**06 ФЕВРАЛЯ 2017**

**Вернуться в оглавление**

|  |
| --- |
| **Публикации** |

### РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; ТАТЬЯНА ШАДРИНА; 2017.02.05; «ПЛАТОН» НАЗВАЛ ЦЕНУ

Стоимость проезда грузовиков по федеральным дорогам в рамках системы «Платон» вырастет в два раза с 15 апреля 2017 года. До этого момента в России будут действовать льготные тарифы, говорится в постановлении правительства.

Еще два месяца владельцы фур будут платить по 1,53 рубля за километр, потом цена вырастет до 3,06 рубля.

Существенного влияния на цены перевозимых товаров это не окажет, уверены в **минтрансе**. «Транспортная составляющая для товаров не превышает 4-7 процентов. А «Платон» даже при тарифе 3,06 рубля – это максимум десятая часть от всей этой составляющей. Получаются доли процента, или несколько копеек в цене товаров», – заявил **министр транспорта** России Максим **Соколов**.

Повысить стоимость проезда по федеральным трассам планировали еще в прошлом году, но не сделали этого, чтобы лишний раз не нагружать малый и средний бизнес. С этой же целью в правительстве отказались и от двухэтапного увеличения цены в 2017 году.

В итоге средневзвешенная нагрузка на бизнес будет меньше, сказал Максим **Соколов**. Планировалось, что расходы предпринимателей в среднем составят 2,87 рубля за километр, теперь же – только 2,61 рубля.

Следующий раз тарифы в системе «Платон» будут пересматривать только в середине 2018 года

Кроме того, правительство отказалось от индексации тарифов на уровень инфляции как в 2017 году, так и в начале в 2018 года, подчеркнул министр.

Следующий раз тарифы будут пересматривать только в середине 2018 года. «Все варианты изменения цены за километр пробега обсудим на заседании рабочих групп с участием бизнеса и транспортных компаний», – пообещал **Соколов**.

Всего же в рамках системы «Платон» предполагается собрать более 30 миллиардов рублей, которые пойдут на реализацию региональных программ в сфере дорожного хозяйства.

В 2016 году около 11 миллиардов уже были направлены на ремонт и модернизацию более тысячи километров самых проблемных региональных и муниципальных дорог в 40 городах и регионах страны.

Еще 12 миллиардов пошли на строительство, реконструкцию и ремонт уникальных искусственных дорожных сооружений в девятнадцати регионах России. Среди них 31 мост и путепровод, общая протяжность которых превышает три километра. В прошлом году удалось успешно завершить строительство Затонского моста через реку Белая в Уфе.

До конца 2017 года за счет средств «Платона» планируется отремонтировать аварийные мосты и путепроводы в одиннадцати регионах.

В ближайшие два года завершится строительство моста через Волгу в Нижегородской области, Ворошиловского моста через Дон в Ростове-на-Дону, моста через Катунь в Республике Алтай, Гоголевского путепровода в Петрозаводске, Фрунзенского моста в Самаре.

Последний объект – строящийся новый мост через Волгу в подмосковной Дубне – планируется ввести в эксплуатацию в 2019 году.

Также деньги «Платона» будут направлены на реализацию государственно-частных проектов (ГЧП) в регионах. Уже рекомендовано оказать поддержку проектам по строительству обхода Хабаровска, строительству и реконструкции участков дороги Пермь – Березники со строительством восточного обхода Перми, строительству моста через Обь в Новосибирске. По прогнозам, в регионах будет построено 42 километра новых дорогах в формате ГЧП.

За год работы системы «Платон» массовой миграции грузовиков с федеральных на региональные дороги зафиксировано не было, отметил Максим **Соколов**. Основные потоки продолжали идти по федеральным трассам потому, что это удобнее и быстрее. И в транспортных компаниях это прекрасно понимают.

### ВОЛГА НЬЮС; ДМИТРИЙ БЫКОВ; 2017.02.03; МАКСИМ СОКОЛОВ: «В САМАРСКОЙ ОБЛАСТИ ПОЗИТИВНАЯ СИТУАЦИЯ С ПОДГОТОВКОЙ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ К ЧМ-2018»

В пятницу, 3 февраля, с рабочим визитом в Самаре находился **министр транспорта** России Максим **Соколов**. Глава **минтранса** и губернатор Николай Меркушкин провели совещание, посвященное ходу подготовки Самарской области к чемпионату мира по футболу в 2018 году.

В совещании приняли участие члены регионального кабинета министров, депутаты госдумы, представители федеральных и региональных ведомств, силовых структур.

«Мы традиционно рассматриваем в Самаре все вопросы в открытом режиме, что очень важно для решения существующих вопросов и выработки согласованной общественной позиции, – открывая совещание, сказал Максим **Соколов**. – Хочу поблагодарить Николая **Иванов**ича за приглашение посетить регион и более внимательно посмотреть на те проекты, которые реализуются в области развития транспортной инфраструктуры. Эти проекты носят масштабный стратегический характер, и не только для развития региона, но и для всей транспортной системы РФ».

С основным докладом выступил **министр транспорта** и автомобильных дорог региона Иван Пивкин. В первую очередь он подробно рассказал, какими видами транспорта в Самару будут прибывать болельщики, и представил схему, по которой гости будут перемещаться по городу.

Основную массу туристов, по его словам, примет аэропорт Курумоч, новый терминал которого был введен в эксплуатацию в начале 2015 года. Сейчас здесь совместно с **Росавиаци**ей ведется реконструкция ВПП, которая будет завершена в текущем году. Также за счет федерального бюджета ведется реконструкция автодороги Волжский – Курумоч и Московского шоссе.

«Трасса к аэропорту готова на 55%, Московское шоссе – на 46%, отставания в графиках нет», – проинформировал Иван Пивкин, и отметил, что самые сложные объекты на главной магистрали города – тоннели – готовы на 80%.

«Мы планируем, что в июне–июле запустим движение на пересечении Московского шоссе с проспектом Кирова. Это позволит решить транспортные сложности в этом направлении», – уточнил Иван Пивкин.

В целом, 9,2-километровая магистраль с 10-ю полосами движения, как и трасса в аэропорт, будут готовы к декабрю 2017 года, заверил региональный министр.

Иван Пивкин также доложил о строительстве улиц Дальняя, Арена-2018 и о начале строительства 9 проездов для обеспечения транспортной связи на территории стадиона «Самара Арена».

Прозвучала и подробная информация о реконструкции Волжского и Красноглинского шоссе, ул. Ташкентской, а также ремонте дорог, расположенных на гостевых маршрутах ЧМ-2018. Отдельно Иван Пивкин доложил о реконструкции трамвайных путей от железнодорожного вокзала до ул. Ташкентской и строительстве трамвайной ветки до стадиона.

«Как идут дела по железнодорожному сообщению между Самарой и аэропортом Курумоч? Будет ли маршрут включен в операционный транспортный план?», – поинтересовался Максим **Соколов**.

Иван Пивкин пояснил, что пока маршрут находится в резерве.

«Необходимо этот резерв использовать. Естественно, это должен быть новый, современный железнодорожный транспорт с соответствующим визуальным оформлением», – заявил **министр транспорта РФ**.

Этот пункт был внесен в протокол совещания, и, по словам Максима **Соколов**а, будет касаться всех городов, где пройдут матчи ЧМ-2018. «Необходимо сконцентрировать усилия на поставке подвижного состава типа «Ласточка» в эти регионы», – заключил глава **минтранса**.

Еще один вопрос федерального министра касался главной европейской водной артерии – Волги. Иван Пивкин пояснил, что использование речного транспорта также рассматривается в качестве резерва и рассказал о планах строительства нового речного вокзала в Самаре.

«Речные прогулки во время чемпионата мира могут стать привлекательными, – добавил Николай Меркушкин. – Сейчас этот маршрут резервный, а может стать и основным».

Губернатор дал поручение Ивану Пивкину разработать предложения, в том числе о доставке водным транспортом пассажиров в район «Самара Арены» и аэропорта «Курумоч» с последующим использованием «шаттлов». «Необходимо сделать все, чтобы процесс пошел», – заключил Николай Меркушкин.

В конце заседания Максим **Соколов** поблагодарил всех за профессионализм, высокий уровень взаимодействия и командную работу.

«Хочу констатировать, что ситуация в самарском регионе очень позитивная. Мы уверенно смотрим в перспективу 2017 года, завершающего года по подготовке инфраструктуры к чемпионату мира. Сомнений нет, все проекты будут реализованы на самом высоком уровне», – сказал министр.

Максим **Соколов** также высоко оценил роль депутатов Государственной думы от Самарской области в отстаивании интересов региона. Благодаря их работе территория не первый год лидирует по количеству получаемых федеральных субсидий.

«Я хочу поблагодарить Евгения Александровича Серпера как депутата Госдумы и члена профильного комитета по транспорту за высокий уровень взаимодействия и понимания между всеми ветвями власти. Взявшись, что называется, за руки, мы сможем реализовать все проекты, которые идут сегодня в Самаре и в других регионах страны. И решить все самые сложнейшие и амбициозные задачи, в том числе подготовку к чемпионату мира, который является крупнейшим спортивным мероприятием», – подчеркнул глава **минтранса**.

В свою очередь, Евгений Серпер поблагодарил министра за дружеское отношение к Самарской области: «Сегодня это для нас очень важно. Надеемся на развитие взаимоотношений между Самарской областью и **министерством транспорта** РФ».

Максим **Соколов** отдельно отметил, что проекты, реализуемые в одном из крупнейших городов России, имеют огромное значение для транспортной системы страны. И опыт Самары, заверил министр, будет тиражироваться по всей стране.

