**20 ИЮНЯ 2017**

**Вернуться в оглавление**

|  |
| --- |
| **Публикации** |

### ТАСС; 2017.06.19; ФАС ПОДДЕРЖИВАЕТ ВВЕДЕНИЕ ЛЬГОТНОГО НДС ДЛЯ РЕГИОНАЛЬНЫХ РЕЙСОВ В ОБХОД МОСКВЫ

Федеральная антимонопольная служба (ФАС) поддерживает идею введения льготной ставки НДС для региональных рейсов в обход Москвы, заявил советник главы ФАС Павел Шпилевой, выступая в Совете Федерации.

«В целом по этим направлениям курортным (Сочи, Анапа, Симферополь – прим. ТАСС ) мы считаем, что уровень конкуренции из Москвы достаточный, из регионов – недостаточный – 1-2 перевозчика. Может быть, посмотреть предложения коллег, **Минтранса**, мы с ним согласны, что, может быть, подумать над тем, чтобы установить льготный НДС на рейсы региональные, которые не идут в Москву. Это может помочь», – сказал он.

В конце марта **министр транспорта РФ** Максим **Соколов** в интервью ТАСС сообщил, что **Министерство транспорта** поддерживает идею обнуления ставки НДС для региональных аэропортов.

Ранее председатель совета директоров «Реновы» Виктор Вексельберг направил письмо президенту РФ Владимиру Путину с предложением установить пониженную ставку НДС для внутрироссийских рейсов за пределами Москвы, писала газета «Коммерсантъ». Сейчас «наблюдается существенный дисбаланс» – 74% всех рейсов в РФ выполняются через Москву, отмечало издание со ссылкой на документ. Вексельберг считает, что тарифы московского авиаузла «более привлекательны для авиакомпаний по сравнению с региональными аэропортами».

Ставка НДС на внутренние авиарейсы была снижена с 18% до 10% в апреле 2015 года, и в последствии 10-процентная ставка налога была продлена на 2016 год. С начала 2016 года авиакомпании и **Минтранс** предлагали вообще обнулить ставку НДС на внутренние авиарейсы, но поддержки в правительстве эта идея не нашла.

### ТАСС; 2017.06.19; МИНТРАНС ИЗУЧАЕТ ПРЕДЛОЖЕНИЕ ПО ПРИВЛЕЧЕНИЮ ИНОСТРАННЫХ КОМПАНИЙ К ЧАРТЕРАМ «ВИМ-АВИА»

**Министерство транспорта** РФ прорабатывает предложение Ростуризма о привлечении иностранных авиакомпаний для выполнения чартерной программы «ВИМ-Авиа», сообщил ТАСС представитель министерства.

«**Минтранс** прорабатывает такое предложение Ростуризма на предмет актуальности», – сказал он.

Ранее несколько источников в туроператорском сообществе и в авиационных кругах сообщили ТАСС, что «ВИМ-Авиа» будет привлекать иностранные авиакомпании для перевозки пассажиров чартерных рейсов по зарубежным направлениям.

Как отметил один из собеседников агентства, эту идею одобрил руководитель **Минтранса** Максим **Соколов**.

«**Министр транспорта** принял решение в связи с непростой ситуацией, которая складывается, и отсутствием резервных перевозных емкостей о разрешении иностранным авиакомпаниям осуществлять чартерную перевозку пассажиров «ВИМ-Авиа» из России за рубеж», – сказал источник.

Такая схема действительно сейчас прорабатывается туроператорами, работающими с «ВИМ-Авиа», и обсуждалась в понедельник на совещании в Ростуризме, сообщили ТАСС в пресс-службе ведомства.

В последнее время «ВИМ-Авиа» массово задерживает рейсы из разных аэропортов. Перевозчик объяснял это поздним прибытием воздушных судов с технического обслуживания.

При этом компания сообщила о сокращении чартерной программы рейсов на лето 2017 года.

### РБК; 2017.06.19; В «ВИМ-АВИА» РАССКАЗАЛИ О СТАБИЛИЗАЦИИ СИТУАЦИИ С ЗАДЕРЖКАМИ АВИАРЕЙСОВ

Ситуация с задержками рейсов «ВИМ-Авиа» полностью стабилизировалась, рейсы выполняются вовремя, не считая переносы по метеоусловиям. Об этом заявила директор по связям с общественностью авиакомпании Елена Федорова, говорится в пресс-релизе компании.

По словам Федоровой, проблемы спровоцировали поздний возврат с планового техобслуживания трех широкофюзеляжных самолетов, прибытие которых в авиакомпании ожидали на 10 дней раньше, а также начало сезона отпусков, что привело к «веерному характеру задержек и переносов рейсов».

«ВИМ-Авиа» не удалось привлечь к перевозке самолеты других авиакомпаний из-за тотального дефицита лайнеров на тот момент, говорится в релизе.

Позже авиакомпания сократила объем чартерных рейсов со 2 по 15 июня включительно на 12,8%, уточнила Фадеева. По ее словам, это минимизировало задержки рейсов. Инициативу поддержали туроператоры, **Минтранс**, **Росавиаци**я и Ростуризм. Они помогли скорректировать график чартерных рейсов. Приоритетом вылетают регулярные внутренние рейсы, особенно в Симферополь и Сочи, отметила директор по связям с общественностью.

По ее словам, на прошлой неделе авиакомпания дополнила свой флот самолетом Boeing 777-300, который является самым большим в семействе 777. Кроме того, авиаперевозчик подписал договор о покупке ряда лайнеров. Программа модернизации и диверсификации флота, по словам Фадеевой, идет по плану. В мае 2017 года «ВИМ-Авиа» стала членом Международной ассоциации воздушного транспорта (iATA).

Исполнительный директор Ассоциации туроператоров России Майя Ломидзе заявила РБК, что в заявлении «ВИМ-Авиа» о стабилизации ситуации с задержками авиарейсов есть «некоторое лукавство». «Стабилизация по рейсам «ВИМ-Авиа» действительно имеет место быть, но преимущественно это касается регулярных рейсов. А также тех чартеров, которые остались в расписании авиакомпании после сокращения чартерной программы. Но остался нерешенным вопрос примерно по 30% чартерных рейсов, которые оплачены туроператорами. Туроператоры вынуждены возвращать туристам в полном объеме стоимость [турпутевки], потому что «ВИМ-Авиа» не выполняет эти рейсы, «, – отметила она.

О планах **Минтранса** провести проверку в отношении «ВИМ-Авиа» из-за срывов программы чартерных перевозок и наказать виновных заявлял 17 июня глава ведомства Максим **Соколов**.

Задержки авиарейсов компании «ВИМ-Авиа» начались 28–29 мая. 8 июня, туроператоры заявили, что количество пострадавших из-за проблем ​авиаперевозчика «может быть приблизительно оценено» в более чем 10 тыс. человек.

### ИНТЕРФАКС – ДАЛЬНИЙ ВОСТОК; 2017.06.19; САХАЛИНСКИЕ ВЛАСТИ И РЖД ПРИСТУПАЮТ К ОБСУЖДЕНИЮ ПРОЕКТА МОСТА «САХАЛИН-МАТЕРИК»

Взаимодействовать по проекту транспортного перехода «Сахалин-материк» договорились в ходе прошедших встреч губернатор региона Олега Кожемяко, глава РЖД Олег Белозеров и руководитель ДВЖД Николай Маклыгин, сообщает в понедельник пресс-служба губернатора.

