцев.

«Октябрь-ноябрь месяц 2017 года», – ответил Ванцев на вопрос, когда может быть закончена консолидация активов аэропорта.

В феврале 2016 года правительство РФ утвердило параметры и порядок консолидации активов аэропорта Внуково, по итогам которой доля России в уставном капитале ОАО «Международный аэропорт Внуково» составит 25,1%, частных акционеров – 74,9%, говорилось в сообщении Росимущества.

Частным акционерам принадлежит блокпакет ОАО «Аэропорт Внуково» и контроль в ОАО «Международный аэропорт Внуково» (терминал В, у государства 25% плюс одна акция) – через «Внуково-Инвест» и Авиационно-нефтяную компанию. Частными владельцами активов Внуково являются Виталий Ванцев и Владимир Скоч.

Ванцев добавил, что концессионное соглашение по развитию инфраструктуры между государством и аэропортом может быть подписано до конца года.

«Мы идем в графике. Если так будет продолжаться по графику, то, я думаю, к концу года мы подпишем концессионное соглашение», – отметил он.

**Министр транспорта** Максим **Соколов** в декабре прошлого года говорил, что концессионное соглашение могут подписать в первой половине 2017 года.

### КОММЕРСАНТ; ЕЛИЗАВЕТА КУЗНЕЦОВА; 2017.02.09; АВИАКОМПАНИИ БЫСТРО НАБИРАЮТ ВЫСОТУ

Российский авиарынок резко ускоряет темпы роста, начавшегося осенью: в январе пассажиропоток увеличился на 23,6%, а у топ-20 игроков – более чем на 40%. Важно, что эта динамика уже никак не связана с перераспределением пассажиров остановленной «Трансаэро». Однако эксперты подчеркивают, что перспективы прибылей участников отрасли до сих пор сомнительны.

Пассажиропоток российских авиакомпаний вырос в январе на 23,6%, сообщил глава **Росавиаци**и Александр **Нерадько** на пресс-конференции в рамках выставки NAIS-2017. На международных направлениях перевозки увеличились на 25%, до 2,5 млн человек, на внутренних – более чем на 22%, до 4,3 млн человек. При этом топ-20 перевозчиков показали рост уже на 41,2%, в частности, «Аэрофлот» – на 14,8%, до 2,3 млн человек, S7 – на 0,4%, до 692,8 тыс., «ЮТэйр» – на 80%, до 678 тыс., «Россия» (входит в группу «Аэрофлот») – на 144%, до 671,7 тыс., «Уральские авиалинии» – на 35,2%, до 473,7 тыс.

Авиарынок РФ начал расти в октябре 2016 года, спустя год после прекращения полетов «Трансаэро». Тогда пассажиропоток увеличился на 4%, до 7,7 млн человек, в ноябре – на 15,1% (6,5 млн), в декабре – на 20,3%. Но январь 2017 года должен был стать индикатором: как подчеркнул Александр **Нерадько**, высокие показатели этого месяца уже нельзя связывать с тем, что в конце 2015 года состоялся полный уход с рынка «Трансаэро».

Младший партнер, эксперт авиационной практики Bain & Company Андрей Панов объясняет увеличение пассажиропотока двумя факторами. «Во-первых, стабилизировалась экономическая ситуация, что снизило курс валют и стимулировало спрос на зарубежные поездки, которые подешевели,– говорит эксперт.– Во-вторых, авиакомпании смогли за год возместить вывод с рынка самолетов «Трансаэро» и нарастить провозные емкости». Господин Панов полагает, что рост продолжится на протяжении года, но летом, в пиковый сезон перевозок, столь внушительной динамики все же не будет. Излишне быстрый рост, уточняет эксперт, «чреват стагнацией и падением цен».

Глава «ЮТэйр – Пассажирские авиалинии» Алексей Будник предупреждает, что стабильности на рынке не стоит ждать в любом случае, «поскольку возвращаются провозные емкости в большем объеме, чем сами пассажиры». «Демпинговая активность является естественным поведением перевозчика, поскольку снижение цен напрямую определяет дефицит пассажира»,– добавляет он, поэтому авиакомпания готовится к ужесточению конкурентной борьбы, хотя и не такой резкой, какая была до ухода «Трансаэро».

Между тем, отмечает исполнительный директор «Авиапорта» Олег Пантелеев, о ситуации на рынке следует судить не по увеличению объемных показателей, а по тому, «какой ценой был достигнут рост пассажиропотока». Эксперт считает, что при сохранении текущей политики среди российских перевозчиков прибыль в 2017 году смогут показать лишь единицы, а фундаментальных факторов для изменения ситуации не наблюдается.

### ИНТЕРФАКС; 2017.02.08; ПРЯМОГО АВИАСООБЩЕНИЯ МЕЖДУ МОСКВОЙ И НОРИЛЬСКОМ В ПЕРИОД РЕКОНСТРУКЦИИ ВПП НЕ БУДЕТ – НЕРАДЬКО

Прямого авиасообщения между Москвой и Норильском в период реконструкции взлетно-посадочной полосы (ВПП) не будет, заявил глава **Росавиаци**и Александр **Нерадько** на пресс-конференции в рамках выставки NAIS-2017.

«Прямого авиасообщения из Москвы до Норильска не будет, будет сообщение с Москвой или, скажем, с Санкт-Петербургом либо через Красноярск, либо через Сургут. Также в этот перечень аэропортов (где будет выполняться промежуточная посадка – ИФ) включены Надым, Новый Уренгой, может быть, даже Салехард», – сказал А.**Нерадько**.