«Все, что создается, это не только для чемпионата мира, это будет тем наследием, которое получит самарский регион после завершения чемпионата. Мы видим, насколько увеличился туристический потенциал Сочи после Олимпийских игр. Я очень рассчитываю, что и Самара, и другие наши города, которые участвуют в программе ЧМ-2018, благодаря развитию транспортной инфраструктуры приобретут совершенно новый статус – статус туристических центров», – резюмировал Максим **Соколов**.

«Мы сегодня еще раз посмотрели объекты, которые строятся к чемпионату мира и как там ведутся работы, – сказал после совещания Николай Меркушкин. – У нас только 12 млрд рублей вкладывается в реконструкцию взлетно-посадочной полосы. В итоге Курумоч станет аэропортом третьей категории, как и Шереметьево – это самый высокий уровень, который может быть у региональных аэропортов. Другие объекты, которые связаны с транспортной инфраструктурой, сейчас в работе, и везде Максим Юрьевич убедился, что в ноябре–декабре мы гарантируем завершение работ», – заверил Николай Меркушкин.

### ВОЛГА НЬЮС; МАКСИМ РОМАШОВ; 2017.02.03; ГУБЕРНАТОР: «СТРОИТЕЛЬСТВО РАЗВЯЗКИ НА ТРАССЕ М-5 В ТОЛЬЯТТИ НАЧНЕТСЯ В ЭТОМ ГОДУ»

В пятницу, 3 февраля, губернатор Николай Меркушкин прокомментировал журналистам федеральных и региональных СМИ итоги совещания по реализации приоритетного проекта «Безопасные и качественные дороги» государственной программы «Развитие транспортной системы».

Совещание состоялось сегодня под председательством **министра транспорта** РФ Максима **Соколов**а и с участием министров областного правительства, глав муниципалитетов губернии, представителей федеральных органов власти.

Губернатор заявил, что в этом году начнется строительство трехуровневой развязки на трассе М-5 в Тольятти. «Эта развязка вошла в план, утвержденный правительством России буквально на днях. Для всего транспортного узла Поволжья это очень важный проект. Его общая стоимость составляет порядка 6,5 млрд рублей, в этом году будет освоено 2-2,5 млрд рублей», – сообщил Николай Меркушкин.

Реализация этого проекта позволит избавить Тольятти от транзитного транспорта – он пойдет по эстакаде. В результате исчезнут пробки, снизится загазованность и дороги в городе не будут разрушаться под воздействием проходящих фур.

### ВОЛГА НЬЮС;МАКСИМ РОМАШОВ; 2017.02.03; НИКОЛАЙ МЕРКУШКИН: «В 2017 В РЕГИОНЕ БУДЕТ ПРОВЕДЕН ОГРОМНЫЙ ОБЪЕМ ДОРОЖНЫХ РАБОТ – НА 23 МЛРД РУБЛЕЙ»

В совещании приняли участие министры областного правительства, главы муниципалитетов губернии, представители федеральных органов власти.

Напомним, премьер-министр страны Дмитрий Медведев подписал распоряжение о выделении регионам на развитие транспортной системы в рамках реализации этой программы 30 млрд рублей, субсидии получат 34 субъекта РФ. Наибольшее количество средств – 1,837 млрд рублей будет направлено в Самарскую область.

«Летом прошлого года на строительной площадке Фрунзенского моста мы обсуждали проект этой программы, сейчас проект уже обрел и реальное наполнение, и финансовое содержание. Вообще, все проекты, которые обкатываются в Самарской области, в итоге обретают свое логическое завершение в масштабах страны», – открывая совещание, заметил Максим **Соколов** и выразил слова благодарности Николаю Меркушкину за проделанную подготовительную работу.

Министр добавил, что в Самарской области общая протяженность дорожной сети составляет 2,5 тыс. км. К концу 2017 года в нормативное состояние должно быть приведено 48,4% дорог, к концу 2018 – 54%.

Общий объем финансирования первого этапа программы планируется в объеме 7,44 млрд руб. – в 2017 г. 4,12 млрд руб. и 3,33 млрд руб. в 2018 г. на условиях софинансирования из федерального и регионального бюджетов (2017 г. – 1,838 млрд руб. федеральный бюджет и 2,2 млрд руб. региональный бюджет; 2018 г. – 1,56 млрд руб. и 1,8 млрд руб. соответственно).

Средства из федерального бюджета поступят в Самарскую область в первом квартале этого года, а до 31 марта должны быть проведены все торги по определению подрядчиков работ. До 10 февраля должно быть проведено общественное обсуждение проектов.

«Участие общественности – один из важнейших аспектов реализации этого проекта. Жители Самарской области могут реагировать и высказывать свои предложения и замечания», – сказал министр.

Как пояснил Максим **Соколов**, выделение больших средств на текущий год вызвано необходимостью проведения работ по подготовке Самары и области к чемпионату мира по футболу. Также, по словам министра, дополнительно в рамках подготовки к ЧМ Самаре выделяется на приведение в порядок дорог 200 млн рублей.

«Мы внимательно будем следить, как регионы станут реализовывать эту программу. В случае, если плановые показатели в том или ином субъекте выполняться не будут, то остатки неиспользованных ими средств перераспределим в пользу более успешных регионов», – подчеркнул Максим **Соколов**.

Руководитель федерального **минтранса** обратил особое внимание, что все подрядчики должны будут взять на себя гарантийные обязательства после выполнения работ. Кроме того, должна быть выполнена синхронизация сроков ремонта между дорожными и коммунальными службам. «Нельзя допустить, чтобы на только что отремонтированном участке дороги коммунальные службы начали менять коммуникации», – напомнил Максим **Соколов**.

Николай Меркушкин напомнил, что летом в Самарскую область в рамках пилотного проекта обсуждаемой программы было направлено 650 млн руб., и во второй половине года удалось многое сделать.

«Уже в 2016 г. эта сумма была заметна и для Самары, и для Тольятти. Сумма на 2017 год почти в три раза больше, понятно, что в итоге эффект будет значительно выше. Кроме того, мы знаем, какую сумму получим в 2018 г. и можем уже сейчас на нее ориентироваться», – сказал губернатор.

Глава региона добавил, что в областной бюджет уже были внесены все необходимые изменения, касающиеся предоставления 1,8 млрд рублей, также учтены и суммы, выделяемые регионом на условиях софинансирования.

«Мы рассчитываем, что в 2017 году сумма финансирования дорожного строительства в регионе не сократится и даже вырастет по сравнению с 2016 годом», – подчеркнул Николай Меркушкин.

Руководитель области отметил, что со всеми подрядчиками в обязательном порядке заключаются гарантийные соглашения. К примеру, региональный **минтранс** в этом году не принял выполненные работы по собственным программам в Тольятти на сумму 130 млн рублей, а три года назад недобросовестных подрядчиков обязали переделывать свою работу в объеме 1,1 млрд рублей.

«Сейчас мы будем еще жестче подходить к оценке качества дорожных работ. Если мы не будем делать все в соответствии с самыми современными технологиями, мы решить окончательно дорожную проблему не сможем», – подчеркнул Николай Меркушкин.

Губернатор добавил, что в 2017 году в Самарской области будет выполнен огромный объем работы. «Вместе с федеральными дорогами в этом году на территории Самарской области в рамках реконструкции и ремонта дорожной сети будет выполнено работ на 22-23 млрд рублей. Это существенно должно улучшить ситуацию», – сказал Николай Меркушкин.

Глава региона сообщил, что помимо основных дорог, большая работа в этом году будет проделана по ремонту дворов, внутриквартальных проездов в Самаре. На эти цели из областного бюджета выделяется в общей сложности порядка 1 млрд рублей.

Стоит в этом году и задача максимально привести в порядок фасады, причем не только на гостевых маршрутах чемпионата мира по футболу. «Уверен, что к концу 2017 г. мы существенно изменим и состояние дорог, и внешнее состояние города», – сказал губернатор.

Глава региона добавил, что помощь в благоустройстве Самары власти будут оказывать и общественные советы как микрорайонов областного центра, так и конкретных домов.

В завершение Николай Меркушкин выразил слова благодарности Максиму **Соколов**у за ту работу, которую федеральное ведомство проводит на самарской земле.

«Николай **Иванов**ич, спасибо вам за личный контроль за реализацией наших совместных проектов. Очень важно на всех уровнях обеспечить выполнение задач, поставленных президентом России», – сказал Максим **Соколов**.

### ТАСС; 2017.02.03; АЗЕРБАЙДЖАН СОГЛАСОВАЛ АВИАКОМПАНИЯМ РОССИИ ПОЛЕТЫ ИЗ ЖУКОВСКОГО

Азербайджанские авиавласти согласовали российским компаниям полеты из подмосковного аэропорта Жуковский, сообщил журналистам **министр транспорта РФ** Максим **Соколов**.

«По Азербайджану все вопросы решены», – сказал он.

Как следует из данных онлайн табло Жуковского, авиакомпания «Икар» планирует летать из этого аэропорта в Баку с 14 февраля.

В то же время **Соколов** указал, что **Минтранс** РФ не получал официальных обращений от Израиля по поводу создания Международной ассоциацией воздушного транспорта (IATA) комиссии по статусу аэропорта.

«Что касается Израиля, официальных обращений в **Минтранс** мы по данному поводу (создание комиссии IATA – прим. ТАСС) не получали, идет переписка на уровне коммерческих организаций», – сказал он.

Как ранее сообщал ТАСС источник в авиатранспортной отрасли, IATA может создать специальную комиссию, на которой обсудит статус аэропорта Жуковский. Ранее принадлежность этого аэропорта к Подмосковью, а не к Москве вызвала претензии со стороны Азербайджана и Израиля. Рейсы из московских аэропортов подпадают под действие двусторонних соглашений и на них распространяются квоты.