В частности, речь шла о поиске оптимальных вариантов строительства к будущему мосту подъездных путей на территории Сахалина и Хабаровского края. Губернатор заверил, что областная власть готова активно участвовать в этой работе, решая вопросы отвода земель, совместного проектирования и строительства дорожной инфраструктуры.

«Проект имеет исключительное значение для Сахалина, его социально-экономического развития и надежного транспортного сообщения с континентальной частью страны. Еще один важный момент связан с интеграцией региона в единое ценовое пространство страны», – цитирует пресс-служба главу региона.

О.Кожемяко констатировал, что привезенные на остров морским путем все основные товары, включая продукты питания и строительные материалы, резко вырастают в цене. Приобретая их, жители области несут дополнительные расходы.

«Основное преимущество транспортного перехода для железной дороги – значительный рост грузооборота. По прогнозам он может составить до нескольких миллионов тонн. Поэтому мы заинтересованы в том, чтобы между островом и основной частью страны появилось сухопутное соединение», – заявил начальник ДВЖД.

О реанимировании планов соединения острова с континентальной частью страны во время прямой линии сообщил президент Владимир Путин. Позднее **министр транспорта** России Максим **Соколов** в интервью журналистам рассказал об уже имеющихся предпроектных решениях.

Как сообщалось ранее, интенсивные работы над проектом транспортного перехода «Сахалин-материк» были начаты в 1999-2000 гг. Правительственная экспертиза результатов исследований, проведенная в 2002 г., подтвердила техническую реализуемость и социально-экономическую эффективность проекта. Проект перехода на Сахалин предусматривал сооружение новой железной дороги (приблизительно 580 км) со стороны Транссиба, совмещенного ж/д– и автомобильного моста через Татарский пролив (7,5 км), а также модернизацию ж/д-сети на Сахалине (около 870 км). Стоимость оценивалась в $4,5 млрд, из которых $2 млрд необходимы на строительство новой ж/д ветки и моста, $2,5 млрд – на модернизацию железнодорожной системы на Сахалине.

Позднее по заказу **министерства транспорта** РФ московские институты «Гипростроймост» и «Мосгипротранс» провели исследование целесообразности реализации проекта. В предварительной версии технического задания на проектно-изыскательские работы по строительству перехода отмечалось, что объект может быть возведен в 2017-2024 гг., а стоимость работ оценивалась почти в 450 млрд руб.

Подготовленный документ планировалось направить на рассмотрение в правительство РФ для принятия окончательного решения о возможности осуществления проекта. Проектно-изыскательские работы предлагалось провести в 2014-2016 гг.

В числе семи вариантов транспортного перехода через пролив Невельского рассматривались строительство автомобильно-железнодорожного моста между поселками Селихин (Хабаровский край) и Ныш (Сахалин). Профинансировать проект предлагалось на принципах государственно-частного партнерства, либо на условиях концессионных соглашений. Ожидавшийся срок окупаемости проекта – 35-40 лет. Объем грузоперевозок к 2020 г., по пессимистичным прогнозам, оценивался не менее чем в 9,3 млн тонн в год со снижением себестоимости транспортировки до 10 раз.

При этом тогдашний губернатор Сахалинской области Александр Хорошавин в 2013 г. отмечал, что на стадии обсуждения находится и строительство перехода Сахалин – Хоккайдо (Япония). С открытием транспортного коридора Япония-Россия-Евросоюз сроки доставки сократятся до 10-14 дней, снизится стоимость грузовых перевозок и повысится их надежность, говорил он. В этом случае, по оценкам ученых, транзит через Сахалин к 2030 г. (угля, черных и цветных металлов в Японию, перевозка контейнерных грузов) достигнет 27 млн тонн в год.

### ТАСС; 2017.06.19; ГЛАВА РОСАВТОДОРА НАЧАЛ ПРОВЕРКУ ФЕДЕРАЛЬНЫХ ДОРОГ С КАЗАНИ

Глава **Росавтодор**а **Роман Старовойт** начал рабочую поездку по проверке федеральных дорог по маршруту Казань – Новосибирск. В ходе поездки **Старовойт** лично ознакомится и оценит ход выполнения строительства и ремонта трасс.

«Ежегодно мы делаем такие рабочие поездки для того, чтобы лично посмотреть, проследить, проконтролировать ход выполнения работ по ремонту, содержание, строительство федеральных трасс. Большие объемы работ в части ремонта и строительства **Федеральное дорожное агентство** реализует, и, к сожалению, мы видим в последние годы рост числа ДТП в местах производства работ. В рамках моей поездки, которая закончится 26 июня в Новосибирске, особое внимание мы будем уделять этому вопросу», – сообщил **Старовойт** журналистам.

По результатам поездки будет составлен перечень поручений и проделана работа над ошибками как службой заказчика, так и подрядной организацией, реализующей проект. По данным Миндортранса Татарстана, всего в рамках поездки **Старовойт** проверит 2800 км федеральных трасс.

В понедельник в Казани **Старовойт** осмотрел две площадки. Первой точкой маршрута стал многофункциональный объект, созданный в рамках концепции развития придорожного сервиса, с оборудованной стоянкой для дежурства реанимобиля и вертолета службы медицина катастрофы. Также глава **Росавтодор**а осмотрел реконструкцию автомобильной дороги М-7 «Волга» на участке 888 км, общая стоимость работ – более 2,9 млрд руб. После окончания всех работ автодорога перейдет в первую техническую категорию с четырьмя полосами движения, по две в каждую сторону, кроме того, осевая полоса безопасности будет с барьерным ограждением, что позволит избежать лобовых столкновений.

«Мы сейчас посмотрели, как ведутся работы по реконструкции дороги Казань – Набережные Челны. Это, наверное, одна из напряженных федеральных трасс в Татарстане. Этот участок будет введен в эксплуатацию в этом году, также два участка введут в 2018 году», – отметил он.

По данным Миндортранса региона, в 2017 году для проведения работ на дорогах общего пользования федерального значения, проходящих по территории Татарстана, запланировано выделение средств из федерального дорожного фонда в размере 9,4 млрд рублей. В этом году в нормативное состояние будут приведены 15% федеральных автомобильных дорог. По итогам года ожидается, что 80% федеральных автомобильных дорог в республике по транспортно– эксплуатационным показателям будут соответствовать нормативному состоянию.

### ТАСС; 2017.06.19; ВОЛОГОДСКАЯ ОБЛАСТЬ ВЫДЕЛИЛА 750 МЛН РУБЛЕЙ НА СТРОИТЕЛЬСТВО ВТОРОГО МОСТА В ЧЕРЕПОВЦЕ

Вологодская область направила 750 млн рублей на строительство нового моста через реку Шексна в Череповце, втором по величине городе региона, его промышленном центре, сообщили в понедельник в пресс-службе вологодского губернатора.

«Принято решение о начале первого этапа – строительства подъезда к мостовому сооружению со стороны улицы Архангельской зареченской части города. На эти цели выделено 750 млн рублей. Будут вынесены все инженерные коммуникации (с территории для строительства) от проспекта Победы до улицы командарма Белова и расширена улица Архангельская до шести полос. Это проектное решение позволит нам приступить к строительству моста, который тоже будет шестиполосным», – цитирует пресс-служба губернатора Вологодской области Олега Кувшинникова.

Также в этом году областное правительство приступит к выкупу земельных участков, которые находятся в частной собственности в зоне строительства. Кувшинников уточнил, что эти работы планируются в сентябре.

