**08 АВГУСТА 2017**

**Вернуться в оглавление**

|  |
| --- |
| **Публикации** |

### РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; АНТОН ВАЛАГИН; 2017.08.07; УКРАИНУ ОБОШЛИ

Железная дорога в обход Украины построена раньше срока

На юге Воронежской области два министра – обороны и транспорта – осмотрели железнодорожную линию Журавка-Миллерово, построенную в обход Украины на стратегическом направлении Центр-Юг. Работы были завершены за два года вместо трех запланированных. Поезда здесь будут ходить со скоростью до 160 километров в час, а безопасные интервалы между ними станет поддерживать новейшая электронная система.

У новенького вокзала Сергей Шойгу прикрепил орден Жукова к знамени 39-й железнодорожной бригады. Она стала первым соединением железнодорожных войск, удостоенным столь высокой награды в послевоенное время.

Вместе с министром транспорта Максимом **Соколов**ым глава оборонного ведомства осмотрел станцию Зайцевка – одну из шести построенных на участке Журавка-Миллерово. Пути и контактная сеть уже готовы к началу движения, перроны рассчитаны на прием длинных составов. Построили станцию в чистом поле за год – об этом свидетельствует памятный камень в специальном скверике.

– Станция будет принимать 48 поездов дальнего следования в сутки и три пары электричек. Нам осталось настроить динамическую систему автоблокировки – такая технология пока работает только на Московском кольце. Вместо путевых семафоров безопасную дистанцию между поездами будет поддерживать электроника. Можно сказать, круиз-контроль, – улыбнулся начальник Юго-Восточной железной дороги Анатолий Володько.

Строительство дороги в обход Украины началось в марте 2015 года. На юге Воронежской области у деревни Колесниковка появился лагерь военных строителей, на грунтовых дорогах заурчали мощные армейские грузовики. «Теперь хоть поговорить есть с кем, а то пять лет один живу. Из окошка вижу свет в лагере, и уже веселее», – рассказывал единственный житель Колесниковки 76-летний Иван Кадурин. Железнодорожные войска починили старику колодец и накололи дров из деревьев, спиленных при строительстве. 9 мая в здешнем райцентре Кантемировка состоялся первый в истории села военный парад.

Стройка получилась всероссийской – здесь работали механизированные батальоны из Сибири, Краснодарского края, Волгограда и Рязани. За два года военные переместили почти 10 миллионов кубометров грунта – этого хватит, чтобы насыпать три пирамиды Хеопса и рядом еще одну, поменьше. Большой объем земляных работ связан с выравниванием складок местности – новую дорогу построили скоростной, рассчитанной на движение до 140 пар поездов в сутки со скоростью 160 километров в час. Возведено шесть новых железнодорожных станций, модернизированы две имеющиеся, построено несколько десятков виадуков и путепроводов, мост через Белую Калитву. В марте 2016 года началась укладка путей на построенное полотно. Тогда же стало ясно, что рассчитанное на три года строительство будет завершено гораздо раньше.

Строительство железной дороги в обход Украины было запланировано федеральной целевой программой «Развитие транспортной системы России на 2010-2020 годы». Главной причиной ее создания стала забота о безопасности движения – состояние полотна на украинском участке магистрали, связывающей Москву с курортами черноморского побережья, оставляет желать лучшего. Плюс неудобства, связанные с двойным пересечением российско-украинской границы. Стоимость проекта, по словам Максима **Соколов**а, изначально составляла 56,6 миллиарда рублей. 122-километровую двухпутную электрифицированную ветку планировали построить за три года и пустить по ней поезда в 2018 году. На деле получилось на год быстрее. Военные железнодорожники пробудут здесь до октября, помогая гражданским структурам в подготовке и наладке, а затем передислоцируются на другие объекты.

### ТАСС; 2017.08.07; ПУТИН ПОРУЧИЛ ИЗУЧИТЬ ИДЕЮ ВНЕДРЕНИЯ В АВТОБУСАХ СРЕДСТВ КОНТРОЛЯ КОНЦЕНТРАЦИИ ВОДИТЕЛЕЙ

Президент России Владимир Путин поручил проработать вопрос об использовании водителями пассажирских автобусов средств, предотвращающих потерю внимания и концентрации. Как сообщает официальный сайт Кремля, такое поручение глава государства дал по итогам совещания с членами правительства, которое состоялось 19 июля 2017 года.

«[Правительству РФ ] совместно с автономной некоммерческой организацией «Агентство стратегических инициатив по продвижению новых проектов» проработать вопрос и представить предложения об использовании водителями, осуществляющими перевозки пассажиров автомобильным транспортом, оборудованным для перевозок более восьми человек, специальных технических средств, предотвращающих потерю внимания и концентрации», – говорится в перечне поручений.

Доклад об исполнении этого поручения должен быть представлен до 30 сентября 2017 года.

Во время совещания 19 июля глава **Минтранса** РФ Максим **Соколов** доложил Путину, в частности, что многие ДТП с участием автобусов совершаются из-за того, что водители засыпают, либо отвлекаются за рулем. По его словам, уже сейчас во всех регионах РФ создана инфраструктура по установке и техобслуживанию тахографов и «если эта система будет доведена до своего логического завершения», это позволит снизить количество аварий с участием автобусов как минимум на 15 процентов.

Путин в ответ заметил, что видел подобные приспособления, контролирующие состояние водителей, на недавней выставке «Иннопром» в Екатеринбурге. Речь идет, например, о системе «Слип алерт», состоящей из нейрокепки и датчика, который крепится на запястье водителя. «Конечно, вопрос в стоимости и во внедрении, но, безусловно, надо идти по этому пути», – поручил тогда президент.

### КЛОПС.RU; 2017.08.07; НА 1 АВГУСТА ПРОДАНО 95% ЛЬГОТНЫХ АВИАБИЛЕТОВ, РАССЧИТЫВАЕМ ПОЛУЧИТЬ ДОПОЛНИТЕЛЬНЫЕ СУБСИДИИ

Начальник департамента развития транспортного комплекса и дорожной деятельности регионального министерства развития инфраструктуры Владимир Жовтун рассказал о том, как субсидируются авиаперевозки в Калининград.

– Владимир Аксентьевич, как складывается ситуация с обеспечением авиационной доступности региона?

– В Храброво продолжается реконструкция, при этом региональное правительство, и собственники, и главный оператор постоянно думают о расширении географии полётов, привлечении в регион новых перевозчиков, увеличении количества авиарейсов. С марта по октябрь их число выросло на 24%, на московском направлении – на 15%, на петербургском – на 27%. Открыты новые регулярные направления из Калининграда в Анапу, Екатеринбург, Архангельск, Витебск, Анталию, возобновились полёты в Мурманск и Варшаву.

– То есть перспективы у региона есть?

– Конечно. Строятся новые гостиницы, развивается инфраструктура, всё больше проходит фестивалей, праздников, людям интересно приезжать к нам. По данным аэропорта Храброво, пассажиропоток в первом полугодии вырос на 10%, несмотря на реконструкцию и увеличение продолжительности технологических окон. По 10 часов и по 16 часов два раза в неделю аэропорт не принимал и не отправлял самолёты, чтобы дать возможность ремонтировать взлётно-посадочную полосу. В июле открылись новые площади пассажирского терминала. В конце года завершится строительство удлинённой до 3350 м ВПП.

– Какова сейчас ситуация с субсидированием авиаперевозок в Калининград и обратно?

– С 2011 года более 900 тысяч россиян купили авиабилеты по субсидированным тарифам. Это не только калининградцы, но и туристы, военнослужащие. Программа действует с 15 мая по 15 октября. В 2017 году в ней участвуют авиакомпании «Аэрофлот», «Сибирь», «Уральские авиалинии», «ЮТэйр», «Ред Вингс» и «Нордавиа».

– Но всё же летом цены на авиабилеты резко выросли.

– Да, с июля билеты на московском направлении стоили от 10 до 68 тысяч рублей в один конец. В 2017 году Калининграду выделено в качестве субсидий 341,5 млн рублей. На начало августа, за два с половиной месяца до срока окончания программы в текущем году, продано 95% льготных билетов. На 1 августа большинство авиакомпаний закрыли их продажи, поскольку полностью освоили федеральные деньги.

– В нынешнем году было выделено меньше средств на программу субсидирования, с чем это связано?

– Во-первых, расходы федерального бюджета в целом сократились, а во-вторых, в прошлом году – все, наверное, помнят – ассигнования на реализацию программы не были освоены в полном объёме. 52,6 млн рублей так и не были потрачены.

– А почему?

– По нашему мнению, авиакомпании не соблюдали правил предоставления квоты мест по спецтарифам. Ситуация усугубилась ещё и тем, что часть перевозчиков искусственно создавали дефицит посадочных мест по субсидированным тарифам..

– В этом году и меньше выделили, и деньги уже практически закончились. Что планируется предпринять?

– Мы обратились в правительство РФ, лично к Дмитрию Медведеву и министру транспорта Максиму **Соколов**у, попросили дополнительно профинансировать льготные авиаперевозки на калининградском направлении в августе – октябре и увеличить субсидирование в 2018–2019 годах. В федеральную антимонопольную службу направили просьбу проверить обоснованность роста цен на авиабилеты.

### ТАСС; 2017.08.07; В ПСКОВСКОЙ ОБЛАСТИ РАЗРАБОТАЮТ ПРОЕКТ ТРАНСПОРТНО-ЛОГИСТИЧЕСКОГО ХАБА

Проект создания транспортно-логистического хаба разрабатывают в Псковской области. Возможность строительства крупного комплекса складских помещений и распределительных центров в регионе позволит увеличить объем грузоперевозок, сообщили в понедельник в пресс– службе администрации Псковской области со ссылкой на губернатора региона Андрея Турчака.

