**14 ДЕКАБРЯ 2016**

**Вернуться в оглавление**

|  |
| --- |
| **Публикации** |

### ВЕДОМОСТИ; АЛЕКСАНДР ВОРОБЬЕВ; 2016.12.14; РОССИЙСКИЙ РЫНОК АВИАПЕРЕВОЗОК ВЫХОДИТ ИЗ КРИЗИСА

В 2017 г. пассажиропоток российских авиакомпаний точно будет больше, чем в этом году, заявил руководитель **Росавиаци**и Александр **Нерадько** (цитата по ТАСС). «Более полных прогнозов рынка мы не делаем», – говорит представитель ведомства. **Министр транспорта** Максим **Соколов** ранее заявлял, что рынок в 2017 г. может вернуться на уровень 2015 г. (было перевезено 92 млн человек). За 11 месяцев этого года пассажиропоток сократился на 5,4% год к году до 81,8 млн человек. Причем в октябре и ноябре перевозки выросли впервые в этом году, если не считать 29 февраля (см. график).

«На рынке в последние месяцы, особенно с окончанием лета, образовались избыточные емкости; чтобы их заполнить, авиакомпании были вынуждены снижать цены, что заметно оживило спрос – пассажиропоток вырос в октябре, ноябре, скорее всего вырастет и в декабре», – говорит гендиректор «Ютэйр» Андрей Мартиросов. Но авиакомпаниям нужен не рост пассажиропотока сам по себе, а улучшение в связи с этим финансовых показателей, а этого не происходит – последние месяцы были для отрасли убыточными, продолжает Мартиросов.

«Согласно данным aviasales, средний чек по России в январе – сентябре составил 14 592 руб. (билет туда-обратно), что на 7% меньше, чем годом ранее», – рассказал пиар-директор aviasales Янис Дзенис. Начиная со второй половины сентября перевозчики для удержания пассажиров заметно снижали цены – примерно на 35% по сравнению с высоким сезоном, рассказывал топ-менеджер другой крупной авиакомпании.

«Мы ожидаем небольшой рост авиаперевозок в следующем году при условии, что не будет очередного шока в экономике. Все крупные авиакомпании планируют наращивать свой парк, это ставка на рост», – говорит принципал Bain & Company Андрей Панов. «Фактором роста перевозок в 2017 г. станут открытие Турции и ожидающееся открытие Египта – от этого, правда, выиграют не авиакомпании, а туроператоры. Крупные перевозчики, в том числе «Ютэйр», продолжат расти как минимум за счет консолидации рынка и снижения доли маленьких авиакомпаний», – соглашается Мартиросов. Но доходность авиакомпаний будет полностью зависеть от платежеспособного спроса, добавляет он.

«Если покупательная способность населения останется на прежнем уровне, то авиакомпаниям придется снижать цены, чтобы не возить пустые кресла, – это может негативно сказаться на прибыльности многих игроков. В таком случае в выгодном положении окажутся перевозчики с минимальными затратами, в первую очередь «Победа» (дочерний лоукостер «Аэрофлота»), а также авиакомпании с высокой долей зарубежных пассажиров, т. е. лидеры рынка. Остальным будет сложно показывать положительные результаты», – продолжает эксперт. На «Аэрофлот» приходится примерно 70–80% всех международных перевозок российских авиакомпаний, оценивает топ-менеджер российского перевозчика.

В следующем году мы ожидаем роста количества пассажиров S7 Group – планируем получить новые воздушные суда, в том числе Airbus 320neo, будут открыты новые рейсы, в том числе международные, говорит представитель S7. Представитель «Аэрофлота» на запрос не ответил.

### RNS; 2016.12.13; ГЛАВА РОСАВИАЦИИ: ЕГИПЕТ ПОКА НЕ ПРИГЛАШАЛ РОССИЙСКИХ ИНСПЕКТОРОВ ДЛЯ ПРОВЕРКИ АЭРОПОРТОВ

Египетская сторона пока не направляла российским авиавластям приглашения для финальной инспекции аэропортов, заявил журналистам руководитель **Росавиаци**и Александр **Нерадько** в рамках конкурса пилотирования пассажирского самолета Sukhoi Superjet-100 «Лучший в небе» среди курсантов вузов **Росавиаци**и, проведенного «Аэрофлотом» совместно с **Росавиаци**ей и ОАК – производителем SSJ100.

«Мы готовы выехать еще раз и провести проверку аэропортов, но ждем соответствующих поручений», – ответил он.

Представитель **Росавиаци**и пояснил, что пока приглашений от египетской стороны не поступало.

Ранее **министр транспорта РФ** Максим **Соколов** допустил возможность визита российских специалистов в Египет до конца года в случае, если египетская сторона направит соответствующее приглашение.

Авиасообщение между Россией и Египтом было приостановлено после террористического акта 31 октября 2015 года, когда самолет российской авиакомпании «Когалымавиа» потерпел крушение на севере Синайского полуострова, выполняя рейс из Шарм-эль-Шейха в Санкт-Петербург. На борту находились 224 человека, все они погибли.

### ИНТЕРФАКС; 2016.12.13; НОВОГО ГЕНПОДРЯДЧИКА РЕКОНСТРУКЦИИ АЭРОПОРТА КАЛИНИНГРАДА МОГУТ ВЫБРАТЬ ДО КОНЦА ГОДА – НЕРАДЬКО

Новый генподрядчик реконструкции калининградского аэропорта «Храброво» может быть выбран до конца текущего года, заявил журналистам глава **Росавиаци**и (является госзаказчиком работ) Александр **Нерадько**.

По его словам, проводить конкурс для этого не планируется – будет заключен контракт с единственным исполнителем. «Это будет единственный исполнитель, но он будет выбран в соответствии с действующим законодательством. Надеюсь, еще в этом году», – сказал А.**Нерадько**.

Он добавил, что **Росавиаци**я рассчитывает «полюбовно расстаться» с прежним генподрядчиком реконструкции «Храброво» – компанией «Стройновация», договор с которой ведомство расторгло из-за низких темпов работ. «Мы с ними закрываем (сотрудничество – ИФ) по факту выполненных работ и расстаемся», – сказал А.**Нерадько**, пояснив, что стороны планируют заключить мировое соглашение.

Конкурс на выполнение строительно-монтажных работ в рамках второй очереди реконструкции «Храброво» ООО «Стройновация» (входит в «Сумму» Зиявудина Магомедова) выиграло в 2014 году, стоимость контракта превышала 3,1 млрд рублей. Проект предусматривает усиление и удлинение взлетно-посадочной полосы с 2,5 тыс. до 3,4 тыс. метров, реконструкцию рулежных дорожек, укрепление и расширение перронов. После реконструкции, которая должна завершиться к Чемпионату мира по футболу 2018 года, пропускная способность аэропорта должна достичь 4,9 млн пассажиров в год.

«При существующей аэродромной инфраструктуре аэропорта мы сможем провести чемпионат совершенно спокойно. То удлинение взлетно-посадочной полосы, которое «Стройновация» не завершила, мы рассчитываем завершить в 2017 году. А новый владелец аэровокзального комплекса («Новапорт» Романа Троценко – ИФ) завершит его реконструкцию к февралю 2018 года. Это не критичный срок», – сказал А.**Нерадько**.

### ТАСС; 2016.12.13; РОГОЗИН: МЭР ПРОСРОЧИЛО РАЗРАБОТКУ ГОСПРОГРАММЫ РАЗВИТИЯ АРКТИЧЕСКОЙ ЗОНЫ

Министерство экономического развития сорвало сроки подготовки новой редакции Госпрограммы социально-экономического развития Арктической зоны, заявил вице-премьер Дмитрий Рогозин сообщил в ходе заседания Госкомиссии по вопросам развития Арктики.

«Министерству экономического развития поручалось на основе детальной ревизии экономической деятельности и анализа нормативной-правовой базы, регулирующей правоотношения в Арктической зоне, разработать новую редакцию Государственной программы социально-экономического развития Арктической зоны и федеральный закон о развитии Арктической зоны. Предусматривалось, что это станет основополагающим механизмом перспективного развития арктического региона, – сказал Рогозин. – Программы нет».

Вице-премьер напомнил, что в соответствии с указаниями президента России Владимира Путина финансирование мероприятий государственной программы должно было начаться в 2017 году, то есть уже со следующего месяца. Иными словами, эта работа, как минимум по срокам, провалена.

«Хочу подчеркнуть, что это вина не только Министерства экономического развития. Деятельность Государственной комиссии не принесет должного результата без ответственной реализации ее решений со стороны всех федеральных органов исполнительной власти, министерств и ведомств», – заключил вице-премьер.

«Трудно назвать даже эскизом»

Однако вопросы возникли не только к работе Минэкономразвития. Так, по словам Рогозина, **Министерство транспорта** провалило работу по разработке Концепции развития Арктической транспортной системы до 2030 года.

«Вынужден отметить, есть и неисполненные поручения, которые мы давали еще в 2015 году, – сказал вице-премьер. – Так, **Министерству транспорта** поручалось разработать Концепцию развития Арктической транспортной системы на перспективу до 2030 года. То, что получено от министерства, трудно назвать даже эскизом».

По словам Рогозина, глубина проработки представленного проекта не соответствует значению, которое имеет транспортная инфраструктура для развития арктического региона. «По существу, это просто набор общих слов и понятий – нужно развивать порты, прокладывать дороги, строить, самолеты и морские суда, – подчеркнул он. – Полностью отсутствует какая-либо конкретика по срокам, направлениям, количеству, необходимым ресурсным затратам. А это – стратегический документ для развития Арктики».

«Придется дальше поморозиться на дрейфующих льдах»

В наказание за неисполнение поручений Госкомиссии по Арктике Рогозин обещал заморозить нерадивых представителей министерств и ведомств в постоянных экспедициях на дрейфующих льдах.

