**10 ФЕВРАЛЯ 2017**

**Вернуться в оглавление**

|  |
| --- |
| **Публикации** |

### РИА НОВОСТИ/ПРАЙМ; 2017.02.10; СТОИМОСТЬ Ж/Д В СЛОВЕНИИ, КОТОРУЮ ХОТЕЛИ СТРОИТЬ РЖД, ОЦЕНЕНА В 1 МЛРД ЕВРО

Стоимость строительства железнодорожной ветки в Словении, участием в создании которой интересуются РЖД, ориентировочно составляет 1 миллиард евро, сообщил сотрудник аппарата правительства.

С официальным визитом в Россию прибывает президент Словении Борут Пахор. Ранее РЖД и **Минтранс** РФ сообщали об интересе компании к реализации проекта строительства второго пути железной дороги на участке от станции «Дивача» до порта Копер протяженностью 27 километров. Возможная стоимость проекта не называлась.

«РЖД проявляет интерес к осуществлению комплексных работ по строительству и обслуживанию второй железнодорожной ветки «Копер-Дивача» протяженностью 28 километров ориентировочной стоимостью строительства 1 миллиард евро», – сообщили в аппарате правительства РФ.

Президент РЖД Олег Белозеров, сообщали РЖД в четверг, провел рабочую встречу с министром инфраструктуры Словении Петером Гашпершичем. В рамках встречи обсуждались перспективы сотрудничества российских и словенских железных дорог.

**Министр транспорта РФ** Максим **Соколов** в августе 2016 года сообщал РИА Новости, что РЖД интересуются участием в проекте строительства 27-километровой железнодорожной ветки от порта в Словении в северные районы страны. По его словам, этот вопрос обсуждался в ходе его визита в Словению.

Данный проект, уточнял министр тогда, позволит увеличить объем грузопотока в словенском порту до 30 миллионов тонн. Если власти Словении выйдут с предложением о проведении тендера, то РЖД будут готовы в них поучаствовать, добавлял **Соколов**.

### РИА НОВОСТИ/ПРАЙМ; 2017.02.09; РОССИЙСКИЕ ЭКСПЕРТЫ ПРОВЕРИЛИ АЭРОПОРТ КАИРА И ОТДАЛИ ЗАКЛЮЧЕНИЕ В МИНТРАНС

Российские эксперты, посетившие с проверкой аэропорт Каира, представили свое заключение в **Минтранс** РФ, и он подготовит доклад в правительство РФ, сообщили РИА Новости в пресс-службе министерства.

Глава **Росавиаци**и Александр **Нерадько** в среду сообщил, что недавно группа российских специалистов побывала в аэропорту Каира, и готовит доклад о результатах этого визита.

«Эксперты, посетившие с проверкой аэропорт Каира, представили свое заключение в **Минтранс** России. Министерство подготовит заключение для доклада в правительство РФ», – сообщили в **Минтрансе** РФ в четверг.

Глава **Минтранса** РФ Максим **Соколов** в конце января говорил, что февральская инспекция аэропорта Каира, вероятно, будет последней перед восстановлением авиасообщения между странами. Также он называл возобновление полетов вопросом недалекого будущего.

Авиасообщение между Россией и Египтом было прервано в ноябре 2015 года после крушения над Синаем самолета российской авиакомпании «Когалымавиа», летевшего из Шарм-эш-Шейха в Санкт-Петербург. На его борту находились 217 пассажиров и семь членов экипажа, все они погибли. ФСБ впоследствии признала случившееся терактом. Расследование катастрофы продолжается.

### РИА НОВОСТИ; 2017.02.09; ПОСОЛ САУДОВСКОЙ АРАВИИ ПОДДЕРЖАЛ ИДЕЮ ПРЯМЫХ РЕЙСОВ ИЗ КРЫМА НА ХАДЖ

Посол Саудовской Аравии в РФ Абдулрахман Ибрахим Али Аль-Расси принципиально поддержал идею предоставить возможность жителям Крыма напрямую летать в Саудовскую Аравию для совершения хаджа.

«Что касается вопросов поездки в Крым и облегчения пути тех, кто хочет совершить хадж, я себе пометил все вопросы, связанные с этим, и направлю запрос в министерство хаджа с положительной рекомендацией со своей стороны», – заявил посол на встрече с вице-спикером Совета Федерации Ильясом Умахановым.

В целом дипломат отметил необходимость «перестать политизировать хадж».

«Саудовская Аравия решительно пресекает попытки некоторых государств политизировать хадж и принимать какие-то политические лозунги во время хаджа, потому что это вносит порчу в чистоту помыслов совершить хадж и негативно влияет на организацию безопасности», – сказал он.

Ранее глава Ростуризма Олег Сафонов предложил организовать прямые рейсы из Симферополя в Саудовскую Аравию на время проведения хаджа, чтобы дать возможность крымским мусульманам совершить паломничество в Мекку в оптимальном режиме.

Руководитель **Росавиаци**и Александр **Нерадько** ранее проинформировал туроператоров, занятых в организации хадж-туров, что в соответствии с национальным воздушным законодательством осуществлять чартерные перевозки из России в Саудовскую Аравию могут только российские авиакомпании. Поэтому любые предложения от иностранных перевозчиков и дальнейшие попытки заключить с ними договоры на полеты в Джидду и Медину признаются нарушением законодательства и осуществляться не будут.

Руководитель хадж-миссии РФ Магомед Гамзаев рассказал, что в 2017 году Саудовская Аравия увеличила квоту для российских паломников на 20% – до 20,5 тысячи человек. Таким образом, хадж в 2017 году потребует от авиакомпаний большей интенсивности полетов и воздушных судов. Основные перевозки буду выполняться из аэропортов Махачкалы, Магаса, Казани, Грозного, Екатеринбурга и Москвы.

Дата открытия перевозок российских паломников в Джидду и Медину будет определена в феврале после поездки хадж-миссии России в Саудовскую Аравию. В 2017 году хадж проводится 1-4 сентября.

### ТАСС; 2017.02.09; САМОЛЕТЫ ПО МАРШРУТУ НОРИЛЬСК-МОСКВА БУДУТ ЛЕТАТЬ С ПОСАДКОЙ В УРЕНГОЕ

Авиасообщение по маршруту Норильск-Москва на время реконструкции ВПП аэропорта в Норильске будет осуществляться с промежуточной посадкой в Уренгое, сообщила авиакомпания NordStar в четверг.

«Авиасообщение Норильск-Москва на время реконструкции ВПП будет с промежуточной посадкой в Уренгое», – говорится в сообщении.

Полеты будут осуществляться самолетами ATR 42-500, ATR 72-200 (до Норильска) и Boeing 737-800 (на участке от Уренгоя до Москвы). Кроме того, прямые перелеты на этих же типах воздушных судов сохранятся по маршрутам Норильск-Красноярск и Норильск-Новый Уренгой.

Ранее сообщалось, что во время реконструкции ВПП, которая пройдет летом, аэропорт не сможет принимать воздушные суда типа Boeing, их заменят самолеты малой авиации. Глава **Росавиаци**и Александр **Нерадько** сообщал, что авиасообщение по направлениям Норильск-Москва, Норильск– Санкт-Петербург будет осуществляться с пересадкой в одном из городов: Красноярск, Сургут, Надым, Новый Уренгой, Салехард.