«Помощник президента РФ **Игорь Левитин** поддержал проект по созданию транспортно-логистического хаба на территории Псковской области. Хаб будет эффективно использовать имеющуюся в Псковской области таможенно-логистическую и железнодорожную инфраструктуру и нацелен на увеличение объема грузоперевозок через регион», – процитировали главу области в пресс-службе по итогам рабочей встречи в Москве.

Губернатор также отметил, что в рамках проекта предполагается создание логистического узла в привязке к особой экономической зоне (ОЭЗ) промышленно-производственного типа «Моглино» с сателлитами на объектах терминально-складской инфраструктуры российских железных дорог. Как уточнил Турчак, цель строительства хаба заключается не только в обслуживании транзитных грузопотоков, но и создание новых производств по переработке грузов как для внутреннего пользования, так и следующих транзитом.

По мнению главы региона, такая логистическая схема позволит снизить нагрузки на автомобильную инфраструктуру региона, загрузить железнодорожную инфраструктуру страны, обеспечить ускоренную доставку грузов для предприятий малого и среднего бизнеса Псковской области за счет оказания услуги «Грузовой экспресс», а также увеличить загрузку пунктов пропуска и таможенно-логистических терминалов на границе.

Проект создания хаба в Псковской области разрабатывается с 2017 года. Как добавили в администрации региона, заинтересованность в нем выразили представители ОАО «РЖД», Октябрьской железной дороги, ПАО «Трансконтейнер», представители Псковской таможни и органов исполнительной власти администрации области. Основными железнодорожными площадками могут выступить грузовые дворы станций «Псков Товарный» и «Псков Березки».

Зачем Пскову хаб

Одной из причин, побудивших псковские власти к созданию проекта логистического комплекса, стало начало строительство в 2013 году ОЭЗ «Моглино» – индустриального парка на 215 гектарах в 8 км от Пскова. Как ранее сообщил ТАСС Андрей Турчак, к 2024 году в ОЭЗ планируется разместить 42 резидента, осенью этого года запустятся два первых завода. На территории ОЭЗ планируется развитие высокотехнологичных секторов промышленности, само строительство предприятий требует больших объемов грузоперевозок.

По оценке специалистов, высокая значимость появления современной транспортно-логистической системы в регионе предопределена приграничным положением Псковской области и большим объемом экспортного и импортного грузопотока. Через территорию области проходит свыше 5% российского импорта и свыше 10% российского экспорта в Республику Беларусь и страны Евросоюза. Кроме того, автотрассы и железные дороги связывают область с Москвой и Санкт-Петербургом.

Хаб или логистический узел представляет собой крупный портал, предназначенный для хранения и обработки груза в больших объемах. Товары здесь складируются, а также перераспределяются для доставки в другие регионы. Как правило, на территории хаба содержится много офисных и складских помещений, холодильных камер, зон таможенного контроля, специальных мест, предназначенных для хранения опасных грузов, ремонтных помещений и так далее.

### ГАЗЕТА.RU; ЕКАТЕРИНА КАТКОВА; ЕВГЕНИЯ ПЕТРОВА; 2017.08.07; РОССИЯНАМ УСТРОИЛИ ЧАРТЕРНЫЙ КОШМАР

По данным **Росавиаци**и, в России 6 августа были задержаны 13 чартеров

Задержки чартерных рейсов стали регулярными, ежедневно **Росавиаци**я фиксирует от трех до 13 таких случаев. Накануне Azur Air задержала чартер из Домодедово во Вьетнам на 14 часов, а авиакомпания «Икар» задержала вылет из Новосибирска в Камран на 16 часов. Для оздоровления рынка авиаперевозок в туристском сегменте федеральные ведомства могут перевести чартерные перевозки в статус регулярных.

В этом туристическом сезоне **Росавиаци**я ежедневно фиксирует не менее 3–4 задержек чартерных пассажирских перевозок на срок более двух часов. В некоторые дни задерживаются больше десяти рейсов. По данным **Росавиаци**и, в России 6 августа были задержаны 13 чартеров.

В первые дни августа на первое место по количеству задержанных чартеров вышла компания Azur Air. 1 августа авиаперевозчик задержал один рейс, 2–3 августа – по пять, а 6 августа – шесть, в числе которых рейс из московского авиаузла Домодедово до Нячанга (Вьетнам), задержанный на 14 часов.

По расписанию вылет должен был состояться 5 августа в 15.25, однако рейс перенесли сначала на 20.45, а затем откладывали каждый час. Отчаявшиеся пассажиры задержанного рейса пыталась заблокировать вылет этой же авиакомпании в Анталию в 4.30 утра. По сообщениям информагентств, люди скандировали: «Помогите, позор Azur Air».

В **Росавиаци**и отмечают, что причиной задержки стала неисправность воздушного судна и его вынужденная замена. В то же день в Домодедово был задержано еще два рейса Azur Air в Турцию (более чем на 12 часов каждый) – также из-за неисправности воздушных судов.

В авиакомпании не считают задержки критическими. «Конечно, в ежедневных отчетах фигурируют задержки, но они не носят массовый характер. Очень много усилий прикладывается к тому, чтобы основная масса рейсов выполнялась четко и регулярно», – заявила «Газете.Ru» директор по связям с общественностью Azur Air Анастасия Матюшина.

«Компания прикладывает много усилий, чтобы держать высокую планку по пунктуальности. По последним данным (**Росавиаци**и), за июнь наша компания занимает второе место по пунктуальности среди чартерных перевозчиков. При том, что количество выполненных рейсов 853, что в два раза больше, чем (выполнила) любая другая чартерная компания», – заявила она.

По данным **Росавиаци**и, в июне Azur Air с задержками свыше двух часов выполнила 50 рейсов из 853. За этот же период «ВИМ-Авиа» выполнила 351 чартерный рейс, задержала – 55. Авиакомпания «Икар» задержала 19 рейсов из 227, АК «Северный ветер» – 37 из 422.

В воскресенье в новосибирском аэропорту Толмачево был задержан более чем на 16 часов чартерный рейс Pegas Fly (ООО «Авиакомпания «Икар»), следовавший в Камрань. Красноярская транспортная прокуратура проводит проверку.

«По предварительной информации, задержка вылета рейса произошла из-за устранения технической неисправности воздушного судна Boeing 757-300, прилетевшего в этот же день ранее из Камрани в Новосибирск. Задержка вылета рейса по маршруту Новосибирск – Камрань составила свыше 16 часов», – говорится в сообщении транспортной прокуратуры.

В начале лета с проблемами своевременного исполнения чартерной программы столкнулась другая авиакомпания – «ВИМ-Авиа», которая набрала большой объем авиаперевозок, а выполнить свои обязательства из-за технических трудностей не смогла. В результате перевозчику пришлось отказаться от части чартеров и передать их выполнение другим АК, в том числе зарубежным.

Часть нерегулярных рейсов «ВИМ-Авиа» в Болгарию взял на себя перевозчик Bulgaria Air. Но и у него начались проблемы с техобслуживанием судов и задержками рейсов с российскими туристами в начале июля.

Руководитель **Росавиаци**и Александр **Нерадько** заявлял, что ведомство допускает возможность ограничения чартерных программ авиаперевозчиков, которые систематически задерживают рейсы.

«Мы можем, в крайнем случае, пойти на точечное ограничение программы нерегулярных перевозок, если будем видеть, что авиакомпания не стремится исправить ситуацию, а продолжает сохранять огромные задержки рейсов, которые мы рассматриваем как издевательство над пассажирами», – сказал он на «круглом столе» в конце июня.

С 21 июня **Росавиаци**я ежедневно публикует на своем сайте списки авиакомпаний, которые задерживают рейсы.

В настоящее время **Минтранс** и **Росавиаци**я приступили к разработке пакета мер для системного решения проблемы срывов выполнения чартерных рейсов в высокий туристический сезон.

По неофициальной информации, которую распространяла пресса, среди прочих мер обсуждается перевод чартеров в статус регулярных рейсов.

Кроме того, рассматриваются предложения повысить эффективности санкций к авиакомпаниям и усилить контроль за формированием авиакомпаниями чартерных программ полетов и их фактическим выполнением.

«Для непунктуальных перевозчиков должны быть созданы эффективные заградительные барьеры», – считают в **Росавиаци**и.

В настоящее время в качестве инструментария воздействия на нерадивых перевозчиков **Росавиаци**я может задействовать публичное предупреждение туроператоров и пассажиров о недобросовестности таких авиакомпаний, их внеплановых проверках на предмет соответствия сертификационным и лицензионным требованиям.

Также **Росавиаци**я может точечно ограничить чартерную программу нарушителей.

Транспортная прокуратура в свою очередь может наложить штраф на такую авиакомпанию. Например, той же Azur Air Западно-Сибирская транспортная прокуратура в марте предписала выплатить 100 тыс. рублей штрафа за необоснованную задержку чартерного рейса во Вьетнам в аэропорту Новокузнецка более чем на девять часов.

### ТАСС; 2017.08.08; СТРОИТЕЛЬСТВО ДОРОГИ НА ОСТРОВЕ ОЛЬХОН НА БАЙКАЛЕ ОБОЙДЕТСЯ В 2 МЛРД РУБЛЕЙ

Власти Иркутской области по поручению президента РФ Владимира Путина рассчитали стоимость строительства дороги на единственном населенном острове Байкала Ольхон. По предварительным оценкам, с учетом доставки материалов с Большой земли проект может обойтись в 2 млрд рублей, сообщили во вторник в пресс-службе правительства региона.