Как сообщал губернатор ранее ТАСС, проект строительства моста одобрен **Росавтодор**ом и Минтрасом РФ, получено заключение Главгосэкспертизы. Объем инвестиций на весь проект оценивается примерно в 17 млрд рублей, длина моста – 1,5 км, планируются две двухуровневые развязки и почти 7 км подходов к мосту. Финансирование этого проекта предполагается из федерального и областного бюджетов.

По данным властей, новый мост имеет стратегическое значение для региона: находящийся за рекой Шексна район – крупнейшая транспортная водная система страны «Волго-Балт», а также крупнейший спальный район Череповца, где проживают 50 тыс. человек, – стремительно растет. В то же время Октябрьский вантовый мост, символ города Череповца, действующий с 1979 года, уже не справляется с нагрузкой.

«Это большой и сложный проект, но я уверен, что вместе мы обязательно его реализуем. Второй мост жизненно необходим Череповцу, он придаст новый импульс в социально– экономическом развитии города и всего региона», – отметил Кувшинников.

### РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА – СТОЛИЧНЫЙ ВЫПУСК; АЛЕКСАНДР МЕЛЕШЕНКО; 2017.06.19; СОБЯНИН: ИДЕТ АКТИВНОЕ СТРОИТЕЛЬСТВО ТРЕТЬЕГО ПЕРЕСАДОЧНОГО КОНТУРА МЕТРО

Участок Третьего пересадочного контура (ТПК) между станциями «Рубцовская» и «Авиамоторная» будет построен в следующем году, а всего сейчас в активной фазе строительства находится более 25 километров тоннелей новой кольцевой линии подземки. Об этом мэр Москвы Сергей Собянин рассказал во время визита на стройплощадку станции «Лефортово».

– Строительство ТПК – это мегапроект мирового уровня и крупнейшая стройка в московском метро, – отметил градоначальник. – Его протяженность составит почти 67 километров, на которых расположится 31 станция. Линия свяжет между собой радиальные направления метро и пригородных железных дорог, на 10-20 процентов разгрузит их и соединит между собой новыми поперечными связями многие районы Москвы.

Мэр добавил, что к ТПК будут присоединяться и новые линии подземки. К примеру, к участку «Рубцовская» – «Авиамоторная» примкнет новая Кожуховская ветка, ведущая в Некрасовку. При этом уже в этом году планируется ввести первый участок второго кольца – от «Делового центра» до «Петровского парка», подчеркнул Собянин.

Третий пересадочный контур, напомним, представляет собой новую кольцевую линию метро, которая пройдёт на расстоянии нескольких станций от прежней и напрямую свяжет отдаленные от центра города районы. За счёт этого ТПК сможет уменьшить перепробеги – людям не нужно быть ехать в центр, чтобы пересесть там на другую линию и снова уехать на окраину, как сейчас.

Большой проект ТПК разделён на несколько этапов, полностью завершить его строительство планируется в 2020-21 году. При этом даже ввод отдельных участков и станций линии будет заметно менять транспортную ситуацию в Москве. К примеру, от стройплощадки станции «Лефортово», окруженной жилыми домами, до ближайших станций метро не меньше двух километров. Так что сейчас местным жителям до подземки приходится добираться наземным транспортом или идти пешком больше получаса.

С вводом «Лефортово» подземка окажется в шаговой доступности для десятков тысяч человек. По предварительным расчетам, ей будут пользоваться 135 тысяч горожан в сутки. Строят станцию в условиях плотной застройки открытым способом – метростроителям даже пришлось перекрыть улицу Наличную.

«Плотная застройка – главная сложность при строительстве этой станции. В непосредственной близости жилые дома, школа и кинотеатр. Поэтому станция будет небольшой с одним вестибюлем. Завершить работы планируем в конце следующего года», – рассказал «РГ» замглавного инженера компании-подрядчика Сергей Борисенко.

### ТАСС; 2017.06.19; ГЛАВА ДВЖД ОЖИДАЕТ РОСТА ГРУЗООБОРОТА СО СТРОИТЕЛЬСТВОМ ТРАНСПОРТНОГО КОРИДОРА НА САХАЛИН

Строительство транспортного перехода между Сахалином и материковой частью России даст ощутимый рост грузооборота на Дальнем Востоке, сообщила в понедельник пресс-служба правительства островного региона.

«Основное преимущество транспортного перехода для железной дороги – значительный рост грузооборота, по прогнозам – до нескольких миллионов тонн. Поэтому мы заинтересованы в том, чтобы между островом и основной частью страны появилось сухопутное соединение», – привела пресс-служба слова начальника Дальневосточной железной дороги (ДВЖД) Николая Маклыгина, сказанные им на встрече с губернатором Сахалинской области Олегом Кожемяко.

По его словам, с 2003 года на Сахалине ведется так называемая перешивка стальной магистрали на общероссийский стандарт, что является важным и необходимым условием при создании единой транспортной сети. Сегодня под материковый габарит реконструировано 619,4 км главного пути из 806 км. Олег Кожемяко отметил, что островной регион готов активно участвовать в этой работе, решая вопросы отвода земель, совместного проектирования и строительства дорожной инфраструктуры.

«Проект имеет исключительное значение для Сахалина, его социально-экономического развития и надежного транспортного сообщения с континентальной частью страны. Сегодня привезенные на остров морским путем все основные товары, включая продукты питания и строительные материалы, резко вырастают в цене. Очевидно, что строительство перехода привело бы не только к увеличению надежности и скорости поставок грузов на остров, но и существенным образом отразилось бы на их стоимости», – отметил Кожемяко.

О реанимировании планов соединения острова Сахалин с континентальной частью страны во время ежегодной «Прямой линии» 15 июня сообщил президент Владимир Путин. Проект строительства перехода в двух вариантах – мост или тоннель – включен в государственную стратегию развития транспортной системы России. Рассматривается он и как часть другого более крупного начинания – оно предполагает сухопутное соединение России и Японии через Сахалин. В этом случае обе страны получат существенные выгоды – например, начнет действовать транспортный коридор, позволяющий, по оценкам, обрабатывать более 40 млн тонн грузов в год. Главной его составляющей станет железная дорога.

Как отметил в ходе «Прямой линии» президент, стоимость моста будет ниже, чем перехода через Керченский пролив, но вместо него возможно строительство тоннеля. Решение о начале стройки пока не принято. Путин заявил, что, по предварительным расчетам, стоимость моста на Сахалин может составить 286 млрд руб. без учета стоимости работ по строительству подъездных путей на острове и в Хабаровском крае.

### ИНТЕРФАКС; 2017.06.19; ГРУППА «1520» ОЦЕНИТ ПОТРЕБНОСТЬ ВО ВЛОЖЕНИЯХ В Ж/Д ПОДХОДЫ К ПОРТАМ СЕВЕРО-ЗАПАДА РФ ДО 2025Г

АО «**Росжелдор**проект» (входит в Группу «1520») выполнит работы по оценке требуемых инвестиций в развитие железнодорожной инфраструктуры на подходах к портам Северо-Западного бассейна на период до 2025 года, сообщается в материалах компании.

Стоимость работ – 32,2 млн рублей. Заказчиком выступает АО «Институт экономики и развития транспорта» (ИЭРТ) – дочерняя компания ОАО «Российские железные дороги».