По его словам, Норильск – это аэропорт «с очень сложными метеоусловиями». «Поэтому мы отрабатываем разные варианты полетов, но обязательно будут промежуточные посадки, поскольку самолеты малой вместимости по своим техническим характеристикам при такой загрузке не долетят до Москвы. А летать на ограниченную часть ВПП на больших самолетах невозможно, они требуют ВПП большой дистанции», – добавил глава **Росавиаци**и.

Ранее сообщалось, что реконструкция ВПП норильского аэропорта «Алыкель» продлится с 1 июня по 16 сентября 2017 г.

### RNS; 2017.02.08; ГЛАВА РОСАВИАЦИИ НАЗВАЛ НЕВОЗМОЖНЫМ ВОЗРОЖДЕНИЕ «ТРАНСАЭРО»

Возрождение авиакомпании «Трансаэро» в прежнем виде и под тем же названием невозможно. Об этом заявил руководитель **Росавиаци**и Александр **Нерадько** на IV Национальной выставке инфраструктуры гражданской авиации NAIS 2017.

«Вы знаете, что аннулированный сертификат не восстанавливается. Если появится какая-то группа людей, которая попробует получить сертификат коммерческого эксплуатанта, то эти процедуры могут быть проведены. Но под той маркой, под тем содержанием и под тем обликом, на мой взгляд, это невозможно, потому что уже и персонал у других авиакомпаний, и воздушные суда у других авиакомпаний. И, насколько мне известно, вопросы кредиторской задолженности до сих пор не решены», – сказал он.

Ранее сомнение в возрождении «Трансаэро» выразил специальный представитель президента РФ по вопросам природоохранной деятельности, экологии и транспорта Сергей **Иванов**.

Авиакомпания «Трансаэро», находящаяся в предбанкротном состоянии, 16 ноября начала рассылку писем всем крупным кредиторам, в котором предлагает варианты возврата средств, в том числе и создание новой авиакомпании на базе «Трансаэро», следует из текста письма гендиректора авиакомпании Александра Бурдина (есть в распоряжении RNS).

«Менеджментом «Трансаэро» совместно с консультационной компанией MCKinsey & Company и инвестиционной компанией Aurora Investments была проведена большая работа по анализу рынка авиационных перевозок в России, целью которой было понимание рыночных перспектив создания новой авиакомпании (НОАК), которая смогла бы быть построена на базе бывшей «Трансаэро», возможно с использованием бренда «Трансаэро», и подготовка детального бизнес-плана запуска такой авиакомпании», – говорится в документе.

Сертификат эксплуатанта «Трансаэро» аннулирован в октябре 2015 года, повторно получить его на это же юрлицо невозможно. Компания прекратила полеты в сентябре прошлого года в связи с накопившейся задолженностью в объеме около 200 млрд руб. Крупнейшими кредиторами являются лизинговые компании и банки.

### RNS; 2017.02.08; СУБСИДИРОВАНИЕ АВИАПЕРЕВОЗОК В 2017 ГОДУ СОКРАТИТСЯ ТОЛЬКО В ПРИВОЛЖСКОМ ОКРУГЕ

В 2017 году программа субсидирования перевозок сократится только в Приволжском федеральном округе из-за сокращения бюджета, сообщил журналистам глава **Росавиаци**и Александр **Нерадько** на пресс-конференции в ходе Национальной выставки инфраструктуры гражданской авиации NAIS-2017.

«Продолжаем программу субсидирования перевозок, перевозок с Дальнего Востока в центральную часть России и обратно, субсидирование перевозок в Калининград, в Симферополь. В текущем году у нас выпала только программа субсидирования перевозок в Приволжском федеральном округе. В силу известных событий – сокращение средств федерального бюджета, предназначенных на эти цели. Тем не менее мы находим возможность соединить воздушным сообщением и города Приволжского федерального округа с другими субъектами Российской Федерации», – сказал **Нерадько**.

### РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА – СТОЛИЧНЫЙ ВЫПУСК; СВЕТЛАНА БАТОВА; 2017.02.08; ПОЕХАЛИ!

Электробус российского производства вышел на маршрут в Москве

В Москве начался основной этап испытаний отечественного электробуса ЛиАЗ-6274. С сегодняшнего дня он будет возить пассажиров по маршруту М2 между Филями и Китай-городом.

Электробус показали журналистам 19 января. Первым пассажирам понравилось: машина тихая, теплая и такая же быстрая, как обычный автобус. Максимальная скорость – 80 км/ч. Аккумуляторы заряжаются от электрической сети с напряжением 380 вольт. У электробуса стоит основной электродвигатель и вспомогательный маленький дизельный – для отопления салона. Тепло даже в морозы.

Салон практически не отличается от привычного москвичам автобуса, за исключением входа: водительская кабина отгорожена по-другому, из-за чего вход сужен. В остальном все то же: вмещает порядка 90 пассажиров. Производитель заявляет 70-километровый пробег зимой с полной загрузкой. Две с половиной недели электробус катался по Москве без людей. Как рассказали «РГ» в пресс-службе Мосгортранса, пока транспорт вполне соответствует обещанному производителем.

Электробус подзаряжают по ночам в филевском автобусно-троллейбусном парке и в на конечной в Филях. Маршрут проходит по нескольким районам столицы, в том числе по центру. Ежедневно по будням М2 пользуются более 16 тысяч человек.

По словам главного инженера компании Павла Хмелева, испытания продлятся полгода: электробус проверят во всех климатических и «пассажирских» условиях. После тестов будет приниматься решение о дальнейшей судьбе этого транспорта в столице.

### РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; НАТАЛЬЯ ГРАФ; ОЛЬГА КОНДРЕВА; АНАТОЛИЙ МЕНЬШИКОВ; 2017.02.08; КУДА ВЫВЕЗЕТ?

Что ждет жителей мегаполисов после реформирования общественного транспорта

Александр Якоб, глава администрации Екатеринбурга, заявил о переносе изменения схемы движения общественного транспорта в городе на 2019 год.

– Реализация проекта будет разделена на этапы, которые позволят избежать ошибок при внедрении схемы. Сначала будет подготовлена транспортная инфраструктура, в том числе выделенные полосы, остановочные и пересадочные комплексы, установлены средства видеофиксации. Особое внимание мы планируем уделить информированию населения, – заявил сити-менеджер.

Этому решению, а также уходу со своего поста одного из инициаторов реформы, замглавы администрации Евгения Липовича предшествовал небывалый накал общественных дискуссий. В них участвовали пассажиры, перевозчики, общественники, деятели, мечтавшие заработать на ситуации политические дивиденды... В то же время и многие неангажированные эксперты указывали на слабые места проекта, говорили о его недостаточной проработанности.

«Экономика Уральского округа» неоднократно рассказывала о планах мэрии, напомним лишь коротко суть: сокращение числа и протяженности маршрутов для увеличения частоты движения транспорта, уменьшение количества автобусов малой вместимости и их вытеснение из центра города на окраины, введение повременной оплаты проезда.

Теперь у властей и жителей города есть достаточно времени на взвешенную и всестороннюю проработку новой транспортной схемы. Для того чтобы понимать, какие подводные камни ждут реформу общественного транспорта в столице Урала, «РГ» выяснила, какова ситуация в других крупных городах России, где перемены уже произошли – одномоментно, как планировалось в Екатеринбурге, или постепенно, как в Тюмени.

Казань

В столице Татарстана дорожно-транспортную схему изменили еще в 2007 году, однако до сих пор это решение мэрии остается одним из самых неоднозначных. По мнению властей, в городе, готовящемся принимать Универсиаду-2013, просто необходимо было навести порядок с общественным транспортом. Ситуация была сродни екатеринбургской.

– Последние семь-восемь лет рынок транспортных услуг в Казани развивался достаточно стихийно, – объяснял тогда мэр столицы Татарстана Ильсур Метшин. – В свое время частные перевозки автобусами малой вместимости позволили решить транспортную проблему. Но теперь это головная боль. Все муниципальные автотранспортные предприятия – банкроты. Частные же перевозчики взяли на себя лишь те маршруты, где есть прибыль. Они не заинтересованы в обслуживании городских поселков, спальных районов, малонаселенных улиц.

Кроме того, остро стояла проблема безопасности пассажирских перевозок. Из 264 участников рынка транспортных услуг того времени лишь 15 имели необходимую базу техобслуживания, на многих не проводился даже медосмотр водителей, на линию выходили разбитые «пазики» и ГАЗели, которые в часы пик набивались под завязку, число ДТП с участием частных перевозчиков росло устрашающими темпами.

К тому же частный сектор транспортного рынка оставался «серым». В результате, по данным налоговой службы, бюджет города недополучал только НДФЛ около 60 миллионов рублей в год.

Все это заставило местные власти приступить к разработке новой транспортной схемы, которую доверили петербургскому институту. Как сообщили в мэрии Казани, на проект было потрачено три миллиона бюджетных рублей, остальные затраты легли на плечи транспортных предприятий – муниципальных и частных. В мэрии уверяли: после введения новой транспортной схемы в Казани 60 процентов городских автобусных маршрутов останутся прежними, поменяются лишь номера. Новшество всесторонне обсуждалось как среди перевозчиков, так и на общественных слушаниях. Для горожан напечатали брошюрки, разъясняющие суть нововведений, на остановках развесили схемы движения, в городском комитете по транспорту открыли горячую линию. Однако все равно многие восприняли перемены негативно.

Во-первых, воспротивилась новшествам часть предпринимателей (на их долю, по официальным данным, приходилось не более 2,5 процента объема перевозок). Они отказались от участия в конкурсах на право оказывать услуги по перевозке пассажиров, начав при этом устраивать пикеты и строчить жалобы во все инстанции. Большинство ИП, объединившись, приняло участие в конкурсах наряду с крупными перевозчиками и продолжило работать.

Во-вторых, не в восторге в итоге оказались и пассажиры. Например, от того, что наряду с обещанными мэрией отечественными низкопольными НЕФАЗами на улицах появились и китайские машины. Одни выходили из строя при первых же морозах, у других внутри салона были высокие ступени, на которых при резком торможении автобуса не один пассажир получил травму. Но это еще полбеды. Выяснилось, что маршруты проложены таким образом, что добираться до магазина, который в трех остановках, теперь придется через полгорода: разработчики-то не здешние, им местные тонкости неизвестны.

Не порадовала пассажиров и необходимость делать больше пересадок, ведь платить нужно за каждую. Правда, несколько лет назад в городе ввели «электронные кошельки»: при оплате картой проезд стоит 23 рубля, наличными – 25.

В общем, эмоций реформа вызвала столько, что многие казанцы и сейчас готовы говорить о ней часами, хотя с тех пор ситуация заметно изменилась. Неслучайно хваленую транспортную схему (за которую, к слову, казанские власти были удостоены национальной транспортной премии «Золотая колесница») на протяжении последних лет модернизировали уже несколько раз.