Реконструкция аэропорта Алыкель в Норильске началась в 2016 году, самолетам была доступна полоса в 2,5 км, что позволило не ограничивать пассажирские и грузоперевозки. Однако в 2017 году работы будут вестись уже на участке ВПП длиной более 1 км.

Работы планируется завершить в сентябре 2018 года. Финансирование ведется в рамках федеральной целевой программы «Развитие транспортной системы России (2010-2020 годы)», 9,6 млрд рублей на ее реализацию направил федеральный бюджет, еще 3 млрд рублей – компания «Норильский никель».

### РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА – НЕДЕЛЯ – СРЕДНЯЯ ВОЛГА; ВАЛЕНТИНА ЗОТИКОВА; 2017.02.10; АВТОБУСЫ К МУНДИАЛЮ

К ЧМ-2018 парк общественного транспорта в Саранске обновили на треть

В рамках подготовки к чемпионату мира по футболу-2018 парк общественного транспорта столицы Мордовии обновился на треть: в Саранск из Минска прибыли 50 современных автобусов.

Торжественная церемония передачи новой техники городу состоялась на площади у Торгово-промышленной палаты РМ: колонна сверкающих свежей краской машин, недавно сошедших с заводского конвейера, растянулась почти на километр. Скоро они выйдут на городские маршруты. Следует отметить, что автобусы производства минских автомобилестроителей эксплуатируются муниципальными перевозчиками в Саранске с 2011 года и хорошо себя зарекомендовали по части комфорта и надежности.

Транспорт соответствует всем требованиям безопасности, оснащен электронной системой информирования пассажиров и системой ГЛОНАСС, в салонах имеются специальные места для людей с ограниченными возможностями, оборудована связь с водителем.

– Столь масштабного обновления общественного транспорта в Саранске не было никогда. Для сравнения: сейчас ежедневно пассажироперевозки по городу осуществляют около 60 автобусов и 70 троллейбусов, – подчеркнул глава РМ Владимир Волков. – Теперь мы сможем серьезно укрепить все без исключения городские маршруты.

Но это еще не все: в апреле ожидается прибытие в столицу республики крупной партии троллейбусов – контракты на поставку 30 новых единиц транспорта уже заключены.

Напомним, что на прошлой неделе в Саранске вышел в рейс первый брендированный автобус с символикой ЧМ-2018: кроме официального талисмана мундиаля – волка Забиваки, на нем изображена лиса, которая уже несколько веков красуется на гербе города. В муниципалитете заверили, что до конца года такие автобусы появятся на всех маршрутах.

### РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА – ЭКОНОМИКА СИБИРИ; НАТАЛЬЯ РЕШЕТНИКОВА; 2017.02.09; ПРОЕДУТ ВСЕ

В Новосибирске создадут новую единую транспортную сеть

Ситуация на дорогах Новосибирска близка к критической. Жители многоквартирных домов жалуются на то, что не могут выехать из дворов, в многочасовых пробках в час пик стоят сотни машин. Городские власти видят выход в развитии общественного транспорта.

Сегодня почти в каждой семье есть один, а то и два автомобиля. Существующие магистрали, многие из которых строились в 1950-1960-х годах, не рассчитаны на такое количество автотранспорта. Новые объекты, появившиеся в Новосибирске в последние годы – Бугринский мост, развязки, реконструированные и удлиненные дороги – повышают транспортную доступность, но не столь существенно, как хотелось бы.

Город каждый год прирастает новыми кварталами. Активно застраивается Кировский район, где введено два жилмассива – Акатуйский и Матрешкин Двор, а выезд из них, как отмечают новоселы, всего один. Постоянно в адрес мэрии поступают жалобы от жителей Плющихинского жилмассива и Советского района, откуда люди добираются в центр с трудом.

– Когда строят микрорайоны, о транспортной доступности думают в последнюю очередь. Этот вопрос никто не согласовывает, – отмечает председатель комиссии по транспорту Общественного экспертного совета при мэре Новосибирска Алексей Мазур. – Мы никогда не переубедим автомобилистов пересесть на общественный транспорт, пока он не поедет быстрее и не будет комфортным. Давайте признаем, что на развитие метро денег в бюджете нет. На строительство и реконструкцию дорог в этом году город, как планируется, сможет привлечь четыре миллиарда рублей. По генеральному плану развития мегаполиса, который утвержден в 2007 году, эта сумма гораздо больше – 25 миллиардов, и к 2030-му у нас должно быть построено 150 многоуровневых развязок, шестьдесят станций метро. Ничего этого и близко не будет сделано. Неудивительно, что пришло время актуализировать генплан и саму транспортную схему города.

Начальник управления пассажирских перевозок мэрии Роман Дронов рассказал, что сделано в прошлом году исходя из возможностей бюджета для повышения транспортной доступности.

– У нас появились регулярные перевозки до жилого массива Акатуйский, увеличено число маршрутов и подвижного состава к активно застраивающимся жилым массивам – Южно-Чемскому, Березовому, Новомарусино, Стрижам. Впервые за последние годы в городе построена новая трамвайная линия по улице Титова протяженностью 2,31 километра. И впервые за сорок лет не разобрано ни одного трамвайного пути, а, наоборот, открыто движение до жилмассива Чистая Слобода по двум маршрутам, приобретено десять трамвайных вагонов, – сообщил Дронов.

Красный проспект, на котором в общем потоке стояли автобусы и троллейбусы, наконец, «поехал» – благодаря обустройству выделенной полосы. Всего в городе 22 улицы (34 участка), на которых есть отдельные полосы для общественного транспорта. Это позволяет в разы сокращать время поездки. Автомобилисты, по понятным причинам, без особого энтузиазма воспринимают такие нововведения. Но, как полагают эксперты, все дело в культуре поведения, которая формируется со временем.

– По сути, мы ведем речь о создании новой единой транспортной сети, которая будет включать перевозку пассажиров из пункта А в пункт Б с использованием всего подвижного состава. Это приведет к увеличению числа пересадок, но снизит количество транспорта на дорогах и увеличит пропускную способность магистралей. Безусловно, в таком случае предстоит разработать сетевой тариф оплаты поездки, чтобы люди не платили отдельно за каждую поездку, – прокомментировал ситуацию Роман Дронов.

Эксперты подчеркивают, что маршрутная схема города должна быть рациональной и понятной. Особая роль в ней отводится метрополитену, скоростным внеуличным видам транспорта и транспортно-пересадочным узлам. Именно они составят каркас будущей системы.

– Одной из главных составляющих общественного транспорта должны стать рельсовые виды – линии железной дороги, метрополитен и городской трамвай. Ставку также надо делать на выделенные линии и интеграцию различных видов транспорта, – уверен доцент кафедры электротехнических комплексов Новосибирского государственного технического университета Михаил Никулин.

При этом в Новосибирске с каждым годом становится все больше велосипедистов. По словам эксперта Ярослава Гамзикова (Москва), во многих странах мира велопрокат уже стал разновидностью общественного транспорта: взять велосипед в аренду, чтобы доехать до нужного места минуя пробки, – обычное дело. Ежегодно спрос на велосипеды городского типа увеличивается на двадцать-тридцать процентов. Соответственно, должны выстраиваться приоритеты при разработке транспортной схемы города.