«Стоимость строительства дороги на острове Ольхон от паромной переправы до поселка Хужир (протяженностью 35,2 км – прим. ТАСС) составит более 2 млрд рублей. На имя президента России подготовлено письмо от губернатора Сергея Левченко, в котором приводятся обоснования расчетов», – сказали в пресс-службе со ссылкой на министра строительства, дорожного хозяйства региона Светлану Свиркину.

В общую стоимость работ включена реконструкция причальных сооружений как неотъемлемой части дороги, начать выполнение которой предлагается в 2018 году. Параллельно власти готовы приступить к разработке проектно-сметной документации на ремонт и реконструкцию самой дороги.

«Расчет стоимости работ произведен с учетом доставки щебня с карьера, расположенного на расстоянии 160 км от острова Ольхон, за пределами центральной экологической зоны Байкальской природной территории. Это ведет к значительному удорожанию строительства, так как доставка потребует либо строительства нового парома и причальных сооружений, либо проработки других способов транспортировки материалов с одного берега на другой, что тоже влечет за собой дополнительные крупные вложения», – отмечают в правительстве региона.

Кроме того, в целях реконструкции автомобильной дороги требуется передать в областную собственность земельные участки, которые в настоящее время входят в состав территории Прибайкальского национального парка.

В качестве альтернативного варианта иркутские власти предлагают «внести временные изменения в перечень разрешенных видов деятельности в центральной экологической зоне Байкальской природной территории, чтобы иметь возможность добывать инертные материалы на территории острова и установить асфальтобетонный завод». «Это позволит снизить затраты на строительство дороги почти на 700 млн рублей», – уточнили в пресс-службе.

Паромная переправа

По мнению мэра Ольхонского района Андрея Тыхеева, отсутствие асфальтового покрытия является важной, но далеко не единственной инфраструктурной проблемой популярного у туристов байкальского острова. В настоящее время перевозку местных жителей и туристов от населенного пункта Сахюрта в Иркутской области до Ольхона осуществляют три парома («Дорожник», «Ольхонские ворота» и выходивший недавно из строя «Семен Батагаев»). Пик нагрузок на них приходится в июле и августе.

Выход одного из них из строя неделей ранее вызвал километровую очередь машин и вынудил туристов ночевать прямо на переправе. Одновременно с реконструкцией дороги и причальных сооружений местный чиновник предлагает ввести электронную очередь на паром, которая, по его словам, позволила бы перераспределить туристические потоки. C нагрузкой Ольхон не справляется уже сейчас, а она, по экспертным прогнозам, в ближайшие годы продолжит расти, отмечает Тыхеев.

Согласен с ним депутат Госдумы от Иркутской области Михаил Щапов, который считает, что вопрос со строительством дороги на Ольхоне должен быть увязан с решением вопроса о туризме на острове. «Мы все прекрасно понимаем, что как только до Хужира появится хорошая трасса, число автотуристов возрастет. Поэтому, прежде чем мы примемся строить дорогу, надо продумать, что мы будет делать с потоком отдыхающих – строить перехватывающую парковку, вводить квоты на посещение острова, запреты на въезд или как-то иначе регулировать трафик», – сказал парламентарий корреспонденту ТАСС.

Путин 4 августа на совещании по вопросам экологического развития байкальской природной территории потребовал достроить дорогу на Ольхоне на озере Байкал, о которой шла речь во время «Прямой линии». Тогда жители Хужира пожаловались на то, что несмотря на активное развитие туризма на этой территории они до сих пор чувствуют себя оторванными от цивилизации.

В ходе совещания Путин поинтересовался у губернатора Сергея Левченко, как продвигается решение обозначенных ранее проблем, в частности с дорогой. В ответ Левченко, сославшись на невозможность добычи гравия на острове в границах Прибайкальского национального парка, пообещал в ближайшее время представить расчеты стоимости строительства дороги.

### РЖД-ПАРТНЕР; ВАДИМ КОМКОВ; 2017.08.07; КРЫМ И КРАСНОДАР СВЯЖЕТ НОВАЯ ФЕДЕРАЛЬНАЯ ТРАССА

В Перечень дорог общего пользования федерального значения предлагается внести новую трассу А289, которая обеспечит кратчайший маршрут из Краснодара в Керчь.

Крым и Краснодар свяжет новая федеральная трасса

Согласно опубликованному проекту постановления **Минтранса**, новая трасса обеспечивает выход на станции Северо-Кавказской железной дороги и порты Черного и Азовского морей и связывает между собой дороги общего пользования федерального значения. В министерстве отмечают, что А289 Краснодар – Славянск-на-Кубани – Темрюк – автомобильная дорога А290 Новороссийск – Керчь станет кратчайшим и наименее аварийным маршрутом из центральной части России к транспортному переходу через Керченский пролив и паромным переправам.

«Включение автомобильной дороги в перечень должно улучшить качество обслуживания участников дорожного движения, повысить безопасность дорожного движения, а также будет способствовать развитию межрегиональной транспортной сети», – отмечают авторы постановления на портале нормативно-правовых актов.

Предлагаемая к включению в перечень трасса А289 имеет от 2 до 4 полос для движения. Ее общая протяженность – 151,712 км, включая обходы Славянска-на-Кубани и станиц Анастасиевская и Курчанская. Однако часть дороги, скорее всего, потребует проведения ремонта. После окончания всех процедур оперативное управление трассой планируется передать ФКУ Упрдор «Тамань». Само постановление **Минтранса** должно вступить в силу 1 января 2018 года.

### АИФ-ВОЛГОГРАД; 2017.08.07; В ВОЛГОГРАДЕ РАСКРИТИКОВАЛИ КОНТРОЛЬ ОГРАНИЧЕНИЙ ПО ПРОЕЗДУ ПО ГОРОДУ ФУР

Губернатор Андрей Бочаров раскритиковал профильные службы за недостаточный контроль ограничений по проезду большегрузов по дорогам Волгоградской области.

 В Волгоградской области ограничат движение фур в весенне-летний период

Как сообщили корреспонденту «АиФ-Волгоград» в областной администрации, если ответственные службы и ведомства не исполнят соответствующие задачи, то будут привлечены к ответственности. «Я всю неделю ездил по дорогам региона, но ни на одной трассе не видел ограничений, – заявил Андрей Бочаров. – Прошу принять меры по исполнению требований постановления администрации Волгоградской области о временном ограничении движения большегрузов в летний период».

Глава региона также поставил задачу проинформировать **Минтранс** РФ, ассоциацию перевозчиков тяжеловесных и групногабаритных грузов, профильные органы соседних субъектов о временном ограничении проезда по территории Волгоградской области. Кроме того, необходимо провести ревизию установленных информационных знаков, в случае необходимости обновить их, установить дополнительные. Для отстоя большегрузного транспорта на дорогах всех направлений должны быть организованы площадки с санитарными зонами и питьевой водой.

Напомним, что с конца марта в Волгоградской области днем при температуре воздуха выше 32 градусов запрещен проезд большегрузов по дорогам региона.

### RG.RU; СВЕТЛАНА БАТОВА; 2017.08.07; НА МОСПАРКИНГЕ ПОЯВИЛАСЬ КАРТА ЗАРЯДОК ДЛЯ ЭЛЕКТРОМОБИЛЕЙ

На карте Моспаркинга появились зарядки для электромобилей, расположенные в зоне платной парковки.

Как сообщили «РГ» в пресс-службе Администратора московского парковочного пространства, сейчас в зоне платной парковки работает 13 зарядных станций. Все они находятся в пределах Третьего транспортного кольца. Некоторые из них, попавшие в зону ремонта в рамках программы «Моя улица», заработают после окончания работ.

До сентября 2017 зарядка на них бесплатная. Часть станций запускаются по карте «Тройка», часть – по карте «Российских электросетей».

Напомним, для электромобилей в Москве действует также бесплатная парковка. Ранее заммэра по транспорту Максим Ликсутов сообщил, что в столице могут появиться парковки только для электромашин. Соответствующий законопроект сейчас обсуждается совместно **Минтрансом** и департаментом транспорта города.

Также планируется увеличить количество действующих электрозарядок в несколько раз

### ИНТЕРФАКС – ДАЛЬНИЙ ВОСТОК; 2017.08.08; СПАСАТЕЛИ ЭВАКУИРОВАЛИ 90 ПАССАЖИРОВ АВТОБУСОВ, ЗАСТРЯВШИХ НА РАЗМЫТЫХ ДОРОГАХ В ПРИМОРЬЕ

Спасатели в Приморье эвакуировали десятки людей из автобусов и автомобилей, которые застряли на размытых паводком дорогах.

«Спасатели Владивостокского филиала ДВРПСО МЧС России эвакуировали 90 пассажиров из двух рейсовых автобусов, из них 14 детей. Отбуксировано 12 частных автомобилей, в одном из которых находилась женщина в предродовом состоянии», – сообщила пресс-служба Дальневосточного регионального поисково-спасательного отряда МЧС.

Также в ночь на вторник спасатели эвакуировали из районов, попавших в зону бедствия, 14 человек, среди которых пять детей.

Во вторник две группы спасателей ДВРПСО МЧС России выехали в села Алексе-Никольское и Пуциловку под Уссурийском для оказания помощи и эвакуации людей. Также три группы спасателей работают в Уссурийске.

Как сообщалось, глава МЧС России Владимир Пучков в понедельник ввел режим чрезвычайной ситуации в Приморье, где в результате ливневых дождей подтоплены более 1,4 тыс. домов, где живут свыше 10 тыс. человек.