«В рамках (Международного арктического) форума прорабатывается возможность проведения заседания Госкомиссии с участием президента Российской Федерации. Вот там и подведем итоги нашей деятельности, – сказал вице-премьер. – Причем персонально, по зонам ответственности, ничего личного. Возможно тем, кто пытался поморозиться в рамках Госкомиссии, придется дальше поморозиться в виде постоянно действующих экспедиций на дрейфующих льдах».

Рогозин рассказал, что системные решения, принимаемые коллегиально Госкомиссией, зачастую сводятся на ноль отсутствием последующего должного исполнения. Он напомнил, что для этих целей были сформированы рабочие группы, возглавляемые отраслевыми министрами, Деловой и Научно-экспертный советы. «Но работа организована по разному», – констатировал он, отметив активную работу Министерства энергетики.

В этом году Минэнерго провело пять заседаний рабочей группы «Развитие энергетики», в том числе под председательством министра Александра Новака. «При всей его загруженности, думаю у него она не маленькая, он находит время для этой работы», – похвалил зампред правительства.

В аутсайдерах оказались также Министерство образования и науки и Министерство природных ресурсов и экологии. «Министерство образования не провело в этом году ни одного заседания, а Министерство экономики за два года деятельности Государственной комиссии ни разу не собрало Рабочую группу «Социально-экономическое развитие», – посетовал Рогозин. – Минприроды не смогло сформировать даже план работы на этот год своей рабочей группы «Обеспечение экологической безопасности».

При этом он подчеркнул, что одной из целей Арктической комиссии является повышение эффективности государственного управления в этой зоне. «Мной неоднократно давались поручения об активизации деятельности органов Государственной комиссии. Больше заниматься такими призывами я не буду. Давать последние китайские предупреждения тоже не собираюсь», – заявил зампред правительства.

В марте 2017 года Россия будет проводить Международный арктический форум «Арктика – территория диалога» – глобальное арктическое мероприятие на высшем уровне. Рогозин потребовал ликвидировать отставание в работе к этому моменту. «Поручаю отраслевым министерствам в срок до 1 февраля представить доклады, об исполнении поручений Государственной комиссии», – заключил он.

Информационная система транспортного комплекса Арктики и «Арктический ГОСТ»

По словам Рогозина, **Минтранс** до 2020 года должен выделить 11,3 млрд руб. на создание Единой защищенной информационной связной системы транспортного комплекса Арктики.

«Министерством разработана концепция указанной системы, и мероприятия по ее созданию включены в проект новой редакции государственной программы, необходимый объем финансирования составляет 11,3 млрд. руб. до 2020 года включительно», – сказал вице-премьер.

Он отметил, что Госкомиссия по развитию Арктики поддержала этот проект. При этом, по словам Рогозина, помимо транспортной инфраструктуры было рассмотрено и предложение Минэкономразвития по реализации на территории Арктической зоны комплексных проектов. «В следующем году на заседаниях президиума Госкомиссии мы планируем предметно рассмотреть перспективы реализации каждого проекта, их приоритетность и возможность предоставления государственной поддержки», – сказал зампред правительства.

По мнению Рогозина, в условиях санкционных ограничений реализация этих проектов в первую очередь зависит от возможностей отечественной науки и машиностроения, то есть наличия наших материалов, технологий и технических средств, адаптированных к природно-климатическим условиям Арктики.

Он напомнил, что в Новосибирске в рамках форума «Технопром-2016» перспективы развития отечественного нефтегазового машиностроения были проанализированы. Также власти определились с необходимостью создания на территории Арктической зоны полигонов для проведения тестирования опытно-промышленных образцов оборудования, материалов, технологий и продуктов питания. «Как я уже говорил, всё, что производится для нужд Арктики, должно иметь высший стандарт, своего рода знак качества «Арктический ГОСТ», – заключил Рогозин.

### РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; УЛЬЯНА ВЫЛЕГЖАНИНА; 2016.12.13; ЧТО ДАСТ ЭКСКЛАВУ МУНДИАЛЬ

К футбольному ЧМ – 2018 в Калининградской области строится огромное количество объектов. Как идет процесс и что мундиаль оставит жителям Калининградской области в «наследство», рассказывает врио заместителя председателя правительства региона Александр Рольбинов.

Работа на опережение

Александр Семенович, начать разговор хотелось бы с нашего главного спортивного объекта, стадиона «Калининград» на острове Октябрьский. Какие работы идут на стадионе? Укладываются ли строители в график?

Александр Рольбинов: Основные работы сейчас связаны с монтажом ограждающих металлических конструкций. Установлена значительная часть тех, что необходимы для монтажа кровли. До конца года, как мы ожидаем, эти мероприятия будут завершены. Кроме того, строятся перегородки для внутренних помещений, что позволит закрыть тепловой контур объекта.

Все работы идут с небольшим опережением графика. В принципе, никакого беспокойства ситуация на стадионе не вызывает. У нас очень хороший подрядчик, известная российская компания, которая, разумеется, располагает всемерной поддержкой правительства области. Мы постоянно на прямой связи со строителями стадиона, оперативно реагируем, если возникают сложности. К примеру, когда требовалось больше стройматериалов, мы собирали калининградских производителей, убеждали их сократить графики производства и поставок продукции. К чести местной строительной отрасли надо сказать, что производители показали себя с неплохой стороны, по нашим просьбам включались в работу во вторую смену.

Какие стройматериалы для стадиона изготавливаются в регионе?

Александр Рольбинов: Калининградские предприятия произвели большое количество свай, полностью выполнили так называемые гребенки трибун. В области были изготовлены все поддерживающие временные металлоконструкции для монтажа кровли, все материалы, необходимые для монтажа и строительства перегородок, газосиликатные блоки, кирпич и так далее. Местного производства – и весь товарный бетон, поступающий на стройплощадку.

Конечно, полностью обеспечить стройматериалами объект подобного масштаба калининград-ским производителям не под силу. Поэтому еще одна наша задача – организация бесперебойных по-ставок продукции из других российских регионов. Радует, что все стороны, которые были задействованы в этой работе, – и транспортные предприятия, и пограничники, и таможенники, сработали очень хорошо.

Какая судьба ждет стадион, когда завершится ЧМ – 2018? Кто будет управлять этим объектом и как он будет использоваться?

Александр Рольбинов: Планируется, что после завершения чемпионата стадион будет передан в областную собственность. Поэтому управлять объектом предстоит непосредственно правительству Калининградской области, точнее, специальной региональной управляющей компании, которую предполагается создать в 2018 году. УК будет работать по аналогии с подобными организациями, управляющими физкультурно-оздоровительными комплексами, дворцами спорта и так далее.

Разумеется, затраты на содержание такого масштабного объекта также лягут на региональный бюджет. Поэтому мы уже сейчас составляем предварительные планы загрузки помещений после ЧМ-2018, изучаем опыт использования казанского стадиона, где проходила летняя Универсиада-2013, других крупных российских спортивных объектов. Задачи у нас две – сделать так, чтобы стадион максимально себя окупал, и чтобы жители региона могли получить множество новых качественных услуг.

Думаем, что в помещениях стадиона откроются рестораны и кафе, будут работать кружки и спортивные секции. Скайбоксы (VIP-ложи отдельно или выше трибун) планируем сдавать в аренду для коммерческого использования. Подсмотрели интересный опыт – возможность временного переоборудования скайбоксов в гостиницы. Кроме того, на стадионе, разумеется, будут проходить крупные концертные и выставочные мероприятия.

В какой стадии находится реконструкция и строительство тренировочных площадок ЧМ-2018, действующих стадионов «Мирный», «Локомотив», «Сельма» и новой спортивной базы в городе Светлогорске? Будут ли востребованы эти объекты после чемпионата?

Александр Рольбинов: На стадионе «Мирный» сегодня реконструкция идет полным ходом. Проекты строительства спортивной базы в Светлогорске и реконструкции стадиона «Сельма» находятся на экспертизе, мы планируем начать работы на них в начале следующего года.

После чемпионата детские спортивные школы, которые тренируются на действующих стадионах, продолжат там заниматься, но уже с большим комфортом. Мы улучшим качество поля, построим дополнительные помещения, которые позволят организовать новые секции или расширить действующие кружки. Новый стадион в Светлогорске муниципалитет также будет использовать по назначению – для организации спортивных секций, проведения соревнований.

Готовимся к взлету

Поговорим о транспортной инфраструктуре. Как изменится калининградский аэропорт «Храброво» к чемпионату мира 2018 года?

Александр Рольбинов: Проект реконструкции «Храброво» состоит из двух частей. Реконструкция аэродромной инфраструктуры воздушного порта идет за счет федерального бюджета в рамках ФЦП «Развитие транспортной системы России (2010-2020 годы)». Проект предусматривает реконструкцию взлетно-посадочной полосы с удлинением на 850 метров, оснащение ВПП радиотехническими средствами посадки, светосигнальным и метеооборудованием, строительство дополнительных перронов для стоянки воздушных судов и рулежной дорожки. Сейчас меняется подрядчик, который выполняет эти работы. Мы ожидаем, что до конца года новая строительная компания уже выйдет на объект.

Реконструкцию аэровокзала осуществляет инвестор. По сути, речь идет даже не о реконструкции, а о строительстве нового современного аэровокзального комплекса, который поглотит и модернизирует помещения старого аэропорта. Объект будет оборудован телетрапами, эскалаторами, лифтами, появится большая площадь для организации фуд-корта, магазинов, в том числе системы duty free. По-явится современная зона повышенной комфортности, модернизированные помещения, где будут работать сотрудники пограничных и таможенных служб, пункты досмотра. Новый облик получит привокзальная площадь аэропорта. Когда реконструкция завершится, максимальный пассажиропоток «Храброво» увеличится до пяти миллионов человек в год. Для сравнения, в текущем году мы рассчитываем выйти на уровень 1,7 миллиона пассажиров.

За этот год власти региона не раз сообщали, что реализация проекта по реконструкции аэровокзала отстает от графика. Изменилась ли ситуация сейчас?