Ранее сообщалось, что по прогнозам ИЭРТ, к 2020 году погрузка в порты Октябрьской железной дороги вырастет на 38%.

«**Росжелдор**проект» занимается проектно-изыскательскими работами по строительству и реконструкции объектов железнодорожной, промышленной и социально-культурной сферы, а также коммерческой недвижимости и жилья. В его состав входят более 20 профильных институтов и около десятка региональных отделений в РФ.

Компания, в частности, выступала генеральным проектировщиком ряда инфраструктурных транспортных объектов для проведения Олимпиады 2014 года в Сочи (совмещенной ж/д– и автодороги из Адлера к горноклиматическому курорту «Альпика-Сервис» и железнодорожной линии в местный аэропорт) и Универсиады 2013 года в Казани (железной дороги в аэропорт).

Группа «1520» занимается строительством, реконструкцией, модернизацией и капитальным ремонтом железных и автомобильных дорог, объектов транспортной инфраструктуры. Компания ранее участвовала в модернизации ж/д пути на участке Санкт-Петербург – Бусловская и инфраструктуры для скоростного движения на маршруте Москва – Санкт-Петербург, в организации перевозок в аэропорт Казани, в строительстве четвертого пути участка Москва-Крюково, в проекте развития подходов к портам юга Финского залива (Мга-Гатчина-Ивангород).

По данным базы «СПАРК-Интерфакс», в ООО «Группа компаний «1520» Юрию Ободовскому принадлежит 15,01%, еще по 28,33% – у трех его партнеров – Алексея Крапивина, Валерия Маркелова и Бориса Ушеровича.

### REGNUM; 2017.06.20; МЕТРО В РОСТОВЕ-НА-ДОНУ ОБРЕТЁТ ЧЁТКИЕ ОЧЕРТАНИЯ ПОСЛЕ ЧМ-2018

О строительстве метро в Ростове-на-Дону вновь заговорят, но произойдёт это не раньше проведения мундиаля. Вернуться к вопросу власти города-миллионника просто обязаны, так как, по мнению донского губернатора Василия Голубева, такой вид транспорта необходим областному центру.

«Мы, что, про метро забыли? Мы разве не хотим возвращаться к этой теме? Нельзя забывать про метро. Оно дорогое, оно непростое, но, слушайте, времена проходят. В конце концов, бюджет Ростовской области по итогам 2016 года впервые за всю свою историю стал профицитным. Не торопитесь этому радоваться, у нас задач на порядок больше, чем позволяет решить профицит, но у нас появилась некая динамика. И те, кто занимался темой метро, должны к ней вернуться», – обращаясь к администрации города, сказал Голубев. Его слова цитирует портал don24.ru.

В вопросе строительства подземки необходимо изучить опыт других городов. Например, Казани, Нижнего Новгорода. Глава региона уверен, что только метро поможет решить транспортные проблемы города-миллионника.

Как ранее сообщало ИА REGNUM, в мае 2014 года во время рабочего визита **министра транспорта** РФ Максима **Соколов**а стало известно, что финансирование проекта из областного и муниципального бюджетов сохраняется, а завершение первой очереди проектирования метро планировалось в 2016 году. Тогда федеральный министр заявил о полной поддержке **Минтрансом** РФ проектирования.

Стоить отметить, что о строительстве метро в областном центре непросто идёт уже несколько лет. В 2012–2013 годах слухи даже стали похожи на реальность, когда был презентован предварительный вариант прохождения первой ветки метрополитена, но до проектирования так дело не дошло.

Впервые же конкурс по разработке проектной документации был объявлен в конце декабря 2013 года. Тогда официально заявлялось, что начать строительство первой ветки метро планируется в 2018 году, но многие эксперты усомнились, что в самый разгар проведения первенства планеты по футболу в центре Ростова-на-Дону будут проводить строительные работы.

Уже в июле 2015 года главный проектировщик строительства метро – «Управление метро Ростова» – был упразднен. МКУ присоединили к Дирекции по строительству объектов транспортной инфраструктуры Ростова-на-Дону вместе со всеми функциями.

### RNS; 2017.06.20; КИТАЙСКАЯ КОМПАНИЯ ПОСТРОИТ ЗА $2,5 МЛРД ВЫСОКОСКОРОСТНУЮ Ж/Д ЕКАТЕРИНБУРГ – ЧЕЛЯБИНСК

Китайская компания China Railway Group, специализирующаяся на строительстве железнодорожной инфраструктуры, планирует построить высокоскоростную железную дорогу между Челябинском и Екатеринбургом. Об этом сообщает китайское англоязычное издание China Daily со ссылкой на подписанное соглашение.

Соответствующий меморандум был подписан в ходе форума «Южный Харбин – Челябинская область» еще 15 июня в рамках ЭКСПО-2017, проходившего в Харбине. Согласно проекту, время пути между городами составит всего 1 час 10 минут, а скорость поездов на магистрали в пике будет достигать 300 км/ч.

Строительство дороги будет организовано в рамках создания транспортного коридора «Пекин – Москва», который, в свою очередь, является частью китайской стратегии «Экономический пояс Шелкового пути», призванного соединить восточные провинции Китая со странами Западной Европы.

### RNS; 2017.06.19; МЖД СООБЩИЛА О ЛИКВИДАЦИИ ПОСЛЕДСТВИЙ АВАРИИ НА КУРСКОМ ВОКЗАЛЕ

На курском направлении московской железной дороги ликвидированы последствия столкновения поездов, сообщает МЖД.

Движение поездов восстановлено по всем путям с 18:44, РЖД работают над введением поездов в график.

Ранее сегодня в районе Курского вокзала столкнулись скоростной поезд «Стриж» и электричка, следующая по направлению Нахабино – Щербинка. После столкновения с рельсов сошли два вагона, поезда получили повреждения. СК возбудил уголовное дело по факту произошедшего.

### VEDOMOSTI.RU; 2017.06.19; СКР НАЗВАЛ ПРЕДВАРИТЕЛЬНУЮ ПРИЧИНУ СТОЛКНОВЕНИЯ ПОЕЗДОВ В МОСКВЕ

Столкновение поезда «Стриж» и электрички на Курском вокзале, по предварительным данным, произошло из-за отказа стрелочного механизма. Об этом сообщили в Московском межрегиональном следственном управлении на транспорте СКР.

Ведомство проводит доследственную проверку, «на место происшествия выехала следственно-оперативная группа во главе с исполняющим обязанности руководителя следственного управления».

Инцидент произошел сегодня в 14.38 на Курском вокзале. Всего в электричке находилось 250 человек, а в поезде «Стриж» – более 300. Пострадали трое человек, сообщал «Интерфакс».

### ИЗВЕСТИЯ; КИРИЛЛ КУДРИН; 2017.06.20; «МЫ ЖДЕМ РОСТА ГРУЗОПОТОКА ПО СЕВЕРНОМУ МОРСКОМУ ПУТИ ДО 80 МЛН Т»

Генеральный директор ФГУП «Атомфлот» Вячеслав Рукша – о потенциале Севморпути, его конкуренции с железной дорогой и перспективах ледокольного флота

По итогам 2016 года грузопоток по Северному морскому пути (СМП) составил 7,5 млн т и впервые за несколько десятков лет превысил максимальный показатель, установленный еще в 80-е годы прошлого века. Увеличение грузопотока напрямую зависит от организации круглогодичной навигации, что, в свою очередь, невозможно без ледокольного обеспечения. О том, сколько ледоколов сегодня у России и сколько еще понадобится, «Известиям» рассказал Вячеслав Рукша, генеральный директор ФГУП «Атомфлот» – предприятия, в ведении которого находится атомный ледокольный флот России.