Развернуты шесть пунктов временного размещения вместимостью 650 человек. В настоящее время в них находится около 200 человек. Подмыто пять участков дорог общей протяженностью 5 км. Также повреждены три автомобильных и два железнодорожных моста.

Ранее в Уссурийск вертолетом Ми-26 МЧС России доставлены 40 спасателей Дальневосточного регионального поисково-спасательного отряда из Хабаровска.

### ТАСС; 2017.08.07; МИНТРАНС СЧИТАЕТ ЦЕЛЕСООБРАЗНОЙ ПРОДАЖУ ВСЕЙ ДОЛИ РЖД В «ТРАНСКОНТЕЙНЕРЕ»

В случае принятия решения о продаже пакета ОАО «Российские железные дороги» (РЖД) в «Трансконтейнере» целесообразно продавать все 50% акций на открытом аукционе с учетом квалификационных требований, заявил журналистам зам**министра транспорта** РФ Алан **Лушников**.

«Если правительство РФ примет решение продавать пакет РЖД в «Трансконтейнере», то **Минтранс** считает целесообразным продажу всех 50% и только на открытом аукционе с учетом квалификационных требований», – сказал он.

Ранее первый вице-премьер РФ Игорь Шувалов поручил РЖД и **Минтрансу** подготовить комплексный доклад с экспертизой Минэкономразвития для принятия решения о дальнейшей судьбе 50% акций РЖД в «Трансконтейнере».

Интерес к покупке пакета РЖД проявляют несколько компаний, в том числе «Первая грузовая компания» (ПГК). Интерес к покупке акций «Трансконтейнера» у РЖД (сейчас пакет находится у «Объединенной транспортно-логистической компании») и структур НПФ «Благосостояние» также проявляла группа «Сумма» Зиявудина Магомедова.

Президент РЖД Олег Белозеров заявлял, что пока продажа акций РЖД в «Трансконтейнере» нецелесообразна. С этой позицией солидарен и глава Федеральной антимонопольной службы (ФАС) Игорь Артемьев, который считает, что «там, где существует монопольный сегмент, лучше, чтобы этот сегмент находился в руках государства, а не частных собственников».

«Трансконтейнер» является ведущим российским оператором контейнерных интермодальных перевозок. 50% плюс две акции оператора принадлежит «Объединенной транспортно– логистической компании» (ОТЛК, «дочка» РЖД). Группа Fesco (головная компания – ПАО «Дальневосточное морское пароходство», ДВМП), контролируемая «Суммой», владеет 25%. ЗАО «УК «Трансфингрупп» (управляет пенсионными резервами НПФ «Благосостояние», аффилированным с РЖД) принадлежит 24,5%.

«Трансконтейнер» располагает 45 собственными терминалами во всех грузообразующих центрах России, а также 19 железнодорожными терминалами в Казахстане (через совместное общество АО «Кедентранссервис», ведущего частного оператора сети железнодорожных терминалов в Казахстане) и управляет контейнерным терминалом «Добра» на границе Словакии и Украины. В собственности компании находится более 24 тыс. фитинговых платформ и около 64,5 тыс. крупнотоннажных контейнеров.

### ВЕДОМОСТИ; ДАРЬЯ БЕЛОГЛАЗОВА; 2017.08.08; АРЕНДА ВАГОНОВ БЬЕТ РЕКОРДЫ

Стоимость аренды полувагона на сутки в июне – июле достигла рекордных значений с начала года, следует из аналитического обзора Объединенной вагонной компании (ОВК). Спрос на полувагоны ощутимо превышает предложение – доступного парка почти нет и на спотовом рынке ставки для мелких партий полувагонов доходят до 1500–1700 руб. в сутки, отмечает главный аналитик ОВК Лейсана Коробейникова. Причина – в резком росте перевозок угля (+9,6% к январю – июлю 2016 г.), промышленного сырья (+11,6%) и лесных грузов (+3,9%), а также ограничении производства полувагонов – последние три месяца простаивал «Алтайвагон», добавил представитель ОВК. Последний раз так дорого аренда полувагонов обходилась пять лет назад – аренда полувагонов стала стремительно дорожать в 2016 г., когда началось массовое списание старого подвижного состава (см. график).

Средняя по рынку ставка аренды достигла пика – 1500 руб. в сутки – весной, а теперь немного снизилась до 1300–1400 руб. в сутки, говорит заместитель начальника департамента исследований железнодорожного транспорта Института проблем естественных монополий Александр Поликарпов. Помог рост парка полувагонов – за семь месяцев на 1,7% до 482 800 единиц. Скорее можно говорить не о переизбытке, а о техническом профиците полувагонов, когда они стоят без дела более 10 дней, – он составляет около 30 000, считает источник в одной из компаний-грузоотправителей.

Представитель Первой грузовой компании (ПГК), напротив, говорит о дефиците полувагонов, особенно в адрес портов Дальнего Востока. Сколько вагонов не хватает, представитель ПГК не сказал. Представитель Федеральной грузовой компании (ФГК) от комментариев отказался.

Рост ставок вызывает вопросы у ФАС, говорит ее представитель. Служба уже подозревает ФГК в злоупотреблении доминирующим положением и ведет расследование. На долю «дочки» РЖД приходится 24% рынка оперирования полувагонами, самым популярным типом подвижного состава. Чтобы не допустить резких скачков цен, ФАС инициировала создание электронной площадки грузоперевозок (ее развивает РЖД) и предложила регулировать ставки компаний, аффилированных с монополией. «Служба предпринимает все возможные усилия, чтобы сгладить несовершенство существующей модели рынка», – подчеркивает собеседник «Ведомостей». Впрочем, ФГК в мае заморозила ставку на предоставление полувагонов и с того момента не меняла ее размер, сообщил источник, близкий к одной из компаний – клиентов оператора.

Единого мнения о будущем рынка у его участников нет. «Если операторы не будут снижать ставки, то осенью аренда сезонно вырастет и составит около 1500–1600 руб. в сутки, а к концу года вернется на уровень 1300–1400 руб. в сутки», – считает Поликарпов. В конце 2017 г., когда темпы списания замедлятся (всего в этом году должно быть списано 13 900 полувагонов, по оценке «Алтайвагона») и произойдет сезонное снижение перевозок стройматериалов, ставки, возможно, снизятся до устойчивых значений 1000–1100 руб. в сутки, прогнозирует представитель ОВК. Сейчас операторы пытаются закрепиться на пике цен, но с 2018 г., когда начнется пересмотр условий контрактов, ставки пойдут вниз, считает источник в одной из компаний-грузоотправителей. На цены будет давить растущий технический профицит (он будет 50 000–60 000 полувагонов), полагает он. Избежать профицита можно, лишь искусственно сдержав производство вагонов или концентрируя парк у крупнейших игроков, говорит собеседник «Ведомостей». Но, по его мнению, сдержать производство будет проблематично – сейчас спрос на рынке есть не только на инновационные вагоны (перевозка в них обеспечивает скидку к тарифу РЖД), но и на обычные вагоны, которые производят «Промтрактор» и «Рузхиммаш».

В 2015 г. ставки достигли дна – они составляли 350 руб. в сутки за вагон, напоминает аналитик Райффайзенбанка Константин Юминов. Такие цены не позволяли компаниям выплачивать лизинговые платежи (500–600 руб.) и обеспечивать ремонт (около 350 руб.), говорит эксперт. В результате многим компаниям пришлось реструктурировать долги (например, Brunswick Rail), некоторые обанкротились («УВЗ-логистика»). Теперь финансовое состояние операторов выравнивается – ставки на предоставление полувагонов позволят операторам в первую очередь обслуживать долговую нагрузку в виде лизинговых платежей, подчеркивает Юминов. В 2015 г. ФГК получила убыток в размере 8,5 млрд руб., ПГК – чистую прибыль в размере 1,87 млрд руб. В 2016 г. ФГК сумела выйти в плюс – 5,8 млрд руб., а чистая прибыль ПГК составила 12,56 млрд. Прогнозные планы компании пока не называют.

### ТАСС; 2017.08.07; ПОЕЗД-ЭКСПРЕСС «ЧАЙКА» ЗАПУЩЕН МЕЖДУ ЯРОСЛАВЛЕМ И РЫБИНСКОМ

Северная железная дорога (СЖД, филиал ОАО «РЖД») совместно с правительством Ярославской области провела запуск нового пригородного поезда-экспресса «Чайка», который будет ежедневно курсировать между Ярославлем и Рыбинском, сообщается на сайте ОАО «РЖД».

«Это проект, который уже на старте должен составить достойную конкуренцию альтернативным видам транспорта на рынке пригородных перевозок по всем ключевым факторам – скорость, цена, комфорт, качество. Если новый продукт будет востребован жителями Ярославля и Рыбинска, планируем повышать уровень комфорта «Чайки» и сокращать время ее следования, а также рассмотрим возможность запуска ускоренных поездов на других участках Северной дороги», – передаются в сообщении слова начальника СЖД Валерия Танаева.

График курсирования «Чайки» составлен на основе анализа пассажиропотока и направлен на удовлетворение спроса в часы пик.

### ИНТЕРФАКС – ДАЛЬНИЙ ВОСТОК; 2017.08.08; ВОССТАНОВИТЕЛЬНЫЕ РАБОТЫ НА РАЗМЫТОМ УЧАСТКЕ ТРАНССИБА В ПРИМОРЬЕ ПРОДОЛЖАЮТСЯ – ДВЖД

Железнодорожные ремонтники продолжают восстанавливать размытый ливнями четный путь на перегоне в районе поселка Раздольное в Приморье.