Александр Рольбинов: Действительно, предыдущий собственник несколько раз менял сроки ввода объекта в эксплуатацию. Когда работы начинали сильно отставать от графика, компания просто разрабатывала новые графики. Несколько месяцев назад в «Храброво» пришел новый собственник, холдинг «Новапорт». Понятно, что новый собственник не должен отвечать по обязательствам предыдущего инвестора. Однако в холдинге «Новапорт» подтвердили, что до начала чемпионата они завершат все работы и построят всю инфраструктуру, необходимую для достойной встречи гостей ЧМ-2018. Ситуацию держит на контроле врио губернатора Калининградской области Антон Алиханов, он постоянно находится в диалоге с главным акционером компании-собственника «Храброво».

Сейчас реконструкция аэровокзального комплекса активно ведется по трем направлениям. Первое направление – это привокзальная площадь, где были полностью обновлены инженерные сети и коммуникации. Во-вторых, завершаются мероприятия по закрытию периметра, вскоре строители смогут приступить к отделочным работам в теплом контуре. В-третьих, ведутся работы внутри помещений, уже смонтированы лифты и эскалаторы, практически завершен монтаж системы вентиляции, продолжается монтаж слаботочных систем.

Предусмотрена ли установка какой-то временной инфраструктуры в «Храброво» на время чемпионата?

Александр Рольбинов: Да, одним из обязательных требований к проекту реконструкции аэровокзала была возможность реализовать различные временные решения. В период ЧМ-2018 будут установлены дополнительные досмотровые комплексы, нестационарные таможенные и пограничные пункты. При необходимости в аэропорту можно организовать реверсивное движение пассажиров. Это позволит выполнить в полной мере все требования ФИФА и не тратить деньги на создание избыточной инфраструктуры.

Окно в море

Как обстоят дела с проектом по возведению другого важного транспортного узла – международного грузопассажирского морского терминала в Пионерском? Когда начнутся строительные работы?

Александр Рольбинов: На сегодняшний день проектная документация находится на экспертизе. Все технические вопросы отработаны, остался один формальный документ, который, как мы надеемся, удастся утвердить в ближайшее время. Есть шансы, что до конца этого года проект выйдет с экспертизы, появится подрядчик, который приступит к строительству терминала.

А есть ли шансы, что терминал будет готов к вводу в эксплуатацию к июню 2018 года?

Александр Рольбинов: Здесь многое будет зависеть от процедуры выбора подрядчика. Дело в том, что в нашей стране работают единичные компании, обладающие строительными компетенциями, необходимыми для возведения подобного объекта. Можно провести конкурс, но есть риски, что придут недобросовестные игроки либо предприниматели, переоценившие свои силы. Если такой важный проект попадет в зависимость к подрядчикам, которые не справятся с нагрузкой, процесс строительства, разумеется, затянется.

Другой вариант – постановление о выборе единственного исполнителя услуг. Такое решение принимается в крайних случаях, когда масштабный проект государственной важности необходимо реализовать в сжатые сроки. К подобным случаям как раз можно отнести строительство терминала в Пионерском. Такая схема, как мне кажется, в нашем случае более оправдана. Но окончательное решение будет принимать федеральный **минтранс**.

Если проект в ближайшее время выйдет с экспертизы, и подрядчика определят в кратчайшие сроки, есть все шансы, что непосред-ственно к началу чемпионата терминал уже начнет работать.

Регион брал на себя обязательства по строительству инженерных сетей и коммуникаций, а также реконструкции магистрали, обеспечивающей подъезд к терминалу. Как продвигается реализация этих инфраструктурных проектов?

Александр Рольбинов: Что касается инженерных сетей и коммуникаций, проектная документация вот-вот выйдет с экспертизы. Проект по развитию дорожной сети также находится на экспертизе. Надеемся, до конца года мы получим по нему положительный ответ. Важно при этом добавить, что работы по строительству магистрали и терминала могут идти параллельно. Мероприятия на терминале будут проходить исключительно с использованием морских судов, и наличие подъездной магистрали никак не по-влияет на процесс возведения самого морского объекта.

Есть ли интерес к новому терминалу у операторов, грузоперевозчиков?

Александр Рольбинов: Крупная международная компания готова участвовать в проекте в качестве инвестора и одного из операторов объекта. Приблизительно два года назад представители компании приезжали в регион, ознакомились с нашими туристическими предложениями, и увиденное их удовлетворило.

Что касается грузоперевозчиков, мы ожидаем заявки, когда реализация проекта войдет в более активную стадию. В любом случае появление такого терминала позитивно скажется на положении Калининградской области на рынке транзитных грузоперевозок.

Новые дороги

Какие крупные дорожные проекты реализуются в регионе в преддверии чемпионата?

Александр Рольбинов: Мы строим и реконструируем дороги и развязки, опираясь на три источника финансирования. Это программа подготовки к ЧМ-2018 федерального министерства спорта, ФЦП развития Калининградской области на период до 2020 года, а также средства областного и муниципального бюджетов.

В программе минспорта – два крупных дорожных объекта. Первый – строительство и реконструкция «берлинской дороги», которая ведет к пункту пропуска «Мамоново II – Гжехотки». На сегодняшний день работы завершены, по новой трассе уже проехали десятки тысяч автомобилистов.

Второй проект связан со строительством улично-дорожной сети, обеспечивающей подъезд к стадиону на территории острова Октябрьский. В рамках первого этапа мы завершаем в этом году реконструкцию первого этапа Солнечного бульвара, стоимость работ составила 104,5 миллиона рублей. Следующий этап связан с непосред-ственным строительством улично-дорожной сети на острове. Торги уже прошли, определен подрядчик, который приступил к подготовительным работам.

Ряд глобальных проектов мы реализуем в рамках ФЦП. Во-первых, завершена реконструкция Берлинского моста. Это крайне важный для региона объект, который лежит на пути трансъевропейского транспортного коридора. Его реконструкция важна и для развития городской дорожной сети, и для развития грузоперевозок, в том числе транзитных.

Как идет реконструкция Северного обхода Калининграда?

Александр Рольбинов: Выполнен большой объем работ. Это еще один крайне важный проект, которого давно ждали жители областной столицы. Вместо двух узких полос мы строим сразу шесть полос движения с развязками и путепроводами. В результате калининградцы получат замечательную современную дорогу, которая позволит разгрузить город от бесконечных пробок в конце Московского проспекта. Финансирование первого этапа проекта – 6,8 миллиарда рублей.

Строительство Восточной эстакады позволит существенно разгрузить восточную часть города. Кроме того, новая дорога свяжет остров Октябрьский с другими районами Калининграда. Стоимость строительства эстакады от Московского проспекта до развязки на острове – 5,2 миллиарда рублей.

Завершены проекты по реконструкции и строительству участка дороги в микрорайоне Сельма и по реконструкции улицы 9 Апреля. В первом случае благодаря новому путепроводу мы развязали жуткий узел, когда в развивающийся микрорайон можно было попасть только через улицу Нарвскую, минуя железнодорожный переезд. Во втором случае – обеспечили возможность свободного проезда транспорта из центра города и с окружной дороги на эстакадный мост, ведущий на остров Октябрьский.

Реконструируются и еще два моста, ведущие на остров, в какой стадии работы?

Александр Рольбинов: За счет средств областного бюджета мы финансируем реконструкцию моста Высокий, который улучшит сообщение острова с центром Калининграда. Путепровод давно находился в аварийном состоянии, поэтому мы, понимая значимость объекта, заложили деньги в региональном дорожном фонде. Общая стоимость контракта составила 860 миллионов рублей.

На очереди – ремонт моста Деревянный, это въезд на остров Октябрьский со стороны Московского проспекта. Финансирование также полностью взял на себя областной бюджет. Точный объем средств, которые потребуются на выполнение работ, пока неизвестен, город только завершает проектирование. Но, думаю, речь идет примерно о 150 миллионах рублей.

Для пешеходов и пассажиров

В правительстве области уже работают над организацией транспортного и пешеходного движения в период проведения чемпионата?

Александр Рольбинов: Конечно. По заказу региона специалисты Высшей школы экономики заранее разработали план управления перевозками. Это серьезный объемный документ, в котором прописаны все проблемы, с которыми мы можем столкнуться, и пути их решения. После визита ФИФА мы внесли в план корректировки – с учетом опыта последних спортивных мероприятий, которые проходили во Франции и в Бразилии. И буквально месяц назад документ был утвержден, мы разослали его во все уполномоченные органы, в том числе министерство спорта, транспортную дирекцию ЧМ-2018, МВД.

В рамках этого плана мы создаем в Калининграде единый центр управления перевозками. Все автобусы, которые выйдут на улицы города в дни чемпионата, оборудуются системами спутниковой навигации. Это позволит операторам центра в режиме онлайн руководить движением, распределять транспортные потоки. В перевозках будут задействованы городские автобусы – в рамках подготовки к ЧМ – 2018 Калининград приобрел 130 новых белорусских МАЗов. Кроме того, мы планируем использовать часть пассажирского транспорта, который участвует в областных перевозках.

Кстати, порядка ста новых автобусов в Калининграде оформят в едином стиле чемпионата. Первый автобус с символикой ЧМ-2018 уже вышел на линию. Украшение города, создание атмосферы праздника – одно из обязательств регионов-организаторов ЧМ-2018.

Насколько мне известно, специалисты Высшей школы экономики рекомендовали сделать будние дни, в которые пройдут матчи, нерабочими? Планируется ли реализовать эту идею в регионе?

Александр Рольбинов: Действительно, нагрузка на инфраструктуру, которая в период чемпионата и так будет весьма серьезной, в будние дни возрастает. В Калининграде три матча выпадают на будние дни и только один – на выходной. Поэтому вариант, который предложили коллеги из ВШЭ, мы рассматриваем. Решение пока не принято, нам еще предстоит обсудить его с депутатским корпусом.