– Мы могли бы реализовать пилотный проект по внедрению автоматизированной системы городского велопроката. Такая уже есть в нескольких странах Европы и бывшего Советского Союза. Для этого нужно проработать возможные места размещения станций велопроката по принципу их доступности для жителей, – предлагает руководитель проекта «Привет, велосипед!» Алексей Куницын.

Предлагается начать с новосибирского Академгородка, где этот вид транспорта особенно развит, а также увеличить число пунктов велопроката в дисперсных парках.

Решено создать аналитическую группу по развитию городского общественного транспорта. Она будет действовать при департаменте транспорта и дорожно-благоустроительного комплекса мэрии и займется подготовкой программы комплексного развития отрасли. По мнению горожан, прежде всего, необходимо увеличить число выделенных полос на всех загруженных магистралях, в том числе на улице Большевистской, внедрять безналичный расчет за проезд в маршрутных такси, чтобы вывести из «тени» этот вид транспорта, обустраивать перехватывающими бесплатными парковками железнодорожные станции и выходы станций метрополитена.

Прямая речь

Анатолий Локоть, мэр Новосибирска:

– Много лет муниципальный транспорт работал в сложных условиях. Решения здесь должны быть не точечными, а кардинальными. В первую очередь это перевод системы общественного транспорта на работу по федеральному закону № 220 об организации регулярных перевозок пассажиров и багажа и модернизация системы безналичных расчетов. К 2020 году мы обязаны перейти к муниципальным заказам в этой сфере, когда перевозчики должны получать плату за свои услуги от муниципалитета по контракту – за обслуживание определенного рейса, а не за количество пассажиров. Тем самым будет остановлена погоня за пассажиром, это скажется на культуре обслуживания. Также мы достигли договоренности с нашим партнером – «Белкоммунмашем» – о создании совместного предприятия по ремонту и изготовлению новых трамваев в Новосибирске по белорусским технологиям.

Справка «РГ»

Муниципальная маршрутная сеть наземного пассажирского транспорта Новосибирска включает 160 маршрутов регулярных перевозок, в том числе 77 автобусных, 57 – маршрутных такси, 14 троллейбусных, 12 трамвайных. Общая протяженность маршрутной сети – более 2,8 тысячи километров. В 2016 году перевезено 372,4 миллиона пассажиров.

### РИА НОВОСТИ/ПРАЙМ; 2017.02.09; ПРЕДПОСЫЛОК ДЛЯ РОСТА СТОИМОСТИ МОСТА В КРЫМ НЕТ, СЧИТАЕТ КОЗАК

Правительство РФ не видит предпосылок для увеличения стоимости строительства моста через Керченский пролив, заявил журналистам вице-премьер Дмитрий Козак.»Предпосылок к увеличению стоимости строительства Керченского моста нет», – сказал Козак.

США в конце прошлого года сообщили о введении санкций в отношении российских компаний, ведущих деятельность в Крыму. В частности, речь идет об АО «Институт Стройпроект», ООО «Карст», ФГУП «Крымская железная дорога» (КЖД) и компании «Крымские порты». Как отмечалось в сообщении Минфина США, первые две структуры связаны со строительством моста в Крым.

13 сентября мостостроители завершили создание основной вспомогательной инфраструктуры на обоих берегах Керченского пролива. Готовы технологические, складские и промышленные площадки, временные причалы, введены в эксплуатацию городки строителей, построено 30 километров временных дорог.

Позже несколько конкурсов на строительство железнодорожных подходов к мосту со стороны Крыма не состоялось из-за отсутствия заявок. Минимальная цена контракта составляла 16,9 миллиарда рублей, срок исполнения контракта – ноябрь 2019 года.

Власти РФ заявили, что это не повлияет ни на реализацию проекта, ни на его стоимость, поскольку подходы к мосту являются отдельным от него объектом со своим бюджетом, который был согласован заранее. **Минтранс** РФ предложил заняться строительством этих подходов компании «Стройгазмонтаж» (СГМ), которая является генподрядчиком создания моста через Керченский пролив. В конце января правительство назначило СГМ подрядчиком возведения ж/д подходов к мосту.

Мост в Крым будет самым протяженным в России, его длина составит 19 километров. Начало движения автомобилей по мосту запланировано на декабрь 2018 года. Общая стоимость проекта составляет 227,92 миллиарда рублей. В нее входят затраты подрядчика проекта ООО «Стройгазмонтаж» и затраты заказчика строительства ФКУ Упрдор «Тамань».

### MK.RU САМАРА; 2017.02.09; СИСТЕМУ ЛЬГОТНОГО ПРОЕЗДА В САМАРСКОМ ОБЩЕСТВЕННОМ ТРАНСПОРТЕ СНОВА ПЕРЕСМОТРЯТ

**Министр транспорта** и автомобильных дорог региона заявил, что количество поездок по социальной карте могут увеличить, а некоторые маршруты изменить

Отмена социальных льгот и выплат, новая схема выплаты компенсаций за жилищные и коммунальные услуги стали самой больной и обсуждаемой темой для самарских пенсионеров и других незащищенных категорий граждан. Возмущенные «антисоциальными» действиями властей, люди создали петицию, вышли на митинг. Правительство же объясняет происходящее необходимостью экономить бюджет и адресно распределять материальную помощь среди нуждающихся

Министры и депутаты в очередной раз объяснили суть реформ и механизм их действия. В частности **министр транспорта** и автомобильных дорог Самарской области Иван Пивкин ответил на вопросы журналистов об ограничении количества поездок по социальной карте в общественном транспорте. Новые правила вступили в силу с 1 февраля и вызвали волну возмущения и непонимания как со стороны льготников, так и общественников, экспертов в области транспорта и экономики.

Напомним, стоимость социальной карты осталась прежней – 270 рублей в месяц, но проехать по ней пенсионеры, инвалиды и другие льготники могут лишь 50 раз в месяц.

Иван Пивкин подробно «разложил» причины лимитации социальных карт.

– Компенсация проезда льготников в общественном транспорте за последние два года увеличилась в два раза. В 2015 году из бюджета транспортным компаниям направили 946 миллионов рублей, в прошлом году более миллиарда. На 2017 год в бюджете заложены компенсации на 1 млрд 358 млн рублей, и уже 245 млн рублей не хватает, – назвал цифры министр. – С принятием ограничений социальной карты, будут сэкономлены и направлены на другие нужды более 460 миллионов рублей. Оптимизировать и регулировать поездки по социальным картам необходимо.

Рассказал глава **Минтранса** и о том, какие жульничества происходили с использованием карт льготников: выявлено 24 человека, которые совершали от 300 до 1100 поездок в месяц.

Например, карта, оформленная на человека 1942 года рождения, была пробита кондукторами более тысячи раз в месяц. Человек 1927 года рождения, судя по электронной системе данных, прокатился в течение месяца в общественном транспорте 364 раза.

Эти карты либо были утеряны, либо были переданы другим людям – к такому выводу пришли специалисты, анализирующие ситуацию.