«На перегоне в районе Раздольного работы продолжаются. Сейчас пропускаются поезда по нечетному пути с ограничением скорости», – сообщили во вторник агентству «Интерфакс – Дальний Восток» в пресс-службе Дальневосточной железной дороги (ДВЖД).

Собеседник агентства уточнил, что все поезда из Хабаровска в сторону Владивостока уходят по расписанию, однако туда прибывают с задержкой «из-за ограничения скорости и осложнения пропуска по одному пути».

«Пока нельзя точно сказать, когда полностью восстановят пути. Работы ведутся очень активно. Они осложнены тем, что много мест размыва, и паводок все еще не спал», – отметили в ДВЖД.

Как сообщалось, накануне ливни размыли два участка на Транссибе в Приморье. Один из них – в районе станции Баневурово – восстановили вечером в минувший понедельник. Тогда же удалось наладить движение по нечетному пути в районе поселка Раздольное.

### RNS; 2017.08.08; ПРОКУРАТУРА ПРОВОДИТ ПРОВЕРКУ В СВЯЗИ С ЗАДЕРЖКАМИ ПОЕЗДОВ НА ТРАНССИБИРСКОЙ МАГИСТРАЛИ

Дальневосточная транспортная прокуратура проводит проверку в связи с задержками движения пассажирских поездов по Транссибирской магистрали из-за ливней, сообщает надзорное ведомство.

«В результате неблагоприятных погодных условий в Приморском крае оказались размытыми железнодорожные пути, что повлекло задержку движения пассажирских поездов по Транссибирской магистрали...Организована проверка исполнения законодательства о безопасности движения и эксплуатации железнодорожного транспорта, а также защите прав потребителей», – говорится в сообщении.

Ранее в результате неблагоприятных погодных условий в Приморском крае по меньшей мере три участка железной дороги были подтоплены, из-за чего было задержано движение поездов.

### ТАСС; 2017.08.07; В ИРКУТСКОЙ ОБЛАСТИ ПРЕДЛОЖИЛИ ВВЕСТИ ЭЛЕКТРОННУЮ ОЧЕРЕДЬ НА ПАРОМ ДО ОЛЬХОНА

Мэр Ольхонского района Иркутской области Андрей Тыхеев предлагает ввести электронную очередь на паром до острова Ольхона, где неделей ранее из-за поломки одного из трех паромов скопилось большое количество туристов, которым в ожидании возможности попасть на паром приходилось ночевать прямо в машинах.

В настоящее время перевозку местных жителей и туристов от населенного пункта Сахюрта в Иркутской области до Ольхона осуществляют три парома («Дорожник», «Ольхонские ворота» и выходивший недавно из строя «Семен Батагаев»), пик нагрузок на которые приходится в июле и августе. По мнению мэра, увеличить число паромов на Малом море (пролив между Ольхоном и «большой землей» – прим. ТАСС) невозможно технически – для этого не приспособлены причальные сооружения – да и просто нецелесообразно: нагрузки на переправу по пассажиропотоку снижаются вместе с летней туристической активностью.

«Электронная очередь позволила бы людям подъезжать к парому непосредственно перед отправлением их рейса, на переправе перестал бы скапливаться «караван» машин. Кроме того, заранее зная о пробках на переправе, туристы могли бы выбирать другие места отдыха на побережье», – сказал Тыхеев корреспонденту ТАСС.

По его словам, с антропогенной нагрузкой Ольхон не справляется уже сейчас, а она, по экспертным прогнозам, в ближайшие годы только продолжит расти. «Туристический поток с острова пора переориентировать на другие территории Байкала, в частности на юг, где более развита транспортная инфраструктура, а также вводить в Иркутской области и Бурятии туристический сбор, который позволил бы нам направлять средства на обустройство местности», – полагает чиновник.

Комментарием оператора паромной переправы, компании «Истлэнд», о возможности введения электронной очереди ТАСС на данный момент не располагает. По информации Тыхеева, расчеты стоимости такого проекта пока не произведены.

Недостатки инфраструктуры

Проблема с паромным сообщением в период туристического пика беспокоит местных жителей и туристов не меньше, чем отсутствие на острове асфальтированной дороги, отмечает мэр района.

«Отсутствие асфальта на 40-километровой дороге от паромной переправы к Хужиру (самое большое поселение на острове Ольхона – прим. ТАСС) – очень серьезная инфраструктурная проблема, и после внимания президента мы, безусловно, рассчитываем на ее решение. Но для того чтобы проехать по острову, до него еще нужно добраться, а это в условиях летнего туристического бума на Байкале сделать порой крайне сложно», – отмечает Тыхеев.

По его словам, недавний выход из строя парома «Семен Батагаев», вынудивший туристов ночевать на переправе, лишь вскрыл многолетнюю системную проблему, которая сказывается и на местных жителях, и на туристах, посещающих «визитную карточку» Байкала.

Согласен с ним депутат Госдумы от Иркутской области Михаил Щапов, который считает, что вопрос со строительством дороги на Ольхоне должен быть увязан с решением вопроса о туризме на острове. «Мы все прекрасно понимаем, что как только до Хужира появится хорошая трасса, число автотуристов еще возрастет. Поэтому, прежде чем мы примемся строить дорогу, надо продумать, что мы будет делать с потоком отдыхающих – строить перехватывающую парковку, вводить квоты на посещение острова, запреты на въезд или как-то иначе регулировать трафик», – сказал парламентарий корр. ТАСС.

Отсутствие контроля

Причиной огромных очередей на ольхонской переправе является отсутствие контроля за выездом на паром, считает лидер инициативной группы, организовавшей систему гражданского контроля «Добросовестная очередь» Наталья Крюкова.

«Традиционно правом внеочередного въезда пользуются жители острова, однако вместе с ними параллельную очередь образуют недобросовестные туристы, частные микроавтобусы, выдающие себя за маршрутные транспортные средства, и предприниматели. Их право пользоваться льготным проездом не установлено законом: это дорога общего пользования. Кроме того, наличие регистрации у тех, кто представляется «местными», никто не проверяет – сотрудники компании «Истлэнд» не имеют на это права, а полиция вмешивается в ситуации, только когда дело доходит до драк. В итоге основная очередь может стоять без продвижения по несколько часов, а на паром попадают только через «теневую», – считает активистка.

Мэр района пояснил ТАСС, что администрация неоднократно обращалась в правоохранительные органы с просьбой в период пиковой нагрузки на переправу обеспечить постоянную охрану транспортного объекта, однако этого так и не было сделано.

В пятницу президент России Владимир Путин на совещании по вопросам экологического развития байкальской природной территории потребовал достроить дорогу на Ольхоне на озере Байкал, о которой шла речь во время «Прямой линии». Тогда жители Хужира пожаловались на то, что несмотря на активное развитие туризма на этой территории они до сих пор чувствуют себя оторванными от цивилизации.

В ходе совещания Путин поинтересовался у губернатора Сергея Левченко, как продвигается решение обозначенных ранее проблем, в частности с дорогой. В ответ Левченко, сославшись на невозможность добычи гравия на острове в границах Прибайкальского нацпарка, пообещал в ближайшее время представить расчеты стоимости строительства дороги.

### ИЗВЕСТИЯ; ЕВГЕНИЙ ДЕВЯТЬЯРОВ; 2017.08.08; АВИАКОМПАНИИ ОСТАЛИСЬ БЕЗ ПРОГНОЗА ПОГОДЫ

Структура Росгидромета «Авиаметтелеком» приостановила передачу информации в глобальные информационные системы для авиаперевозчиков

Российские и зарубежные авиаперевозчики перестали получать метеоданные по российским аэропортам от структуры Росгидромета «Авиаметтелеком». Данные в глобальные информационные системы перестали поступать еще с 4 июля в связи с тем, что из-за изменения порядка оплаты за предоставление метеосводок «Авиаметтелеком» не получает плату за их предоставление и приостановил передачу данных в авиационные IT-системы SITA, Jeppesen и др. Авиакомпании столкнулись с необходимостью самостоятельной обработки метеоданных, некоторые, например Lufthansa, обратились за помощью в ICAO и IATA – международные структуры гражданской авиации. Вице-премьер России Аркадий **Дворкович** 19 июля дал поручение незамедлительно обеспечить восстановление передачи метеоданных по российским аэропортам в глобальные информационные системы. Однако, по словам представителей отрасли, ситуация может разрешиться только после того, как объявленные «Авиаметтелекомом» тарифы будут утверждены ФАС.

Заместитель председателя правительства России Аркадий **Дворкович** 19 июля 2017 года потребовал от глав Минприроды, **Минтранса** и Федеральной антимонопольной службы срочно урегулировать ситуацию, связанную с прекращением поступления метеоданных по многим российским аэропортам в международные авиационные IT-системы (SITA, Jeppesen и др.).

«Прошу незамедлительно обеспечить восстановление передачи метеорологической информации в международные банки авиаметеорологических данных, согласно перечню аэродромов гражданской авиации Российской Федерации, включенных в аэронавигационный план Европейского региона ИКАО (Международной организации гражданской авиации. – «Известия»)», – говорится в поручении Аркадия **Дворкович**а, копия которого имеется в распоряжении «Известий».

Представитель вице-премьера Алия Самигуллина рассказала «Известиям», что работа по выполнению поручения на данный момент идет на уровне аппарата правительства, Минприроды, **Минтранса** и ФАС.

Метеоданные для воздушного транспорта – это такие показатели, как давление, скорость и направление ветра, горизонтальная видимость, облачность, а также прогноз изменения погоды. Росгидромет в лице своей структуры «Авиаметтелеком» является единственным российским назначенным полномочным органом для предоставления метеорологического обслуживания в интересах международной аэронавигации. Сейчас в международные системы обмена метеоинформацией продолжают поступать данные только по 16 российским аэродромам. Такие ограничения были введены после прекращения оплаты услуг со стороны части авиаперевозчиков.