Ранее газета «Коммерсантъ» сообщила, что Израиль пока не согласовал рейсы «Уральских авиалиний» из аэропорта Жуковский в Тель-Авив, хотя билеты на эти рейсы уже продаются. Причина – превышение квоты межправительственного соглашения – 35 частот на Москву в неделю. По данным собеседников издания, причина отказа – спор о статусе аэропорта. По мнению израильской стороны, этот аэропорт принадлежит к московскому авиационному узлу.

Спор о статусе Жуковского

Ранее статус Жуковского также вызывал вопросы у авиавластей Таджикистана.

Таджикская сторона не согласовала полеты из Жуковского авиакомпании «Ямал» (должны были начаться 20 декабря), ссылаясь на нарушение паритета по количеству перевозчиков с обеих сторон. Таджикский авиарегулятор причисляет аэропорт Жуковский к московскому авиаузлу. В результате «Ямал» стал бы второй компанией (после «Уральских авиалиний» – прим. ред.), которая летает из Москвы в Таджикистан. В свою очередь РФ запретила таджикской Somon Air полеты в российские регионы. После нескольких раундов переговоров стороны договорились, что «Ямал» начнет полеты в Таджикистан из Жуковского с лета 2017 г., ограничения на авиасообщения были сняты. Первый вице-премьер РФ Игорь Шувалов также заявлял, что четыре авиакомпании из РФ и Таджикистана начнут осуществлять авиарейсы через аэропорт Жуковский с мая 2017 г.

### ИНТЕРФАКС; 2017.02.03; РОГОЗИН ВОЗГЛАВИЛ АВИАЦИОННУЮ КОЛЛЕГИЮ

В России создана Авиационная коллегия, ее возглавил вице-премьер Дмитрий Рогозин.

Соответствующее распоряжение премьер-министра РФ Дмитрия Медведева опубликовано в пятницу на официальном интернет-портале правовой информации.

В состав коллегии вошли министр промышленности и торговли Денис Мантуров, **министр транспорта** Максим **Соколов**, замминистра обороны Юрий Борисов и другие.

Как сообщалось, в конце декабря 2016 года премьер-министр России Дмитрий Медведев подписал постановление о создании Авиационной коллегии при правительстве РФ.

«Для оперативного рассмотрения вопросов развития авиационной промышленности и подготовки согласованных рекомендаций по их решению подписанным постановлением при правительстве России создаётся Авиационная коллегия в качестве постоянно действующего координационного органа», – говорится в сообщении, опубликованном на сайте кабмина.

Отмечалось, что создание Авиационной коллегии необходимо для улучшения координации действий федеральных органов исполнительной власти, органов исполнительной власти субъектов Федерации, организаций авиационной промышленности и воздушного транспорта в области разработки, производства, эксплуатации и продвижения на рынках отечественной гражданской авиационной техники.

«Состав Авиационной коллегии будет утверждён отдельным распоряжением правительства», – подчеркивается в сообщении.

Тем временем, 23 января Д.Рогозин доложил президенту РФ Владимиру Путину о завершающей стадии формирования коллегии.

«На сегодняшний момент мы завершаем формирование состава авиационной коллегии. В неё войдут представители всех ведущих конструкторских бюро, которые работают над разработкой гражданской авиационной техники, научные организации, естественно, ЦАГИ, а также государственные заказчики», – сказал тогда Д.Рогозин.

По словам вице-премьера, в перспективе в состав коллегии также войдут представители компаний и организаций, занимающихся послепродажным обслуживанием авиационной техники.

### ИЗВЕСТИЯ; ЧОЙГАНА САЛЧАК; 2017.02.03; АВИАРЕЙС ИЗ КУРСКА В САНКТ-ПЕТЕРБУРГ ОТКРОЕТСЯ 1 АПРЕЛЯ

Авиакомпания «Сибирь» с 1 апреля по 31 декабря 2017 года открывает воздушное сообщение Курск – Санкт-Петербург. Об этом сказано в письме главы **Росавиаци**и Александра **Нерадько** к губернатору Курской области Александру Михайлову.

Самолеты между двумя городами будут летать два раза в неделю. Кроме того, Александр **Нерадько** не исключил возможности включения в перечень субсидируемых маршрут Курск –Минеральные Воды – Курск. По его словам, это будет возможно в случае экономии бюджетных ассигнований.

Как сообщает KurskCity.ru, в бюджете Курской области предусмотрены средства для софинансирования данного авианаправления.

Авиарейсы между Санкт-Петербургом и Курском были открыты в феврале 2014 года. Перевозкой пассажиров на этом направлении занималась авиакомпания «Псковавиа» на самолетах Ан-24. Из-за того, что направление в 2016 году не попало в список субсидируемых, авиакомпания свернула работу на маршруте.

### ТАСС; ЕЛЕНА ВЕРЕЩАКА; 2017.02.03; ГЛАВНЫЙ МОРСКОЙ ВОКЗАЛ КАМЧАТКИ ПРИМЕТ ПЕРВЫЙ КРУИЗНЫЙ ЛАЙНЕР В ИЮНЕ

Новый комплекс Морского вокзала в Петропавловске– Камчатском, который является главными морскими воротами Камчатки, примет первых круизных туристов уже в июне 2017 года. Здание, где расположатся зоны ожидания, пропускные пункты, пункт таможенного контроля, уже построено, ведется реконструкция причала для швартовки судов, заявил заместитель **министра транспорта** РФ Виктор **Олерский** на встрече с заместителем председателя правительства РФ Юрием Трутневым в Петропавловске-Камчатском.

«До 31 мая мы его (морской вокзал Петропавловска-Камчатского – прим. ТАСС) сдадим. Первый пароход по расписанию в этом году уже 14 июня. Причал строит приличный подрядчик – «Запсибгидрострой». Поэтому уверенность есть (в сроках сдачи – прим. ТАСС). Они умеют строить», – сказал **Олерский**.

Стоимость работ по реконструкции причала – 80 млн рублей, в строительство здания вокзала «Петропавловск-Камчатским морским торговым портом» было вложено 532 млн рублей. К причалу у морского вокзала на прикол смогут становиться круизные суда с осадкой до 8,5 метра и длиной до 250 метров. Так как глубина дна у причала достигает 9 метров, проведение дноуглубительных работ не потребуется. По словам Виктора **Олерск**ого, на очереди реконструкция трех причалов на мысе Сигнальный, напротив морского вокзала.

«Мыс Сигнальный, там причалы номер 1, 2, 3. Вчера встречались с потенциальным бенефициаром работ – «Петропавловск-Камчатским морским торговым портом». У нас в программе 1,26 млрд рублей. Я предложил им – больше денег нет, мы вам деньги даём, за эти деньги вы, так сказать, сколько вам надо, столько и построите», – заявил замминистра.

Строительство нового здания морского вокзала началось в Петропавловске-Камчатском летом 2014 года в рамках реализации мероприятий федеральной программы «Экономическое и социальное развитие Дальнего Востока и Байкальского региона на период до 2018 года». Новый морской вокзал стал третьим зданием, построенным на этой площадке за более чем 70-летнюю историю работы Петропавловск-Камчатского порта. Прежний морской вокзал был построен в 1963 году, его аварийную конструкцию снесли шесть лет назад. Реконструкция причалов петропавловского ковша позволит порту принимать большие круизные лайнеры, которые сейчас, из-за ветхости причальных сооружений и недостаточной глубины дна у них, вынуждены вставать на рейд в Авачинской бухте и оттуда катерами доставлять туристов на берег.

### КОММЕРСАНТ; АНАСТАСИЯ ВЕДЕНЕЕВА; 2017.02.06; БАЛТИЙСКИЕ ПАРОМЫ УПЛЫВАЮТ ЗА СМЕТУ

Новые паромы для линии Балтийск–Усть-Луга обойдутся в 11,1 млрд руб. Государство готово выделить на них 5 млрд руб., финальную структуру финансирования власти Калининградской области ждут от **Минтранса** и ОАО РЖД. Но так и не решен вопрос окупаемости проекта: полная загрузка направления под вопросом, а топливо слишком дорого. Также пока непонятно, какая верфь может построить паром нужных параметров.

Новый паром для линии Балтийск–Усть-Луга должен появиться к концу 2018-го – началу 2019 года, сообщил 3 февраля и. о. заместителя главы правительства Калининградской области Александр Шендерюк-Жидков. Всего должно быть построено три новых судна, стоимость каждого – 3,7 млрд руб. Заказчику положена федеральная субсидия в размере 5 млрд руб. В областной администрации рассчитывают, что единым оператором у линии станет ОАО РЖД. По словам чиновника, монополия и **Минтранс** должны сформулировать финальную структуру финансирования строительства паромов к 1 марта. «На сегодняшний день все финансируется за счет кредитных источников, и вопрос только в том, кто будет гарантировать это финансирование»,– говорит он. В ОАО РЖД и **Минтрансе** не смогли оперативно прокомментировать ситуацию.

Грузопассажирский автомобильно-железнодорожный паромный комплекс линии Балтийск–Усть-Луга действует с 2006 года. Его содержанием занимается ФГУП «**Росморпорт**». Сейчас на линии эксплуатируются два парома «Балтийск» и «Амбал», но в ближайшее время они должны быть списаны.

Господин Шендерюк-Жидков сообщил, что предполагается строительство паромов длиной 200 м, вместимостью 66 вагонов с возможностью приема автомобилей и около 150 пассажиров. Чтобы полностью закрыть потребности области в перевозках грузов, на линии нужны шесть паромов. Но окупаемость проекта под вопросом. Источник «Ъ» на рынке говорит, что она во многом зависит от степени загрузки парома, но она неравномерна. На Усть-Лугу она достигает 100%, а обратно – лишь 60%, говорит врио министра развития инфраструктуры Калининградской области Елена Дятлова.