Как будут решаться вопросы безопасности во время ЧМ – 2018?

Александр Рольбинов: Что касается тренировочных площадок и стадиона, необходимые меры были предусмотрены еще при проектировании этих объектов. Кроме того, разрабатываются дополнительные меры безопасности в местах проживания команд и клиентских групп. Я не могу рассказать об этих мероприятиях более подробно, однако подчеркну, что они удовлетворяют всем требованиям ФИФА.

В целом в регионе планируется сосредоточить дополнительные силы полиции. Сотрудники правоохранительных органов, которые будут работать на улицах Калининграда, в пунктах пропуска и так далее, приедут из других субъектов РФ. Параллельно мы расширяем систему «Безопасный город», которая уже сейчас помогает выявлять и раскрывать правонарушения. К 2018 году в эту систему будут включены дополнительные объекты, связанные с ЧМ.

Деньги на развитие

В общей сложности на подготовку Калининградской области к футбольному чемпионату планируется потратить десятки миллиардов рублей. Некоторые жители региона задаются вопросом: а насколько вообще нам необходимо такое дорого-стоящее мероприятие?

Александр Рольбинов: Важно уяснить следующий момент: мы эти деньги тратим не на проведение чемпионата, а на развитие региона. Все дорожные объекты, о которых я вам рассказал, крайне необходимы нам в повседневной жизни. Все они фигурировали у нас в программе развития сети автомобильных дорог, просто ЧМ – 2018 позволил значительно приблизить реализацию этих важных проектов.

В какой-то степени в категорию «только для чемпионата» можно включить затраты на реконструкцию тренировочных площадок и строительство стадиона. Однако и стадион, и спортивные базы в дальнейшем будут генерировать множество новых полезных услуг, необходимых жителям области. Благодаря строительству стадиона в Калининграде также появится целый новый микрорайон, который находится в пешеходной доступности от центра города. Мы говорим и о новом облике областной столицы, и о новых возможностях для будущего инвестирования, развития малого и среднего бизнеса.

Кроме того, в рамках подготовки к ЧМ – 2018 у нас запланирована реконструкция нескольких больниц, существует целая программа по реконструкции фасадов зданий в центре Калининграда. В этой цепи множество других звеньев, и все эти мероприятия работают на благоустройство нашего региона, на повышение качества жизни калининградцев.

Поэтому на вопрос, чемпионат для Калининградской области – это хорошо или плохо, я отвечаю однозначно: замечательно! Даст ли ЧМ-2018 какие-то новые возможности региону? Конечно! Пойдет ли на пользу людям? Вне всякого сомнения!

### MK.RU; 2016.12.14; В РЕГИОНЕ ПОВЫШАЕТСЯ ТРАНСПОРТНАЯ ДОСТУПНОСТЬ

В 2016 году в районах Красноярского края был отремонтирован максимальный объём дорожного покрытия за последние 15 лет. Приоритетом стали улично-дорожные сети в населённых пунктах региона – деревнях, сёлах, райцентрах. Благодаря поддержке губернатора муниципалитетам удалось существенно обновить состояние своих дорог.

**Министр транспорта** Красноярского края Сергей Ерёмин называет эту программу «дорога к дому». Её показатели стали рекордными и по протяжённости отремонтированных участков, и по финансированию. О том, какие ещё важные события произошли в дорожно-транспортном комплексе, Сергей Васильевич рассказал «МК» в деталях.

Путь в будущее

– Как развивались в нынешнем году дороги края?

– С точки зрения интересов населения важнейшей темой является улучшение состояния дорожных магистралей. Второй год подряд ремонт именно улиц в городах и посёлках является для нас приоритетным. На эти цели выделяются дополнительные средства в размере миллиарда рублей в год. Но если в 2015 году удалось отремонтировать 260 километров, то в этом ориентируемся выйти на 280. За два года мы привели в порядок более 500 километров. Такого объёма ремонтов в наших муниципалитетах не было за всю новейшую историю России, начиная с 2001 года. Ранее они приводили в порядок около 20-30 километров своих дорог в год.

Кстати, на 2017 год мы отремонтируем ещё два мостовых перехода: в Канске через реку Иланку и в Минусинске через протоку реки Енисей. В рамках этой программы также проводятся дорожные работы в Красноярске, но для краевой столицы эти средства – один из источников финансирования. А вот для районов единственный способ повысить транспортную доступность.

– Что изменилось после реализации инициативы губернатора поддержать таким целевым образом улицы и улочки по всему краю?

– До этого муниципалитеты тратили на ремонт деньги из своих зачастую остродефицитных бюджетов. Средств катастрофически не хватало. Теперь они получают целевые деньги на ремонт дорог из бюджета края. Но мы не хотим подменять своими действиями полномочия местных органов власти. Они самостоятельно формируют и подают заявки на участие в программе, учитывая износ поселковых и районных дорог, приоритетность социальных задач, количество пользователей, загруженность тех или иных участков. Кстати, такой программы ремонтов именно в сельской местности и малых городах нет ни в одном соседнем регионе. Это жизненно важная программа.

Северное сияние

– Если продолжить тему автодорог, как сегодня выглядит дорожная карта региона?

– В крае развиваются три основных типа автотрасс. Во-первых, это федеральные магистрали, протяжённость которых чуть более тысячи километров. Во-вторых, региональные дороги – около 14 тысяч километров и, в-третьих, муниципальные, протяжённостью около 16 тысяч километров. Не стоит забывать и о том, что в зимний период в северных районах также прокладываются «зимники» общей протяжённостью около 10 тысяч километров.

Таким образом, дорожный баланс **минтранса** превышает 40 тысяч километров. Именно по ним двигается в крае постоянно увеличивающийся поток автомобильного транспорта. Судите сами, только в краевом центре за сутки по дорогам проходит полмиллиона автомобилей. Из них около 150 тысяч машин из близлежащих населённых пунктов, так называемой Красноярской агломерации. Поэтому есть необходимость сделать региональную программу развития агломерационного кольца в радиусе сотни километров вокруг Красноярска. Что касается ремонта краевых трасс, то в этом году и здесь показатель выше прошлого сезона. В 2015 году отремонтировали 300 км, в этом году уже 350 км региональных дорог.

– Как выполняется программа дорожного строительства на севере региона?

– Наши северные трассы я называю «три северных луча». Причина понятна: каждый из направлений и проектов несёт колоссальную социальную и экономическую миссию. На Севере интенсивно развиваются промышленные объекты. И сделать в тайге три качественные магистрали – задача не из легких, но важная.

Первый «луч» – это Канск – Абан – Богучаны. Мы, ремонтируя участки дороги, постепенно ликвидируем грунтовые разрывы. В этом году вместо гравийного покрытия от поселка Таёжного до БоАЗа уложили асфальтобетонное полотно. В этом же направлении в текущем году завершим капитальный ремонт моста через Карабулу.

Второй «луч» – участок Мотыгино – Широкий Лог. Это отдельный мощный проект. Там отдельными участками была, что называется, танковая дорога, а сейчас эти километры «одеты в асфальт». Это стало возможным благодаря реализации принципа частно-государственного партнёрства по соглашению между правительством края и Новоангарским обогатительным комбинатом.

В 2016 году отремонтировали 15 километров дороги Епишино – Северо-Енисейский – это третий «луч». Дорога к золоту, ведь в Северо-Енисейском районе добывается около четверти драгоценного металла страны. Деньги на ремонт трассы дают край и бизнес. В 2016 году правительство подписало соглашение с золотодобывающей компанией, по которому будет отремонтировано около 80 километров дороги.

Система партнёрства такая: половина налогов, поступивших сверх расчётного поступления в казну от этих предприятий, идёт на строительство автодорог. Мы стимулируем эти компании, чтобы они развивались и увеличивали мощности. Логика сейчас следующая – если есть необходимость строительства каких-то новых проектов, необходимо просчитать всю экономику. А строительство инфраструктуры даёт загрузку предприятиям из других отраслей и работу тысячам людей, в том числе в сельской местности.

Спорт и дороги

– Как продвигаются дорожные проекты для нужд Универсиады-2019?

– Главные среди них – правобережная развязка к четвёртому мосту в районе микрорайона «Тихие зори» и строительство трассы в створе улицы Волочаевской. Первая развязка станет магистралью для двух крупных микрорайонов – «Тихие зори» и «Юго-Западный». Также она соединит многофункциональный спортивно-зрелищный комплекс «Платинум. Арена» с городом. Именно здесь планируется провести церемонии открытия и закрытия Универсиады-2019. К строительству планируем приступить в 2017 году. Сейчас проходят организационно-подготовительные процедуры.

Что касается дороги от улицы Волочаевской до улицы Копылова, то весной мы уже приступили к строительству шести опор. А буквально на днях заключаем контракт и приступаем к полноценной стройке.

Также есть задача привести в порядок основные транспортные артерии краевой столицы.

Воздушные ворота края

– Как будет развиваться региональное авиасообщение? И какова судьба аэропортов?

– В крае существует два крупных авиатранспортных узла – Красноярск и Норильск. В красноярском аэропорту «Емельяново» возводится здание нового терминала. Работы ведутся в строгом соответствии с инвестиционным соглашением, и к декабрю 2017 года он будет введён в эксплуатацию. В новом аэропорту будет и новый перрон. Сейчас осуществляется процедура заключения контракта. В следующем году, как только позволит температурный режим, строители приступят к работам.

В Норильске ситуация иная. Более 30 лет назад был ремонт взлётно-посадочной полосы. И сегодня мы вовремя начали её реконструкцию, протяжённость которой более трёх километров. В этом году мы уже отремонтировали 700 метров, а в следующем планируем один километровый участок. И так поэтапно. К 2018 году работы завершим.

