**09 МАРТА 2017**

**Вернуться в оглавление**

|  |
| --- |
| **Публикации** |

### RNS; 2017.03.07; ГЛАВА РОСИМУЩЕСТВА НАЗВАЛ ПРОДАЖУ ПАКЕТА «СОВКОМФЛОТА» НА МОСКОВСКОЙ БИРЖЕ ОПТИМАЛЬНЫМ ВАРИАНТОМ

Росимущество считает размещение госпакета «Совкомфлота» в рамках приватизации наиболее оптимальным вариантом, проведет еще один раунд переговоров с руководством компании, сообщил RNS глава Росимущества Дмитрий Пристансков после церемонии подписания форвардного контракта по привлечению акционерного финансирования на погашение долга «РАО ЭС Востока» на 55 млрд руб. с ВТБ.

«Размещение на Московской бирже – это наиболее оптимальный вариант. Более того, все инструменты у Московской биржи имеются. Успешный тому пример – это сделка по приватизации «Алросы». Мы считаем, что в рамках создания внутреннего финансового центра нужно использовать все инструменты именно Московской биржи», – пояснил Пристансков.

По его словам, консультации относительно приватизации 25% минус одна акция «Совкомфлота» продолжаются.

«У нас будет еще целый раунд переговоров. В любом случае – решение за правительством», – сказал он, отвечая на вопрос о том, согласовано ли решение о размещении на Московской бирже с руководством «Совкомфлота».

Правительство в этом году предполагает продать 25% минус одна акция «Совкомфлота». О том, что размещение может состояться на Московской и Нью-Йоркской биржах, в октябре 2016 года говорил министр экономического развития Алексей Улюкаев. Сменивший его Максим Орешкин в феврале говорил, что приватизация «Совкомфлота» состоится «скоро» и произойдет на Московской бирже. В конце февраля **министр транспорта** Максим **Соколов** говорил RNS, что **Минтранс** РФ считает реальной приватизацию в 2017 году, но точные сроки должны определить консультант и Росимущество. Консультантом сделки выступает «ВТБ Капитал».

### NGS24; 2017.03.07; ГУБЕРНАТОР РАСКРЫЛ ПОДРОБНОСТИ ПОЛНОЙ ПРОДАЖИ АЭРОПОРТА «ЕМЕЛЬЯНОВО»

Губернатор Красноярского края Виктор Толоконский раскрыл подробности продажи госпакета акций аэропорта «Емельяново».

В 2015 году структуры бизнесмена Олега Дерипаски за 4 млрд 50 млн руб. купили у госпредприятия 51 % акций аэропорта. Уже через 2 года Дерипаска пожаловался на низкую окупаемость вложений из-за высокой цены кредитов.

Президент Владимир Путин во время визита в Красноярск обсудил судьбу аэропорта. Он попросил **министра транспорта** и губернатора подготовить проект строительства аэроэкспресса из Красноярска в аэропорт. **Министр транспорта** Максим **Соколов** обратил внимание на то, что краевое правительство еще контролирует 49 % акций аэропорта. По его словам, продажа акций поможет профинансировать эту стройку и поможет обустроить пункт пограничного контроля в «Емельяново».

Губернатор Толоконский заявил журналистам «Интерфакса», что вопрос о продаже госпакета будет обсуждаться только после ввода в эксплуатацию нового терминала. При этом чиновник считает, что госпакет должны выкупить структуры Олега Дерипаски: «Мне кажется, эти акции могут и должны купить владельцы 51 % [акций]. Иначе мы вместо развития можем получить конфликт».

По планам, новый терминал с пятиуровневой системой досмотра багажа, шестью телетрапами, 21 лифтом, пятью эскалаторами планируется сдать в декабре 2017 года. Смотрите, как идет строительство нового терминала.

### RG.RU; КИРА ЛАТУХИНА; 2017.03.07; ПУТИН ПОДДЕРЖАЛ УЖЕСТОЧЕНИЕ НАКАЗАНИЯ ЗА НЕНАДЛЕЖАЩИЙ РЕМОНТ ДОРОГ

Президент РФ Владимир Путин подписал поправки в Кодекс об административных правонарушениях. Документ опубликован на официальном портале правовой информации.

В частности, увеличиваются штрафы за несоблюдение правил безопасности при ремонте и содержании дорог, а также вводятся новые – за нарушения при строительстве, реконструкции дорог и железнодорожных переездов.

Размер санкций будет зависеть от последствий, наступивших в результате правонарушения.

Также вводится административная ответственность за невыполнение в положенный срок предписания ведомства, осуществляющего госнадзор в области обеспечения безопасности дорожного движения, об устранении нарушений.

### РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; ВАЛЕНТИНА ПИЧУРИНА; 2017.03.08; СРЕЗАЛИ АСФАЛЬТ

В Зауралье решили сэкономить на сельских дорогах

В Зауралье около восьми тысяч километров дорог общего пользования регионального или межмуниципального значения, свыше двух тысяч из них – грунтовые. Каждый год дорожники асфальтируют в среднем по 25-30 километров. В этом году, например, в шести районах планируют проложить 26,2 километра новых трасс. Укладка асфальта обойдется бюджету в 531 миллион рублей. Из этой суммы 178 миллионов предназначены для строительства 8,5 километра дороги Сафакулево – Сарт-Абдрашево – Преображенка – Большое Султаново – граница Челябинской области, еще 142 миллиона потребуется, чтобы заасфальтировать 7,4 километра на участке Боровское – Дианово в Белозерском районе.

Между тем в Дианово официально зарегистрирован всего один человек. В облдуме считают нецелесообразным тратить астрономическую сумму на асфальт к неперспективной деревне. Гораздо эффективнее, полагают депутаты, строить между селами грунтощебеночные дороги. За Дианово, к примеру, находится Новодостоваловский сельский совет, где 620 жителей, а приличной дороги нет.

Заместитель директора регионального департамента строительства, госэкспертизы и ЖКХ Сергей Зубарев поясняет: изначально как раз и задумывалась дорога на Новодостовалово. 1,2 километра на этом участке уже проложено, но затем строительство приостановили из-за необходимости доработки проекта и корректировки документации: трасса проходит по федеральным землям.

– В этом году мы планировали заасфальтировать отрезок до Дианово и одновременно начать разрабатывать проект следующего участка, чтобы к 2020 году Новодоставаловский сельсовет был соединен с Боровским дорогой с твердым покрытием, – отмечает Сергей Зубарев.

Отметим, что долгосрочная программа развития автомобильных дорог, предусматривающая асфальт на участке Боровское – Дианово, принята в регионе еще в 2013 году. Каждый год облдума заслушивала отчеты чиновников о ее исполнении. А нынче депутаты вдруг обнаружили, что в ряде районов асфальт есть, а села уже нет.

Тем временем жители Новодостоваловского крайне недовольны решением облдумы.

– Пятнадцать лет ждали этого асфальта – и на тебе! – возмущаются селяне. – Депутаты кивают на пустые деревни. Так если такими темпами строить дороги, то последние жители из деревни разбегутся. Студенты, которые учатся в городе, весной не хотят даже на выходные приезжать домой из-за непроходимой грязи. Через Новодостовалово люди едут в Тюменскую область и Варгашинский район. Почему это не берут во внимание?

По словам главы сельсовета Алексея Пухова, жители уже написали обращение к областным властям с просьбой не менять планов.

Почему в Прикамье «спрятали» деревню по соседству со столицей

– У нас уже была грунтощебеночная дорога, сейчас по ней невозможно ездить: яма на яме, – говорит Пухов. – Скорая помощь из райцентра едет к нам целый час и столько же времени везет тяжелобольного обратно. А расстояние-то всего 33 километра. Так что для нас новая дорога – дорога жизни.

Решительно настроен отстоять строительство капитальной дороги и глава Белозерского района Виктор Терехин. Кстати, по его словам, непосредственно через опустевшее Дианово никто прокладывать асфальт не собирается: трасса пройдет мимо деревни, дальше – на Новодостоваловский сельсовет, где шесть населенных пунктов.

– У нас уже готов проект, на который из областного бюджета потрачено 2,7 миллиона рублей, – говорит Виктор Терехин. – Если нынче закончим дорогу до Дианово, то в следующем году можем войти в федеральную программу, привлечь дополнительно 100 миллионов рублей и достроить трассу.

Прислушаются ли региональные законотворцы к мнению жителей глубинки, пока неясно. Депутаты предложили создать рабочую группу, которая проанализирует программу и рекомендует где-то все же укладывать асфальт, а где-то обойтись щебнем.

### RG.RU; МАРКОВ ИГОРЬ; 2017.03.09; ОЖИВИТЬ «УБИТЫЕ» ДОРОГИ

Дальневосточники ищут худшие трассы округа

В прошлом году в список городов с худшими трассами попали Хабаровск и Петропавловск-Камчатский. В 2016-м к ним добавили Биробиджан и Благовещенск, Хасанский район Приморья.

ОНФ с 14 февраля запустил сайт dorogi-onf.ru, который представляет собой интерактивную карту «убитых» дорог.

– На этой карте любой гражданин сможет самостоятельно отметить участки, требующие, по его мнению, срочного ремонта, а также проголосовать за них, – рассказала сопредседатель штаба ОНФ Амурской области Жаккелина Орлова. – Рейтинги, составленные по этим данным, будут направлены региональным и муниципальным властям для включения таких дорог в планы ремонта на 2017-2018 годы.

На карте уже начали появляться объекты, требующие, по мнению неравнодушных граждан, первоочередного внимания. Например, в Амурской области их пока два – отрезок федеральной трассы А-360 «Лена» (155-165-й километры) в Тындинском районе и участок автомагистрали федерального значения Р-297 Чита – Хабаровск между Талданом и Гонжей. Последний был отремонтирован осенью прошлого года, но асфальт дорожники уложили с нарушениями технологий, он вновь разрушен.