По мнению собеседника «Ъ» на рынке, разумная окупаемость нового парома может быть достигнута при использовании в качестве топлива мазута, но международные ограничения по выбросам в атмосферу на Балтике это запрещают, а на дизтопливе проект «не окупаем вообще». Также паром должен быть исключительно грузовым, потому что требования к пассажирским судам дополнительно снижают коммерческую эффективность. Источник финансирования проекта, добавляет собеседник «Ъ», также остается одним из ключевых вопросов.

Власти региона ожидают начала строительства паромов уже в 2017 году, но до сих пор не определен даже производитель. В области рассчитывали, что частично заказы получит местный «Янтарь», входящий в Объединенную судостроительную корпорацию (ОСК). Но еще год назад стало известно, что завод не может строить суда такой длины. Собеседник «Ъ» на рынке отмечает, что можно сделать половину парома, а потом стыковать или на плаву, или на Кронштадтском заводе, рассуждает он. По его словам, целиком можно спустить такой паром на Балтзаводе или «Адмиралтейских верфях» (также входят в ОСК), а также на «Северной верфи», но только после модернизации.

### РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА – СТОЛИЧНЫЙ ВЫПУСК; ЛЮБОВЬ ПРОЦЕНКО; 2017.02.05; ПРОБОК NET

Кто в Москве не стоял у железнодорожного переезда в ожидании, когда наконец-то пройдут все поезда и шлагбаум поднимется! Столица вся изрезана рельсами. Одних железных дорог радиального направления по ней проходит девять. А сколько еще веток, по которым заводы и фабрики получали сырье и отправляли готовую продукцию. Но у города как-то все не доходили руки до строительства современных путепроводов, которые позволят поездам и машинам двигаться независимо друг от друга. И вот, наконец, дошли. С 2014 по 2016 год запущено в строй шесть. На текущий год запланировано еще 6.

Самый первый – в Щербинке, над путями Курского направления железной дороги, в январе заработал. Окончание строительства еще одного – в Крекшине, на Киевском направлении железной дороги, стоит в планах городских властей, как сообщили «РГ» в пресс-службе столичнного департамента строительства, во втором квартале.

До конца года в Москве будут достроены еще два – в Переделкине на 18 км и в Кокошкино на 33 км того же Киевского направления. Все четыре находятся на территории Новой Москвы. Именно там сейчас сосредоточены наиболее проблемные железнодорожные переезды. Из-за высокой частоты движения поездов пропускная способность у них очень низкая. Водители нередко часами стоят в пробках в ожидании «зеленого» на семафоре.

Учитывая растущий масштаб транспортного строительства в Москве, которое год от года требует все больше денег (в нынешнем году в бюджете Москвы на него заложено 150 миллиардов рублей), правительство Москвы в 2015 году попыталось привлечь на строительство путепроводов частные инвестиции.

Чтобы заинтересовать бизнес, городские власти готовы были пойти даже на введение платы за проезд по новым путям. Объявили конкурсы на право заключения концессионных соглашений. Провели роуд-шоу, чтобы показать, как велика потребность в предлагаемых для застройки объектах. Но сказалось то ли падение курса рубля по отношению к доллару, то ли слишком большой выбор, который в Москве открывается перед людьми с деньгами, но желающих строить путепроводы не нашлось. Конкурсы тогда объявили несостоявшимися.

И тогда правительство Москвы приняло решение строить путепроводы за счет бюджета города. И хотя цена их немаленькая – в среднем 600 миллионов стоит сам путепровод, да еще 400 миллионов требуется на обустройство дорог, подходящих к нему и пешеходной части, дело пошло.

В той же Щербинке, еще недавно известной своим транспортным «Щербинским коллапсом», двухполосная эстакада в восемь раз увеличила пропускную способность машин – с 200 до 1650 в час.

Не меньше чем в пять-шесть раз больше машин в час будет проходить по новой эстакаде и в Крекшино – ее пропускная способность 1600-2100 автомобилей там вместо нынешних 350. Это позволит существенно улучшить транспортное обслуживание прилегающей территории плюс даст новую поперечную связь для автотранспорта между Киевским, Боровским и Минским шоссе. А для комфортного передвижения пешеходов тут сделают 1,5-2,5-метровые тротуары и два лестничных схода с путепровода.

Еще два путепровода строятся в исторической Москве. Первый – Богородский – на Московском центральном кольце, а второй – между 2-м Южнопортовым проездом и Южнопортовой улицей.

### RG.RU; ТАТЬЯНА ВОРОБЬЕВА; 2017.02.03; В ГИБДД РАСКРИТИКОВАЛИ НОВУЮ МАРШРУТНУЮ СХЕМУ ЕКАТЕРИНБУРГА

В Екатеринбурге продолжается активное обсуждение новой схемы общественного транспорта, которую городские власти намерены внедрить с первого июля этого года. Сегодня свое мнение по поводу готовящегося нововведения высказал начальник ГИБДД Свердловской области Юрий Демин.

«Сломать сейчас работавшую ранее систему и попытаться безболезненно реализовать абсолютно новый проект – это утопия», – считает он.

Напомним, новость об изменениях в сфере общественного транспорта никого из горожан не оставила равнодушной. Суть обновления, если коротко, в следующем: уйти от дублирования, сократить протяженность отдельных маршрутов – вместо нынешних 137 их будет только 66. По плану, увеличится частота движения транспорта, но вырастет и количество пересадок на пути следования. Должно также существенно сократиться число автобусов на линиях.

Свое мнение по новой схеме высказывали многие эксперты. Почти все отмечают, что переход будет слишком резким, некомфортным для всех участников движения. К оценке новшества подключилась региональная прокуратура – она проанализируют доступность услуг перевозчиков для жителей разных районов.

Главный государственный инспектор безопасности дорожного движения региона Юрий Демин подчеркивает: изменения нужны, но они должны быть тщательно выверены, вводиться постепенно. Иначе еще большее количество горожан пересядет на личный автотранспорт, и проблема пробок лишь усугубится.

«Разработчики не поинтересовались состоянием аварийности на тех или иных участках улично-дорожной сети, хотя зачастую именно ДТП становятся причиной затруднений в движении того же общественного транспорта. Соответственно, начнется и несоблюдение графика движения, как следствие – обещанные 3-7 минут ожидания своего маршрута невозможно будет соблюсти», – считает начальник ГИБДД.

Большее количество пересадок, которое будет вынужден совершать пассажир в новых условиях, также вызывает беспокойство у правоохранительных органов: увеличится пешеходный проток, а если будет введена повременная оплата проезда, то желающие сэкономить люди будут спешить, переходить улицу где попало, лишь бы успеть пересесть на другой маршрут. Это неминуемо приведет к росту ДТП с участием пешеходов, считают в ГИБДД.

Новую схему хотят ввести с 1 июля 2017 года. За три месяца – с апреля – начнется активная разъяснительная работа на улицах, в салонах общественного транспорта. В администрации Екатеринбурга соглашаются, что сегодня схема неидеальна, но причину возмущения граждан видят скорее в ее непонимании. «У нас есть временной люфт, который позволит разъяснить все вопросы и ликвидировать неудобства. За оставшееся время – а это полгода – можно сделать еще очень много. Внедрение любой новой системы всегда проходит с определенными неудобствами», – цитирует пресс-служба депутата городской думы Дмитрия Сергина.

### ИЗВЕСТИЯ; ЕВГЕНИЙ ДЕВЯТЬЯРОВ; 2017.02.06; ЖЕЛЕЗНЫЕ ДОРОГИ ТРЕБУЮТ У МИНФИНА 20 МЛРД

Перевозчики железнодорожным транспортом требуют от государства компенсаций на общую сумму более 20 млрд рублей за потери, возникшие от пассажирских перевозок по регулируемым тарифам. В производстве арбитражных судов находится на сегодня свыше 100 подобных дел. Эти цифры привели в Министерстве финансов России. В ведомстве уверены в необоснованности заявленных требований перевозчиков, и эту позицию Минфина поддерживает Верховный суд РФ.

Претензии к государству предъявляют ОАО «Российские железные дороги» (РЖД), АО «Федеральная пассажирская компания» (ФПК), АО «Центральная пригородная пассажирская компания» и другие многочисленные перевозчики.

– Минфин России считает, что судебных перспектив для истцов, а также правовых возможностей для урегулирования споров мировым путем нет, – заявили «Известиям» в пресс-службе финансового ведомства. – Судебная практика по делам, предметом которых являлось рассмотрение вопроса о возмещении убытков, причиненных в связи с неисполнением обязательства по компенсации потерь в доходах, возникших в связи с государственным регулированием тарифов на пассажирские перевозки, также свидетельствует о необоснованности заявленных требований перевозчиков.

Пассажирские железнодорожные перевозки в дальнем и пригородном сообщении являются социально значимым видом деятельности, поэтому федеральные и региональные органы исполнительной власти РФ устанавливают доступные для населения тарифы и предусматривают в бюджетах средства на компенсацию выпадающих доходов перевозчиков. Однако часто этих средств оказывается недостаточно для полного покрытия расходов на перевозку пассажиров, поэтому и возникают судебные разбирательства.

В РЖД указывают, что законодательство обязывает федеральный бюджет компенсировать в полном объеме потери перевозчика от предоставления установленных на федеральном уровне льгот и тарифов. Кроме того, компенсация убытков, которые несет перевозчик в результате тарифного регулирования, входит в обязанность и региональных властей.