Правовые основания разорвать договорные отношения с «Авиаметтелекомом» у российских авиакомпаний появились в связи с изданием приказа **Минтранса** России № 34 от 6 февраля 2017 года, которым был изменен порядок возмещения затрат на производство и предоставление метеоинформации для полетов воздушных судов.

Ранее Росгидромет получал оплату за одну и ту же метеоинформацию как от авиакомпаний, которым она необходима для предполетной подготовки, так и от Государственной корпорации по организации воздушного движения (ГК ОрВД), авиадиспетчеры которой должны сообщать эти данные экипажам воздушных судов на этапе выполнения полета. Теперь расходы за предоставление метеоинформации на этапе подготовки к полету отнесены к ставке сбора за аэронавигационное обслуживание, которая устанавливается ФАС России. Росгидромет теперь ожидает оплату своих услуг в полном объеме от ГК ОрВД. Однако пока не приняты нормативные документы, определяющие и подтверждающие все расходы предприятий Росгидромета, ФАС России не может изменить размер ставки сбора для компенсации затрат на предоставление метеоинформации. В результате Росгидромет уже перестал получать деньги от авиакомпаний, но еще не начал получать их от ГК ОрВД. Что в итоге и привело к отказу в предоставлении информации в глобальные системы.

Из-за прекращения обмена данными с международными информационными системами метеорологическая обстановка перестала быть доступна российским и иностранным авиакомпаниям в системах планирования полетов, в частности в Lido/Flight.

– В связи с этим проделывалась дополнительная значительная работа по обработке данных вручную, что могло повлиять на разработку оптимальных маршрутов, повышение расхода топлива и прочее, – рассказал «Известиям» вице-президент Lido/Flight в Lufthansa Systems Берндр Юрищ.

По его словам, обмен данными был прерван на срок три недели и восстановлен Росгидрометом 31 июля. В течение этого времени авиакомпании получали данные по метеоусловиям напрямую непосредственно от Росгидромета. Lufthansa Systems для решения этой проблемы была в постоянном контакте со своими клиентами, а также с властями ICAO и Международной ассоциации воздушного транспорта (IATA).

В «Уральских авиалиниях» «Известиям» рассказали», что поручение Аркадия **Дворкович**а до сих пор не выполняется, при этом в компании опасаются дальнейшего сокращения перечня аэродромов, по которым будет передаваться метеоинформация в международные системы данных.

«Данные действия Росгидромета нарушают устойчивое функционирование системы метеорологического обеспечения гражданской авиации, что создает риски снижения качества предоставляемого аэронавигационного обслуживания, угрозу безопасности полетов в воздушном пространстве Российской Федерации», – указывается в обращении президента Российской ассоциации эксплуатантов воздушного транспорта Владимира Тасуна к Аркадию **Дворкович**у (копия есть у «Известий»).

В ФАС России не ответили на запрос «Известий».

В ГК ОрВД «Известиям» сообщили о необходимости разработки и утверждения административного регламента по оказанию государственной услуги по метеорологическому обеспечению, который бы определил порядок ее оказания и определил роль и ответственность каждого участника процесса.

По заявлению главы Росгидромета Александра Фролова, сложившаяся ситуация создала реальную угрозу остановки работы метеорологических органов в 250 аэропортах.

«Исключение аэропортового сбора за метеообеспечение без определения источника и порядка взимания замещающего его сбора с 24 марта 2017 года сокращает финансирование деятельности авиационных метеорологических органов на 80% (3,8 млрд рублей по данным 2016 года)», – говорится в обращении Александра Фролова к зам**министра транспорта** Валерию **Окулов**у от 14 апреля 2017 года (копия документа есть у «Известий»).

По данным источника «Известий», общая величина планируемых расходов организаций Росгидромета на 2017 год, касающихся обеспечения потребностей авиации, заявлена в размере почти 5 млрд рублей. В эту сумму входят 800 млн рублей, которые оплачиваются по действующему договору между ГК ОрВД и Росгидрометом. Письмо с расчетом дополнительных расходов Росгидромета уже было направлено в ГК ОрВД. В настоящее время в **Росавиаци**и определяют наиболее оптимальный вариант компенсации этих затрат за счет аэронавигационных сборов с авиакомпаний. При равномерном пересчете применительно ко всем маршрутам полетов российских авиакомпаний (как внутренним, так и международным) ставка сбора может вырасти на 33%.

Как сообщили «Известиям» в пресс-службе **Минтранса**, сначала нужно оценить обоснованность представленных расходов, а уже потом Росгидромету и ГК ОрВД заключить соглашение в части оплаты услуг за метеообеспечение. При этом российским авиаперевозчикам до момента заключения этого договора необходимо будет возобновить оплату услуг Росгидромета. Такое решение было зафиксировано в протоколе межведомственного совещания от 7 июля 2017 года за подписью замглавы **Минтранса** Валерия **Окулов**а. Согласно проекту «дорожной карты» по подготовке и заключению такого договора, направленному 27 июля в **Росавиаци**ю (копии документов есть у «Известий»), на это может уйти около полугода.

Представитель ФГБУ «Авиаметтелеком Росгидромета» сообщил «Известиям», что на сегодняшний день не известен ни один случай отмены рейсов из-за отсутствия метеорологической информации. Кроме того, по состоянию на 1 августа на специализированном веб-сайте предоставлен авторизованный доступ к полному объему метеоданных для 116 организаций, среди которых государственные учреждения, службы организации воздушного движения, аэропорты и авиакомпании, в том числе 23 иностранных.

### КОММЕРСАНТ; ЕЛИЗАВЕТА КУЗНЕЦОВА; 2017.08.08; ЖУКОВСКИЙ ВЫТОРГОВАЛ СЕБЕ РИМ

Италия разрешит полеты из нового аэропорта

Аэропорт Жуковский все же откроет первое западноевропейское направление: «Уральские авиалинии» в сентябре должны начать полеты в Рим. Авиакомпания собиралась начать эти полеты еще в июне, но их старт задержался из-за традиционных споров относительно статуса аэропорта. Зарубежные авиавласти не готовы считать Жуковский региональным аэропортом, на чем настаивает РФ. Сейчас аэропорт ведет переговоры еще о 30 маршрутах, но, по мнению экспертов, введение международных рейсов будет постоянно сопровождаться торгом.

Подмосковный аэропорт Жуковский (управляет «Рампорт Аэро», в которой 75% минус 1 акция у литовской Avia Solutions Group, 25% – у структур «Ростеха») ведет переговоры об открытии не менее 30 маршрутов, сообщил «Интерфакс» со ссылкой на первого заместителя гендиректора «Рампорт Аэро» Евгения Солодилина. По его словам, число международных направлений будет расти «по мере улучшения переговорных процессов **Минтранса** с иностранными авиавластями».

Россия считает Жуковский (40 км от Москвы) региональным аэропортом, что снимает с него ограничения межправсоглашений по числу назначенных перевозчиков и международных рейсов, которые распространены на Внуково, Шереметьево и Домодедово. Но эта ситуация с ноября 2016 года приводила к конфликтам с зарубежными авиавластями (например, с Душанбе, Тбилиси и Тель-Авивом). Причем если полеты в Таджикистан и Грузию удалось открыть в нужном для российской стороны объеме, то Израиль согласовал с «Уральскими авиалиниями» только чартеры. Сейчас из Жуковского также летают белорусская «Белавиа», российская Pegas Fly («Икар»), киргизские Air Manas, Avia Traffic Company, турецкие Onur Air, SunExpress. Полеты выполняются в Симферополь, Худжанд, Душанбе, Ош, Минск, Сиань, Стамбул, Тбилиси, Баку, Тель-Авив.

Но, как выяснилось, статус Жуковского вызвал вопросы и в Италии, как отметил господин Солодилин. «Уральские авиалинии» планировали открыть регулярный рейс отсюда в Рим еще с 7 июля, но полеты пока не начаты. По словам топ-менеджера, «этот вопрос решен», а сама проблема «уже в прошедшем времени». В **Минтрансе** “Ъ” сообщили, что по итогам переговоров авиавластей РФ и Италии и заседания межведомственной комиссии по допуску перевозчиков «Уральские авиалинии» получили пять дополнительных частот на полеты из Жуковского в Рим. Рейсы планируется начать 8 сентября.

Главный эксперт Института экономики транспорта и транспортной политики НИУ ВШЭ Федор Борисов замечает, что переговоры о полетах из Жуковского теперь всегда будут сопровождаться торгом, и их итог будет определяться степенью зависимости сторон друг от друга. «Аргумент о том, что аэропорт находится не в Москве, не выдерживает критики, поскольку Домодедово и Шереметьево также зарегистрированы в области»,– подчеркнул эксперт.

Параллельно аэропорт ведет переговоры с авиакомпаниями о базировании в Жуковском – как частичном, так и полном, но детали станут известны к концу года, когда сформируется пакет направлений, заметил Евгений Солодилин. По его словам, для базирования крупных перевозчиков масштаба «Уральских авиалиний» аэропорту «необходимо улучшить инфраструктуру». Согласно стратегии, Жуковский будет развиваться в три этапа. Первый этап включал развитие текущей инфраструктуры аэродрома Раменское и строительство к 2016 году пассажирского терминала площадью 17,6 тыс. кв. м. В рамках второго и третьего этапа предусматривается расширение терминала на 30 тыс. кв. м (2018 год) и 13 тыс. кв. м (2020 год). Строительство второго терминала должно увеличить пропускную способность аэропорта до 6–7 млн пассажиров в год. По итогам третьего этапа общая площадь терминалов составит 60 тыс. кв. м, пропускная способность должна вырасти до 12 млн пассажиров в год. В октябре в Жуковском должно начаться строительство международного грузового терминала.