В Приморье острая дорожная проблема: о нуждающихся в ремонте покрытиях и магистральных сооружениях – мостах, виадуках, пандусах – говорится во многих обращениях, поступающих в отделение ОНФ.

– Активные граждане, заинтересованные в улучшении транспортной ситуации и повышении качества дорог, оказывают нам реальное содействие, участвуя в заполнении интерактивной карты неблагополучных участков, – говорит руководитель региональной рабочей группы ОНФ «Честная и эффективная экономика» Алексей Тимченко.

На интерактивную карту приморцы уже нанесли девять «убитых» объектов.

Жители Магадана в прошлом году отметили на карте 480 проблемных отрезков общей протяженностью 2900 километров. В 2017-м магаданцы только готовятся сделать это.

– Сейчас большая часть дефектов дорожного полотна скрыта под снегом или льдом, в полной мере недостатки колымских трасс станут видны только летом, когда все оттает. У нас много проблемных участков как в городе, так и на ФАД «Колыма». Необходимо в течение весны и лета поместить их на карту, – сказал член регионального штаба ОНФ Сергей Зеленков.

Неравнодушных колымчан, желающих участвовать в проекте «Дорожная инспекция ОНФ/Карта убитых дорог», приглашают на обучающие мероприятия, чтобы они разобрались, как работать с интерактивной картой и размещать фотографии с описанием недочетов, а потом могли передать эти знания коллегам или соседям.

– Сайт данного проекта позволит показать заинтересованным сторонам, в том числе профильным областным и муниципальным органам власти, контрольно-надзорным ведомствам, какие проблемные участки дорог беспокоят жителей. В дальнейшем там будет отображаться информация и о планах ремонта, а граждане смогут самостоятельно отслеживать ход их выполнения, – отметил руководитель региональной рабочей группы ОНФ Еврейской автономии «Общество и власть: прямой диалог» Сергей Овчинников.

Опыт прошлых лет показывает, что в результате общественного контроля за состоянием дорог местные власти стали включать в планы именно те, которые, по мнению граждан, нуждаются в ремонте.

Итоги этого этапа проекта будут подведены в конце 2017 года.

### RNS; 2017.03.07; ТПП ПРЕДЛОЖИЛА СДЕЛАТЬ НАЛОГОВЫЙ ВЫЧЕТ В СИСТЕМЕ «ПЛАТОН» БЕССРОЧНЫМ

Торгово-промышленная палата (ТПП) предложила сделать бессрочным налоговый вычет, применяемый при исчислении транспортного налога на суммы, уплаченные по системе «Платон», говорится в сообщении ТПП.

Сейчас применение налогового вычета – временная мера, она действует до 2019 года.

Такая налоговая льгота «позволит снизить издержки и стоимость перевозок, поможет развитию бизнеса», приводятся в сообщении слова президента ТПП Сергея Катырина.

«Платон» – система сбора платы с 12-тонных грузовиков за проезд по федеральным трассам, была введена более 1,5 года назад. С момента введения системы в ноябре 2015 года собрано 21,4 млрд руб.

Предложение сделано в рамках поручения президента Путина, который в послании Федеральному собранию 1 декабря 2016 года обязал бизнес-объединения представить предложения по оптимизации и повышению эффективности применения налоговых льгот и преференций, поясняет ТПП.

### V1.RU; АНТОН БОРИСОВ; 2017.03.08; ВОЛГОГРАДЦЫ ПРОСЯТ МИНТРАНС РФ СПАСТИ ТРОЛЛЕЙБУС №18

Петиция с просьбой не допустить закрытие троллейбусного маршрута №18 в Волгограде появилась на одной из популярных платформ по продвижению гражданских инициатив.

Как сообщает V1.ru со ссылкой на петицию, ее авторы напоминают о том, что по решению городских властей с 15 апреля полностью прекращается движение по троллейбусному маршруту №18. При этом потеряют работу десятки сотрудников троллейбусного депо №6, которое так же подлежит закрытию, а жители Кировского района лишатся хорошо работающего экологически чистого транспорта.

– И это происходит в 2017 году, который объявлен Годом экологии, – напоминают авторы петиции. Они призывают всех неравнодушных волгоградцев обращаться в администрации города и области с требованием сохранить закрываемый маршрут. После завершения кампании по сбору подписей эта петиция будет доставлена в **Министерство транспорта** РФ.

Напомним, по имеющейся информации, вслед за отменой маршруток Волгоград может лишиться и троллейбусов.