– Согласно сложившейся судебной практике нормативные акты о предоставлении льгот и субсидий возлагают обязанности по их предоставлению на федеральный и региональный бюджеты, – сообщили «Известиям» в пресс-службе ОАО «РЖД». – На сегодня по 42 искам пригородных компаний судами приняты положительные решения о возмещении перевозчикам средств на общую сумму 2 млрд рублей. Кроме того, подписано 54 соглашения с администрациями субъектов РФ о реструктуризации задолженности на сумму 6 млрд рублей.

В случае проигрыша судебных процессов перевозчикам приходится фиксировать огромные убытки. Зачастую процессы идут годами и проходят все возможные инстанции. В Минфине России полагают, что имеет место и злоупотребление правом со стороны истцов, поскольку значительная часть дел, находящихся в первой инстанции, не рассматривается более двух лет по существу в связи с ходатайствами истцов.

Очередной иск к Минфину на сумму свыше 1,1 млрд рублей дочерняя структура РЖД – АО «Федеральная пассажирская компания» – подала в январе этого года. Однако Арбитражный суд Москвы иск к производству не принял, предложив сторонам сперва провести процедуру досудебного урегулирования разногласий.

В ФПК от разговора, по сути, отказались.

– Иной информации, кроме общедоступной, АО «ФПК» представить не может, так как данные сведения составляют коммерческую тайну компании. Обязанности по предоставлению пояснений и комментариев законодательством не установлено, – сообщили «Известиям» в пресс-службе ФПК.

В **Федеральном агентстве железнодорожного транспорта** **Минтранса** России, выступающем третьим лицом в иске ФПК к Минфину, также отказались комментировать данную тему. Не стали говорить в ведомстве и о своем видении возможного мирного урегулирования судебного разбирательства.

Принципиального решения по таким спорам на уровне федерального правительства пока нет. Арбитражный суд Московского округа ранее указывал, что установление государством предельных цен является методом регулирования деятельности естественных монополий, а не предоставлением льгот и преимуществ каким-либо категориям потребителей. Соответственно, субсидии перевозчику на компенсацию потерь, возникающих в результате госрегулирования тарифов, предоставляются в качестве экономической поддержки государства, а не являются компенсацией убытков от предоставления льгот, отмечал окружной суд. Верховный суд РФ в феврале 2015 года с таким подходом согласился.

### ИНТЕРФАКС; 2017.02.03; ГЛАВГОСЭКСПЕРТИЗА ОЖИДАЕТ УВЕЛИЧЕНИЯ ЧИСЛА «РАМЕНСКИХ» «СПУТНИКОВ» С РАЗВИТИЕМ «ЖУКОВСКОГО»

Интервалы движения скоростных электричек «Спутник», курсирующих между Москвой и подмосковным Раменским, могут сократиться вдвое в «часы пик» с развитием полетов из аэропорта «Жуковский» и запуском транспортно-пересадочного узла (ТПУ) на станции Отдых, который будет ориентирован на пользователей воздушной гавани, ожидает Главгосэкспертиза.

«Предполагается, что по итогам развития аэропорта «Жуковский» и увеличения пассажиропотока время ожидания «Спутника», который сейчас ходит с получасовым интервалом в «часы» пик, может быть сокращено до 15 минут», – говорится в сообщении организации.

Она закончила проверку сметной стоимости проекта дополнительной остановки «Спутников» на станции Отдых. До этого, в августе, Главгосэкспертиза выдала положительное заключение по проектной документации и инженерным изысканиям для объекта.

Отдых – платформа рязанского направления Московской железной дороги, расположенная на границе города Жуковский и поселка Кратово. Проект предполагает ее модернизацию и строительство ТПУ (от станции до аэропорта будут ходить автобусы). В ходе работ будут построена новая платформа, пути, реконструирован подземный переход, а также построена привокзальная площадь.

Реконструкция будет проводиться за счет средств инвестиционной программы ОАО «Российские железные дороги», оператором «Спутников» выступает ОАО «Центральная пригородная пассажирская компания».

### ТАСС; 2017.02.03; ПЕРЕВОЗКИ ПАССАЖИРОВ СКОРОСТНЫМИ ПОЕЗДАМИ ХОЛДИНГА «РЖД» ПРОДОЛЖАЮТ РАСТИ

Спрос на перевозки пассажиров высокоскоростными и скоростными поездами холдинга «РЖД» продолжает расти, сообщает пресс-служба монополии.

Так, в январе 2017 года поездами «Сапсан» между Москвой и Санкт-Петербургом перевезено 357,5 тыс. пассажиров, что на 23% больше, чем в январе прошлого года.

Поездами «Аллегро» сообщением Санкт-Петербург – Хельсинки перевезено 36,9 тыс. пассажиров (+33%).

Между Москвой и Нижним Новгородом за отчетный период поездами «Стриж» перевезено 90,2 тыс. пассажиров (+3%).

Поездами Strizh/»Стриж» сообщением Москва – Берлин перевезено 2,2 тыс. пассажиров. Всего с момента запуска (с 17 декабря 2016 года) поездами Strizh перевезено 3,4 тыс. пассажиров.

Согласно сообщению, положительная динамика связана с увеличением количества мест и объемов движения поездов, а также с привлекательными условиями поездки.

### RG.RU; ТАТЬЯНА ШАДРИНА; 2017.02.03; ИЗ МОСКВЫ В ЯРОСЛАВЛЬ БУДЕТ ХОДИТЬ ПОЕЗД ВЫХОДНОГО ДНЯ

Сегодня из Москвы и Ярославль начнет курсировать поезд выходного дня. Он будет делать остановки в Сергиевом Посаде и Ростове Великом – городах, которые давно полюбились для краткосрочных путешествий у жителей столицы, сообщили в Федеральной пассажирской компании. Им теперь не придется стоять в пробках в автобусе по пути в эти города «Золотого кольца России».

В состав поезда включены плацкартные вагоны, стоимость проезда в которых – от 574 до 865 рублей, а также купейные вагоны – по цене от 1450 рублей. В вагоне №6 предусмотрена возможность перевозки домашних животных.

Поезд будет отправляться с Ярославского вокзала столицы по пятницам в 16 часов 35 минут и прибывать в Ярославль в 20 часов 45 минут (время в пути – 4 часа 10 минут). Из Ярославля в Москву поезд будет отправляться по воскресеньям в 15 часов 21 минуту и прибывать в 19 часов 58 минут (время в пути – 4 часа 37 минут).

Составы входного дня для туристов сейчас курсируют из Москвы в Брянск и Казань.

### АИФ-ДАГЕСТАН; 2017.02.04; НОЧНОЕ ДВИЖЕНИЕ ПОЕЗДОВ ПЛАНИРУЮТ ВОЗОБНОВИТЬ В ДАГЕСТАНЕ

В Дагестане планируют возобновить ночное движение поездов дальнего следования. Данный вопрос намеревается обсудить с руководством Северо-Кавказским филиалом «Федеральной пассажирской компании», сообщили в Управлении по информационной политике Администрации Главы и Правительства РД.

Напомним, что во избежание всякого рода негативных происшествий, ночное движение поездов дальнего следования по территории региона было прекращено с 2011 года.

Теперь, спустя шесть лет, заместитель **министра транспорта**, энергетики и связи Дагестана Якуб Худжаев отмечает, что в связи с уменьшением террористических актов в регионе, ночное движение поездов в целях сокращения времени в пути по территории РД было решено возобновить.

В свою очередь, заместитель начальника Северо-Кавказского филиала «Федеральной пассажирской компании» Виталий Лядов сообщил, что ФПК готова пересмотреть график ночного движения поездов в случае, если соответствующее разрешение будет дано главой ФСБ Александром Бортниковым. Стоит отметить, что **Минтранс** республики намерен отправить Бортникову повторное обращение для получения разрешения.

### ИНТЕРФАКС; 2017.02.03; РОСМОРРЕЧФЛОТ ОЦЕНИВАЕТ СТОИМОСТЬ СТРОИТЕЛЬСТВА КРУИЗНОГО ТЕРМИНАЛА В МОРСКОМ ПОРТУ КАЛИНИНГРАДА В 9,8 МЛРД РУБ.

**Федеральное агентство морского и речного транспорта** (**Росморречфлот**) утвердило проектно-сметную документацию по строительству международного морского терминала для приема круизных и грузопассажирских судов в морском порту Калининград в г.Пионерский, сообщило ФГУП «**Росморпорт**» в пятницу.

Согласно распоряжению **Росморречфлот**а, общая стоимость затрат составляет 9,78 млрд руб. с учетом НДС. Строительство морской портовой инфраструктуры реализуется в рамках подпрограммы «Морской транспорт» ФЦП «Развитие транспортной системы (2010-2020 годы)».

В начале года ФАУ «Главгосэкспертиза России» выдало положительное заключение на проектную документацию по строительству международного морского терминала в Калининградской области. Проектом предусматривает строительство здания пассажирского терминала, объектов пункта пропуска через государственную границу РФ, строительство комплекса гидротехнических и общепортовых сооружений, а также объектов инженерного обеспечения и средств навигационной обстановки.

Предполагается, что новый морской терминал сможет принимать порядка 225 тыс. круизных и 80 тыс. паромных пассажиров в год. Проектная мощность терминала предусматривает обработку 80 тыс. единиц накатных грузов при 312 судозаходах паромов в год.

Как сообщалось, терминал в Пионерском должен быть готов к вводу в эксплуатацию до июня 2018 года. Протяженность терминала позволит принимать морские лайнеры более 370 м длиной. Также он рассчитан на прием накатных, так называемым Ро-Ро грузов, которые сейчас следуют в Россию, в том числе через литовскую Клайпеду.