– Если перевести это все на деньги, то только за июль 2016 года за 59 конкретных людей бюджет заплатил перевозчикам 441 тысячу рублей. Разве это справедливо по отношению к тем, кто проехал по карте лишь 12 раз в месяц? – отметил Пивкин.

Назвал министр и такие факты, когда одна и та же социальная карта пробивалась на конечной остановке по 15-20 раз. Предположительно, люди, имеющие доступ к сбору средств, забирали наличные, а разницу восполняли социальной картой.

Есть у министра и объяснение о числе 50. Изучив структуру поездок и платежей, специалисты **Минтранса** посчитали, что именно 50 поездок в месяц совершали по соцкартам 64% льготников. Средний же показатель – 48 поездок.

– Возможно, этот лимит потом увеличится, – пообещал министр.

Иван Пивкин заявил также, что вскоре в Самаре пересмотрят и транспортную систему, чтобы исключить пересадки. Незагруженные маршруты уберут.

Напомним, что одобрения лимитация социальных карт среди горожан не вызвала.

Доцент СГАУ, директор некоммерческого партнерства «Геоинформспутник» Андрей Чернов назвал нововведение «чудовщиной глупостью». По его мнению, вопрос не только в гуманности по отношению к старикам и больным, но и в том, что принятое решение изменит структуру пассажиропотока в Самаре.

Чернов отмечает, что все усилия в городе в последнее время были направлены на сокращение времени в пути, на организацию удобных пересадочных узлов. Теперь же люди будут ехать дольше, чтобы не потратить раньше времени лимит поездок.

Общественники высказали также мысль о том, что муниципальный транспорт из-за принятой меры опустеет, ведь льготники были основными его пассажирами.

В официальном запросе в **Минтранса** от 6 февраля, «МК-Поволжье» среди прочего попросил прокомментировать мнение ученого о том, что лимитация соцкарт сведет на нет оптимизацию транспортной сети, увеличит для пассажиров время в пути. Пока ответа на запрос не последовало.

Тем временем в интернете продолжается сбор подписей под петицией об отмене лимита по проезду по социальным картам. Ее подписали почти 4 тысячи человек. Пенсионеры и другие льготные категории граждан 18 февраля собираются выйти на второй митинг против «антисоциальных» мер правительства области. 4 февраля на Безымянке собрались более 300 человек, которые потребовали отставки губернатора.

### KP.RU; АНАСТАСИЯ ХОРОШЕВА; 2017.02.09; ОЛЬГА САНАЕВА: С ЗАКОНОМ О ВОЗРАСТЕ АВТОБУСОВ ВЛАСТИ ПОСПЕШИЛИ

В Пскове председатель регсовета Российского союза туриндустрии заявила, что главное в детском туризме – безопасность

Председатель Регионального совета Российского сюза Туриндустрии Ольга Санаева с двухдневным визитом побывала в Пскове. Как передаёт корреспондент «Комсомольской правды», Ольга Анатольевна прокомментировала своё отношение к «быстрому» закону, касающегося ограничения детских перевозок из-за возраста автобуса.

– В детском туризме главное – безопасность, безопасность и ещё раз безопасность. С нашей точки зрения, возраст автобуса не является мерилом его безопасности. С нами согласен и **Минтранс**, и ГИБДД, и Минобр. Не согласен только Минпром, – заявила Ольга Анатольевна. – Надёжность транспорта заключается только в его техническом состоянии и больше ни в чём, и от возраста не зависит.

Ольга Санаева пояснила, что любой закон, принимаемый в сфере детского туризма, должен много и тщательно обсуждаться со специалистами, а в случае с законом о возрасте автобусов власти явно поспешили.

### REGNUM; 2017.02.09; САРАТОВ БУДУЩЕГО: СТРОИТЕЛЬСТВО ТРАНСПОРТНЫХ РАЗВЯЗОК И НОВЫХ ДОРОГ

Ноу-хау ближайшего будущего – интерактивная карта ремонта дорог в регионе. В 2020–2021 годах Саратов ждет реконструкция и строительство нескольких транспортных развязок и новой дороги, которая соединит микрорайоны Солнечный и Юбилейный. Об этом ИА REGNUM сообщил первый заместитель **министра транспорта** и дорожного хозяйства области Сергей Плешаков.

В 2020−21 годах в Саратове запланирована реконструкция транспортной развязки в районе детского парка и строительство транспортной развязки в районе «Стрелки», в 2020 году – начало строительства транспортной развязки на разных уровнях на Новоастраханском шоссе от Политехнической до поворота на Кумысную Поляну. В 2021 году – начало строительства транспортной развязки в районе НИИ 28 и строительство автомобильной дороги между поселками Солнечный и Юбилейный. В 2020-м – строительство путепровода через железнодорожные пути на автомобильной дороге «Саратов-Красный Текстильщик», констатировал замминистра.

В перспективных планах – строительство южного обхода Саратова, реконструкция железнодорожного вокзала. «Работы предстоит много, средства есть», – заявил чиновник.

«Уже сейчас известны все улицы Саратова и Энгельса, которых коснется ремонтные или другие работы (дорожная разметка, установка светофора, камеры фотовидеофиксации и др.) В ближайшее время будет создана интерактивная карта, где жители области смогут не просто увидеть планируемые работы в этих городах, но и следить за их выполнением», – сказал он, отметив, что любой пользователь может увидеть на официальном сайте областного **Минтранса** перечень работ по программе «Безопасные и качественные дороги».

По словам Сергея Плешакова, в рамках федеральной программы «Безопасные и качественные дороги» в 2017 году в городской агломерации Саратов-Энгельс будет отремонтировано и приведено в нормативное состояние 87 участков дорог и улиц протяженностью 143 км, ликвидировано 60 очагов аварийности. На федеральных дорогах будет выполнен капитальный ремонт и ремонт 72 км дорог, приведено в нормативное состояние работами по содержанию 79 км.

Как сообщало ИА REGNUM, в Саратовской области 2017 году объем средств на дорожную деятельность составит 8,1 млрд рублей, из которых 6,9 млрд – средства регионального бюджета и 1,2 млрд – из федеральной казны (прогнозируется). Объем муниципальных дорожных фондов составит 500 млн рублей. На федеральные дороги региона будет направлено 2,7 млрд. Такие данные предоставил первый зам**министра транспорта** и дорожного хозяйства области Сергей Плешаков.

В 2017 году Саратов впервые вошел в федеральный проект «Безопасные и качественные дороги» в числе 15 регионов РФ. Он рассчитан до 2025 года. Саратовские власти подсчитали, что за эти года на эти цели в регионе будет израсходовано 18 млрд рублей: ежегодно 1 млрд будет выделять федеральный бюджет и 1 млрд – региональная казна.

3 ноября 2016 года началось строительство Северного автодорожного подхода к аэропортовому комплексу «Центральный» под Саратовом, дата окончания работ по контракту – 30 сентября 2018 года. Стоимость работ – 3 млрд 463,7 млн рублей. Из них в 2016-м выделено 532,6 млн рублей, в 2017-м запланирован 1 млрд 888,3 млн, в 2018-м – 1 млрд 42,8 млн рублей.