### REGNUM;2017.03.09; КАМЧАТКА ГОТОВИТСЯ К ЗАКРЫТИЮ ПЕРЕПРАВ: СОТНИ ЖИТЕЛЕЙ ОТРЕЗАНЫ ОТ МИРА

На Камчатке в этом году раньше, чем обычно, могут закрыться ледовые переправы. Это связано с повышением температуры воздуха в некоторых районах региона, что приводит к таянию льда. Как сообщили корреспонденту ИА REGNUM в **Минтрансе** региона, реки могут вскрыться на неделю или даже две раньше обычного.

«В Мильковском, Усть-Камчатском и Тигильском районах установились аномально высокие температуры. Проведенный анализ показал, что реки вскроются намного раньше», – говорят чиновники.

Они отметили, что ледовые переправы в районе поселков Лазо и Таежный могут закрыться 20−25 марта, а переправа на автозимнике рядом с селом Тигиль – 23−30 марта.

Без транспортного сообщения после прекращения работы переправ полностью останутся Лазо и Таежный, в которых проживают несколько сотен человек. Паром через реку до этих населенных пунктов пустят только 10−15 мая после ледохода. Поэтому в поселках сейчас делают запасы продуктов и других грузов. В случае происшествия туда отправят вертолеты.

Как сообщало ИА REGNUM, Лазо и Таежный на несколько недель остаются без транспортного сообщения дважды в год: осенью, когда на реках становится лед, и весной – когда лед начинает таять.

### КОММЕРСАНТ; НАТАЛЬЯ СКОРЛЫГИНА; 2017.03.09; ТАРИФЫ СЛЕДУЮТ БЕЗ ОСТАНОВОК

Как выяснил «Ъ», ФАС готова дать ОАО РЖД целый ряд тарифных послаблений. Она согласилась компенсировать монополии недополученную выручку, которую учитывала при расчете тарифа. Также ОАО РЖД может получить на неопределенный срок целевую надбавку к тарифу для закупки и содержание локомотивов. При этом служба предлагает постепенно снижать предел тарифной надбавки с текущих 10% до 5% в 2018 году и до нуля с 2019 года. По оценкам экспертов, в целом идеи ФАС поддерживают ОАО РЖД, а не грузоотправителей, и приведут к росту тарифов на 10% в год.

ФАС представила в правительство проект постановления, отвечающий самым смелым тарифным ожиданиям ОАО РЖД. Как следует из документа (есть у «Ъ»), хотя на декабрьском совещании у премьера Дмитрия Медведева ОАО РЖД разрешили добавить еще 2% к тарифу на капремонты только в 2017 году с исключением надбавки из базы индексации уже в 2018 году, эту практику могут продлить. ФАС предложила внести в положение о железнодорожных тарифах поправку, предусматривающую возможность введения в 2018-м и последующих годах целевой надбавки для поддержания «технического состояния и обновления локомотивного комплекса».

В документе предусмотрено и возмещение недополученной необходимой валовой выручки (НВВ – база для расчета тарифа монополии), если фактический объем оказанных услуг ниже прогнозного. Об этом просил глава ОАО РЖД Олег Белозеров в письме главе ФАС Игорю Артемьеву, объясняя, что компания недополучила 56 млрд руб. НВВ (см. «Ъ» от 1 марта). После статьи об этом в «Ъ» господин Артемьев говорил, что ФАС предложения ОАО РЖД в трактовке журналистов не устраивают и компенсация невозможна, пока Федеральная грузовая компания (входит в ОАО РЖД) поднимает цены на предоставление вагонов (см. «Онлайн» от 1 марта). Комитет по тарифам совета потребителей ОАО РЖД 28 февраля («Ъ» ознакомился с протоколом) отклонил предложения Олега Белозерова почти по всем пунктам как необоснованные.

В ФАС «Ъ» пояснили, что новый документ носит рабочий характер и в нем скорее «поставлены вопросы». Проект будет обсуждаться с **Минтрансом**, который еще не представил позицию, говорят в службе, отмечая, что НВВ скорректируют только если доход недополучен по объективным причинам и не было завышения вагонной составляющей. Также в ФАС подчеркивают идею сокращения надбавки в рамках тарифного коридора. Сейчас ОАО РЖД может варьировать тариф от плюс 10% до минус 50% по большинству грузов, документ снижает верхнюю границу до 5% в 2018 году и до нуля в 2019 году и далее. В службе добавляют, что ужесточаются нормы по закупкам: если ОАО РЖД осуществляет закупки не по конкурсу или не на электронных торгах, ФАС может применить метод сравнения аналогов и вычесть отклонение расходов от нормы.

ФАС считает основной целью выделение в НВВ ОАО РЖД локомотивной составляющей, чтобы постепенно переходить от закупки локомотивов к контрактам жизненного цикла. Это должно стимулировать оптимизацию затрат ОАО РЖД на локомотивы. Монополия и сама собирается сократить их на 72,1 млрд руб. к 2020 году (см. «Ъ» от 4 марта). Проект ФАС во многом учитывает предложения ОАО РЖД, говорят в монополии, но ряд положений еще нужно обсуждать. Закрепление конкретных пределов роста тарифов в постановлении правительства ограничивает право Белого дома по принятию отдельных решений, в том числе в формате поручений, считают в ОАО РЖД. Там также поддержали позицию ФАС по возмещению недополученной НВВ, но сочли, что служба учитывает только один фактор, обусловливающий корректировку тарифа, а на компанию влияют как изменения структуры перевозок из-за колебаний конъюнктуры и решений правительства по бюджетному и налоговому законодательству, так и отклонения фактической инфляции от прогноза.