### КОММЕРСАНТ; АЛЕКСАНДРА МЕРЦАЛОВА; 2017.08.08; ВНУТРЕННИЙ ТУРИЗМ ИДЕТ ЛЬГОТНЫМ МАРШРУТОМ

Резкое падение спроса на внутренние туры заставило российские власти вернуться к обсуждению необходимости субсидирования авиаперевозок для туроператоров. Выделенный на этот проект 1 млрд руб. позволит дополнительно привлечь на отечественные курорты 200 тыс. человек, подсчитали участники туррынка. Впрочем, по их мнению, субсидии смогут существенно поднять спрос на внутренние туры, если стоимость перелета снизится вдвое.

Вице-премьер Виталий Мутко поручил **Минтрансу** вместе с Минкультом и Минфином к 10 октября представить правительству предложения по субсидированию групповых авиаперевозок, входящих в состав турпакетов на внутренних направлениях. Об этом сообщила вчера Ассоциация туроператоров России. По словам ее исполнительного директора Майи Ломидзе, поручения были сформулированы по итогам встречи вице-премьера с представителями туррынка, прошедшей в конце июля, и разосланы вчера. Представители министерств на запросы “Ъ” не ответили. Связаться с господином Мутко не удалось.

По данным одного из участников туррынка, участвовавшего во встрече с Виталием Мутко, на субсидирование авиаперевозок планируется выделить 1 млрд руб. «По оценкам отрасли, это позволит дополнительно привезти на российские курорты около 200 тыс. человек»,– добавил собеседник “Ъ”.

Субсидирование авиаперевозок в Крым и Краснодарский край обсуждается с 2015 года. Но до сих пор речь шла только о рейсах, выполняемых в межсезонье. Теперь, говорит госпожа Ломидзе, возникла необходимость снизить стоимость перелетов в июне и сентябре. «Это нужно, чтобы поддержать существующий поток из-за наметившегося спада»,– говорит она, добавляя, что субсидироваться смогут не только чартерные, но и регулярные перевозки.

Ранее туроператоры сообщали, что продажи организованных туров по России в этом году сократились на 20%.

Это уже заставило некоторые компании скорректировать обнародованные ранее цены и объемы продаж (см. “Ъ” от 17 июля). Гендиректор туроператора «Дельфин» Сергей Ромашкин считает, что для стимулирования спроса в период низкой загрузки нужно снизить стоимость перевозки до 5–6 тыс. руб. с текущих 11–12 тыс. руб. для Сочи и 13–14 тыс. руб. для Крыма. Но, уверен господин Ромашкин, решить проблему только за счет авиаперелетов не выйдет: «Например, в Краснодарский край 30% путешественников приезжают на поезде, эта поездка обходится им в 10–11 тыс. руб.». Глава «Дельфина» сомневается, что инициатива господина Мутко будет утверждена, так как меры, требующие дополнительных расходов бюджета, в последнее время редко находят поддержку Минфина.

Субсидирование авиаперевозок не единственное поручение вице-премьера в сфере транспорта. Он также обратился в **Минтранс**, Минкульт, **Росавиаци**ю и Ростуризм с указанием представить предложения о повышении ответственности авиаперевозчиков за реализацию чартерных программ. Майя Ломидзе объясняет эту необходимость массовой отменой чартерных полетов этим летом: «Всю ответственность за это и расходы, исчисляемые десятками миллионов рублей, понесли туроператоры, хотя они не имеют возможности объективно оценивать состояние перевозчика, она есть только у **Росавиаци**и». Как говорит госпожа Ломидзе, турбизнес настаивает на введении материальной ответственности для перевозчиков за несостоявшиеся рейсы. О том, что пакет законопроектов, решающих проблему срыва чартерных перевозок в высокий сезон уже готовится **Минтрансом** вместе с **Росавиаци**ей, на прошлой неделе сообщало издание «Известия».

Виталий Мутко поручил министерствам также проработать возможность применения к отелям льготных ставок по НДС и субсидирование кредитов для строительства и реконструкции гостиниц. Аналогичную инициативу в правительство ранее уже направил Совет федерации. В тексте своих рекомендаций сенаторы предлагали снизить НДС до 10%, установить налог на землю в размере 0,3% и субсидировать ставки по кредитам (см. “Ъ” от 14 июля). Также по поручению вице-премьера Минкульт и Федеральная антимонопольная служба должны к 30 октября дать предложения по поддержке российских систем бронирования туристических услуг. На июльской встрече с господином Мутко представители турбизнеса заявляли, что сейчас этот рынок фактически монополизирован иностранными игроками.

### РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; ТАТЬЯНА ШАДРИНА;2017.08.07; ЛЕТАТЬ ПО-РУССКИ

Глава ИКАО Фан Лю пригласила российских специалистов проверять безопасность полетов в других странах

В проверках на безопасность полетов, которые проводит Международная организация гражданской авиации (ИКАО), будут участвовать наши специалисты. Об этом в интервью «Российской газете» рассказала Генеральный секретарь организации Фан Лю.

Госпожа Лю, в этом году нашей стране предстоит пройти проверку ИКАО. Когда она начнется?

Фан Лю: Мы приняли решение перенести ее на 2018 год. До конца этого года мы согласуем с российскими властями точные даты. В прошлый раз проверка проходила в России в 2011 году, ее результаты были отличными.

И я надеюсь, что подготовка к предстоящей проверке пройдет должным образом, чтобы Россия показала такие же или еще более высокие результаты.

В ближайшие годы в России ожидается дальнейший рост объемов перевозок, и потому очень важно иметь адекватную, соответствующую этому росту систему надзора, что поможет государству поддерживать и повышать уровень безопасности полетов и авиационной безопасности, прежде всего на благо пассажиров. Хочу подчеркнуть, что я очень впечатлена тем, какое значение российское правительство придает сегодня системе надзора в гражданской авиации.

Я надеюсь, что так будет продолжаться и дальше.

Недавно вы были в России, встречались с руководителями транспортных ведомств. Одной из важных тем переговоров стало привлечение к деятельности ИКАО российских специалистов – поясните, в каких сферах это возможно?

Фан Лю: Прежде всего, я поднимала вопрос о привлечении к поверкам ИКАО российских инспекторов. Как вы знаете, в ИКАО действует механизм непрерывного мониторинга Универсальной программы проверок организации контроля за обеспечением безопасности полетов и Универсальной программы проверок в сфере обеспечения авиационной безопасности. Обе эти программы сейчас находятся в стадии имплементации.

Безусловно, основную часть аудиторской деятельности выполняют непосредственно сотрудники ИКАО, являющиеся специалистами в той или иной сфере. Но если к проверкам будут привлекаться только они, то выполнение программ может растянуться – ведь членом ИКАО является (и подлежит проверкам) 191 государство. Поэтому мы решили привлекать к проведению проверок специалистов-аудиторов из наших государств-членов.

Как будете их отбирать?

Фан Лю: Сначала этим инспекторам, в том числе из России, нужно будет пройти специальный курс подготовки, сдать экзамен и получить сертификат ИКАО. После этого ИКАО сможет привлекать их к своим проверкам, чтобы в более короткие сроки проверить большее количество государств – то есть реализовать задачу, которую перед нами поставили сами же государства-члены.

Такой опыт был бы полезен не только для нашей организации, но и для самих инспекторов, и для их государств. Он поможет эффективнее осуществлять проверки, и они будут проводиться в соответствии со стандартами ИКАО. Мы надеемся, что получившие сертификат ИКАО инспекторы также смогут передавать свой опыт коллегам. Отрадно, что российскую сторону заинтересовала эта перспектива, и в частности возможность переподготовки российских специалистов на курсах инспекторов ИКАО. С нетерпением ждем плодотворного взаимодействия.

Встречаясь с премьер-министром Дмитрием Медведевым, вы также говорили о переводе документов ИКАО на русский язык. Почему это важно?

Фан Лю: ИКАО как специализированное агентство ООН использует шесть рабочих языков, среди которых и русский язык. Все документы, в которых изложены международные стандарты и рекомендуемая практика ИКАО, в обязательном порядке переводятся нами на эти языки.

Но есть еще различные руководства и инструктивные материалы, которые не являются обязательными к переводу, а используются в рабочем порядке на английском языке. К сожалению, своими силами мы не можем осуществить перевод всех вспомогательных документов на все рабочие языки – нам не хватает финансовых ресурсов. Вот почему я попросила вашего премьер-министра Дмитрия Медведева рассмотреть возможность предоставить ИКАО добровольную помощь по переводу документов, оказать содействие по поддержке русскоязычной версии официального веб-сайта ИКАО. Премьер-министр любезно согласился рассмотреть мою просьбу.

Очевидно, если в русскоязычной версии нашего сайта будут доступны не только обязательные стандарты, но и все вспомогательные документы ИКАО, ими смогут пользоваться авиационные специалисты тех стран, где говорят на русском. И это в значительной степени поможет таким странам поднять свой уровень обеспечения безопасности полетов и авиационной безопасности. Поэтому я расцениваю этот щедрый жест российского руководства как готовность оказывать поддержку не только ИКАО, но и всему мировому авиационному сообществу. В этой связи хочу еще раз от имени ИКАО поблагодарить Дмитрия Медведева за приверженность сотрудничеству с ИКАО и за вклад России в развитие мировой гражданской авиации. Для меня большая честь встретиться с премьер-министром России.