С учетом транспортных развязок и автоподъездов длина асфальтового полотна составит более 12 км. На первом этапе предполагается строительство двухполосной дороги шириной 7,5 м. В последующем, по проекту, ширина возрастет до 15 мв, а движение станет четырехполостным. Автодорога строится с применением современных технологий и спутников GPS. «Это гарантирует высокое качество при строительстве объекта. Автотрасса будет соответствовать всем международным нормам. Работы идут с опережением графика», – подчеркивают в региональном **Минтрансе**.

Напомним, в 2016 году объем бюджетных ассигнований Саратовского областного дорожного фонда составил 5 млрд 211,6 млн рублей, в том числе 2 млрд 39,6 млн рублей – средства федерального бюджета, 3 млрд 172 млн – из областной казны. Саратову и муниципалитетам на ремонт и содержание дорог общего пользования местного значения выделен 1 млрд 305,5 млн рублей.

### ИНТЕРФАКС; 2017.02.09; ПОРТЫ КРЫМА ИСПОЛЬЗУЮТСЯ НЕЭФФЕКТИВНО – ФАС

Порты Крыма используются неэффективно, что приводит к росту цен на продукты в регионе, который отделен от остальной части России Керченским проливом, считают в Федеральной антимонопольной службе (ФАС).

«На наш взгляд, порты не очень эффективно сейчас используются. Есть Керченская паромная переправа, это один порт – порт «Крым», но у нас есть еще Керчь – торговый (порт – ИФ), Керчь – рыбный (порт – ИФ), это Евпатория, это Феодосия, это Ялта, наконец. Каждый из них имеет историческую специализацию, каждый в свое время принимал какие-то виды грузов. Нужно постараться использовать их возможности, чтобы как можно больше и дешевле завезти товаров на полуостров», – сказал руководитель управления ФАС по республике Крым и Севастополю Тимофей Кураев журналистам в Симферополе в четверг.

В этом случае появится внутренняя конкуренция между производителями, товары в Крыму будут качественнее, а цены на них снизятся. «Общие экономические условия будут благоприятными для формирования справедливой цены на конечный продукт», – отметил руководитель крымского УФАС.

Глава Крыма Сергей Аксенов ранее заявлял, что цены на лекарства и продукты питания на полуострове на 30-40% выше, чем в соседних российских регионах – Краснодарском крае и Ростовской области.

ФАС в феврале приступила к проверке финансово-экономической деятельности ГУП «Крымские морские порты» и «Севастопольский морской порт» за 2015-2016 годы. Цель мероприятий – определение достоверности и обоснованности расходов, заложенных в тарифы.

Государственное унитарное предприятие «Крымские морские порты» создано парламентом Крыма в 2014 году. Оно находится в ведении **Минтранса** республики и имеет восемь филиалов: «Керченский торговый порт», «Керченский рыбный порт», «Феодосийский торговый порт», «Ялтинский торговый порт», «Евпаторийский торговый порт», «Керченская паромная переправа», «Госгидрография» и «Порт-Терминал».

ГУП «Севастопольский морской порт» создано правительством Севастополя в 2014 году на базе четырех госпредприятий: «Морской рыбный порт», «Севастопольский торговый порт», «Служба капитана Севастопольского морского рыбного порта» и филиала госучреждения «Госгидрография им. Митина».

### РЕГИОН 29; НИКОЛАЙ КАРНЕЕВИЧ; 2017.02.09; НАЧАЛАСЬ ПОДГОТОВКА К СТРОИТЕЛЬСТВУ АРХАНГЕЛЬСКОГО ГЛУБОКОВОДНОГО ПОРТА

Проект по строительству глубоководного района порта Архангельск планировался уже довольно давно. За прошедшее время проводились поиски инвестора (так, проектом заинтересовалась китайская компания «Poly International Holding Co»), обоснование материально-технической базы, сейчас ищется поддержка в **минтрансе** России. Но сделан и первый практический шаг, отметил **министр транспорта** Архангельской области Вадим Кривов: проводится бурение.

Всего запланировано пробурить шесть глубоких скважин, чтобы изучить грунты в районе бухты Сухое море на предмет ведения строительства портовых сооружений. На сегодня предполагаемых мест размещения глубоководного порта два: непосредственно в Сухом море, либо на Никольской косе. Какой лучше – и предстоит определить в ходе геологических изысканий и исследований. Итог изучения проб грунта, так называемых «кернов», стоит ожидать не раньше конца марта нынешнего года.

По мнению министра, ключевое слово в названии нового портового района – «глубоководный»:

«Нынешний порт Архангельск имеет ограничение по глубине, максимум 9 метров в Экономии. Здесь планируется заход более грузоподъёмных судов, здесь будет происходить развитие Северного морского пути. Это имеет большое значение для развития и Архангельской области, и всей страны. В перспективе планируется состыковать этот проект с железнодорожной магистралью „Белкомур“«.

Познать глубину

Генеральный директор АО «Арктический транспортно-промышленный узел „Архангельск“« Сергей Кокин отметил, что предпроектная подготовка осталась позади. Сейчас готовится обоснование целесообразности реализации проекта. В объём работ входят и предварительные изыскательские работы. Параллельно ведётся подготовка финансовой и организационно-правовой моделей.

Руководитель акционерного общества рассказал, как идут геологические изыскания:

«Сейчас бурится третья по счёту скважина. Всего их запланировано к бурению 6, что позволит построить 3 геологических профиля и понять структуру, типы грунтов, их слойность и глубину. „Полевые“ работы идут в штатном режиме, завершены будут к 15 февраля. Затем пойдёт анализ полученных проб и лабораторные исследования».

Здесь будет заложен порт

Пока на илистых берегах Никольской косы растёт высокий тростник, сквозь который дует студёный сиверко. Шаг с проторенной вездеходом колеи – и сразу по пояс проваливаешься в снег.

Сразу за косой открывается беломорский простор. Лёд изломан крупными кусками, что показывает большую глубину моря под ним. Вдалеке, почти на самом горизонте, виднеются силуэты кораблей, которые сейчас проходят в Архангельск за островом Мудьюг. Возможно, всего через несколько лет они причалят уже здесь, в новом порту. А пока на косу заглядывают лишь местные рыбаки, чтобы поближе разглядеть диковину – буровую установку.

Заместитель начальника геологической партии Лев Варенцов подчеркнул, что сейчас речь идёт о разведке на местности, чтобы определить категорию сложности предстоящего строительства объектов. Грунт в местах, где уже пробурены скважины – довольно сложный, слабый: 7 метров илистых отложений.

– Только глубже семи метров идут ледниковые суглинки, твёрдые грунты, пригодные для строительства. Когда будет определено точное место строительства, объём бурения будет намного больше, чем сейчас: работы хватит не на один год, – пояснил Варенцов. – Если местом расположения порта станет «Сухое море», потребуется регулярная работы по вычистке ила, который сюда будет постоянно заносить морским течением. А за Никольской косой сразу идёт большая глубина Белого моря.

С точки зрения логистики новый район порта существенно «приблизит» море к Архангельску. Последнее особенно наглядно при взгляде в сторону порта «Экономия», который от Мудьюга практически скрывается за горизонтом.