Главу Института исследования проблем железнодорожного транспорта Павла Иванкина удивляет, зачем нужна клиентоориентированная политика, если компенсировать субъекту регулирования недополученную выручку. «Клиент заинтересован перевезти больше, иначе в следующем году перевозка станет значительно дороже. Такой take-or-pay в действии»,– говорит эксперт.

Он отмечает, что документ содержит непроработанные инициативы, а «регулятор склоняется скорее в сторону монополии, чем в сторону грузовладельцев». К принятию постановления объективно не готовы ни ФАС, ни ОАО РЖД, ни участники рынка, считает глава «Infoline-Аналитики» Михаил Бурмистров. Он полагает, что опережающие инфляцию темпы роста тарифов, дополнительные надбавки, сохранение в 2017-2018 годах у ОАО РЖД полномочий по точечному увеличению тарифа и другие предложения приведут к тому, что темпы индексации тарифов в 2017-2019 годах могут превысить 10% в год.

### ИНТЕРФАКС; 2017.03.07; ОСНОВНОЙ ОБЪЕМ РАБОТ ПО Ж/Д ПОДХОДАМ К ПОРТАМ ЮГА РФ БУДЕТ ЗАВЕРШЕН К 2019Г – БЕЛОЗЕРОВ

Основной объем работ по строительству железнодорожных подходов к портам Азово-Черноморского бассейна будет завершен к 2019 г., сообщил глава РЖД Олег Белозеров на встрече с президентом РФ Владимиром Путиным.

«По подходам к азово-черноморским портам: у нас всё идёт в графике. На 1 января 2017 года на 35 миллиардов рублей выполнены работы», – сказал он.

Проект предполагает обновление и развитие инфраструктуры для обеспечения к 2020 г. перевозок на подходах к портам юга РФ 125,1 млн тонн грузов (прирост к 2015 г. – 59,6 млн тонн, в том числе в направлении портов Азово-Черноморского бассейна – 50,1 млн т, в Крым – 9,5 млн т). Это должно снять инфраструктурные ограничения, создать возможности для наращивания в регионе промышленного производства, а также улучшить экологическую обстановку в городах и сократить транспортные издержки и время в пути. Намеченные сроки реализации проекта – 2007-2020 гг., общий объем запланированных инвестиций – 155 млрд руб., из этой суммы 66,8 млрд руб. должны быть выделены «Российскими железными дорогами», 88,2 млрд руб. – поступить из федерального бюджета. За счет последних планируется комплексная реконструкция участка им.М.Горького – Котельниково – Тихорецкая – Крымская (обеспечивает выход с Волгограда на Кубань черед территорию Ростовской области) с обходом краснодарского ж/д узла (двухпутной 69,8-километровой электрифицированной линии).

На встрече с В.Путиным О.Белозеров также напомнил, что строительство ж/д обхода Украины планируется завершить осенью этого года.

«По инвестиционной программе, по всем ключевым проектам мы движемся в графиках: это и модернизация БАМа и Транссиба, это и подходы к портам Азово-Черноморского бассейна, это и строительство Журавка – Чертково – Батайск (обход Украины – ИФ). При этом по текущему статусу на 1 января 2017 года по БАМу и Транссибу выполнена работа более чем на 233 млрд рублей. В этом году мы пересечём половину, запланированную проектом», – сообщил глава РЖД, отметив, что компания сэкономила «ещё более восьми миллиардов рублей на специальные оценки наших проектных решений».

### ТАСС; 2017.03.08; ПУТИН ПОХВАЛИЛ РЖД ЗА РОСТ ПРОИЗВОДИТЕЛЬНОСТИ ТРУДА

Президент РФ Владимир Путин похвалил «Российские железные дороги» (РЖД) за рост производительности труда в компании.

«Рост производительности труда – это, конечно, хороший показатель. Молодцы», – сказал глава государства на встрече с президентом РЖД Олегом Белозеровым.

Руководитель компании доложил президенту РФ, что производительность труда на российских железных дорогах выросла на 5,4%, что выше запланированных показателей.

«В январе уточнили показатели: у нас чистая прибыль 6,5 млрд рублей. За счет того, что еще снизилась себестоимость перевозок, мы заплатили 430 млрд налогов, из которых 161 млрд – в региональные бюджеты, сэкономили на закупочной деятельности более 10 млрд рублей», – также сообщил Белозеров.