Обновили наконец и автопарк: сейчас о китайских машинах никто уже не вспоминает – все автобусы с просторными салонами, низкопольные, удобные. Вот только ездить в них по-прежнему страшно: водители, хотя и переоделись в форму, но устраивать гонки на улицах города так и не перестали, несмотря на то что, по словам председателя казанского комитета по транспорту Айдара Абдулхакова, отбор на эту работу строгий. А на зарплату водителей, утверждают чиновники, влияет не выручка, а прежде всего регулярность движения и исполнение расписания.

Омск

В Омске оптимизация транспортной пассажирской сети стартовала 1 января 2017 года.

Транспортная система сибирского города в затяжном кризисе: долги муниципальных предприятий растут год от года и уже превысили 300 миллионов рублей. Из-за этого у ПАТП периодически блокируют счета и в городе наступает транспортный коллапс. Износ автобусов, троллейбусов и трамваев превысил 90 процентов. Муниципальные предприятия убыточны. Их доля в перевозках за четыре года снизилась с 65 до 35 процентов. Сейчас в Омске около 600 муниципальных автобусов и троллейбусов, остальные 2600 транспортных единиц и львиная доля прибыли принадлежат частным перевозчикам. Налоговая нагрузка распределяется в обратной пропорции: по информации УФНС России по Омской области, в 2016 году муниципальные ПАТП перечислили в бюджеты 110,7 миллиона рублей, тогда как частники – 14,5 миллиона.

Транспортники постоянно жалуются, что частные предприниматели отбирают у них хлеб. Маршрутки заполняют городские магистрали в часы пик и собирают с остановок пассажиров буквально за пару минут до прихода автобуса. Задуманная было реорганизация сети провалилась: у чиновников не получилось создать баланс между частным и муниципальным транспортом – и те, и другие курсировали практически по одним и тем же маршрутам.

Чтобы спасти ПАТП, департамент транспорта мэрии с 1 января отменил 27 частных маршрутов, но уже сейчас ясно: муниципальный транспорт не справляется с возросшей нагрузкой. Омичи, которым теперь приходится мерзнуть на остановках в ожидании муниципальных автобусов и добираться на работу с пересадками, заваливают департамент жалобами. Оставшиеся не у дел предприниматели тоже не молчат – они обратились в суд и в антимонопольную службу. Законность действий чиновников проверяет и прокуратура.

В мэрии, однако, считают, что процесс идет нормально.

– Выручка муниципальных перевозчиков возросла, – заявил глава департамента транспорта Алексей Мартыненко, – постепенно увеличивается и пассажиропоток.

Чиновники уже заявили, что готовы расторгнуть договоры еще с рядом частных перевозчиков. Причина – невыполнение условий по замене малогабаритных маршрутных такси на более вместительные машины.

Тем временем «ликвидированные» маршрутки продолжают ездить по городским улицам нелегально. При этом перевозчики «назло» мэрии берут с пассажиров не 25 рублей за поездку, а всего 20.

Тюмень

В Тюмени к транспортной реформе, схожей по замыслу с екатеринбургской, хотели приступить еще в 2010-м, когда городом руководил Евгений Куйвашев. Она предполагала кардинальное изменение схемы движения путем организации подвозящих и магистральных маршрутов. С окраин, периферийных жилых массивов пассажиров планировалось доставлять к пересадочным узлам, куда стали бы подходить автобусы, курсировавшие по главным улицам. Многих жителей взволновала перспектива увеличения расходов на проезд из-за пересадок, и горадминистрация пообещала ввести повременную оплату: в течение часа действует один билет. Проект так и не был реализован. Удалось лишь ввести в широкий оборот электронную транспортную карту.

За эти годы ситуация с общественным транспортом в городе изменилась. В 2009-м, напомним, в Тюмени свернули троллейбусное сообщение. От «рогатых» избавились как от «неповоротливых, тихоходных, физически изношенных». По мнению региональных властей, дотировать троллейбусный парк более не имело смысла. Ликвидация депо предваряла разработку той самой транспортной реформы, которая подразумевала перевозку пассажиров исключительно автобусами.

Сейчас один из тюменцев собирает в Сети подписи с призывом вернуть в Тюмень троллейбус. Аргументы: экологичность, траты на энергию (в рублевом эквиваленте к горючему) несравнимо меньше, современные машины маневренны, положительный опыт Европы. Может, в ХХII веке они и вернутся в сибирский город, а сегодня вкладывать в них огромные бюджетные средства нет резона, убежден председатель комиссии гордумы по экономической политике и ЖКХ Юрий Баранчук. На его взгляд, транспортная сеть уже близка к оптимальной, а выхлопов стало меньше, поскольку автобусный парк укомплектован преимущественно новыми машинами, к тому же часть из них переведут на газомоторное топливо.

Отказавшись от резкой ломки сложившейся маршрутной сети, муниципалитет оптимизирует ее, используя с 2015 года в качестве базовой сложную компьютерную программу, успешно опробованную в европейских городах. Отслеживается, моделируется движение около 1200 больших и малых автобусов по 113 маршрутам. Постепенно увеличивается протяженность выделенных для общественного транспорта полос – она достигла 17 километров.