### КОММЕРСАНТ; ЕЛИЗАВЕТА КУЗНЕЦОВА; 2017.02.10; ЗА АЭРОПОРТЫ МОСКВЫ ЗАПЛАТЯТ АВИАКОМПАНИИ

Как выяснил «Ъ», правительство определилось с источником инвестиций в инфраструктуру аэропортов Московского авиаузла (МАУ). В концессионные соглашения планируется вписать инвестсоставляющую в сборе за взлетно-посадочные операции (ВПО). Аэропорты поддерживают это предложение, но рост тарифов вызывает беспокойство авиакомпаний, так как через МАУ проходит 75% пассажиропотока РФ.

Вложения операторов аэропортов Москвы в аэродромную инфраструктуру в рамках концессионных соглашений будут возвращаться из инвестсоставляющей в ставке сбора за ВПО, рассказал «Ъ» совладелец Внуково Виталий Ванцев. Соглашения обсуждались на этой неделе у первого вице-премьера Игоря Шувалова. Источник «Ъ», знакомый с результатами совещания, подтвердил, что основной внебюджетный источник «будет связан с тарифом за взлет-посадку», но «обособлен от иной выручки от ВПО». ФАС дано поручение «проработать корректировки нормативной базы». В ФАС заявили «Ъ»: «Такое предложение было высказано операторами, ведомство изучит финансовые модели, подготовленные аэропортами, и представит предложения по изменениям нормативной базы, обеспечивающие гарантии инвесторам и защиту потребителей».

Концессии заменят аренду аэродромного имущества аэропортами МАУ у государства и обеспечат инвестиции. По данным «Ъ», на март инвестиции в концессии МАУ оценивались в 102 млрд руб. (в Домодедово – 66,2 млрд руб., в Шереметьево – 26,1 млрд руб., во Внуково – 9,3 млрд руб.). После того как в 2015 году выяснилось, что денег из ФНБ на это не получить, аэропорты и **Минтранс** начали спор об источнике средств – из внебюджетных доходов аэропортов или тарифа за ВПО.

Господин Ванцев пояснил «Ъ», что сбор будет прописан в приказе ФСТ о методике регулирования сборов и тарифов на услуги естественных монополий в аэропортах. По его словам, аэропорты согласуют инвестсоставляющую с ФАС и **Росавиаци**ей в зависимости от сроков строительства инфраструктуры, поэтому «не будет бесконтрольного роста тарифа». В Шереметьево «Ъ» сообщили, что «вернутся к вопросу концессии после утверждения решений в госорганах». В Домодедово готовы подписать соглашение с инвестсоставляющей в сборе за ВПО, но при условии устранения сложившейся диспропорции бюджетного финансирования в развитие аэродромов МАУ. Там добавили, что при таком источнике возврата инвестиций итоговая стоимость строительства будет выше за счет налогов.

С марта 2016 года правительство дерегулировало ряд тарифов аэропортов МАУ, в Шереметьево они выросли на 7,5%, а во Внуково с августа – на 6-23%. Это вызвало недовольство авиакомпаний. В «Аэрофлоте» отказались от комментариев. В S7 «Ъ» заявили, что «длительное время стоимость услуг аэропортов растет высокими темпами, часто выше инфляции». «Введение дополнительных сборов увеличит себестоимость перевозки, что может привести к росту цен»,– заметили в компании. Виталий Ванцев говорит, что «сейчас в МАУ самые низкие ставки за ВПО в России». По его словам, «аэропорты МАУ идут в концессию, поскольку могут существовать за счет доходов, а бюджетные средства логичнее направлять в регионы, где нет источников поддержки инфраструктуры». Господин Ванцев оценил дефицит на развитие инфраструктуры Внуково в 11 млрд руб. в ценах 2016 года (уже вложено 2 млрд руб.). Внуково будет стараться привлекать средства за счет кредитов или бондов, «чтобы не ставить вопрос финансирования перед государством».

Источник «Ъ» заметил, что рост тарифов в МАУ в целом укладывается в стратегию перевода перевозок в другие хабы. Сейчас дешевле организовать перевозку между городами России через Москву, говорит он: «Стоит задача перераспределить поток, и рост тарифов этому будет способствовать». Исполнительный директор компании «Авиапорт» Олег Пантелеев говорит, что сборы в МАУ не станут самыми высокими в РФ после ввода инвестсоставляющей, но через Москву идет 75% пассажиропотока, и для авиакомпаний сбор существенно повлияет на издержки. Он отмечает, что сбор в силу целевого характера защищает интересы кредиторов, и операторы вправе рассчитывать на лучшие условия кредитования, но инвестсбор должен быть отменен после возврата кредитов.

### ГАЗЕТА.RU; ЕЛЕНА ПЛАТОНОВА; 2017.02.09; ГРАЖДАНСКАЯ АВИАЦИЯ ПОДЕШЕВЕЕТ И ПРИТИХНЕТ

В будущем авиабилеты продолжат дешеветь, а количество авиапассажиров увеличится вдвое к 2035 году. Уже через три года аэропорты и авиакомпании предпочтут общаться с пассажирами через мобильные устройства, а терминалы аэропортов превратятся в огромные торгово-развлекательные центры без надоедливых объявлений по громкоговорителю. В День гражданской авиации России «Газета.Ru» выбрала пять основных тенденций развития авиаотрасли.

Цена ниже – пассажиров больше

Бюджетные авиаперевозки будут увеличивать свою долю на рынке. По данным ИКАО, в 2016 году на долю бюджетных перевозчиков пришлось примерно 28% общего объема мировых регулярных пассажирских перевозок, тогда как в 2003 году, по оценкам консалтинговой A.T. Kearney, она составляла около 10%.

Лоукост-авиакомпании наиболее популярны в Европе: там на них приходится 32% от всех пассажирских перевозок. Аналогичные показатели в Азиатско-Тихоокеанском регионе составили 31%, в Северной Америке – 25%.

При этом размывается граница между лоукостерами и авиакомпаниями с традиционной экономической моделью. В настоящее время имеет смысл говорить о гибридных авиаперевозчиках, которые предлагают широкую тарифную сетку, включающую и лоукост-тарифы с минимальной нормой провоза багажа, и билеты привычного эконом-класса, предусматривающие бесплатное питание на борту, а также премиальный и бизнес-тарифы.

Так, большинство российских авиакомпаний, в том числе S7, «ЮТэйр», «Уральские авиалинии», запустили тарифы, предполагающие провоз минимальной нормы багажа – 10 кг (в ручной клади или багажном отсеке) вместо ранее привычных 20 кг. Так, по данным российской «Победы», в 2016 году около 12% пассажиров авиакомпании впервые в жизни воспользовались воздушным транспортом. То есть

наличие широкого тарифного ряда с возможностью воспользоваться дешевой авиаперевозкой позволяет привлечь новых потребителей.

Этому также способствует рост благосостояния в таких развивающихся странах, как Китай и Индия. По данным IATA, объем пассажиропотока в этих двух странах подскочил за 2016 год на 23,3 и 11,7% соответственно. К 2035 году мировой пассажиропоток достигнет 7,2 млрд человек (в 2016 году – 3,7 млрд).