### ТАСС; 2017.03.07; КОНКУРС НА КОНЦЕПЦИЮ АЭРОЭКСПРЕССА ДО ПУЛКОВО ОБЪЯВЯТ В I КВАРТАЛЕ 2017 ГОДА

Власти Санкт-Петербурга планируют в первом квартале текущего года объявить конкурс на разработку концепции аэроэкспресса по маршруту аэропорт Пулково – Санкт-Петербург – Витебский, сообщили в пресс-службе комитета по инвестициям во вторник.

«Комитет по инвестициям Санкт-Петербурга в соответствии с «дорожной картой» проекта строительства аэроэкспресса в Санкт-Петербурге объявит конкурс на разработку концепции по реализации проекта организации пассажирских перевозок железнодорожным транспортом по маршруту аэропорт Пулково – Санкт-Петербург – Витебский в первом квартале 2017 года. Проект планируется реализовать с привлечением внебюджетных источников финансирования на основе концессионного соглашения путем проведения открытых конкурсных процедур», – говорится в сообщении.

Ориентировочная стоимость строительно-монтажных работ и закупки подвижного состава оценивается в 23 млрд рублей в текущих ценах, инвестиционная стоимость проекта будет уточнена по итогам разработки концепции.

Проектом предусмотрено строительство новой двухпутной железнодорожной линии от аэропорта Пулково до железнодорожной станции Шушары Витебского направления, а также приспособление Витебского вокзала для пропуска пассажиров экспресса. В третьем квартале 2018 года планируется завершить подготовительные работы, до конца 2020 года – окончание строительных работ, с 2021 по 2050 годы концессионер будет осуществлять перевозки. К этому времени, согласно планам развития аэропорта, пассажиропоток Пулково должен достичь 17-18 млн человек в год.

«Реализация проекта позволит обеспечить пользователей аэропорта Пулково скоростным пассажирским транспортом до трех линий метрополитена и центра Санкт-Петербурга, а также повысит деловую и туристическую привлекательность Санкт– Петербурга», – отмечается в сообщении комитета по инвестициям.

Как ранее сообщал ТАСС со ссылкой на вице-губернатор Игоря Албина, строительство ветки аэроэкспресса планировали начать сразу после чемпионата мира по футболу в июле 2018 года. Интерес к проекту проявляет «Группа ЛСР», РЖД и ряд других компаний. Предварительно стоимость реализации проекта оценивалась в 15-20 млрд рублей. Рассматривались варианты маршрута от Пулково до Витебского и Балтийского железнодорожных вокзалов.

### ИНТЕРФАКС; 2017.03.07; «АЭРОЭКСПРЕСС» ХОЧЕТ УСПЕТЬ С ЗАПУСКОМ СВОЕГО ТЕРМИНАЛА В ДОМОДЕДОВО К ЧМ-18

ООО «Аэроэкспресс» рассчитывает успеть с запуском своего терминала в аэропорту «Домодедово» к чемпионату мира по футболу, который пройдет летом 2018 года.

«Мы ставим своей задачей успеть запустить терминал в постоянную эксплуатацию к чемпионату, то есть непосредственно «до», – заявил исполнительный директор компании Валерий Федоров журналистам во вторник. «Существует несколько этапов запуска. Основной этап, который будет позволять в массовом порядке перевозить пассажиров, по нашим ожиданиям, будет запущен до начала чемпионата», – отметил топ-менеджер, уточнив, что речь идет о II квартале 2018 г.

В настоящее время в «Домодедово» «Аэроэкспресс» запустил в эксплуатацию новую платформу, начато строительство второй платформы. В общей сложности – с учетом терминала – компания планирует инвестировать 2,043 млрд руб. «Домодедовское направление традиционно является наиболее загруженным, поэтому основная цель реконструкции объектов инфраструктуры на маршруте – увеличение пропускной способности и, безусловно, обеспечение пассажирам комфортного трансфера», – заявил В.Федоров (его слова перевозчик привел в своем пресс-релизе).

На первом этапе (в 2015 г.) компания открыла обновленный терминал на Павелецком вокзале, на втором – предусмотрено строительство в аэропорту «Домодедово» двух платформ с навесом, адаптированных под эксплуатацию новых двухэтажных электричек. Третий этап – открытие собственного четырехэтажного терминала «Аэроэкспресса» в аэропорту (площадь составит 6,355 тыс. квадратных метров, пропускная способность достигнет 1,5 тыс. пассажиров в час).

«Аэроэкспресс» занимается доставкой пассажиров по железной дороге в аэропорты Москвы. Основной владелец компании с долей в 45,84% – ООО «Дельта-Транс-Инвест» (структура «ТрансГрупп АС»), 17,5% – у бизнесмена Искандера Махмудова, 7,5% – у его партнера Андрея Бокарева (оба также являются совладельцами «ТрансГрупп»), 25% – у ОАО «Российские железные дороги», 4,16% – у генерального директора компании Алексея Криворучко.