### КОММЕРСАНТ.RU; СЕРГЕЙ ЛАПШИН; 2017.02.03; КРУИЗ ПО МАРШРУТУ СОЧИ – НОВОРОССИЙСК – ЯЛТА – СЕВАСТОПОЛЬ – СТАМБУЛ ОТКРОЕТСЯ В МАЕ ЭТОГО ГОДА

В мае 2017 года откроется круизное сообщение по маршруту Сочи – Новороссийск – Ялта – Севастополь – Стамбул. Депутат Государственной Думы РФ Андрей Козенко подтвердил, что в начале мая в порт Ялты зайдёт первый круизный лайнер из Сочи, сообщается на сайте **минтранса** Кубани. К началу курортного сезона ялтинские власти приведут в порядок береговую инфраструктуру порта для организации пассажирских перевозок. В частности, запланирован ремонт причала № 2 и стенок оградительного мола, водолазы обследуют дно у причала, будет проведена подготовка площадок для круизных автобусов, а также отремонтируют здание морского вокзала. Кроме того, в ближайшие месяцы власти планируют перешвартовать на дальних стоянках недействующие суда, чтобы освободить первый, второй и третий причалы.

### РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; ТАРАС ФОМЧЕНКОВ; 2017.02.05; УПЛЫВУТ В ЧАСТНЫЕ РУКИ

Речной порт, который находится в неудовлетворительном состоянии, может быть продан новому собственнику всего за 1 рубль. С таким предложением выступил **Минтранс**.

Точного числа речных портов в России сегодня назвать нельзя. По данным из различных источников, их около 130. И еще около полутора тысяч причалов, которые в полном смысле слова портом не являются, однако могут выполнять часть его функций. Проблема их сохранности и модернизации назрела давно, говорят эксперты. На многие порты смотреть действительно больно, особенно в маленьких городах – здания полуразрушены, причалы разбиты. Сколько конкретно портов нуждается в ремонте, еще только предстоит выяснить в результате большой инвентаризации.

Самые проблемные будут выставлены на продажу. В законопроекте **минтранса** подчеркивается – порт можно будет купить за минимальную цену. Особенно в том случае, если на аукцион будет подана всего одна заявка – ваша. Тогда и заплатите только рубль.

На восстановление и модернизацию порта новому владельцу дадут не больше пяти лет

Но это совсем не значит, что новую покупку можно будет моментально перепрофилировать и устроить, например, прибрежный ресторан. Не дадут! В проекте отдельно прописана обязанность нового владельца речного порта, купленного за минимальную цену, привести объект в удовлетворительное состояние, сделав ремонт и переоборудование, сохранив при этом его назначение. То есть никаких развлекательных центров.

С ремонтом, кстати говоря, стоит поторопиться. Завершить реконструкцию новый законопроект обязывает за пять лет, и ни днем больше. Если же новый собственник ничего не сделал, то порт снова поступает на аукцион, в ходе которого может быть передан следующему владельцу. И тоже по минимальной цене в 1 рубль.

Сегодня подавляющее большинство портовых гидротехнических сооружений, перегрузочных комплексов, причалов, служебных зданий и иного расположенного в речных портах имущества находится в федеральной собственности и не имеет эффективных управляющих. «Как следствие, длительное время не осуществлялось финансирование их надлежащего содержания, что привело к деградации причальной инфраструктуры», – говорится в сводном отчете к проекту федерального закона.

Сегодня такие порты никто не хочет покупать, так как по действующей системе сделку надо совершать на основании отчета об оценке рыночной стоимости. Новый механизм позволит даже не смотреть на рыночную цену порта.

Но не получится ли так, что затраты на ремонт порта новые собственники будут компенсировать за счет увеличения портовых сборов для судов. А их владельцы, в свою очередь, повышать цены на билеты?

Вряд ли, считает директор Центра экономики транспорта НИУ «Высшая школа экономики» Татьяна Кулакова. «Портовые сборы регулируются государством, – напоминает она. – В связи с этим переложить затраты в итоге на покупателей билетов не получится».

Но, продолжает она, есть и другая сторона вопроса. «Если порт обветшал, то это произошло не просто так, а потому что, скорее всего, речка обмелела. Если углубить фарватер, то порт заживет новой жизнью, будет принимать суда, грузы. Но для этого нужно еще больше усилий и инвестиций со стороны нового владельца», – резюмирует эксперт.

### ИЗВЕСТИЯ; ЕВГЕНИЙ ДЕВЯТЬЯРОВ; 2017.02.06; ЛЕТЧИКОВ БУДУТ ПРОВЕРЯТЬ НА АЛКОГОЛЬ И НАРКОТИКИ

**Министерство транспорта** России намерено законодательно обязать российские авиакомпании и центры управления воздушным движением осуществлять медицинские осмотры членов экипажей и авиадиспетчеров с целью выявления признаков употребления алкоголя или наркотиков. Данная мера направлена на повышение уровня безопасности полетов.

Транспортное ведомство подготовило изменения в Воздушный кодекс РФ, с которыми ознакомились «Известия». Предложения **Минтранса** носят комплексный характер и направлены на ужесточение системы медицинского обеспечения полетов в гражданской авиации. Весной этого года законопроект может быть направлен в правительство с последующим внесением на рассмотрение в Государственную думу.

Одно из ключевых предложений **Минтранса** заключается в том, чтобы ввести обязательную норму проверки состояния здоровья членов экипажей гражданских воздушных судов и диспетчеров управления воздушным движением на предмет выявления признаков алкогольного, наркотического или иного токсического опьянения, включая остаточные явления. При этом медосмотр экипажей должен проводиться не только перед, но и после полета. Освидетельствование авиадиспетчеров – до и после рабочей смены.

Сейчас осмотры экипажей воздушных судов и авиадиспетчеров организованы в соответствии с федеральными авиационными правилами медицинского освидетельствования летного, диспетчерского состава, бортпроводников, курсантов и кандидатов, поступающих в учебные заведения гражданской авиации (ФАП-50). Правила были утверждены в 2002 году. Наблюдение за здоровьем членов летного и кабинного экипажей также регламентируется внутренними документами российских авиакомпаний.

Предполетный медицинский осмотр является на сегодня обязательным для всех членов экипажа – пилотов и бортпроводников. В ходе него сотрудник медицинского учреждения проводит визуальный осмотр каждого члена экипажа, измеряет пульс, давление, осматривает горло. Задаются вопросы об отдыхе перед полетом и общем самочувствии. По показаниям могут быть проведены дополнительные исследования: измерение артериального давления, температуры тела, а также освидетельствование для установления факта употребления алкогольных напитков, наркотических средств. Такая же система действует и в отношении авиадиспетчеров.

Послеполетный медосмотр экипажей и авиадиспетчеров законодательно не регламентирует. Опрос некоторых российских авиакомпаний показал, что такие освидетельствования проводятся выборочно или в случае медицинских показаний.

– Предполетный осмотр состоит из осмотра слизистой, внешнего вида, проверки пульса. Если есть какие-то подозрения на любые отклонения, то проводится дальнейший осмотр. Послеполетный медицинский осмотр проводится по медицинским показаниям, – рассказали «Известиям» в пресс-службе «Уральских авиалиний».

В архангельской авиакомпании «Нордавиа» послеполетные осмотры проводятся выборочно. Помимо этого врачи авиакомпании раз в полгода устраивают выборочное экспресс-тестирование на психотропные вещества. При предполетном осмотре могут провести тест на алкоголь или наркотики.

– Если во время предполетного осмотра у медицинского работника возникает какое-либо подозрение, то он может предложить члену экипажа пройти короткий тест с помощью анализатора алкоголя или экспресс-тест на наличие в организме одного из 10 самых распространенных наркотических средств, – сообщили в пресс-службе «Нордавиа».

В сургутской авиакомпании UTair утверждают, что применяют более жесткие требования к контролю состояния авиаперсонала, чем прописано в общепринятых авиационных правилах.

– При выявлении даже малейших отклонений в анализах на предполетном досмотре, в том числе вследствие применения спиртосодержащих лекарств, авиакомпания в обязательном порядке отстраняет персонал от полета, – отметили в UTair.

В «Аэрофлоте» также существует система выборочного послеполетного медосмотра. На него отправляют экипаж также в случае авиационных происшествий и при получении информации о подозрении кого-то из членов экипажа в употреблении алкоголя. Кроме того, в крупнейшей российской авиакомпании уделяют отдельное внимание психологическим занятиям с экипажами.

– Пилотов неоднократно тестируют и проверяют. Летчики до 55 лет проходят комиссию один раз в год, старше – через каждые шесть месяцев, плюс проводятся исследования в стационаре. Кроме того, предусмотрено полугодовое и квартальное обследование по показаниям врача отряда, – рассказали «Известиям» в пресс-службе «Аэрофлота».

В отношении авиадиспетчеров проводятся выборочные экспресс-тестирования на наличие в организме наркотических средств, психотропных и других токсических веществ и их метаболитов, исследование пульса. Послесменный медицинский осмотр диспетчеров проводится только по медицинским показаниям. Есть и другие нюансы в проведении медосмотров.

– Перед сменой проверяются все диспетчеры. Но есть исключение из правил, предусмотренное руководящими документами. При дежурстве смен ограниченной численности (до 12 человек) в отдаленных от основной базы местностях (например, в некоторых районах Крайнего Севера) предсменный медицинский осмотр не проводится. Там просто физически может не быть медработника. Решение о допуске к работе по управлению воздушным движением в этих случаях принимает руководитель полетов или старший диспетчер, – сообщили «Известиям» в пресс-службе Государственной корпорации по организации воздушного движения.

Введение новой системы контроля на алкоголь и наркотики – не единственное предложение транспортного ведомства. Среди других инициатив **Минтранса** – запрет на прием на работу в экипаж или диспетчерами управления воздушным движением для лиц, подвергнутых административному наказанию за употребление наркотических средств, психотропных веществ или любых новых потенциально опасных психоактивных веществ. Но этот запрет предлагается устанавливать на период действия административного наказания.