Но если в нынешнем году пассажиры Норильска неудобств, связанных с реконструкцией, не ощутили, то, чтобы этого не случилось в следующем году, нам предстоит серьёзно поработать. «Боинги» не смогут вылетать из северной столицы края. И нам предстоит скрупулёзно, буквально по минутам отработать технологию перелётов из Норильска в Москву через Сургут и Новый Уренгой на суднах ATR-42 и АН-24. В Красноярск будут организованы беспосадочные полёты.

Эта работа проходит исходя из базовых принципов, сформулированных главой края: максимально сохранить планку тарифов для пассажиров, чтобы она не стала выше уровня 2016 года.

– Появились ли новые авиамаршруты в крае?

– Сегодня в краевой собственности находится шесть северных аэропортов – Байкит, Ванавара, Хатанга, Тура, Диксон и Енисейск. Они принадлежат государственной авиакомпании «КрасАвиа». В этом году авиапредприятие «Черемшанка», в которое входит три аэропорта – Черемшанка, Богучаны и Игарка, перешла из федеральной собственности в краевую. Совместно с «Черемшанкой» и «КрасАвиа» будем вырабатывать действенные механизмы управления краевым имуществом.

Что касается новых авиамаршрутов, то возобновлены регулярные рейсы из Красноярска в Мотыгино, Кодинск и Шушенское. Последний – летний рейс туристической направленности. Для жителей края это повышает доступность полётов и общее качество инфраструктуры. А это – наша основная миссия.

### ТАСС; 2016.12.13; ВИЦЕ-ПРЕМЬЕР ТРУТНЕВ ОПРОВЕРГ ИНФОРМАЦИЮ О СОКРАЩЕНИИ ФИНАНСИРОВАНИЯ ДАЛЬНЕГО ВОСТОКА

Финансирование развития Дальнего Востока не сокращалось. Об этом заявил журналистам вице-премьер – полпред президента в ДФО Юрий Трутнев, передал ТАСС. «У людей создалось ложное ощущение, что деньги на развитие Дальнего Востока уменьшились. Никто никаких программ не резал, а средства на эти цели с каждым годам увеличиваются», – сказал Трутнев. Часть денег была выведена из федеральной программы социально-экономического развития Дальнего Востока в программы других министерств, пояснил вице-премьер. Так 20 млрд рублей из ФЦП ушли в программу **Минтранса**. «Неправильно, когда средства контролируются одновременно несколькими ведомствами. Это были деньги **Минтранса** – проекты **Росавиаци**и, морской логистики и других, поэтому они перешли в их программу», – объяснил Трутнев. Как стало известно сегодня, Дальний Восток получит 51 млрд рублей на три года в рамках госпрограммы социально-экономического развития. Изначально в паспорте программы на 2017 год была предусмотрена сумма 66,95 млрд рублей. Финансирование макрорегиона будет осуществляться также через 30 других госпрограмм.

### РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; МАРИНА БРОВКИНА; 2016.12.13; АВТОБУС, НЕ СПЕШИ

Правительство Астраханской области приняло решение установить максимальный тариф на проезд в городских автобусах. С нового года пассажиры будут платить по 25 рублей 50 копеек.

Пока поездка стоит еще 17 рублей, хотя в прошлом году служба по тарифам тоже определяла предельную цену, которая была равна 19 рублям. Перевозчик самостоятельно принял решение возить пассажиров дешевле. К этому шагу коммерсантов вынудила конкуренция. Если проезд в автобусе стоит дороже, чем в маршрутке, выбор пассажиров будет очевиден.

На повторение этого сценария власти рассчитывают и в следующем году.

– Пассажирские перевозки – конкурентная среда, – сказал председатель правительства Константин Маркелов. – Когда мы устанавливали предельный уровень тарифа, предприятия не стали поднимать цену на поездку до утвержденной планки. Уверены, что так будет и в 2017 году.

Оправдается ли этот оптимистический прогноз в реальности, большой вопрос. Ведь подорожает и проезд в маршрутках на один рубль. Служба по тарифам определила новую стоимость проезда для этого вида транспорта, и с нового года она составит 18 рублей. Надо отметить существенный нюанс. С нынешнего лета лишь часть маршрутных такси обслуживает пассажиров согласно тарифу. Существенная группа перешла на обслуживание по нерегулируемому тарифу. Для них перевозчики вправе установить цену самостоятельно, и многие уже подняли стоимость поездки до 20 рублей. Ничто не мешает поднять ее еще выше. Тем более что, по словам президента региональной ассоциации автотранспортников Елены Расщепкиной, работа маршрутного такси становится рентабельной, когда проезд стоит 24 рубля.

Бухгалтерия автотранспортников не сложна. В день маршрутка перевозит в среднем 200 пассажиров, дневная выручка – около 3 400 рублей. Из нее приходится вычесть зарплату водителя (тысяча рублей) и расходы на бензин. Кроме того, раскошелиться необходимо на страховку, налоги и ГЛОНАСС. Сводя этот дебет с кредитом, перевозчики и формируют рентабельный тариф. По мнению предпринимателей, проезд в автобусах должен стоить отнюдь не 17 рублей, и даже не 25, как установили на следующий год. Рентабельность начинается с 30 рублей, а по другим оценкам – с 35.

Поспешат ли коммерсанты поднять цену на проезд в автобусах вслед за маршрутками? Такая вероятность есть. Ведь именно из-за разницы между фактической стоимостью поездки и той, что обеспечивает экономическую целесообразность, крупнейший астраханский перевозчик ОАО «Астраханьпассажиртранс» начал процедуру банкротства и сейчас находится под конкурсным управлением. Так как основной целью такого управления является получение предприятием прибыли для возврата долгов, не исключено, что одной из мер для оздоровления все-таки станет повышение цены на проезд в автобусах.

### REN.TV; 2016.12.13; ГОЛИКОВА ПРИГРОЗИЛА РЯДУ СУБЪЕКТОВ РФ ОБРАЩЕНИЕМ В ГЕНПРОКУРАТУРУ

Председатель Счетной палаты РФ Татьяна Голикова прокомментировала доклад ведомства, согласно которому в нескольких регионах России выявлено неполное расходование дорожных фондов.

«Валерий Николаевич (Богомолов – Прим. РЕН ТВ) обратил внимание на те проблемные вопросы, которые будут предметом нашего контроля как до конца этого года, так и в следующем году», – произнесла она.

По ее словам, коллеги из **Минтранса**, помимо своей традиционной работы, будут вести еще отдельный приоритетный проект, который связан с дорожным строительством.

«Это означает, что в соответствии с решением парламента и президента мы будем осуществлять ежеквартальный контроль, в том числе с выездом в субъекты Российской Федерации, по объектам дорожного строительства. Кроме того, я обращаю внимание и контрольно-счетных органов, и представителей субъектов Российской Федерации на то, что меняется система межбюджетных отношений с 1 января 2017 года», – сказала Татьяна Голикова.

Она рассказала, что проблема по-прежнему остается достаточно сложной.

«Я обращаю внимание на неукоснительное соблюдение норм законодательства с пониманием того, что проблема со сбалансированностью по-прежнему остается достаточно сложной, но нормы законодательства изменились. Наши контрольные проверки показывают, что вы не соблюдаете бюджетное законодательство. Бюджетное законодательство – это значит наше обращение в Генеральную прокуратуру – я думаю, вы понимаете, чем это может быть чревато», – заявила она.

Кроме того, она отметила, что информация, которую представляют в **Минтранс**, не соответствует действительности.

«Пожалуйста, приведите это все в актуальное состояние и уже в следующую среду доложите так, как это положено», – заключила Голикова.

### RNS; 2016.12.13; «АВТОДОР»: АВТОМАГИСТРАЛЬ МОСКВА – САНКТ-ПЕТЕРБУРГ СТАНЕТ ПЛАТНОЙ К КОНЦУ 2018 ГОДА

Автомагистраль Москва – Санкт-Петербург станет платной к концу 2018 года, сказал RNS п.редставитель «Автодора».

«Режим платности автодороги Москва – Санкт-Петербург будет введен к концу 2018 года, а сама дорога будет построена к ЧМ-2018», – пояснил представитель госкомпании.

Ранее сегодня член правления «Автодора» Иннокентий Алафинов на круглом столе «Логистика как фактор эффективности», организованном «Коммерсантом», сказал, что платная скоростная автомагистраль Москва – Санкт-Петербург будет сдана к концу 2018 года.

«Дорога будет сдана к концу 2018 года, по ней можно будет проехаться и получить удовольствие», – сказал он.

Общая протяженность автомобильной дороги составит около 684 км. Это одна из первых крупных автодорог России, проезд по которой будет платным. Начиная от границ Москвы, новая трасса пройдет по Московской области (90 км), Тверской области (253 км), Новгородской области (233 км) и Ленинградской области (75 км) до границ Санкт-Петербурга.

Дорога категории 1А будет иметь от двух до пяти полос в каждую сторону и расчетную скорость движения 150 км/ч. На ее протяжении будет возведено сто мостовых сооружений, а также построен ряд транспортных развязок.

### 53NEWS.RU; 2016.12.13; СЕРГЕЙ МИТИН ВСТРЕТИЛСЯ С РУКОВОДСТВОМ МИНТРАНСА РФ

Сегодня, 13 декабря, губернатор Новгородской области Сергей Митин встретился с первым заместителем **министра транспорта** РФ Евгением **Дитрих**ом, сообщает пресс-служба главы региона.

На встрече обсуждалось дополнительное выделение средств на ремонт и содержание дорожной сети Новгородской области.

В настоящее время правительством области принято решение о приоритетном финансировании ремонтных работ и капитального ремонта автомобильных дорог с большой интенсивностью движения, дорог, соединяющих населенные пункты автобусным сообщением, а также дорог, по которым возят школьников в образовательные учреждения. На эти цели выделяются средства из регионального дорожного фонда. Но при выделении дополнительных средств из федерального бюджета мы сможем сделать гораздо больший объем работ на региональных и межмуниципальных дорогах»,– сказал Сергей Митин.