### ИНТЕРФАКС; 2017.03.07; «АЭРОЭКСПРЕСС» ОЖИДАЕТ ЗАПУСКА СВОИХ ДВУХЭТАЖНЫХ ЭЛЕКТРИЧЕК В ИЮЛЕ 2017 Г.

ООО «Аэроэкспресс» ожидает запуска новых двухэтажных электричек на своих маршрутах в середине 2017 года.

«Несмотря на то, что поезда новые, спроектированы швейцарской компанией (Stadler – ИФ), поскольку они уникальные для эксплуатации на путях РФ, мы хотим, чтобы, максимально были выполнены все критерии и характеристики безопасности, необходимые для эксплуатации. В ответственность производителя входит сертификация этих поездов, которая немного затянулась именно в связи со сложностью учета наших особенностей», – заявил исполнительный директор компании Валерий Федоров журналистам во вторник.

По его словам, 5 поездов из 11 уже произведены и находятся в России, проходят приемочные испытания «с особым пристрастием». «Старт эксплуатации двухуровневого состава у нас назначен на июль. В данный момент проходят повторные сертификационные испытания», – сказал топ-менеджер.

Как сообщалось ранее, в рамках заключенного в 2016 г. контракта Stadler поставит «Аэроэкспрессу» 9 шестивагонных и 2 четырехвагонных двухэтажных поезда. «Изначально договор предусматривал (закупку – ИФ) 24 поездов: девять из них – шестивагонные, остальные – четырехвагонные. В новом договоре прописано 11 поездов – девять шестивагонных и плюс два четырехвагонных», – отмечал тогда владелец и глава швейцарского концерна Петер Шпулер (Peter Spuhler). Исходя из этого, объем заказа сократился примерно вдвое от ранее декларировавшегося – со 114 до 62 вагонов.

Стоимость сделки – 183,9 млн евро. К маю «Аэроэкспресс» уже выплатил 67,2 млн евро собственных средств. Остальная часть стоимости контракта будет погашена за счет заемных денег. Суммарный объем кредита, предоставленного Газпромбанком (MOEX: GZPR), составил 11,1 млрд руб. Контракт перевозчика с машиностроительным концерном выражен в евро, но средства на поставки привлечены в рублях.

Генеральный директор российской компании Алексей Криворучко при этом уточнял, что поставки начнутся в ноябре-декабре 2016 г. и закончатся в феврале-марте 2017 г. Составы планировалось запустить на маршрутах в «Домодедово» и «Внуково», а на шереметьевском направлении – оставить поезда ЭД4МК-Аэро: в отличие от других электричек, они находятся в собственности «Аэроэкспресса» и могут использоваться еще несколько лет. Вместимость поездов Stadler на 40% выше традиционных.

Однако в конце года стало известно, что запуск «двухэтажек» в 2016 г. не состоится и будет перенесен на 2017 г. «В настоящий момент продолжается сертификация. Так как это подвижной состав, никогда прежде не эксплуатировавшийся на территории РФ, процедура сертификации заняла больше времени, чем планировалось изначально», – говорил «Интерфаксу» представитель компании, добавив, что задержка сертификации не отразится на исполнении контракта со стороны Stadler.

Отвечая во вторник на вопрос, насколько загружены используемые сейчас электрички, он отметил, что «для поддержания качества услуги» компания не допускает загрузку выше 70%. «У нас есть возможности по (ее – ИФ) увеличению, и, вместе с тем, загрузка достаточна, чтобы полноценно эксплуатировать весь имеющийся парк. Возможности и вместимости хватает, а «пиковые» периоды мы пытаемся, во-первых, разнести, во-вторых варьировать количество вагонов в поездах», – сказал В.Федоров.

В свою очередь, представитель департамента транспорта Москвы отметил, что, например, «головной» участок от Москвы до аэропорта «Домодедово» в ближайшей перспективе развиваться будет лишь при наличии источников финансирования. Запуск «двухэтажек» же позволит «без строительства дополнительных главных путей увеличить пропускную способность», что «значительно дешевле и эффективнее».

«Аэроэкспресс» занимается доставкой пассажиров по железной дороге в аэропорты Москвы. Основной владелец компании с долей в 45,84% – ООО «Дельта-Транс-Инвест» (структура «ТрансГрупп АС»), 17,5% – у бизнесмена Искандера Махмудова, 7,5% – у его партнера Андрея Бокарева (оба также являются совладельцами «ТрансГрупп»), 25% – у ОАО «Российские железные дороги», 4,16% – у генерального директора компании Алексея Криворучко.

Stadler производит железнодорожный подвижной состав – междугородние и высокоскоростные поезда, сочлененные электропоезда регионального и пригородного сообщения, составы для метрополитена, низкопольные трамваи. Кроме того, в линейке продукции Stadler – двухсистемные локомотивы, сочлененные поезда и пассажирские вагоны, включая дизель-электрический локомотив. Головной офис компании находится в Швейцарии, заводы также расположены в Германии, Испании, Польше, Венгрии, Чехии, Италии, Австрии, Нидерландах, Белоруссии, Алжире, Австралии и США.