### РИА НОВОСТИ (КРЫМ); 2017.02.08; АКСЕНОВ: КРЫМЧАНЕ ДОЛЖНЫ ИМЕТЬ ВОЗМОЖНОСТЬ ДОБРАТЬСЯ НА АВТОБУСАХ ИЗ СЕЛ В РАЙЦЕНТРЫ

Жители Крыма должны иметь возможность добраться общественным транспортом из населенных пунктов того или иного региона как минимум до районного центра. Об этом на совещании с руководителями администраций муниципальных образований заявил глава РК Сергей Аксенов. «Полгода назад бывшему министру транспорта была дана команда: в Белогорском районе разработать схему движения (общественного транспорта – ред.), чтобы можно было из населенных пунктов, из поселковых советов попасть в райцентр, в Белогорск, чтобы уехать. Полгода – воз и ныне там. В самой администрации Белогорского района, насколько я понимаю, специалистов нет, и они это не сделают, поэтому, дабы граждане наши не несли моральных потерь от того, что необходимо искать варианты, как добраться, надо самим нам, **Минтрансу**, возглавить эту работу», – заявил Аксенов, обращаясь к заместителю **министра транспорта** РК Александру Рыбаку.

Глава Республики призвал замминистра проверить в Крыму все графики движения общественного транспорта, а также посмотреть, можно ли во всех районах из населенных пунктов добраться хотя бы в райцентры, чтобы там при необходимости пересесть на другой автобус.

«Там, где такой возможности нет, или за счет муниципального бюджета, или из Республики будем выделять дополнительные средства на организацию социальных маршрутов либо на доплаты перевозчикам. В XXI веке из любого населенного пункта должна быть возможность приехать в районный центр как минимум. Без вариантов», – заключил Аксенов.

### НОВЫЙ ДЕНЬ; 2017.02.08; ОБЛАСТНЫЕ ВЛАСТИ В 2,5 РАЗА УВЕЛИЧИЛИ ФИНАНСИРОВАНИЕ ДОРОГИ К СЕРЕБРЯНКЕ – ДРУГИМ ПОСЕЛКАМ ПОВЕЗЛО МЕНЬШЕ

Объем финансирования восстановления дороги до села Серебрянки в 2017 году увеличился до 250 миллионов рублей. Деньги будут выделены из резервного фонда Свердловской области. Напомним, президент России Владимир Путин поручил губернатору Евгению Куйвавшеву решить вопрос с проблемной дорогой к 1 июня текущего года.

Как передает корреспондент NDNews.ru, ранее предполагалось потратить на ремонт дороги к Серебрянке около 100 миллионов рублей. Новая сумма финансирования была озвучена на заседании межведомственной рабочей группы под руководством вице-губернатора Сергея Швиндта, сообщили в пресс-службе областного правительства.

«В 2017 году на автодороге будет полностью восстановлен водоотвод, чтобы вода шла не по проезжей части, а по кюветам. Будут восстановлены участки, которые подвержены пучению и сейчас полностью разрушены – слабый грунт будет заменен на скальный грунт. Будет восстановлено земляное полотно от 40-го километра автодороги до Серебрянки, где дорога имеет грунтовое покрытие. На всем протяжении автодороги будет восстановлено то покрытие, которое предусмотрено нормативами», – рассказал **министр транспорта** Свердловской области Василий Старков.

Основные работы будут проведены с мая по октябрь-ноябрь 2017 года. По словам главы **минтранса**, в настоящее время на дороге работают бульдозеры, которые расчищают снежные валы. До начала весенней распутицы на дороге установят дорожные знаки, ограничивающие движение большегрузов, а в период таяния снегов здесь планируется организовать круглосуточный пост дорожно-патрульной службы.

Напомним, об ужасном состоянии дороги жители Серебрянки заявляли в течение последних пяти лет, но оставались без внимания региональных властей. О проблемах поселка рассказали свердловские журналисты на традиционной пресс-конференции президента России Владимира Путина в декабре 2016 года. После чего глава государства обязал губернатора Евгения Куйвашева отреагировать на ситуацию.

Другим свердловским поселкам повезло меньше – их просьбы о строительстве дорог областные власти по-прежнему игнорируют. К примеру, проект строительства автодороги Махнево-Карпунино, которая сократила бы расстояние между населенными пунктами почти в три раза, остается нереализованным. Хотя по планам трассу должны были открыть в 2016 году.

«Дорога Махнево – Карпунино, насколько мне известно, не сдана, заморожена. С точки зрения промышленности она, может, и не очень важна, но вы же понимаете – дорог много не бывает. Она должна была замкнуть туристическое кольцо, о котором говорил еще Россель (проект «Серебряное кольцо Урала» – прим. NDNews.ru), чтобы люди ехали через Алапаевск, Синячиху, Махнево дальше к нам на север, к храмам Верхотурья», – рассказал информагентству депутат верхотурской думы Александр Зыков.

### РЖД-ПАРТНЕР; 2017.02.08; АВТОДОРОГА СУРГУТ – САЛЕХАРД МОЖЕТ ПЕРЕЙТИ В ФЕДЕРАЛЬНУЮ СОБСТВЕННОСТЬ

Строящаяся автодорога общего пользования Сургут – Салехард может стать федеральной. Примыкая к магистрали Р-404 Тюмень – Тобольск – Ханты-Мансийск, она фактически является северным звеном трассы Тюмень – Сургут – Новый Уренгой – Надым – Салехард.

Автодорога Сургут – Салехард может перейти в федеральную собственность

Участок от Сургута до Надыма уже полностью закончен. А вот от Надыма до Салехарда еще только строят, его протяженность составит 344 км. По информации пресс-службы правительства Ямало-Ненецкого автономного округа, есть вероятность того, что дорогу будут достраивать за счет средств федерального дорожного фонда. Причем ямальские подрядчики, вполне вероятно, продолжат содержать объект, даже если он не будет являться региональной собственностью.