### RG.RU; СЕРГЕЙ КУЛИКОВ; 2016.12.14; НА ДОРОГИ ВЫДЕЛЯТ 8,7 МИЛЛИАРДА РУБЛЕЙ

Межбюджетные трансферты в размере 8,7 миллиарда рублей распределены между бюджетами 83 регионов страны. Распоряжение об этом опубликовано на сайте правительства.

Как отмечается в документе, данное решение позволит региональным бюджетам компенсировать в 2016 году выпадающие доходы в связи с налоговым вычетом по транспортному налогу. Однако отмечается, что эти средства были предусмотрены в федеральном бюджете 2016 года.

Средства будут направлены на финансирование региональных программ в сфере дорожного хозяйства.

Напомним, что перед **Минтрансом** РФ стоит задача ввести в эксплуатацию 7,6 тысячи километров дорог в период с 2013 по 2022 годы. Пока же построено более 1,7 тысячи километров, а до 2020 года планируется построить еще свыше 4,5 тысячи километров автотрасс.

### RNS; 2016.12.13; В «АВТОДОРЕ» НЕ ВИДЯТ УГРОЗ СРЫВА СТРОИТЕЛЬСТВА ЧЕТВЕРТОГО УЧАСТКА ЦКАД

В «Автодоре» не видят угроз срыва строительства четвертого участка ЦКАД, но концессионное соглашение пока не подписано, рассказал RNS член правления «Автодора» Иннокентий Алафинов в кулуарах круглого стола «Логистика как фактор эффективности», организованного «Коммерсантом».

«Переговоры идут. Мы позитивно смотрим на то, что они в ближайшее время завершатся. Переговорщик у нас непростой. У нас с ним уже есть опыт реализации проектов, поэтому мы уверены в том, что мы скоро достигнем полного консенсуса. Соглашение пока в процессе подписания. Угроз задержки строительства мы не видим», – сказал он.

Ранее глава «Автодора» Сергей Кельбах говорил RNS, что «Автодор» намерен направить в правительство соглашение по четвертой секции ЦКАД до середины декабря.

«У нас есть дедлайн – середина декабря – для направления (проекта соглашения. – RNS) в правительство. До середины декабря должны это сделать», – сказал Кельбах.

Победителем конкурса, который неоднократно переносился, была признана «Юго-восточная магистраль» (структура группы УК «Лидер»). Но заключение соглашения затянулось из-за макроэкономических условий, объяснял ранее Кельбах.

### Ъ-ONLINE; 2016.12.13; МИНТРАНС СОГЛАСОВАЛ С ПОДРЯДЧИКОМ НОВЫЕ ПАРАМЕТРЫ КОНЦЕССИОННОГО СОГЛАШЕНИЯ ПО СТРОИТЕЛЬСТВУ МОСТА ЧЕРЕЗ ЧУСОВУЮ

**Министерство транспорта** Пермского края передало в правительственную комиссию РФ новые сведения по параметрам проекта концессионного соглашения по строительству моста через Чусовую, синхронизированные с предложениями ООО «Пермская концессионная компания», ставшей победителем конкурса на право заключения концессионного соглашения. Об этом сегодня на заседании инфраструктурного комитета краевого парламента сообщил и.о. **министра транспорта** Сергей Постоловский.

Ранее «Ъ» сообщал, что сумма, которую может поучить Пермский край из федеральной казны на строительство Чусовского моста, уменьшилась на 1 млрд руб., и власти ведут переговоры с инвестором, чтобы привести концессионное соглашение в соответствие с новыми реалиями. «Надеемся, что наш проект все же войдет в число софинансируемых из федерального бюджета», – заметил и.о. министра, напомнив, что подписать соглашение с ООО «Пермская концессионная компания» планируется в январе 2017 года.

В рамках концессионного соглашения с инвестором будет построен мост через Чусовую, подъездная дорога к нему и участок Восточного обхода с 0 по 4-й километр. Общая стоимость реализации проектов – составит 14,8 млрд руб.

### KP.RU; ЮЛИЯ СТЕРХОВА; КСЕНИЯ НОВОЖИЛОВА; 2016.12.13; ИЗ-ЗА ПОДРЯДЧИКА РЕМОНТ 4 МОСТОВ В УДМУРТИИ ПЕРЕНЕСЛИ НА 2017 ГОД

Четыре моста в Удмуртии отремонтируют только на следующий год. Об этом сообщил и.о. вице-премьера республики Рафис Касимов. По его словам, подрядчик должен был завершить работы в этом году, но не смог. К тому же он не нанял субподрядчиков для помощи.

В данный момент республика пытается получить разрешение от **Минтранса** России на то, чтобы перенести работы на 2017 год. Предварительное согласие уже есть. Напомним, что в 2016 году ремонт должны были завершить на трех мостах через Чепцу и одном через Кильмезь.

### КОММЕРСАНТ; НАТАЛЬЯ СКОРЛЫГИНА; 2016.12.14; НЕДОРОГОЙ СОВЕТ ДЛЯ ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГ

По доработанной концепции **Минтранса**, создаваемый Совет рынка на железнодорожном транспорте будет включать пять палат, которые вместе с госорганами сформируют набсовет из 26 членов. На обеспечение работы новой отраслевой организации предполагается собирать взносы с ее членов, за счет чего только за первые полгода участники рынка заплатят 117 млн руб. Это значительно меньше бюджета аналогичного Совета рынка в электроэнергетике, но у этого органа есть реальные полномочия по регулированию оптового энергорынка. В железнодорожной отрасли совету права организовывать торги не предоставили.

На прошлой неделе **Минтранс** разослал доработанную концепцию Совета рынка транспортных услуг на железнодорожном транспорте (орган, который будет представлять всех участников рынка), до сегодняшнего дня ведомства и организации могли дать свои отзывы. В четвертом квартале рабочая группа при **Минтрансе** предполагала доложить в правительство итоги работы, к этому моменту структура Совета рынка должна была быть концептуально определена. Дата создания нового органа пока неясна, следует из концепции, но после его регистрации пройдет еще семь месяцев, прежде чем он начнет полноценно функционировать. В **Минтрансе** «Ъ» пояснили, что вопрос создания совета прорабатывается и о сроках говорить пока рано.

В новой конфигурации количество палат в Совете рынка увеличилось с трех до пяти. Первоначально предполагались три палаты – потребителей (грузоотправители и грузополучатели), производителей (владельцы инфраструктуры и перевозчики) и операторов (экспедиторы, стивидоры и сервисные компании), каждая из которых выдвигала бы по шесть членов в набсовет (в него также войдут шесть представителей от госорганов). Но в конце ноября была предложена четвертая палата портов с тремя голосами в набсовете, которые передаются из квоты госорганов (см. «Ъ» от 29 ноября). В новой конструкции добавится и палата «смежных организаций», и представительство палат в набсовете будет неравным. Потребители, производители и операторы смогут выдвинуть по шесть представителей, порты и смежники – по два, государство – троих. Отдельное место займет директор совета.

Ориентировочно подсчитаны и членские взносы, которые нужны для обеспечения функционирования Совета рынка. Сначала учредители внесут единовременный целевой взнос (пока установлен на уровне 5 млн руб.). Для регулярных взносов предложено два варианта – единый взнос для всех либо попалатное распределение, когда взнос ассоциированных членов (портов и смежных организаций) вдвое меньше, чем для основных трех палат, а далее сумма делится поровну между участниками палаты. В общей сложности полгода функционирования Совета рынка обойдется его членам в 117,3 млн руб.

В Совете рынка в электроэнергетике (по аналогии с ним строится железнодорожный совет) система устроена по-другому: помимо вступительного взноса есть поквартальные выплаты, одинаковые для всех членов палаты. Но продавцы (генераторы) исторически платят больше в пересчете на одну компанию, хотя общий платеж их палаты и палаты потребителей практически одинаков. Так, в четвертом квартале взнос для членов палаты продавцов (генераторы) – 1,24 млн руб., палат покупателей (промышленность) и инфраструктурных организаций (сети и инфраструктура рынка) – по 414 тыс. руб., палаты экспертов – 207 тыс. руб. За квартал сумма собранных взносов превысит 200 млн руб. Но в энергетике Совет рынка отвечает за регулирование оптового энергорынка (объем расчетов превышает 1 трлн руб. в год), хотя сами торги обеспечивают дочерние структуры ассоциации. А из компетенций железнодорожного совета функции организации торгов услугами по перевозке грузов после долгой борьбы были изъяты (см. «Ъ» от 26 июля).

Глава «Infoline-Аналитики» Михаил Бурмистров отмечает, что представительство в совете ОАО РЖД, владеющего почти всей инфраструктурой, магистральными локомотивами и дочерними компаниями–лидерами на рынке оперирования и ремонта вагонов, организовано неоптимально (лишь несколько мест в одной из палат). На уровне целей заложено дублирование функций с Советом потребителей ОАО РЖД и с Союзом операторов железнодорожного транспорта, а порядок взаимодействия с ними не определен, замечает эксперт. Сейчас документ написан так, как будто его основная цель – обеспечить привлечение членов, взносы которых сформируют бюджет, говорит господин Бурмистров.

### РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА – СТОЛИЧНЫЙ ВЫПУСК; СВЕТЛАНА БАТОВА; 2016.12.13; «ЕДИНЫЙ» НАДЕЖНЕЕ

Столичные власти утвердили новые тарифы на проезд, которые начнут действовать с 1 января 2017 года. Одна «Единая» поездка по «Тройке» подорожает на 3 рубля, а стоимость самых популярных безлимитных проездных не изменится. Также из тарифной сетки исчезнут несколько невостребованных у пассажиров билетов.

Как сообщили «РГ» в пресс-службе столичного департамента транспорта, в среднем тарифы вырастут на 7,5 %. Транспортные предприятия просили подорожание в два раза больше, но в городе приняли решение не поднимать столь существенно стоимость билетов, а добавить финансирование транспортникам.