– Какова роль Северного морского пути для России?

– Россия на протяжении порядка 400 лет искала свой путь в Индию для обеспечения прямого выхода на азиатско-тихоокеанский рынок. Все наши торговые морские пути проходили через Балтийское и Черное моря и замыкались на Европу. При этом, учитывая географию морей, в случае обострения отношений с соседями эти маршруты легко было перекрыть. Русские экспедиции, направлявшиеся на восток, позволили получить представление о Северном морском пути и условиях навигации в его акватории. Сейчас этот путь, помимо стратегической задачи присутствия России в Арктике, выполняет две важнейшие функции. Обеспечивает морскую связь между европейской частью РФ и Дальним Востоком. А в ближайшем будущем с вступлением в фазу активной эксплуатации крупнейших национальных арктических углеводородных проектов дает возможность доставки российской арктической продукции напрямую заказчикам в странах АТР, где цены на углеводороды значительно выше, чем на европейском рынке. Первейший пример – проект «Ямал СПГ», более 90% продукции которого законтрактовано как раз азиатским покупателям.

– Есть ли альтернатива этому пути для России?

– Если говорить об альтернативе, то для реализуемых непосредственно в пределах СМП проектов ее в принципе нет, так как они в большинстве своем ориентированы на морской экспорт продукции – а это порядка 40 млн т груза в год к 2024 году. С точки зрения транзитной доставки грузов по СМП как между российскими, так и между иностранными портами это серьезная и очень выгодная альтернатива во многом перегруженной железной дороге. Более того, активное обеспечение международных транзитов 2010–2013 годов доказало, что по СМП безопасно и с коммерчески приемлемыми скоростями способны проходить суда дедвейтом 150 тыс. т. Во времена Советского Союза СМП эксплуатировался также очень активно, но речь шла о судах тоннажем 5–7 тыс. т, позднее – 15–18 тыс. т. Налицо укрупнение судов в соответствии с общемировым трендом.

– Насколько мы сейчас используем потенциал этого маршрута?

– Максимальный грузопоток по СМП в 80-е годы прошлого столетия составил 6,5 млн т в год. Понадобилось порядка 30 лет, чтобы превысить этот показатель и выйти по итогам 2016 года на 7,5 млн т. Как видите, показатели Северного морского пути наглядно отражают изменения в общем состоянии экономики государства. Реализуемые национальные арктические проекты к 2024 году выйдут на совокупный показатель 40 млн т. Опираясь на оценки ряда экспертов, а также на намерения крупных российских компаний и предварительные переговоры с рядом ключевых игроков, мы ожидаем рост грузопотока по СМП к 2029 году до 80 млн т. В основном это будут сжиженный природный газ, сырая нефть, уголь и металлы. То есть получается, что с точки зрения одной только перевозки грузов СМП в настоящий момент используется на 10%. Но потенциал роста, причем подтвержденный потенциал, у него огромный. И в приведенной цифре нет международных транзитов, а их эффективность уже была ранее доказана на практике.

– Что мешает использовать потенциал пути лучше?

– Эффективность использования любого географически выгодно расположенного пути определяется в первую очередь его инфраструктурой. А ключевым элементом инфраструктуры СМП является атомный ледокольный флот. Основные особенности атомных ледоколов – мощность и высокая автономность (перезарядка топлива раз в пять лет, а для строящихся в настоящий момент универсальных атомных ледоколов (УАЛ) – раз в 10 лет) – позволяют им выполнять проводки судов в тяжелых льдах и вдали от портов, в том числе в сверхвысоких широтах. По нашим расчетам и на основании заключенных долгосрочных контрактов, заявленный грузопоток в 40 млн т можно обеспечить четырьмя атомными ледоколами. Однако для выхода на ледокольное обеспечение дальнейших объемов потребуются дополнительные ледоколы. Всего, по нашим расчетам, для грузопотока в 80 млн т нужно восемь атомных ледоколов, включая атомный ледокол-лидер.

– Зачем нужен лидер?

– Почему лидер и зачем такой мощный – 120 МВт против строящихся сейчас самых мощных в мире УАЛов, мощность которых 60 МВт? Дело в том, что в настоящий момент круглогодичная навигация по СМП реализована только в западном его секторе, не таком тяжелом с точки зрения ледовой обстановки. В восточном секторе навигация возможна только в летне-осенний период, когда ледовый покров и толщина льда минимальны. Но именно отсутствие круглогодичной навигации препятствует выполнению одной из важнейших задач СМП – круглогодичной доставке российской арктической продукции на рынки Азиатско-Тихоокеанского региона. Ледокол-лидер как раз и призван решить эту задачу.

– Чем отличается современный ледокольный флот на Севморпути от того, что был в советские времена?

– Во времена СССР СМП использовался исключительно для внутренних нужд, то есть весь грузопоток был сформирован внутренним заказом. В настоящее время Северный морской путь – это международная морская магистраль, пригодная для навигации крупнотоннажных судов при должном ледокольном обеспечении. Важным показателем работы атомных ледоколов является интенсивность их эксплуатации. Например, в начале 2000-х в работе было шесть атомных ледоколов и в совокупности они работали 32–33 месяца в году, то есть каждый ледокол был задействован в среднем 5,5 месяца в год. Сейчас у России четыре атомных ледокола, в совокупности они работают 36 месяцев в году, то есть каждый оказывает ледокольные услуги девять месяцев в году, остальные три отводятся на ремонт либо на перезарядку, если подходит срок. Ледоколы не простаивают ни дня, что говорит о возросшем спросе на их услуги.

### ТАСС; 2017.06.19; ЭКСПЕРТ: ВОДНЫЙ ТРАНСПОРТ НАИБОЛЕЕ ЭКОНОМИЧЕН ДЛЯ СЕВЕРНОГО ЗАВОЗА В КРАСНОЯРСКОМ КРАЕ

Водный транспорт является наиболее экономичным для поставок по северному завозу в северные районы Красноярского края. Об этом на конференции «Северный завоз – новые пути и возможности», которая 19-20 июня проходит в Нарьян-Маре, сообщил директор Архангельского транспортного филиала «Норильского никеля» Александр Орлов.

«В Красноярском крае самым экономичным способом доставки этих типов грузов (жидкое и твердое топливо для электростанций и котельных, а также продовольственные товары по программе северного завоза – прим. ТАСС) является водный транспорт – по Енисею и Ангаре в течение всей навигации и в кратковременный период весеннего половодья для остальных притоков Енисея», – сказал Орлов.

По его словам, в последние годы около 90%. В 2016 году в северные районы края суда пароходства доставили 78 тыс. тонн жидкого горючего и более 147 тыс. тонн угля. Енисейское речное пароходство является транспортным предприятием «Норильского никеля». Cобственный флот компании составляет более 600 единиц.

«Для получения заказов от государственных структур на осуществление северного завоза пароходство каждый год участвует в открытых конкурсах, проводимых северными районами Красноярского края», – отметил Орлов.

Северный завоз – комплекс ежегодных государственных мероприятий по обеспечению территорий Крайнего Севера Сибири, Дальнего Востока и Европейской части России основными жизненно важными товарами (прежде всего, продовольствием и нефтепродуктами) перед зимним сезоном. Завоз проводится воздушным, морским, речным и автомобильным транспортом в зависимости от региона.