В руководстве «Уралуправтодора» считают, что автодорогу могут либо полностью сделать федеральной, либо разбить этот процесс на этапы, для начала передав участок до Надыма, а затем уже и до Салехарда.

«Мы начнем в рамках своей программы и соответствующих постановлений осуществлять содержание, ремонт, капитальный ремонт дорог и приведение в нормативное состояние, – отметил руководитель ФКУ «Уралуправтодор» Алексей Борисов в ходе рабочей встречи с губернатором ЯНАО. – Сегодня мы свою часть федеральной сети привели в нормативное состояние. И дальше должны развиваться. Сегодня стратегия и политика **Минтранса** заключается в передаче в федерацию региональных дорог, которые, начиная с 1991 года, остались на плечах субъектов РФ. Понятно, что северные субъекты богаты, но это очень сложная работа, которую надо делать совместно. Поэтому мы предлагаем такой план».

Глава региона Дмитрий Кобылкин в свою очередь подчеркнул, что предложение федеральных дорожников именно сейчас является для округа актуальным, хотя на Ямале уже давно привыкли обходиться собственными средствами.

«Но в последнее время из-за низкой стоимости нефти и газа наши потери немалые, – резюмировал Д. Кобылкин. – Ямальская инфраструктура очень важна не только для региона, она очень нужна нефтегазовому комплексу страны, другим регионам России».

### ИНТЕРФАКС; 2017.02.08; FESCO ОТКРЫЛА НОВЫЙ Ж/Д МАРШРУТ ВЛАДИВОСТОК-МОСКВА-ВЛАДИВОСТОК В РАМКАХ ПРОЕКТА РЖД «ТРАНССИБ ЗА 7 СУТОК»

Транспортная группа FESCO (головная компания – ПАО «Дальневосточное морское пароходство» (MOEX: FESH)) открыла новый регулярный железнодорожный маршрут FESCO Moscow Shuttle Express (FMS-Express) на направлении Владивосток-Москва-Владивосток в рамках проекта ОАО «РЖД» «Транссиб за 7 суток».

В сообщении FESCO говорится, что это первый сервис группы в рамках проекта, который предусматривает обратную отправку из Москвы на Дальний Восток.

Первый контейнерный поезд FMS-Express eastbound, сформированный на станции «Силикатная» Московской железной дороги, прибыл во Владивосток 30 января 2017 года, FMS-Express (следует в обратном направлении) в Москву – 3 февраля 2017 года.

Ускоренные поезда будут формироваться в Москве и Владивостоке по одному разу в неделю, при этом в ближайшее время планируется увеличить частоту отправок.

Совокупное транзитное время между «Силикатной» и станцией «Владивосток» с учетом обработки на станциях составляет порядка 8 суток.

«Сервис FMS-Express организован в рамках проекта российской железнодорожной компании ОАО «РЖД» – «Транссиб за 7 суток», технология которого предполагает ускоренное движение поездов от станции отправления до станции назначения без остановок. Такая схема позволяет снизить транзитное время по Транссибирской магистрали с 11 дней, в течение которых FESCO обеспечивает доставку грузов в рамках своих действующих сервисов, до 7 суток, а также увеличить маршрутную скорость в среднем с 830 км в сутки до более чем 1 тыс. км в сутки», – говорится в сообщении.

FESCO также отмечает, что осуществлению успешного запуска FMS-Express способствовало применение электронного документооборота и предварительного таможенного декларирования отправляемых грузов.

FMS-Express является частью интермодальной цепочки FESCO по доставке внешнеторговых и транзитных грузов через Владивосток по Транссибирской магистрали, одному из оптимальных сухопутных маршрутов на направлении Азия-Россия-Европа.

В сообщении говорится, что за последние пять лет FESCO отправила по направлению Владивосток-Москва-Владивосток более 3 тыс. контейнерных поездов. Поезда на этом направлении курсируют на основе ежедневного расписания.

Группа FESCO – один из крупнейших в России собственников и операторов портовой инфраструктуры с интегрированным железнодорожным и логистическим бизнесом, преимущественно сфокусированным на интермодальных перевозках контейнерных грузов. Группе «Сумма» Зиявудина Магомедова принадлежит 32,5% акций ДВМП, GHP Group – 23,8%, TPG – 17,4%, East Capital – 4,9%.

### РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; АННА БОНДАРЕНКО;2017.02.09; НА ПРИРОДУ – ПО ВОЗДУХУ

«РГ» узнала, нужны ли заповедникам и нацпаркам взлетно-посадочные полосы

Недавно в интервью «РГ» вице-премьер – полпред президента РФ в Дальневосточном федеральном округе Юрий Трутнев заявил, что уже в этом году в особо охраняемых природных территориях макрорегиона могут появиться небольшие аэродромы.

По его мнению, это поможет развитию туризма, ведь сегодня во многие места добираться очень далеко и дорого. В качестве примера полпред привел самую главную достопримечательность Камчатки – Долину гейзеров: попасть туда можно только на вертолете. При этом стоимость однодневного тура совсем не скромная – около 30 тысяч рублей на туриста.

Сложно подобраться и ко многим другим природным красотам. Но готовы ли руководители национальных парков и заповедников к тому, что в их края начнут летать самолеты?