Лоукост-авиаперевозка увеличивает долю и на дальнемагистральных маршрутах. Например, Norwegian Air Shuttle увеличила частоту рейсов из Европы в Северную Америку за 2016 год на 44%, посчитали в британской OAG. А азиатский лоукостер AirAsia задумалась о запуске рейсов из Бангкока и Куала-Лумпура в Москву.

По данным IATA, авиаперевозка продолжает дешеветь. По прогнозам Международной ассоциации воздушного транспорта, средняя стоимость авиабилета «туда-обратно» в 2017 году сократится до $351. По сравнению с уровнем 1995 года этот показатель снизился на 63%.

Диджитализация общения с пассажирами

Мировые авиакомпании и аэропорты увеличивают использование цифровых технологий и во внутреннем управлении, и в общении с пассажирами. 6% авиакомпаний уже тестируют, а 17% планируют в течение ближайших пяти лет начать испытания искусственного интеллекта. Среди аэропортов доля чуть выше: 21% аэропортов намерены тестировать приложения с использованием искусственного интеллекта в ближайшие пять лет, говорится в исследовании поставщика IT-решений для авиации SITA.

По оценке SITA, 55% путешественников в мире использовали какие-либо технологии самообслуживания при осуществлении перелета. Интерес к digital-услугам возрастает: около 76% пассажиров хотели бы получать уведомления о начале выдачи багажа на свои мобильные устройства, почти столько же (74%) предпочли бы узнавать об изменениях в расписании рейсов через мобильные приложения.

К 2019 году доля аэропортов в мире, которые будут предоставлять информацию о статусе рейса и процессе выдачи багажа напрямую на мобильные устройства пассажиров, возрастет до 72%.

«Самостоятельная регистрация, сдача багажа, получение электронного посадочного талона, самостоятельное перемещение между различными зонами аэропорта – это облегчит жизнь аэропорту, потому что позволит задействовать меньше персонала, а перемещения пассажиров будет легче отследить», – пояснил главный редактор «Авиа.ру» Роман Гусаров.

С помощью мобильных приложений можно будет не только узнать о номере выхода на посадку или переносе времени вылета, но и перебронировать авиабилет. Сейчас такое решение используется около 21% авиакомпаний мира. Например, голландская KLM (входит в холдинг AIr France-KLM) позволяет перебронировать билеты через WhatsApp, а итальянская Meridiana в случае изменения расписания предлагала пассажирам по SMS или e-mail выбрать новый вариант перелета.

К 2019 году количество авиаперевозчиков, использующих мобильные приложения, SMS-сервисы и чаты для перебронирования, увеличится до 73%.

Тихий аэропорт

Благодаря цифровизации и использованию мобильных устройств для информирования аэропорты смогут отказаться от надоедливых объявлений по громкоговорителю. Концепция «тихого аэропорта» получила распространение прежде всего в Европе.

Идея заключается в том, чтобы сократить шум в здании аэропорта, который у многих пассажиров вызывает лишь раздражение, до минимума, ограничившись объявлениями, касающимися безопасности, и срочными сообщениями.

Среди первопроходцев концепцию «тишины» внедрили аэропорты Хельсинки, Мюнхена, городской аэропорт Лондона, авиахаб в Мумбае.

Тем самым аэропорты стремятся создать спокойную обстановку, в которой пассажиры смогут отдыхать в ресторанах и кафе без надоедливых выкриков громкоговорителей, считает Анжела Гиттенз, гендиректор Международного совета аэропортов (Airports Council International).

Такая политика выгодна тем, что это будет способствовать увеличению неавиационных доходов: по оценке представителя аэропорта в Мюнхене Коринны Борн, благодаря концепции «тихого аэропорта» пассажиры увеличивают время нахождения в терминале, предпочитая приехать заранее.

По пути снижения частоты голосовых оповещений пошли и в московском «Домодедово»: здесь звучат только самые необходимые сообщения. «Объявления в общей зоне носят информационный характер, связанный с правилами провоза предметов в багаже и ручной клади, правилами безопасности, запретом курения: сообщения звучат раз в два часа и формируются системой автоматически», – рассказали в пресс-службе аэропорта.

Шумовое загрязнение имеет экономические последствия: согласно исследованию голландского Национального института здравоохранения и защиты окружающей среды, близость к аэропорту приводила к 50-процентному падению цен на земли под жилищное строительство. В масштабах Нидерландов шумовое загрязнение от аэропортов ежегодно стоило стране около €1 млрд, посчитали составители доклада. Более половины от этой суммы приходилось на аэропорт Амстердама Скипхол.

Снизить шумовое загрязнение в аэропорту помогут и самолеты нового поколения: так, Boeing 787 на 60%, а Airbus A350 на 50% тише во время взлета и посадок, чем схожие модели предыдущего поколения.

Аэропорт как город

Аэропорты станут не только крупными транспортными хабами, но и будут конкурировать с торгово-развлекательными центрами. Те авиахабы, которые имеют масштабный транзитный поток, будут развивать концепцию «аэропорта-города». «Это место, где можно получить полный набор услуг. И парикмахерская, и кинотеатр, и рестораны, и гостиница. Это позволит транзитным пассажирам найти любой вариант времяпрепровождения», – поясняет главный редактор «Авиа.ру» Роман Гусаров.

Например, в международном аэропорту Сингапура Чанги, который занимает 13 кв. км и обслуживает ежегодно более 50 млн человек (в 2016 году – 58,7 млн человек), пассажиры могут скоротать время не только в магазинах и ресторанах, но и поплавать в бассейне, расположенном в отеле для транзитных пассажиров в терминале 1, сходить в кино или посетить цветущий сад в терминале 2.

Аэропорты станут мультимодальными транспортными центрами, в здании которых будут располагаться и железнодорожные, и автобусные станции. При этом частично такое происходит уже сейчас: например, пассажирам «Аэроэкспресса» доступна услуга регистрации и сдачи багажа на рейс перед посадкой в поезд.

Впрочем, такое будущее ждет только крупные международные хабы. Небольшие аэропорты будут внедрять эти инновации лишь частично, по мере необходимости, отказавшись от более дорогих инфраструктурных и капиталоемких решений, подчеркнул Гусаров.

Узкофюзеляжный и дальнемагистральный

Основной спрос авиакомпаний в ближайшие 20 лет придется на узкофюзеляжные лайнеры (90–230 пассажиров). По оценке Airbus, мировая потребность в таких лайнерах составит 24 тыс. самолетов в период с 2016 по 2035 год. По оценке Boeing, спрос на такие воздушные суда достигнет 28 140 единиц.

Аналитики обоих авиаконцернов единогласно заявляют, что узкофюзеляжные самолеты составят более 71% от объема прогнозируемого спроса.

Основными покупателями таких лайнеров выступят авиакомпании-лоукостеры, считают в Boeing.

В Airbus также верят в рост спроса на дальнемагистральные самолеты, поскольку к 2035 году количество пассажиров на таких рейсах удвоится и составит около 2,5 млн человек. Лидером по покупкам новых самолетов в ближайшие 20 лет станет Азиатско-Тихоокеанский регион.

### ИНТЕРФАКС; 2017.02.09; РОСАВИАЦИЯ СНЯЛА ОГРАНИЧЕНИЕ ДЕЙСТВИЯ СЕРТИФИКАТА ЭКСПЛУАТАНТА «ПСКОВАВИА»

**Росавиаци**я сняла введенное ранее ограничение срока действия сертификата эксплуатанта региональной авиакомпании «Псковавиа».