### КОММЕРСАНТ.RU КРАСНОДАР; СЕРГЕЙ ЛАПШИН; 2017.06.19; С 3 АВГУСТА ПО 4 СЕНТЯБРЯ ЗАПРЕТЯТ СУДОХОДСТВО В ОТДЕЛЬНЫХ РАЙОНАХ КЕРЧЕНСКОГО ПРОЛИВА

**Минтранс** РФ опубликовал на портале нормативно-правовых документов законопроект о временном запрете судоходства в Керченском проливе. Введение ограничений на проход судов необходимо для проведения морских операций по транспортировке на плаву фарватерных арочных сооружений железнодорожного и автодорожного мостов с подъемом на опоры. Это невозможно сделать без закрытия части акватории, пояснили в ведомстве. «Ограничение судоходства в Керчь-Еникальском канале, который входит в подходы к морскому порту Керчь будет минимальным. Судоходство, включая транзит по каналу, будут регулировать в рамках компетенции капитана морского порта Керчь и запретят только во время проведения операций», – сообщается в пояснительной записке к проекту приказа **Минтранса** РФ. Запрет в части районов введут с 3 августа по 4 сентября два раза по 12 часов и два раза по 72 часа. Исключение сделают для кораблей ВМФ РФ, федеральных органов безопасности и для судов, занятых в строительстве моста.

### КОММЕРСАНТ УФА; БУЛАТ БАШИРОВ; 2017.06.20; ОТ АВИАЦИИ МАЛОГО НЕ ЖДУТ

Суд запретил коммерческие полеты в аэропорту Первушино

Орджоникидзевский суд Уфы признал незаконной и запретил деятельность автономной некоммерческой организации «Уфимский учебно-методический центр малой авиации», базирующейся на аэродроме Первушино. С иском в суд обратилась Уфимская транспортная прокуратура, посчитавшая, что центр занимается коммерческими перевозками пассажиров без лицензии и свидетельства эксплуатанта. В центре заявили „Ъ“, что намерены оспорить решение в Верховном суде республики.

Уфимская транспортная прокуратура через Орджоникидзевский суд Уфы добилась запрета на деятельность уфимского учебно-методического центра малой авиации. Прокурорская проверка установила, что под видом демонстрационных полетов для членов некоммерческой организации центр фактически организовывал коммерческие перевозки на самолете «Саванна», сообщается на сайте ведомства. По версии прокуратуры, перевозя пассажиров без лицензии и свидетельства эксплуатанта, центр нарушил Воздушный кодекс РФ, создал угрозу для жизни и здоровья неопределенного круга лиц, пользующихся его услугами. В качестве доказательства прокуратура сослалась на то, что услуги перевозки пассажиров по экскурсионным и иным маршрутам «в месте расположения культурных и природных достопримечательностей» и «в пределах технической мощности эксплуатируемых воздушных судов» рекламируются на официальном сайте центра малой авиации.

Совладелец НКО «Уфимский учебно-методический центр малой авиации» Сергей Минигулов (в прошлом сотрудник следственных органов) с претензиями прокуратуры не согласился и заявил, что перевозкой пассажиров центр не занимался. Согласно Воздушному кодексу, коммерческой считается перевозка пассажира за плату по расписанию, из пункта отправления в пункт назначения, которые не совпадают, а также c указанием в билете места размещения пассажира, заявил он в суде. Уфимский центр, отметил господин Минигулов, не имеет расписания, не продает авиабилеты, а ознакомительные и учебно-ознакомительные прогулки совершает с взлетом и посадкой на аэродроме Первушино. Кроме того, по его словам, пассажирами «Саванны» являются члены авиаклуба.

Райсуд, удовлетворяя иск прокуратуры, признал рекламу услуг центра малой авиации фактической «публичной офертой» и основанием для заключения договора перевозки пассажиров. «Под видом клубной модели деятельности (центр. – „Ъ“) осуществляет коммерческую»,– посчитала судья Гульнара Фахрисламова.

Как сообщал „Ъ“, это не первый случай, когда по иску прокуратуры суды приостанавливают деятельность субъектов малой авиации в Уфе. В конце мая по аналогичным основаниям Бирский межрайонный суд запретил деятельность некоммерческого партнерства «Содействие развитию вертолетной авиации „Первый вертолетный клуб Аэросоюз“«, предоставлявшего услуги краткосрочных полетов на вертолетах в Первушино.

Сергей Минигулов опубликовал сообщение в социальной сети Facebook, где заявил, что проверки транспортной прокуратуры проводятся по всей стране в расчете «на правовую неграмотность пилотов». Центр намерен обжаловать решение райсуда. «Я нормально отношусь к прокурорской деятельности, но хотелось бы пожелать им изучать кодексы не на практике, а заранее, в университетах», – отметил основатель центра.

Центр образован в 2010 году Сергеем Минигуловым и Виталием Безруковым. Занимается обучением пилотов сверхлегких и легких самолетов, консалтинговой деятельностью, техобслуживанием профильных воздушных судов. Выручка в 2015 году составила, по данным kartoteka.ru, 4,44 млн руб., чистый убыток 293 тыс. руб. В 2015 году суд по иску транспортной прокуратуры запретил центру вести подготовку авиаперсонала до получения сертификата авиационного учебного центра. Эту работу, по словам господина Минигулова, центр намерен продолжить в сентябре, так как «приняты новые Федеральные авиационные правила, которым мы соответствуем».

Глава отраслевого портала «Авиа.ру» Роман Гусаров полагает, что **Минтрансу** России следует «определить четкие правила взаимоотношения государства и пилотов-любителей». «Сейчас пилот малой авиации действительно может летать сам и брать с собой в полет пассажиров, но не брать с них плату.

Получая деньги, он оказывает коммерческую услугу, для оказания которой требуется свидетельство коммерческого эксплуатанта. Впрочем, многие юристы считают, что и это не является коммерческой перевозкой, так как в законодательстве категория полетов на судне малой авиации четко не определена,– отмечает господин Гусаров.– Получение свидетельства эксплуатанта для авиаклубов – это слишком дорого. Один из вариантов – выдавать пилотам малой авиации лицензии по аналогии с такси».

### ИНТЕРФАКС; 2017.06.19; МИНТРАНС ПО ТРЕБОВАНИЮ ГЕНПРОКУРАТУРЫ ЗАПРЕТИЛ ЧИНОВНИКАМ РОСТРАНСНАДЗОРА РАБОТАТЬ В ПРОВЕРЯЕМЫХ ИМИ САМИМИ АВИАКОМПАНИЯХ

Генеральная прокуратура России добилась запрета на полеты чиновникам **Ространснадзор**а, которые должны были проверять свою же авиакомпанию.

«Генпрокуратура РФ провела проверку соблюдения антикоррупционного законодательства в деятельности **Ространснадзор**а. Установлен факт непринятия руководством ведомства мер по недопущению и урегулированию конфликта интересов, что является нарушениями федеральных законов «О государственной гражданской службе РФ» и «О противодействии коррупции», – говорится в сообщении, размещенном на сайте Генпрокуратуры в понедельник.

В частности, выявлено, что в 2013 году в соответствующую комиссию **Ространснадзор**а поступило уведомление начальника управления государственного авиационного надзора и надзора за обеспечением транспортной безопасности **Ространснадзор**а по Центральному федерального округу о намерении выполнять иную оплачиваемую работу в качестве пилота воздушного судна в поднадзорной авиакомпании в течение 2013 – 2014 годов.