Роман Корчигин, исполняющий обязанности директора ФГБУ «Кроноцкий государственный заповедник» (Камчатский край):

– В прошлом году проект по созданию сети аэродромов малой авиации полпреду президента представил директор заповедника Тихон Шпиленок (в декабре 2016-го он ушел из жизни. – Прим. авт.). По нашему мнению, использование малой авиации даст импульс развитию туризма и экономики региона в целом. Это сделает путешествия по Камчатке доступнее прежде всего для самих жителей края. К тому же полеты будут не такими затратными, как на вертолетах, что позволит сэкономить на доставке грузов и персонала на заповедную территорию.

Мы считаем, что полоса должна появиться в заброшенном нынче рыбацком поселке Жупаново, он расположен на побережье Кроноцкого залива и граничит с заповедником. Планируем, что поселок будет восстановлен, там появится соответствующая инфраструктура не только для авиационного, но и морского и автомобильного пассажирского транспорта. В 50-70-х годах прошлого века там была база заповедника. После того как администрация перебралась в город Елизово, поселок потихоньку пришел в упадок.

Дарья Гусева, директор АНО «Туристско-информационный центр Приморского края»:

– Эта проблема очень остро стоит для северных территорий Дальнего Востока, включая Камчатку. В Приморском крае внутренняя авиация активно развивается, осуществляются перелеты и в Терней, откуда можно добраться в известный на весь мир благодаря статусу «объект ЮНЕСКО» Сихотэ-Алинский заповедник. Большинство заповедников Приморья – «Кедровая падь», «Уссурийский», «Ханкайский», «Лазовский» – и один из самых популярных национальных парков «Земля леопарда» находятся в терпимых четырех-восьми часах езды от Владивостока и международного аэропорта Кневичи. Поэтому основной задачей может стать строительст­во взлетно-посадочных полос на севере, например, в Пожарском районе, где расположены два национальных парка – «Удэгейская легенда» и «Бикин».

Другое дело, что строительство инфраструктуры должно планироваться с жестким учетом антропогенной нагрузки на природоохранную территорию, чтобы минимизировать воздействие человека на окружающую среду и сохранить ее уникальность. Желающих же побывать в заповедниках и нацпарках довольно много – каждая третья заявка в туристско-информационный центр связана именно с посещением наших уникальных природных объектов.

Ольга Арифулина, заместитель директора по экологическому просвещению ФГБУ «Сихотэ-Алинский государственный заповедник» (Приморский край):

– Мы понимаем, насколько важно транспортное сообщение для удаленных территорий, независимо от того – заповедные они или нет. Это ведь доставка людей – как местных жителей, так и туристов, завоз грузов. Тут малая авиация помогает решать насущные проблемы, особенно для «потенциально туристических» территорий, находящихся далеко от центров цивилизации. Будет ли приятной поездка продолжительностью 14, а то и 16 часов в не самом комфортабельном автобусе даже по шоссе, не говоря уже о грунтовых дорогах? А на самолете это расстояние преодолевается максимум за два часа.

И если цена билетов на автобус и самолет практически одинакова, стоит ли сомневаться, какой транспорт предпочтут путешественники? Конечно, не хотелось бы говорить о взлетно-посадочных полосах непосредственно на территориях заповедников, но в близлежащих населенных пунктах наличие аэродрома актуально.

Что касается Сихотэ-Алинского заповедника, то появление постоянных авиарейсов в ближайшие к нему поселки Пластун и Терней очень оживило бы работу краевых туристических компаний, к тому же увеличился бы поток индивидуальных туристов. Однако кроме транспорт­ной доступности нужно одновременно организовывать размещение и питание людей, тем более что спрос на туры, «привязанные» к расписанию рейсов самолетов, растет.

Инициатива развития туризма на заповедных территориях Дальнего Востока с привлечением малой авиации сама по себе имеет серьезное основание, но где строить полосы – вопрос особый.

### РБК; 2017.02.08; МАК «КАЗАНЬ» ПРИЗНАН ЛУЧШИМ СРЕДИ РЕГИОНАЛЬНЫХ АЭРОПОРТОВ РФ

Международный аэропорт «Казань» получил национальную премию «Воздушные Ворота России», учрежденную **Росавиаци**ей. Аэропорт победил в номинации «Лучший аэропорт», обслуживающий до 2 млн пассажиров в год

Вручение премии произошло сегодня в Москве в рамках отраслевого Форума NAIS-2017.

«Благодаря экспертному мнению коллег и конструктивным замечаниям пассажиров нам удается непрерывно двигаться в направлении улучшения аэропортовой инфраструктуры и качества оказываемых в аэропорту услуг. Ежегодно мы улучшаем сервисную составляющую, внедряем высокотехнологичное оборудование», – сказал генеральный директор аэропорта Алексей Старостин.

Основная номинация премии «Лучший аэропорт» вручается с учетом категорий и пропускной способности аэропортов. Аэропорты оцениваются по работе терминалов и служб: учитывается качество обслуживания пассажиров и авиакомпаний, операционные показатели, транспортная безопасность, неавиационная деятельность.

В экспертный совет премии входят представители ведущих авиакомпаний России: «Аэрофлота», «Utai»r, «S7», «Уральских авиалиний», а также руководители отраслевых ассоциаций и журналисты ведущих СМИ, в том числе РБК.

### ИНТЕРФАКС; 2017.02.08; «УРАЛЬСКИЕ АВИАЛИНИИ» ОЖИДАЮТ РАЗРЕШЕНИЯ АВИАВЛАСТЕЙ ИЗРАИЛЯ НА РЕЙСЫ ИЗ «ЖУКОВСКОГО» В БЛИЖАЙШИЕ НЕДЕЛИ – ГЕНДИРЕКТОР

«Уральские авиалинии» ожидают в ближайшие недели разрешения авиавластей Израиля на рейсы из подмосковного аэропорта «Жуковский» в Тель-Авив, заявил журналистам гендиректор перевозчика Сергей Скуратов в кулуарах выставки NAIS-2017.