Решение принято на основании комплексного заключения, говорится в приказе ведомства, опубликованном в четверг.

Ранее **Росавиаци**я ограничивала сертификат эксплуатанта «Псковавиа» до 7 декабря, затем продлевала срок до 31 января и позднее – до 7 февраля. Основанием для этого было заключение о финансово-экономическом состоянии главного оператора аэропорта Пскова.

В парке «Псковавиа» сейчас семь турбовинтовых пассажирских самолетов: пять машин Ан-24РВ и две Ан-26Б. Данные о динамике перевозок компании в статистике **Росавиаци**и (включает сведения о перевозках топ-35 авиакомпаний РФ) отсутствуют.

### ИНТЕРФАКС; 2017.02.09; «ПОБЕДА» ПРЕДЛАГАЕТ МЕНЯТЬ ДАТУ ВЫЛЕТА И МАРШРУТ ЗА 2 ТЫС. РУБ

Авиакомпания «Победа» с 9 февраля вводит услугу, которая позволяет пассажиру заменить маршрут и дату вылета в своем бронировании.

Стоимость нового сервиса под названием «Изменились планы» составляет 2 тыс. рублей, без учета доплаты разницы в тарифах.

«Большинство тарифов у лоукостера невозвратные, поэтому билет просто «сгорал», если у пассажира менялись планы на перелет. И многие клиенты просили нас разрешить с доплатой изменить дату вылета, а иногда и маршрут», – отметил гендиректор «Победы» Андрей Калмыков, процитированный в сообщении компании.

Услуга доступна для бронирований по всем тарифам авиакомпании. Изменения можно внести не позднее чем за 12 часов до времени вылета. Количество изменений не ограничивается.

Сейчас «Победа» предлагает более 10 видов дополнительных платных услуг, в том числе «Выбор места», «Несопровождаемый ребенок», «Приоритетная посадка», «Единый билет Fly&Bus». В минимальный тариф входит только перелет, провоз багажа в багажном отсеке (вес не должен превышать 10 кг, габариты – 158 см в трех измерениях) и провоз в салоне личных вещей (перечень ограничен).

«Победа» – низкобюджетная авиакомпания группы «Аэрофлот» (MOEX: AFLT). Образована в сентябре 2014 г. вместо подпавшего под санкции ЕС и остановившего деятельность «Добролета». Рейсы компании выполняются на 12 самолетах Boeing-737-800 в одноклассной компоновке.

### РИА НОВОСТИ; 2017.02.10; АВИАКОМПАНИЯ «АВРОРА» ОТКРЫВАЕТ НОВЫЙ РЕЙС ИЗ ВЛАДИВОСТОКА В ТОКИО

Авиакомпания «Аврора», входящая в группу «Аэрофлот», с 20 марта начинает регулярные полёты по маршруту Владивосток – Токио – Владивосток, сообщает авиаперевозчик.

«Минимальный тариф в одну сторону с учётом сборов авиакомпании составит от 8250 рублей. Авиаперелёты по новому направлению планируется выполнять три раза в неделю – по понедельникам, средам и субботам – на современных воздушных судах Q-400. Пассажирам предлагается удобное время вылета как из Владивостока в столицу Японии (а/п Нарита), так и из Токио в Приморье», – говорится в сообщении.

Время в полёте – около трех часов. По данным авиакомпании, новый рейс будет осуществляться в рамках расширения карты полётов с учётом востребованности направления приморцами в весенне-летний период.

«Аврора» предоставляет возможность воспользоваться услугами авиакомпании при посещении Японии в предстоящий период цветения сакуры и насладиться этим потрясающим по красоте зрелищем», – сообщает перевозчик.

Международный аэропорт Нарита – транзитный аэропорт для пассажиров, следующих из стран Азии в Северную и Южную Америку и обратно. Аэропорт занимает второе место по пассажиропотоку Японии, а по грузообороту – первое место в Японии и третье в мире.

### ВОСТОК ТЕЛЕИНФОРМ; 2017.02.10; В БУРЯТИИ ВЕДУТ ПЕРЕГОВОРЫ С НОВЫМИ АВИАКОМПАНИЯМИ НА ОРГАНИЗАЦИЮ ВНУТРЕННИХ ПЕРЕВОЗОК

Переговоры с авиакомпаниями, которые могли бы приступить в Бурятии к выполнению внутренних воздушных перевозок, идут в республике. Такие переговоры ведет республиканское **Министерство транспорта** и, по своим каналам, Аэропорт «Бурятии». Об этом сообщил корреспонденту Восток-Телеинформ член Совета Директоров «Аэропорт Байкал», депутат Народного Хурала Бурятии Баир Цыренов.

Как сообщал ранее Восток-Телеинформ, **федеральное агентство воздушного транспорта** 7 февраля аннулировало сертификаты эксплуатанта двух авиакомпаний, работающих в Бурятии – компании «Бурятские авиалинии» и «Пионер– региональные авиалинии». В релизе **Росавиаци**и указывается, что «Бурятские авиалинии» выполняли полеты на воздушных судах с истекшим ресурсом двигателей, а «Пионер-региональные авиалинии» выполняла полеты на самолетах других авиакомпаний, не включенных в ее собственный сертификат эксплуатанта. **Минтранс** тут же выступил с заявлением, что занимается урегулированием вопроса перелетов в северные районы республики, которые возобновятся в течении трех суток, то есть 10 февраля. Пока вопрос не решен.

– В приказе **Росавиаци**и все предельно ясно написано, – прокомментировал Баир Цыренов, – у «Бурятских авиалиний» допущен переналет по самолётам и вертолетам, не такой критический, 6 и 5 часов всего, но это тоже нарушение. У «Пионера» отозвали лицензию потому что только три самолёта из пяти у имеет сертификаты летной годности. Что самое печальное – эти лицензии невозможно восстановить и вернуть, то есть компаниям теперь придется либо создавать новые юридические лица, либо искать другие выходы. Это очень печально.

В настоящее время авиационное сообщение с северными районами в Бурятии отсутствует, в частности, улететь напрямую из столицы в Бурятии в Таксимо и Нижнеангарск невозможно – только через соседнюю Иркутскую область. Переговоры о внутренних перевозках идут, в частности, с компанией Ираэро, но есть и еще вариант, подчеркнул Цыренов: это если какая-то компания зафрахтует суда и начнет выполнять рейсы.

– Нужно добиваться поддержки региональных перевозок на республиканском уровне, – считает Баир Цыренов. – Вопрос обсуждается время от времени, но пока не решен.

При этом, отмечает депутат, нужно либо субсидирование в части стоимости авиабилетов, либо прямые субсидии авиакомпаниям. Эта процедура существует и она отработана, но действует только в Иркутской области и Забайкальском крае, а не в Бурятии.

– Я думаю, что с приходом нового лица – руководителя республики – она заработает и у нас, тем более, он (назначенный Владимиром Путиным ио главы Алексей **Цыденов**, – ред.) человек из транспорта, так что эти вопросы может решить, – отметил Цыренов.