Итак, с 1 января проезд по «Тройке» в метро, МЦК и наземном транспорте будет стоить одинаково – 35 рублей. Соответственно, сейчас они стоят 32 и 31 рубль. Билет «90 минут» подорожает по «Тройке» с 49 до 54 рублей, не по «Тройке» – с 60 до 65 рублей. Билет на 30 дней на наземный транспорт подорожает с 970 до 1040 рублей, на 60 поездок с 1000 до 1150 рублей. Стоимость безлимитных «Единых», действующих определенный период времени, не изменится. Билет на одну поездку у водителя подорожает с 50 до 55 рублей, на две поездки – со 100 до 110 рублей, билет на 20 поездок вырастет в цене с 650 до 720 рублей, на 60 – с 1570 до 1700 рублей. Студенческие и школьные подорожают при поездках в метро с 365 до 380 рублей, при пользовании только наземным транспортом с 240 до 250 рублей. Все льготы сохраняются.

По словам Алины Бисембаевой, замруководителя столичного департамента транспорта, доля льготных пассажиров, пользующихся метро, составляет 19 процентов от всех поездок, доля льготных пассажиров Мосгортранса – 43 процента, коммерческих перевозчиков – 35 процентов.

Из оборота выводятся билеты ТАТ на 90 и 365 дней, ТАТ на одну поездку между зонами А и Б, а также ТАТ пригородный.

### RG.RU; СВЕТЛАНА БАТОВА; 2016.12.13; НА ВОКЗАЛАХ МОСКВЫ ПОЯВИЛИСЬ ТАБЛИЧКИ С QR-КОДАМИ

На всех столичных вокзалах установили прямую связь пассажиров с интернет-приемной начальника дирекции железнодорожных вокзалов. Сообщение можно отправить с помощью QR-кода. Об этом сообщает портал мэра Москвы.

Таблички с QR-кодами разместили возле касс и в залах ожидания. Чтобы послать сообщение руководству, достаточно поднести смартфон или планшет и запустить приложение, считывающее коды, после чего устройство само откроет страницу в интернете с соответствующим интерфейсом для сообщения. Там можно оставить анонимный отзыв, жалобу или предложение.

Как сообщили порталу в пресс-службе РЖД, первые такие метки появились еще весной на Казанском вокзале, затем постепенно их установили на остальных восьми. Всего в РЖД получили уже более 800 сообщений с их помощью, значительная часть – предложения по улучшению работы вокзалов и пригородных электричек.

Между прочим РЖД очень активно использует QR-коды. На прошлой неделе компания презентовала проект «Мобильные библиотеки». На трех вокзалах – Казанском, Павелецкой и Белорусском – также есть коды, ведущие в библиотеки, где можно скачать электронные книги. Всего сейчас открыто 15 букспотов. В 2017 году такие же появятся на вокзалах городов-миллионников по всей России.

Кстати, пользоваться всеми этими ресурсами могут не только обладатели сим-карт с интернет-тарифами, но и все путешественники: wi-fi сегодня есть на 107 вокзалах по всей стране.

### КОММЕРСАНТ КРАСНОДАР; СЕРГЕЙ ЛАПШИН; 2016.12.14; ГЛУБОКОВОДНОЕ ВЛОЖЕНИЕ

Структуры холдинга «Делопортс» – «Контейнерный терминал „НУТЭП”« и «Зерновой терминал „КСК”« подписали соглашение с ФГУП «**Росморпорт**» о взаимодействии при проектировании и строительстве объектов портовой инфраструктуры на Кубани. Оно позволит закончить проектирование, реконструкцию и строительство зернового причала, а также глубоководного причала по приему океанских контейнеровозов в Новороссийске. Эксперты считают, что ввод в строй этих объектов будет способствовать увеличению операционных показателей компании и ее доли на рынке, но помешать этому могут масштабные планы остальных игроков рынка в Азово-Черноморском бассейне, нехватка средств и спад мировой экономики.

Структуры холдинговой компании «Делопортс» – «Контейнерный терминал „НУТЭП”« и «Зерновой терминал „КСК“«, которые базируются в Новороссийском порту, подписали соглашение о порядке взаимодействия с ФГУП «**Росморпорт**» в рамках реализации плана развития портов Азово-Черноморского бассейна до 2020 года. Гендиректор НУТЭП Юрий Матвиенко пояснил, что соглашение регулирует порядок взаимодействия между компаниями при проектировании и строительстве объектов портовой инфраструктуры. В пресс-службе компании сообщили, что проектные работы по удлинению зернового причала, дноуглублению, увеличению емкостей для единовременного хранения сельхозпродукции вступили в активную фазу. Проект развития зернового терминала «КСК» предполагает увеличение его пропускной способности на 1,5 млн т (до 5 млн т в год), увеличение мощностей хранения зерна до 200 тыс. т. Как уже писал „Ъ-Кубань“, «Делопортс» планирует построить к 2019 году глубоководный причал №38 НУТЭП для увеличения пропускной способности терминала до 700 тыс. TEU. Он позволит принимать суда океанского класса вместимостью 10 тыс. TEU, чего пока нет ни в одном порту края. По информации компании, на строительство причала №38 планируют направить более 5 млрд руб., на реконструкцию зернового терминала – более 3 млрд руб.

Как уже писал „Ъ-Кубань“, ООО «Делопортс» – основной актив группы компаний «Дело». «Делопортс» – второй по величине стивидор в Новороссийском порту после НМТП. Владеет 100% ООО «Транстерминал-Холдинг», которому на 100% принадлежит контейнерный терминал (ООО «НУТЭП») и на 75% – зерновой терминал (ООО «КСК») в Новороссийске, а также бункеровочное ООО «ТОС». Зерновой терминал компании Делопортс» третий по величине на Черноморском побережье России. Стоимость активов «Делопортс», по данным самой компании,– от $820 млн до $1,2 млрд, EBITDA – $100 млн Группа владеет также пятью внепортовыми терминалами и 11 тыс. кв. м крытых складов. В холдинг входят транспортно-логистический контейнерный оператор «Рускон», судоремонтная верфь «Алексино Порт Марина», яхт-клуб «Русское море», «НовоморНИИпроект», «Транспортная корпорация», владеющая цистернами и контейнерными платформами, 50% зернового трейдера «Мирогрупп Ресурсы». Общие показатели группы не раскрываются, консолидированная выручка «Делопортс» в 2015 году – 7,8 млрд руб., грузооборот – 5,5 млн т. Президент ГК «Дело» – Сергей Шишкарев.

По мнению заместителя генерального директора по маркетингу ООО «Рускон» Дмитрия Кутателадзе, введение в строй глубоководного терминала позволит компании занять больший сегмент рынка контейнерных перевозок в России. «Делопортс» получит возможность использовать магистральные сервисы из Индии и Азии и принимать крупнотоннажные суда. Сейчас «Делопортс» с терминалом НУТЭП занимает 37% рынка контейнерных перевозок Азово-Черноморского бассейна и 6% – России, сообщил эксперт. По данным пресс-службы компании «Делопортс», доля зернового терминала КСК в общем объеме глубоководной отгрузки АЧБ составляет 26%, в общем объеме экспорта России – 10%. Ни один из опрошенных „Ъ-Кубань“ экспертов не смог сделать прогноз об изменении доли холдинга «Делопортс» на рынке перевозок после ввода в эксплуатацию терминалов, поскольку «экономическая ситуация в мире и России неустойчивая и делать выводы можно будет не ранее 2019 года».

По данным **Минтранса** РФ, объем перевалки грузов в портах АЧБ за 11 месяцев 2016 года – 222,7 млн т (+ 4,9% к аналогичному периоду 2015 года). Перевалка сухих грузов увеличилась на 8,5% – до 96,7 млн т, наливных – на 2,2% – до 126,0 млн т.

По мнению ведущего эксперта УК «Финам Менеджмент» Дмитрия Баранова, из-за продолжительного срока строительства на проекты ООО «Делопортс» могут повлиять изменения в экономике. Собеседник „Ъ-Кубань“ оценил срок окупаемости проекта в три – шесть лет с момента полного ввода в строй при условии благоприятной экономической обстановки. Скептически к планам холдинга «Делопортс» отнесся один из топ-менеджеров конкурирующей компании, который на условиях анонимности сообщил „Ъ-Кубань“, что объемы перевалки грузов компании увеличились за счет потоков из стран, замещающих после введения санкций импорт из Европы. «Сейчас у мощностей „Делопортса” хорошая загруженность, амбициозные планы на прием океанских судов, но подобные проекты развития есть и у других компаний, которые работают в портах АЧБ и вкладывают в строительство миллиарды в валюте»,– отметил собеседник „Ъ-Кубань“.

По информации с официальных сайтов и заявлениям представителей компаний в сфере портовой перевалки грузов, Туапсинский морской торговый порт в ближайшее время намерен вложить в развитие зернового терминала 3,6 млрд рублей. ОТЭКО планирует инвестировать $6 млрд в строительство на Таманском полуострове «Индустриального парка». НМТП ведет работы по увеличению мощностей новороссийского зернового терминала и комбината хлебопродуктов с объемом инвестиций порядка 8,7 млрд руб. Все проекты хотят ввести в эксплуатацию до 2018–2020 года.

«Рынок перевалки в Азово-Черноморском бассейне большой, но не „резиновый”, зависит от колебаний рынка, и поэтому заявленные объемы реальны в очень отдаленной перспективе»,– говорит собеседник „Ъ-Кубань“. Он также не исключает ситуацию, когда компании может не хватить собственных средств. «Неслучайно она ведет переговоры с консорциумом эмиратской DP World и РФПИ»,– отметил собеседник „Ъ-Кубань“. По его мнению, развитию проектов однозначно навредит непонятная ситуация с тарифным регулированием перевалочных услуг и переводом оплаты в рубли, на которых недавно настаивал ФАС РФ, а также общемировое снижение объемов перевалки.