«Нет, это ошибка. Вопрос в стадии решения», – сказал он, отвечая на вопрос, действительно ли израильские авиавласти не согласовывают «Уральским авиалиниям» полеты из «Жуковского».

Он пояснил, что израильскому **министерству транспорта** нужен четкий ответ от **министерства транспорта** РФ, что «Жуковский» не относится к аэропортам Московского авиаузла. «Надо это объяснить официально, письменно. Ответы все послали, так что, я думаю, в ближайшую неделю-две будет ответ для «Уральских авиалиний» по поводу полетов в Тель-Авив из «Жуковского». Мы надеемся на положительный ответ», – сказал С.Скуратов.

Он также напомнил, что «Уральские авиалинии» ранее подавали заявки в **Росавиаци**ю на рейсы из «Жуковского» во Францию, Италию, Швейцарию и страны СНГ, планы по всем этим направлениям остаются в силе.

Подмосковный аэропорт «Жуковский» открылся в мае 2016 г., первый рейс принял в сентябре. За недолгое время работы статус аэропорта успел вызвать несколько международных скандалов. РФ относит «Жуковский», несмотря на его близкое расположение к Москве, к региональным аэропортам, что дает право не ограничивать количество перевозчиков на международных рейсах (такое ограничение действует в аэропортах Московского авиаузла: «Шереметьево», «Домодедово» и «Внуково»). Но с этим не были согласны авиавласти Таджикистана, которые настаивали на паритетных условиях выполнения рейсов через «Жуковский» и пересмотре межправительственного соглашения. Из-за этого в конце прошлого года Таджикистан отказался согласовывать рейсы второго назначенного РФ перевозчика из «Жуковского» в Душанбе и Худжанд – авиакомпании «Ямал».

Вслед за скандалом с властями Таджикистана вопросы по статусу «Жуковского» возникли у Израиля, писала в январе газета «Коммерсантъ». Сославшись на превышение квоты межправсоглашения – 35 частот в неделю на линии Тель-Авив – Москва, Израиль не согласовал рейсы авиакомпании «Уральские авиалинии». Впрочем, в компании на это заявляли, что проблем не видят и готовятся к запуску рейса «Жуковский» – Тель-Авив «в плановом режиме».

### RNS; 2017.02.08; АЭРОПОРТ ДОМОДЕДОВО ИНВЕСТИРОВАЛ 36 МЛРД РУБЛЕЙ В ИНФРАСТРУКТУРУ К ЧМ-2018

Частные инвестиции аэропорта Домодедово в инфраструктуру чемпионата мира по футболу 2018 года в России составили 36 млрд руб., сообщил на пленарной сессии в ходе IV Национальной выставки инфраструктуры гражданской авиации NAIS-2017 директор по внешним связям Домодедово Денис Нуждин.

Он прогнозирует, что пассажиропоток аэропорта в июне 2018 года превысит 4 млн человек.

«В пиковые периоды проведения соревнований нагрузка на инфраструктуру аэропорта увеличится до 30%. По прогнозным данным, пассажиропоток в июне 2018 года превысит 4 млн авиапутешественников. Частные инвестиции компании для подготовки к главному футбольному празднику мира составят 36 млрд рублей», – сказал Нуждин.

По его словам, один из ключевых проектов – новый сегмент пассажирского терминала Т2, инвестиции в который превысят 32 млрд руб.

«Пропускная способность нового сегмента – 15 млн пассажиров ежегодно. К ЧМ-2018 совокупная пропускная способность аэропорта повысится до 46 млн пассажиров в год. Терминальные мощности Домодедово за счет Т2 увеличатся на 239 тыс. кв. м», – добавил он.

### ТАСС; 2017.02.08; FINNAIR УВЕЛИЧИВАЕТ ЧАСТОТУ ПОЛЕТОВ ИЗ ПЕТЕРБУРГА В ХЕЛЬСИНКИ

Авиакомпания Finnair с 23 апреля текущего года вводит дополнительные регулярные рейсы из Санкт-Петербурга в Хельсинки, увеличив частоту перелетов из Пулково с 14 до 20 в неделю. Об этом сообщила в среду пресс-служба управляющей петербургским аэропортом компании «Воздушные ворота Северной столицы» (ВВСС).

«Авиакомпания Finnair с 23 апреля 2017 г. вводит дополнительные регулярные рейсы из Санкт-Петербурга в Хельсинки. Перевозчик повысит частоту перелетов из Пулково с 14 до 20 в неделю. Новые рейсы будут отправляться ежедневно с понедельника по пятницу и в воскресенье», – сообщили в пресс-службе.

Расширение регулярного расписания позволит на 39% увеличить количество доступных мест для авиапассажиров на данном маршруте. Кроме того, это позволит выбрать наиболее удобные стыковки для продолжения путешествия в города Европы, Азии и Северной Америки. Рейсы будут осуществляться на воздушных судах ATR 72.

Авиакомпания Finnair – национальный перевозчик Финляндии, член международного авиационного альянса Оneworld. В 2016 году обслужила в аэропорту Пулково 71,5 тыс. пассажиров, что на 10% выше итогов предыдущего года. Перевозчик входит в пятерку лидеров среди иностранных авиакомпаний по числу взлетно-посадочных операций в Пулково.