В период между прохождением врачебно-летной экспертизы в отношении членов экипажей гражданских воздушных судов и диспетчеров управления воздушным движением предлагается ввести профилактические полугодовые медицинские осмотры, а также медицинские осмотры после перерыва в работе более 28 дней.

Серьезные нововведения могут коснуться поступающих и обучающихся по программам подготовки авиаперсонала в средних и высших образовательных учреждениях гражданской авиации.

**Минтранс** предлагает ввести норму обязательного медицинского освидетельствования по правилам, предусмотренным для проведения врачебно-летной экспертизы. Пока прохождение ВЛЭК является обязательным только для тех, кто хочет получить профессию пилота или авиадиспетчера.

В **Министерстве транспорта** от комментариев воздержались.

### ВЕДОМОСТИ; АЛЕКСАНДР ВОРОБЬЕВ; 2017.02.06; РИСКИ «АЭРОФЛОТА»

Помешать росту капитализации «Аэрофлота» могут возвращение в Россию иностранных авиа-компаний и необходимость выполнения социальных обязательств, считают инвесторы

На заседании совета директоров «Аэрофлота» 2 февраля заместитель гендиректора компании Шамиль Курмашов представил доклад «О работе с акционерами и инвесторами», в основу которого легло заказанное консалтинговой компании Ipreo исследование («Ведомости» ознакомились с исследованием, его подлинность подтвердили два человека, близких к совету директоров «Аэрофлота»). Ipreo опросила 12 акционеров «Аэрофлота» из числа иностранных инвестфондов и восемь аналитиков о привлекательных и негативных сторонах инвестиционной истории «Аэрофлота».

Наибольшими угрозами для инвестиционной истории четверть опрошенных считают возвращение на российский рынок иностранных авиакомпаний (сократили или прекратили полеты в Россию в 2014–2016 гг.) и влияние государства. Под последним понимается возможное давление на «Аэрофлот» для решения социальных задач, поясняется в докладе.

«По мере того как «Аэрофлот» начинает показывать все большую прибыль и по капитализации обгонять многих международных конкурентов, все чаще приходится слышать призывы губернаторов и депутатов различных уровней регулировать «Аэрофлот», в частности его тарифы. Эта нерыночная риторика все больше беспокоит наших инвесторов», – говорит независимый член совета директоров «Аэрофлота» Алексей Германович.

Другие риски – недостаточная разветвленность глобальной маршрутной сети «Аэрофлота» (15% опрошенных), имидж России за рубежом и риски со стороны Федеральной антимонопольной службы (по 10%).

При этом половина опрошенных назвала транссибирские роялти «Аэрофлота» одним из катализаторов дальнейшего роста капитализации. Роялти (оцениваются примерно в $500 млн ежегодно) «Аэрофлот» получает от иностранных авиакомпаний за пролет над Сибирью (авиационные власти европейских стран регулярно просят **Минтранс** России отменить их). Другими факторами дальнейшего роста капитализации инвесторы назвали прибыльность и рентабельность компании (65%), его рыночную долю (40%) и высокие дивиденды (35%). В 2016 г. «Аэрофлот» на Московской бирже подорожал на 172,5% до 170 млрд руб. ($2,8 млрд) и превзошел Air France и Turkish Airlines, сообщала пресс-служба компании. На конец торгов в прошлую пятницу «Аэрофлот» стоил 198 млрд руб.

Прибыль «Аэрофлота» по итогам 2016 г. будет на исторических максимумах и ожидается, что государство обяжет его (его контрольный пакет – у Росимущества) направить на дивиденды 50% прибыли, говорит аналитик «Атона» Михаил Ганелин. По итогам 2015 г. у «Аэрофлота» был убыток. В 2016 г. компания увеличила долю рынка и при этом у нее хороший контроль издержек, стоимость ее пассажиро-километра – одна из самых низких в сравнении с иностранными конкурентами, добавляет директор Prosperity Capital Александр Бранис.

Другим риском для перевозчика инвесторы считают наращивание закупок российских судов, отмечают Бранис и Ганелин.

Представитель «Аэрофлота» отказался от комментариев.

### КОММЕРСАНТ; ЕЛИЗАВЕТА КУЗНЕЦОВА; 2017.02.06; АВИАПАССАЖИРЫ ПОТЯНУЛИСЬ ЗА ГРАНИЦУ

Зарубежные авиакомпании начали восстанавливать позиции в России, утерянные после введения санкций и в результате экономического кризиса. Так, Lufthansa, сократившая присутствие в стране почти вдвое, фиксирует рост числа пассажиров и загрузки рейсов. Ту же тенденцию отмечает ближневосточный лоукостер Flydubai. Однако, по мнению экспертов, возвращаться на российский рынок перевозчики будут с крайней осторожностью.

В 2016 году Lufthansa Group удалось «добиться перелома негативной тенденции после череды сложных лет» на российском рынке, рассказал «Ъ» Аксель Хилгерс, региональный директор группы в России и СНГ. Рост «оказался сдержанным», тем не менее наметилось улучшение показателей по сравнению с 2015 годом. Пассажиропоток и загрузка рейсов «улучшились на всех маршрутах в РФ и из страны, а также во всех сегментах». Конкретные цифры господин Хилгерс не раскрыл.

До кризиса Lufthansa Group с учетом входящих в нее Austrian, Swiss, Brussels Airlines, Germanwings и Eurowings была крупнейшим зарубежным игроком на российском авиарынке, в том числе на региональном: помимо Москвы и Петербурга, компания летала в десять городов, в том числе в Екатеринбург, Казань, Нижний Новгород и другие. В 2015 году Lufthansa прекратила полеты в регионы и ушла из Внуково, сохранив лишь рейсы в Домодедово. Germanwings и Eurowings прекратили полеты в РФ. В группе объясняли эти шаги экономической ситуацией, «не позволяющей сохранить рейсы на должном уровне прибыльности».

Международные рейсы начали подавать признаки восстановления в России в конце 2016 года. По данным **Росавиаци**и, в целом в 2016 году пассажиропоток на них упал на 19,6%, до 32,1 млн человек, но в ноябре вырос на 12%, а в декабре – сразу на 30%. В целом объем перевозок иностранными авиакомпаниями через аэропорты РФ в 2016 году упал на 5,9%, до 14,3 млн человек. По подсчетам гендиректора Biletix Александра Сизинцева, из Москвы и Петербурга этот пассажиропоток вырос на 11% и 24% соответственно, но из Казани, например, снизился на 23%. Средняя стоимость билета иностранного перевозчика из Москвы составила 18,5 тыс. руб. (рост на 11,5%), из Петербурга – 16,7 тыс. руб. (падение на 12,3%), а из Казани – 20,4 тыс. руб. (рост на 16%). У российских авиакомпаний средний чек по внешним направлениям снизился на 3,3%, до 13 тыс. руб.

Улучшение ситуации замечают и другие авиакомпании. Так, ближневосточный лоукостер Flydubai сообщил, что в 2016 году увеличил пассажиропоток на российском направлении на 3%. Быстрее всех растут перевозки у белорусской «Белавиа». Она наладила стыковочные рейсы из России на Украину (прямые полеты запрещены с осени 2015 года), увеличив свой объем перевозок в целом в 2016 году на 19,1%, до 2,5 млн человек.

Исполнительный директор «Авиапорта» Олег Пантелеев отмечает, что кризис вынудил российские авиакомпании так жестко подойти к сокращению издержек, что по себестоимости перевозок они приблизились к уровню европейских лоукостеров. Иностранцы же вступать в конкурентную борьбу на условиях демпинга оказались не готовы. «Поскольку для иностранных перевозчиков рынок РФ не единственный и не доминирующий, то логично было ограничить присутствие наиболее крупными направлениями, где сохранился пассажиропоток»,– поясняет эксперт. Эта стратегия четко видна не только у Lufthansa, но и у той же Flydubai. Исходно она летала по десяти направлениям, но в 2015 году закрыла рейсы в Новосибирск и Нижний Новгород, а год назад – в Уфу.

Независимый авиаэксперт Андрей Крамаренко отмечает, что в целом Lufthansa сократила провозные емкости на Россию почти вдвое, так что «потенциал роста очень велик». Но, несмотря на улучшение ситуации, группа будет возвращаться в Россию, по его мнению, крайне осторожно: значительную часть ее пассажиропотока составляют бизнес-пассажиры, а на фоне санкций и кризиса деловая активность заметно снизилась и не показывает устойчивых признаков оживления. «Компания не будет ориентироваться только на туристический поток из регионов в отсутствие корпоративного сегмента, приносящего выручку»,– говорит эксперт. Действительно, Lufthansa пока не планирует летать по новым направлениям, хотя готова в пиковый сезон (июль, август и праздники) увеличивать частоту рейсов и ставить на них самолеты большей емкости.

### ТАСС; ДИНА ПЬЯНЫХ; 2017.02.04; МИНАВИА АРЕ ПРИЗВАЛО ВОЗДЕРЖАТЬСЯ ОТ СПЕКУЛЯЦИЙ ПО ДАТЕ ВОЗОБНОВЛЕНИЯ АВИАСООБЩЕНИЯ С РФ

Министерство гражданской авиации Египта призвало в субботу СМИ воздержаться от спекуляций по поводу даты восстановления авиасообщения с Россией. Соответствующее заявление было распространено по информационным каналам ведомства.