В результате комиссия рекомендовала руководителю **Ространснадзор**а разрешить начальнику надзорного управления выполнять полеты в коммерческой организации, но с условием, что будут внесены изменения в должностной регламент чиновника-пилота, ограничивающие его и подчиненных в проверках нанявшей авиакомпании.

«Однако впоследствии по вине должностных лиц **Ространснадзор**а, которые в настоящее время уволены, должностной регламент скорректирован не был, а начальник управления в 2013 и 2014 годах выполнял полеты в качестве пилота и получил от этой деятельности доход в размере 1,7 млн рублей. При этом подчиненными ему инспекторами управления продолжали проводиться проверки данной авиакомпании», – отмечается в сообщении.

В связи с выявленными нарушениями генеральная прокуратура внесла министру транспорта РФ представление об устранении нарушений антикоррупционного законодательства.

 «По итогам его рассмотрения принято решение о полном запрете полетов в рамках выполнения иной оплачиваемой работы руководящему составу центрального аппарата и территориальных органов **Ространснадзор**а, что в дальнейшем исключит возможность злоупотребления указанными лицами своим должностным положением при подобных обстоятельствах», – говорится в документе.

### ТАСС; 2017.06.19; АЭРОПОРТОВЫЕ СБОРЫ МОСКОВСКОГО АВИАУЗЛА МОГУТ НАПРАВИТЬ НА ПОДДЕРЖКУ АЭРОПОРТОВ РЕГИОНОВ

Аэропортовые сборы Московского авиаузла целесообразно направить на субсидирование региональных аэропортов, заявил советник главы Федеральной антимонопольной службы (ФАС) России Павел Шпилевой.

 «Тарифы на взлет-посадку, на другие регулируемые услуги в аэропортах увеличиваются. Может быть, подумать, как законодательно тот денежный поток, который формируется в Московском авиационном узле, направить на субсидирование региональных аэропортов, особенно тех, где пассажиропоток небольшой», – пояснил Шпилевой.

### ТАСС; 2017.06.19; АВИАКОМПАНИЯ UTAIR ОШТРАФОВАНА ЗА ОВЕРБУКИНГ

Прокуратура оштрафовала авиакомпанию UTair после того как не всем купившим билеты на рейс пассажирам хватило мест в самолете, то есть сложилась ситуация, получившая название овербукинг (избыточное бронирование). Об этом в понедельник сообщили в пресс-службе Уральской транспортной прокуратуры.

«Сургутской транспортной прокуратурой проведена проверка соблюдения авиакомпанией UTair законодательства о защите прав потребителей в связи с отказом пассажирам в воздушной перевозке. Установлено, что вопреки требованиям Воздушного кодекса РФ 20 февраля 2017 года авиакомпания в связи с ограничением предельной коммерческой загрузки воздушного судна отказала пяти пассажирам в регистрации и посадке на рейс по маршруту Игрим – Тюмень», – уточнили в надзорном ведомстве.

По данным прокуратуры, в отношении авиакомпании возбуждено дело об административном правонарушении по статье «Оказание населению услуг с нарушением установленных законодательством РФ требований. «Юридическое лицо привлечено к ответственности в виде штрафа 30 тыс. рублей», – добавили в прокуратуре.

Овербукинг, который практикуют некоторые зарубежные авиакомпании, не соответствует воздушному законодательству РФ.

### ТАСС; 2017.06.19; АЛИХАНОВ: КАЛИНИНГРАД РАССМАТРИВАЕТ ВОЗМОЖНОСТЬ СОЗДАНИЯ АВИАХАБА НА БАЗЕ ХРАБРОВО

Власти Калининградской области рассматривают возможность создания авиационного хаба на базе аэропорта Храброво, сообщил в интервью ТАСС врио губернатора области Антон Алиханов.

«Польский LOT (авиакомпания) уже вернулся к нам с рейсами на Варшаву, мы не оставили планов создания хаба на базе Храброво. Это вполне реально», – сказал врио главы региона.

С 2002 года по 2009 год в Храброво базировалась местная авиакомпания «КД авиа». Она выполняла функции регионального авиаперевозчика, осуществляя перелеты из Калининграда в российские регионы и Западную Европу. В 2009 году **Росавиаци**я аннулировала сертификат эксплуатанта компании, а в ноябре 2010 года она была признана банкротом с общей суммой кредиторской задолженности 11,728 млрд руб.

«В свое время компания «КД Авиа» прогорела во многом из-за рискованной финансовой политики. Самолеты были в валютном лизинге, и в кризис схема рухнула», – отметил Алиханов. «Надо попробовать возродить модель, но на более устойчивой основе. В Храброво вполне может работать и российская компания не из центральной части страны, и иностранная, использующая Калининград как вторую точку базирования. В рамках международного договора по открытому небу это возможно», – сказал он.

Как сообщалось ранее, область ведет переговоры с крупными российскими и зарубежными авиакомпаниями, которых может заинтересовать возможность использования Храброво в качестве хаба, и готова предоставить им льготы. Это касается, в частности, особых условий ремонта и помощи в развитии парка.

О готовности включиться в проект ранее заявили представители российской авиакомпании «Комиавиатранс» и бразильского авиастроительного конгломерата Embraer. «Комиавиатранс», по словам представителя компании Александра Пономарева, готова предложить свой опыт организации регулярных авиаперевозок на региональном уровне с дальностью перелетов до 3 тыс. км, а Embraer – обеспечить поставки современных самолетов требуемого класса.

Возможности Храброво

Храброво работает в режиме открытого неба с пятой степенью «свободы воздуха», что снимает ограничение по полетам в Калининград для всех иностранных авиакомпаний, кроме транзита по транссибирским маршрутам. Они могут забирать здесь пассажиров, грузы и почту не только для своих стран, но также и для третьих стран. Это, как отмечают в правительстве области, открывает возможности для сотрудничества между российскими и зарубежными компаниями в части перевозки пассажиров из России в Европу и обратно.

Международный аэропорт Храброво связан регулярными воздушными сообщениями с городами Москва, Санкт-Петербург, Краснодар, Череповец, Мурманск, Анапа, Калуга, Архангельск, Минск, Гродно, Гомель, Брест, Витебск, Ташкент, Варшава, Анталья и Барселона. Пассажиропоток авиаузла в 2016 году превысил 1,57 млн человек. После реконструкции взлетно-посадочной полосы и аэровокзального комплекса, которые должны завершиться к концу текущего года, аэропорт сможет принимать все типы самолетов и обслуживать до 3,5 млн пассажиров в год.

### ТАСС;2017.06.19; РОСТУРИЗМ ПРОСИТ ВЕРНУТЬ РЕЙСЫ ИЗ РЕГИОНОВ В КРЫМ И СОЧИ, СОКРАЩЕННЫЕ ИЗ-ЗА «ВИМ-АВИА»

Ростуризм попросил туроператоров обсудить с авиакомпаниями восстановление перевозок из регионов в Крым и Сочи, которые были сокращены из-за проблем «ВИМ-Авиа». Об этом ТАСС сообщил руководитель Ростуризма Олег Сафонов.

«Просим туроператоров совместно с «ВИМ-Авиа» оперативно подкорректировать чартерную программу и восстановить авиаперевозки в Крым и Сочи из регионов. Сейчас они осуществляется из Москвы и Петербурга. Для нас очень важно, чтобы люди из регионов получили возможность прилетать на Юг не через Москву, а напрямую», – сказал глава Ростуризма.