О чем еще шла речь на этой встрече?

Фан Лю: Во время нашей беседы мы обсудили вопросы, которые имеют особую значимость как для Российской Федерации, так и для ИКАО, а также пути развития нашего взаимодействия. Дмитрий Медведев выразил свою приверженность усилению взаимовыгодного партнерства между Россией и ИКАО.

Главные цели нашего сотрудничества – обеспечение безопасности полетов, авиационной безопасности, а также устойчивое развитие мирового авиационного транспорта. Я очень впечатлена тем, какое важное значение Россия придает развитию транспортной отрасли и, в частности, авиации. У России есть стратегия развития авиационного транспорта как одного из ключевых факторов социального и экономического развития.

Авиация – самый быстрый и безопасный вид транспорта, а также, очевидно, исключительно удобная возможность связать Россию со всем остальным миром. В России я вижу огромный потенциал для внутренних авиаперевозок, в свою очередь развитие воздушного транспорта поспособствует развитию российской экономики, в частности таких связанных с авиацией областей, как туризм и торговля.

Но и для мирового авиационного сообщества Россия – это значимое государство. Ваша страна имеет третий в мире рынок внутренних перевозок, занимает 15-е место по пассажиро-километрам. И последние пять лет ваша гражданская авиация показывала динамичный рост, выражающийся в двузначных цифрах.

В начале лета я принимала участие в Санкт-Петербургском международном экономическом форуме. Мне очень понравился новый аэропорт Северной столицы. Наконец, я была крайне рада снова встретиться с российскими коллегами. И могу сказать, что они всей душой искренне переживают за то, чтобы российская авиация развивалась динамично и безопасно. Я желаю им успехов, а также всего хорошего желаю российским пассажирам и просто российским людям. И главное – желаю дальнейшего устойчивого развития российской авиации.

### ИЗВЕСТИЯ; КСЕНИЯ АСКЕРОВА; 2017.08.07; НИЖЕГОРОДСКИЙ АЭРОПОРТ ЗАНЯЛ 4-Е МЕСТО В ПФО ПО ОБЪЕМУ ПАССАЖИРОПОТОКА

Нижегородский аэропорт Стригино по итогам первого полугодия (январь–июнь) 2017 года перевез 392 731 пассажира, что на 18,2% больше, чем в прошлом году за аналогичный период. Соответствующие данные приводятся на сайте **Росавиаци**и.

Согласно объему пассажиропотока, аэропорт Нижнего Новгорода занимает 4-е место среди аэропортов Приволжского федерального округа (ПФО) после Уфы (1,22 млн пассажиров), Самары (1,14 млн) и Казани (1,09 млн).

Наибольший прирост пассажиропотока наблюдается у аэропорта Ульяновска: за первое полугодие 2017 года он обслужил 102 487 человек с ростом в 2,4 раза по сравнению с аналогичным периодом 2016 года, сообщает ИА «НьюсНН».

Напомним, международный сектор аэропорта Стригино в Нижнем Новгороде начал работать в новом терминале в апреле 2017 года. Первыми пассажирами стали 230 туристов, вернувшихся из Турции. Аэропорт обслуживает международные и внутренние авиарейсы и является основным запасным аэродромом московского авиаузла. В 2016 году был введен в эксплуатацию новый аэровокзальный комплекс Стригино. Площадь нового терминала составляет 27,8 тыс. кв. м, пропускная способность – более 1,5 млн человек в год. Объем инвестиций в сооружение терминала составил более 4 млрд рублей.

### ИНТЕРФАКС; 2017.08.08; АЭРОПОРТ «ТОЛМАЧЕВО» В ЯНВАРЕ-ИЮЛЕ УВЕЛИЧИЛ ПАССАЖИРОПОТОК ПОЧТИ НА ЧЕТВЕРТЬ

Аэропорт «Толмачево» (MOEX: ATLM) (входит в холдинг «Новапорт») в январе-июле 2017 года увеличил пассажиропоток на 24% по сравнению с аналогичным периодом 2016 года – до 2,7 млн человек, говорится в сообщении авиаузла.

В том числе пассажиропоток на внутренних воздушных линиях вырос на 16%, до 1,9 млн пассажиров, на международных – почти в 1,5 раза, до 805 тыс. человек.

В июле аэропорт увеличил пассажиропоток на 17% по сравнению с аналогичным месяцем 2016 года, до 552,9 тыс. человек. В том числе пассажиропоток на внутренних воздушных линиях вырос на 11%, до 407,2 тыс. человек, международных – в 1,4 раза, до 145,67 тыс. человек.

Самыми значительными темпами в июле рос пассажиропоток по таким направлениям, как Анталия, Абакан, Омск, Ростов-на-Дону, Горно-Алтайск, Сеул, Тюмень, Екатеринбург, тайская провинция Краби, Фергана, Астана. При этом рост пассажиропотока в направлениях дальнего зарубежья по итогам января-июля составил 74%, в том числе в июле – 69%.

За семь месяцев количество самолетовылетов выросло на 16% – до 13,726 тыс., в том числе в июле – на 11%, до 2,395 тыс.

Грузопоток в январе-июле составил 15,8 тыс. тонн (рост на 23% по сравнению с аналогичным периодом прошлого года), в том числе в июле – 2,166 тыс. тонн (рост на 12%).

Аэропорт «Толмачево» входит в десятку крупнейших по пассажиропотоку в РФ. В 2016 году аэропорт увеличил пассажиропоток на 10,6% по сравнению с показателем 2015 года – до 4,097 млн человек. В 2017 году аэропорт планирует обслужить 4,74 млн человек.

Холдинг «Новапорт» создан в 2002 году, на паритетных началах принадлежит группе компаний AEON Corporation и инвестиционному холдингу Meridian Capital (Казахстан). В настоящее время компания управляет аэропортами Новосибирска («Толмачево»), Барнаула, Томска, Кемерово, Читы, Астрахани, Челябинска, Волгограда, Перми, Тюмени и Мурманска.

### ТАСС; 2017.08.07; АЭРОПОРТ МИНЕРАЛЬНЫЕ ВОДЫ В ИЮЛЕ УВЕЛИЧИЛ ПАССАЖИРОПОК НА 40%

Международный аэропорт Минеральные Воды в июле увеличил пассажиропок на 40% и обслужил более 225 тыс. пассажиров, сообщили в администрации главных воздушных ворот Северного Кавказа.

«По итогам деятельности международного аэропорта Минеральные Воды за июль текущего года обслужено более 225 тыс. пассажиров. Общий рост пассажиропотока в сравнении с аналогичным периодом 2016 года составляет плюс 40%. На внутренних воздушных линиях количество пассажиров увеличилось на 23%, на международных воздушных линиях – на 147%», – сообщили в аэропорту.

В июле 2017 года востребованными направлениями внутренних линий остались рейсы в Екатеринбург (плюс 53% в сравнении с июлем 2016 г.), Новосибирск (плюс 55% в сравнении с июлем 2016 г.). Также Сочи и Симферополь стабильно пользуются спросом в летний сезон, прямые рейсы в Сочи выполняются авиакомпаниями UTair, «Руслайн» до 4 раз в неделю.

На международных направлениях с 12 июля возобновились полеты авиакомпании Scat в Атырау, продолжаются полеты в Астану. Авиакомпанией «Узбекистон хаво йуллари» в июле была открыта дополнительная вторая частота в Ташкент, теперь пассажиры могут воспользоваться рейсами 2 раза в неделю по вторникам и воскресеньям.

Большое значение в общем росте пассажиропотока оказывает выполнение рейсов в Анталью (до 3 раз в день) и Стамбул (до 4 раз в неделю). Также востребованным остается рейс в Ереван, показатель популярности направления – рост пассажиропотока по указанному рейсу в 5 раз в сравнении с июлем 2016 года.

«В тройку лидеров-перевозчиков из аэропорта Минеральные Воды за июль 2017 года вошли авиакомпании «Аэрофлот» (плюс 16% в сравнении с июлем 2016 г.), UTair (плюс 17% в сравнении с июлем 2016 г.), «Россия» (плюс 4% в сравнении с июлем 2016 г.)», – сообщает администрация аэропорта.

### ИНТЕРФАКС; 2017.08.07; ПАССАЖИРОПОТОК ТЮМЕНСКОГО АЭРОПОРТА «РОЩИНО» В ЯНВАРЕ-ИЮЛЕ ВЫРОС НА ЧЕТВЕРТЬ

АО «Аэропорт «Рощино» (Тюмень) в январе-июле 2017 года увеличило пассажиропоток на 25% по сравнению с аналогичным периодом прошлого года – до 1 млн 22,458 тыс. человек, сообщили «Интерфаксу» в компании.

На внутренних линиях пассажиропоток вырос на 18,8% – до 933,878 тыс. человек, на международных – в 2,8 раза, до 88,58 тыс. человек.

Объем обработанных грузов возрос на 19,3% – до 2,642 тыс. тонн.

Как сообщалось, в 2017 году аэропорт «Рощино» планирует обслужить более 1,7 млн пассажиров.

«Рощино» – аэропорт международного класса, допущен к приему более 20 типов воздушных судов, в том числе Ту-154, Ил-86 и Boeing-737. В январе этого года состоялось официальное открытие аэропорта после реконструкции.

Холдинг Романа Троценко «Новапорт» в конце 2014 года купил 100% аэропорта «Рощино» у структур, близких к авиакомпании «ЮТэйр» (MOEX: UTAR). Холдинг планирует развивать в Рощино крупный региональный хаб.