«В ответ на данные средств массовой информации о том, что проходящий в настоящее время инспекционный визит российских специалистов является последним перед возобновлением полетов, министерство заявляет следующее: окончательные сроки восстановления авиасообщения не определены, – отмечается в заявлении. – Просим СМИ воздерживаться от распространения неофициальных сведений и придерживаться только официальной информации». «Это в наших общих интересах», – отметили в ведомстве.

В настоящее время во втором терминале Каирского международного аэропорта работает группа экспертов, которая занимается проверкой установленного там биометрического оборудования и систем безопасности. Эта инспекция может стать финальной перед тем, как будет подготовлен окончательный отчет по системам безопасности египетских аэропортов и будет поставлен вопрос о сроках восстановления прерванного в ноябре 2015 года после крушения российского самолета на Синае воздушного авиасообщения между странами.

### ТАСС; АЛЕКСАНДР ЕЛИСТРАТОВ; 2017.02.04; СМИ: ЭКСПЕРТЫ ИЗ РФ ИМИТИРОВАЛИ ЧРЕЗВЫЧАЙНУЮ СИТУАЦИЮ В АЭРОПОРТУ КАИРА

Российские эксперты по безопасности, инспектирующие аэропорт Каира, имитировали в нем ситуацию с попыткой проноса в зал прилета ложного взрывного устройства. Об этом сообщила газета Al Ahram.

По ее информации, российские специалисты три раза пытались пронести макет бомбы в зал прилета второго терминала, однако каждый раз службы безопасности обнаруживали ложные взрывные устройства. Сообщается, что такой способ проверки установленных в терминале новых систем контроля эксперты из РФ практиковали впервые за все время инспекционных поездок в Египет.

После имитации чрезвычайной ситуации и четких действий по ее устранению местными службами безопасности пять членов российской инспекционной группы вылетели из Каира в Москву. Оставшиеся в Египте шесть экспертов из РФ еще в течение двух дней будут работать в международном аэропорту. У них также запланирована встреча с высокопоставленными представителями Министерства гражданской авиации.

Специалисты из России прибыли в Каир 2 февраля, а в пятницу начали проверку принятых египетской стороной мер безопасности во втором терминале, в частности, изучили досмотровое оборудование, системы биометрического контроля персонала, видеонаблюдения, обработки и распределения багажа. Проверка в каирской воздушной гавани, как ожидается, должна стать финальной перед тем, как будет подготовлен окончательный отчет по системам безопасности египетских аэропортов и поставлен вопрос о сроках восстановления прерванного в ноябре 2015 года после крушения российского самолета на Синае авиасообщения между странами.

В январе группа российских экспертов проводила инспекции аэропортов Хургады и Шарм-эш-Шейха. Как ожидается, полеты российских лайнеров на первом этапе будут возобновлены во второй терминал столичного аэропорта, а затем и в курортные города. Планируется, что перед этим Москва и Каир подпишут соглашение по авиабезопасности.

### ТАСС; МАРИЯ АМИРДЖАНЯН; ВИТАЛИЙ ХАЛЕВИН; 2017.02.03; МЕЖДУНАРОДНАЯ АССОЦИАЦИЯ ВОЗДУШНОГО ТРАНСПОРТА МОЖЕТ СОЗДАТЬ КОМИССИЮ ПО ЖУКОВСКОМУ

Международная ассоциация воздушного транспорта (IATA) может создать специальную комиссию, на которой обсудит статус аэропорта Жуковский. Об этом ТАСС сообщил источник в авиатранспортной отрасли. Ранее принадлежность этого аэропорта к Подмосковью, а не к Москве вызвала претензии со стороны Азербайджана и Израиля. Рейсы из московских аэропортов подпадают под действие двусторонних соглашений и на них распространяются квоты.

«Израильская сторона считает, что аэропорт Жуковский входит в московский авиационный узел, а на полеты в Тель– Авив из Москвы все квоты выбраны другими аэропортами столицами. Видимо, в связи с этим израильская сторона планирует создать на уровне IATA комиссию, чтобы не согласовывать полеты из Жуковского российскими авиакомпаниями в Израиль», – сказал собеседник агентства.

Также эту информацию подтвердила и глава департамента Министерства туризма Израиля в РФ и странах СНГ Ксения Кобякова.

«Я знаю об этом, но никакой новой информации на данный момент нет», – сказал она ТАСС, отвечая на вопрос о том, планируют ли израильские авиавласти инициировать создание некой комиссии в IATA для признания аэропорта Жуковский аэропортом Москвы.

По словам первого заместителя гендиректора аэропорта Жуковский Евгения Солодилина, такой информации у аэропорта нет. Региональный директор IATA в России и СНГ Дмитрий Шамраев сообщил ТАСС, что не знаком с такой инициативой. «Квалификацией принадлежности аэропорта к какой-то географической области занимаются авиавласти конкретной страны», – добавил он.

В главном офисе IATA и в Управлении гражданской авиации Израиля на запрос ТАСС не ответили.

Ранее газета «Коммерсантъ» сообщила, что Израиль пока не согласовал рейсы «Уральских авиалиний» из аэропорта Жуковский в Тель-Авив, хотя билеты на эти рейсы уже продаются. Причина – превышение квоты межправительственного соглашения – 35 частот на Москву в неделю. По данным собеседников издания, причина отказа – спор о статусе аэропорта. По мнению израильской стороны, этот аэропорт принадлежит к московскому авиационному узлу.

В компании «Уральские авиалинии» ТАСС сообщили, что информации о возможном создании комиссии IATA по поводу статуса аэропорта Жуковский нет.

Спор о статусе Жуковского

Ранее статус Жуковского также вызывал вопросы у авиавластей Таджикистана.

Таджикская сторона не согласовала полеты из Жуковского авиакомпании «Ямал» (должны были начаться 20 декабря), ссылаясь на нарушение паритета по количеству перевозчиков с обеих сторон. Таджикская сторона причисляет аэропорт Жуковский к московскому авиаузлу. В результате «Ямал» стал бы второй компанией (после «Уральских авиалиний» – прим. ред.), которая летает из Москвы в Таджикистан. В результате РФ запретила таджикской «Сомон Эйр» полеты в регионы РФ. После нескольких раундов переговоров стороны договорились, что «Ямал» начнет полеты в Таджикистан из Жуковского с лета 2017 г., ограничения на авиасообщения были сняты. Первый вице-премьер РФ Игорь Шувалов также заявил, что четыре авиакомпании из РФ и Таджикистана начнут осуществлять авиарейсы через аэропорт Жуковский с мая 2017 г.

### ИНТЕРФАКС-УРАЛ; 2017.02.03; РЕКОНСТРУКЦИЯ ЕКАТЕРИНБУРГСКОГО АЭРОПОРТА «КОЛЬЦОВО», КОТОРЫЙ БУДЕТ ПРИНИМАТЬ ГОСТЕЙ ЧМ-2018, ЗАВЕРШИТСЯ К ДЕКАБРЮ ЭТОГО ГОДА

Вице-премьер российского правительства Виталий Мутко прибыл в Екатеринбург, где планирует осмотреть объекты к чемпионату мира по футболу 2018 года, сообщил корреспондент агентства «Интерфакс-Урал».

В.Мутко ознакомился с планом реконструкции аэропорта «Кольцово». Заместитель главы **Росавиаци**и Константин Махов сообщил, что реконструкцию второй взлетно-посадочной полосы планируется завершить в августе.

«Аэропорт уже готов к приёму такого большого количества пассажиров. Основное, что делается по программе подготовки к чемпионату мира – увеличение количества стоянок до 71. На сегодняшний день нам осталось доделать три места стоянки», – сказал он.

По его словам, до декабря 2017 года реконструкция аэропорта будет полностью завершена.

К.Махов уточнил, что обе полосы к чемпионату мира будут категорированы.

«Это значит, что будут сделаны осевые огни, сигнальное оборудование и поставлено техническое оборудование, позволяющее садиться в худших погодных условиях», – пояснил он.

### ИНТЕРФАКС; 2017.02.03; РОСИМУЩЕСТВО ВЫСТАВИЛО НА ТОРГИ АРЕСТОВАННУЮ ВПП АЭРОПОРТА «СТРЕЖЕВОЙ»

Территориальное управление Федерального агентства по управлению госимуществом в Томской области выставило на торги взлетно-посадочную полосу аэропорта «Стрежевой» в Томской области, говорится в сообщении ведомства.

Искусственная взлетно-посадочная полоса имеет протяженность 1,998 тыс. метров, ширину – 42 метра; для вертолетов – протяженность 110 метров, ширину – 20 метров. Кроме того, в лот включен перрон площадью 52,558 тыс. кв. метров, расширение взлетно-посадочной полосы и перрона, а также место стоянки общей площадью 32,758 тыс. кв. метров. Объекты располагаются в городе Стрежевом.

Начальная цена лота – 54,402 млн рублей. Заявки на участие в аукционе принимаются до 6 марта, торги состоятся 9 марта.

Собственником имущества является ООО «Промавиасервис» (материнская компания банкротящегося ООО «Авиакомпания «Томск Авиа»). Взлетно-посадочную полосу и остальные объекты арендует ООО «Аэропорт Стрежевой» (дочерняя структура ООО «Промавиасервис»).

Аэропорт Стрежевой наряду с другими активами бывшей авиакомпании «Томск Авиа» в настоящее время арестован решением ФССП. Приставы тем самым пытались взыскать задолженность с «Томск Авиа» в размере более 300 млн рублей\

По данным базы «СПАРК-Интерфакс», ООО «Промавиасервис» принадлежит физлицам Дмитрию Пятину (75%), Нелли Дубовиковой (18,75%) и Аделине Дубовиковой (6,25%). Компания занимается управлением собственным или арендованным нежилым недвижимым имуществом. В 2015 году компания получила выручку в размере 24,854 млн рублей, чистую прибыль – 14,866 млн рублей.