В последнее время «ВИМ-Авиа» массово задерживает рейсы из разных аэропортов. Перевозчик объяснял это поздним прибытием воздушных судов с технического обслуживания. Для стабилизации ситуации «ВИМ-Авиа» приняла решение частично сократить чартерную программу на летний период 2017 года.

Сейчас обсуждается возможность привлечения иностранных авиакомпаний для перевозки чартерных пассажиров «ВИМ-Авиа» по зарубежным направлениям.

### ХАКАСИЯ ИНФОРМ; 2017.06.20; В АБАКАНЕ ОТКРЫВАЕТСЯ АВИАРЕЙС ДО НОВОСИБИРСКА

Рейсы из Абакана в Новосибирск будут выполняться авиакомпанией «S7 Airlines» с 2 июля по 27 октября четыре раза в неделю, сообщает пресс-служба **Министерства транспорта** и дорожного хозяйства Хакасии.

Выполнение рейса Абакан – Новосибирск стало возможным благодаря руководству Международного аэропорта «Абакан», которое предоставило скидки на обслуживание самолета «Embraer – 170».

На комфортабельном самолете «Эмбраэр» жители Хакасии и соседних регионов за час и двадцать пять минут смогут добраться из столицы республики в Новосибирск. Рейсы будут выполняться четыре раза в неделю (понедельник, вторник, пятницу и воскресенье), начиная с 2 июля. Вылет из Абакана в 9:10 по местному времени.

В пресс-службе **Минтранса** Хакасии рассказали, что из новосибирского аэропорта «Толмачево» пассажиры «могут продолжить свое путешествие в страны Юго-Восточной Азии, районы Дальнего Востока, Севера и Средней Азии, минуя Москву и Красноярск».

В ведомстве также добавили, что осенью в расписание аэропорта «Абакан» вернется рейс в Камрань (Вьетнам), который был отменен из-за спада пассажирского потока. Также в настоящее время ведутся переговоры по открытию авиасообщения из Абакана в Таиланд и Турцию.

### ТАСС; 2017.06.19; ПАССАЖИРОПОТОК ПУЛКОВО ЗА 5 МЕСЯЦЕВ 2017 Г. ВЫРОС НА 26%, ДО 5,44 МЛН ЧЕЛОВЕК

Аэропорт Пулково в январе-мае 2017 года обслужил 5,44 млн человек, что на 25,9% больше, чем за аналогичный период прошлого года, сообщает пресс-служба аэропорта.

Пассажиропоток на внутренних воздушных линиях за отчетный период вырос на 22,2%, до 3,66 млн человек, на международных воздушных линиях – на 34,3%, до 1,78 млн человек.

Количество взлетно-посадочных операций увеличилось на 17,9%, до 55,64 тыс.

Самыми востребованными направлениями в январе-мае 2017 г. стали Москва, Франкфурт-на-Майне, Сочи, Анталья, Екатеринбург, Минск, Калининград, Париж, Симферополь и Мюнхен.

Крупнейшими российскими авиакомпаниями по объему перевозок в Пулково по итогам пяти месяцев стали «Россия», «Аэрофлот», «Уральские авиалинии», «Сибирь», «ЮТэйр». В сумме они обслужили в аэропорту 3,55 млн человек или 65,2% от общего пассажиропотока аэропорта Санкт-Петербурга за указанный период.

Среди иностранных авиакомпаний лидерами стали Lufthansa, «Белавиа», «Узбекистон Хаво Йуллари», KLM и «Эмирейтс». В общей сложности они обслужили в Пулково 446,17 тыс. человек или 8,2% от суммарного пассажиропотока аэропорта Санкт-Петербурга в январе-мае 2017 г.

В мае 2017 года пассажиропоток Пулково составил 1,39 млн человека (+26%), в том числе пассажиропоток на внутренних воздушных линиях – 847,11 тыс. человек (+20%), на международных – 549,54 тыс. человек (+36,5%).

Количество взлетно-посадочных операций увеличилось на 18,6%, до 13,26 тыс.

### ИНТЕРФАКС; 2017.06.19; АЭРОПОРТ РОСТОВА-НА-ДОНУ В ЯНВАРЕ-МАЕ УВЕЛИЧИЛ ПАССАЖИРОПОТОК НА 37%

ОАО «Аэропорт Ростов-на-Дону» (входит в холдинг «Аэропорты регионов») в январе-мае 2017 года увеличило пассажиропоток на 37% по сравнению с аналогичным периодом прошлого года – до 983,255 тыс. человек, сообщила «Интерфаксу» директор департамента стратегических коммуникаций предприятия Ольга Ладейщикова.

В том числе, пассажиропоток на внутрироссийских рейсах вырос на 27,5% – до 788,172 тыс. человек, на международных – в 2 раза, до 195,083 тыс. человек.

Объем грузоперевозок за пять месяцев снизился на 6% – до 1,695 тыс. тонны, в том числе почты – вырос в 1,6 раза, до 348 тонн.

АО «Аэропорт Ростов-на-Дону» зарегистрировано в апреле 1993 года, имеет статус международного аэропорта федерального значения. С 1 апреля 2015 года полномочия единоличного исполнительного органа переданы УК «Аэропорты регионов».

Группа «Ренова» сформировала холдинг «Аэропорты регионов», в состав которого вошли «Кольцово» (Екатеринбург), «Стригино» (Нижний Новгород), «Курумоч» (Самара) и аэропорт «Ростов-на-Дону». Для управления этими активами создано ЗАО УК «Аэропорты регионов», которое также реализует проекты строительства новых аэропортов в Ростове-на-Дону и в Саратове.

### ИНТЕРФАКС; 2017.06.19; ПАССАЖИРОПОТОК «ДОМОДЕДОВО» В МАЕ ВЫРОС НА 19%

Пассажиропоток московского аэропорта «Домодедово» в мае 2017 года вырос на 19% по сравнению с аналогичным периодом прошлого года, до 2,6 млн человек, говорится в сообщении оператора аэропорта.

Внутренние перевозки через «Домодедово» увеличились на 12,2%, до более 1,4 млн пассажиров, международные – на 28,6%, до 1,2 млн человек. Самыми популярными российскими направлениями стали Краснодар, Сабетта, Уфа, Барнаул и Красноярск, зарубежными – Дубай, Пунта-Кана, Ереван, Дюссельдорф, Барселона и Анталья, отмечается в сообщении.

С января по май пассажиропоток через «Домодедово» составил 10,9 млн человек, что на 10,7% больше, чем годом ранее. Количество пассажиров на внутренних линиях увеличилось на 6,2%, до 6,3 млн, на международных – на 17,4%, до 4,6 млн человек.

Пассажиропоток аэропорта «Шереметьево» в мае вырос на 17%, до 3,27 млн человек. На внутренних воздушных линиях перевозки через «Шереметьево» увеличились на 14,1%, до 1,47 млн человек. На международных линиях показатель вырос на 19,9%, до 1,8 млн человек.

За январь-май «Шереметьево» обслужило 14,48 млн человек (+17,4%). Количество пассажиров на внутренних линиях увеличилось на 15,6%, до 6,53 млн человек, на международных – на 18,9%, до 7,95 млн человек.

Аэропорт «Внуково» пока не отчитывался о пассажиропотоке за прошлый месяц.