### КОММЕРСАНТ; ЕЛИЗАВЕТА КУЗНЕЦОВА; 2016.12.14; ЛИЗИНГУ SSJ 100 ОТКАЗАЛИ В ГОСПОДДЕРЖКЕ

Дальнейшая господдержка лизинга самолета SSJ 100 оказалась под вопросом: Минэкономики и Минфин не поддержали предложение Минпромторга, **Минтранса** и Государственной транспортной лизинговой компании (ГТЛК) выделить на эти цели еще 30 млрд руб. Министерства посчитали, что ГТЛК вполне может хватить ранее выделенных средств, а новых твердых контрактов с авиакомпаниями на дополнительные самолеты нет. В самой ГТЛК, напротив, считают, что именно нехватка бюджетных средств стала причиной отсутствия новых контрактов на SSJ 100.

В проект плана поддержки отраслей экономики на 2017 год на 109 млрд руб., который, как сообщил вчера «Интерфаксу» замглавы Минэкономики Олег Фомичев, внесен в правительство, не вошло совместное предложение ГТЛК, Минпромторга и **Минтранса** увеличить уставный капитал компании еще на 30 млрд руб. «для развития лизинга самолетов SSJ 100, в том числе иностранными авиакомпаниями». По данным «Ъ», против были Минэкономики и Минфин. В Минэкономики сочли, что при выделении средств нужно опираться на запросы авиакомпаний, но с ними нет «твердых контрактов или протоколов согласования существенных условий лизинга». К тому же рынок авиаперевозок характеризуется снижением пассажиропотока, и полеты на внутренних линиях остаются убыточными. По данным Ассоциации эксплуатантов воздушного транспорта, за девять месяцев 2016 года убыток авиакомпаний на внутренних линиях превысил 2 млрд руб. Поэтому планы небольших региональных авиакомпаний по значительному увеличению парка без твердых контрактов «выглядят нереалистичными», отметил один из источников «Ъ».

ГТЛК в 2015 году уже получала господдержку на авиацию – через ОФЗ ей выделяли 30 млрд руб. на приобретение самолетов. В октябре того же года компания сообщила, что на продление программы ей могут понадобиться еще средства. ГТЛК также запрашивала у государства аналогичную сумму и на реализацию плана «Ураган» по консолидации лизингового парка вагонов (см. «Ъ» от 4 марта).

Собеседники «Ъ», знакомые с ситуацией, говорят, что в Минэкономики не увидели спроса на самолеты, заказанные в рамках первого транша господдержки: из 32 SSJ 100, заказанных ГТЛК, были поставлены заказчикам лишь 11 судов, по оставшимся идут переговоры, поэтому «при наличии дополнительных штучных заказов» целесообразнее пользоваться заемными средствами. В Минфине, по данным источников «Ъ», новый взнос считают «неэффективным расходованием» средств бюджета, так как производственная программа на ближайшие два года рассчитана на выпуск самолетов для контрактов от 2015-2016 годов, в том числе в рамках предыдущего взноса. Кроме того, в ноябре был выдан аванс в 5 млрд руб. на производство к 2018 году четырех SSJ 100, уже обеспеченных спросом. В Минпромторге, Минфине, Минэкономики и **Минтрансе** на запросы «Ъ» не ответили.

В ГТЛК «Ъ» подтвердили, что направляли предложения о докапитализации компании, этот пункт был включен в аналогичный план 2016 года, но когда формировался бюджет, средства на эти цели отсутствовали. В ГТЛК подчеркнули, что компания пока не может подписать твердые контракты с авиакомпаниями на новые самолеты, поскольку не подтвержден источник финансирования. После принятия решения о выделении бюджетных средств компания оформит с заказчиками твердые договоренности и определит график поставки. В рамках ранее выделенных средств ГТЛК заключила контракты на 13 самолетов (уже поставлены или на стадии приемки), в декабре 2016 года и в 2017 году 17 судов по твердым контрактам поступят в парк «Ямала» и «Ираэро». Всего законтрактовано 30 из 32 самолетов. В «Гражданских самолетах Сухого» (ГСС, производитель SSJ 100) считают, что ГТЛК обеспечила бесперебойное производство, поскольку внесла аванс на самолеты из выделенных в 2015 году госсредств. В 2017 году ГСС планирует поставить 16 самолетов. Директор НЦ-19 ГосНИИ ГА профессор Александр Фридлянд заметил «Ъ», что заключить с авиакомпанией договор на аренду самолета без договоренностей с производителем невозможно: у лизингодателя фактически еще нет товара, на который можно заключить твердый контракт.

### РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; ТАТЬЯНА ШАДРИНА; 2016.12.13; ПИЛОТ УСНУЛ ПО ИНСТРУКЦИИ

Пилотам гражданских самолетов могут разрешить отдыхать за штурвалом, вздремнуть минут 20. С такой инициативой выступил **минтранс**.

Спать можно будет при условии, если рядом наблюдатель. Это может быть третий пилот или стюардесса, пояснили «РГ» в Российской ассоциации эксплуатантов воздушного транспорта. Они будут следить, чтобы второй пилот тоже не заснул.

Спать во время длительных перелетов пилоты могут и сегодня, для этого им отводят одно из пассажирских мест. Но не в кабине пилота! Хотя такая практика уже есть во многих иностранных авиакомпаниях. Поправки, которые хочет внести **минтранс**, больше всего коснутся тех, кто летает по ночам. Ведь что происходит сейчас? В определенный момент пилот понимает, что может отключиться, и просит стюардессу «на минуточку» последить за полетом, говорят эксперты. Это нельзя назвать полноценным отдыхом.

Это просто технический перерыв, которого явно недостаточно, отметил президент Профсоюза летного состава России Бойчук Мирослав Юрьевич.

Большое влияние на качество отдыха оказывает и то время, когда у пилота начинается его ночная смена. В проекте транспортного ведомства этот период изменен: если сейчас смена длится с 22 до 6 часов утра, то будет с 17 до 5 часов утра.

Есть в законопроекте пункт, который позволит снизить число задержанных рейсов, уменьшить затраты перевозчиков и сохранить нервы пассажирам. **Минтранс** намерен разрешить авиакомпаниям немного выходить за пределы месячной нормы работы экипажей. Например, в конце месяца – 31 числа – самолет из-за непогоды ушел на запасной аэродром, и потом самолет должен прилететь в аэропорт прибытия. И для этого экипажу может не хватить буквально полчаса, смена закончится. Сейчас в такой ситуации пилоты не имеют право завершить рейс: приходится вызывать сменный экипаж, искать им места на ближайшем рейсе до запасного аэропорта. Пока сменный экипаж летит, пассажирам приходится ждать, отметили в АЭВТ. Их попросят покинуть самолет. Если ожидание будет более трех часов, то обеспечат едой за счет авиакомпании.

За счет такой технической задержки у перевозчика с небольшим парком самолетов может существенно «съехать» расписание полетов, отмечают эксперты. Чтобы избежать этого, **минтранс** предлагает разрешить командиру судна принять решение о продлении рабочего времени для завершения полета. Сейчас за такое своевольство его могут лишить свидетельства пилота по суду, отметил главный редактор отраслевого портала Avia.ru Роман Гусаров. Если же наземные службы авиакомпании примут несанкционированное решение о продлении рабочего дня пилотов, то **Росавиаци**я может наложить на перевозчика ограничения по полетам. Поэтому обычно никто на такое нарушение не идет, отмечают эксперты.

Учитывая, что соблюдение режима труда и отдыха – одно из важных деталей безопасности полета, то на длинные рейсы, например из Москвы на Дальний Восток, в составе экипажа обязательно есть третий пилот. Его называют крейсерский пилот. Он имеет право сеть за штурвал самолета, только когда борт набрал высоту и летит по курсу. Обычно крейсерский пилот дает отдохнуть сначала одному, а потом другому пилоту, пока самолет летит. А вот сажать самолет он не имеет права. В других странах даже выдают специальное удостоверение крейсерского пилота. В России пока свидетельств пилота многочленного экипажа не выдавали никому, отметили в АЭВТ. Хотя поправки, которые позволяют выдавать такое свидетельство, уже внесены.

### ИНТЕРФАКС – ДАЛЬНИЙ ВОСТОК; 2016.12.14; АВИАКОМПАНИЯ «АВРОРА» НАЧАЛА ВЫПОЛНЯТЬ РЕГУЛЯРНЫЕ ПОЛЕТЫ ПО МАРШРУТУ ЮЖНО-САХАЛИНСК-ПЕТРОПАВЛОВСК-КАМЧАТСКИЙ

Авиакомпания «Аврора» (входит в группу «Аэрофлот») начала выполнять регулярные полеты по маршруту Южно-Сахалинск-Петропавловск-Камчатский.

В сообщении авиаперевозчика говорится, что первоначально первый рейс планировался на 3 декабря, но по метеоусловиям камчатского аэропорта рейс был выполнен только 10 декабря.

До этого прямое авиасообщение между Южно-Сахалинском и Петропавловском-Камчатским отсутствовало.

Рейсы выполнятся на воздушном судне DHC-8 Q400 дважды в неделю, по вторникам и субботам.

В сообщении отмечается, что новый рейс предоставит жителям Камчатки удобный способ добраться до Японии, так как рейс хорошо стыкуется с рейсом из Южно-Сахалинска в Саппоро.

Авиакомпания «Аврора» планирует в 2016 году увеличить перевозку пассажиров на 15% по сравнению с 2015 годом, когда она перевезла 1 млн 125 тыс. пассажиров. В прошлом году перевозка пассажиров возросла на 7% по сравнению с 2014 годом.

«Аврора» является крупнейшим авиаперевозчиком на Дальнем Востоке. Флот компании в настоящее время насчитывает 23 воздушных судна: десять среднемагистральных А319, одиннадцать DHC-8 и два внутрирегиональных DHC-6.

Контрольный пакет (51%) АО «Аврора» принадлежит ПАО «Аэрофлот – российские авиалинии», 49% – правительству Сахалинской области.