### ИНТЕРФАКС; 2017.03.07; «АЭРОЭКСПРЕСС» ПРИ УСТОЙЧИВОСТИ ЭКОНОМИКИ НЕ БУДЕТ МЕНЯТЬ БАЗОВЫЙ ТАРИФ 2-3 ГОДА – CEO

ООО «Аэроэкспресс» при сохранении нынешних макроэкономических условий в РФ в ближайшие несколько лет не будет повышать базовые тарифы.

«В ближайшее время базовый тариф подниматься не будет. Два-три года – если не будет резких изменений инфляции и других экономических характеристик, покупательской способности населения – мы не планируем менять базовый тариф», – заявил исполнительный директор компании Валерий Федоров журналистам во вторник. «В частности, тариф «Стандартный» не планируется к повышению в ближайшие 2-3 года», – уточнил он.

При этом топ-менеджер отметил, что перевозчик будет «варьировать в целом тарифную политику», продвигать актуальные каналы, использовать «интересные для пассажиров тарифы – групповой, семейный, служебный «Очень много людей ездит нашим транспортом просто на работу в аэропорт», – заметил В.Федоров.

«Мы стараемся быть гибкими в нашей тарифной политике, у нас существует возможность приобретать билеты с серьезными скидками, используя программу лояльности, в том числе можно воспользоваться электронными каналами продаж и купить билет существенно дешевле. Мы постоянно устраиваем акции, чтобы поднять лояльность пассажиров. Это и продвинутые способы оплаты», – сказал он.

«Плюс к тому, Москва развивается стройкой по вылетным магистралям – по Ленинградскому шоссе идет активное строительство, и много людей, работающих в центре, может пользоваться нами. Поэтому у нас специализированные тарифы всегда отслеживают изменения потребности, и базовый тариф хотя и основной, велика доля продаж и по другим», – сказал он.

Ранее в своей отчетности компания отмечала, что начинает испытывать серьезную конкуренцию на своих столичных маршрутах со стороны других видов транспорта. «Последнее время дороги едут лучше, существенно улучшилось качество и такси, и общественного транспорта, возможности использовать личный транспорт», – согласился В.Федоров, отвечая во вторник на вопросы журналистов. «Думаю, что пунктуальность, гарантированное попадание в аэропорт во время – это наши сильные стороны, которые позволяют нам неплохо конкурировать с такси и другими видами перевозчиков», – в то же время заметил топ-менеджер в этой связи.

«Аэроэкспресс» занимается доставкой пассажиров по железной дороге в аэропорты Москвы. Основной владелец компании с долей в 45,84% – ООО «Дельта-Транс-Инвест» (структура «ТрансГрупп АС»), 17,5% – у бизнесмена Искандера Махмудова, 7,5% – у его партнера Андрея Бокарева (оба также являются совладельцами «ТрансГрупп»), 25% – у ОАО «Российские железные дороги», 4,16% – у генерального директора компании Алексея Криворучко.

### ИНТЕРФАКС; 2017.03.07; «АЭРОЭКСПРЕСС» ГОТОВ ЗАПУСТИТЬ ПОЕЗДА ИЗ ЮЖНОЙ ЧАСТИ «ШЕРЕМЕТЬЕВО» В СЕВЕРНУЮ

ООО «Аэроэкспресс» готово запустить свои электрички из южной части «Шереметьево» в северную, но для этого необходимо построить соответствующую железнодорожную инфраструктуру.

«Сегодня это очень актуальная (история – ИФ): аэропорт декларировал существенное увеличение пассажиропотока в целом и по северному терминальному комплексу. Чтобы выполнить комфортный подвоз и вывоз пассажиров на рейсы, сейчас активно обсуждается строительство северного терминального комплекса «Аэроэкспресса». Туда будут ходить по принципу «шаттла» из южного терминала наши составы – с интервалом, который будет «разбавлять» пополам рейсы, отправляющиеся на Белорусский вокзал – чтобы вывезти и южную часть аэропорта и северную по одинаковой схеме», – заявил исполнительный директор перевозчика Валерий Федоров журналистам во вторник.

При этом он отметил, что пока не определена система финансирования проекта. «Идут обсуждения, у нас прошло несколько «положительных» встреч и заключений. Основными здесь исполнителями являются три игрока – аэропорт, «Аэроэкспресс» и ОАО «Российские железные дороги». Существенное финансирование требуется для строительства пути – подхода к северному терминальному комплексу. Мы надеемся, что в ближайшее время этот вопрос будет положительно решен. Мы готовы стартовать с этим проектом и уже начали проектирование», – отметил топ-менеджер. Вопрос об объеме финансирования он адресовал в РЖД, «потому что здесь их тарифы, их расценки». «Они полностью отвечают за строительство ж/д инфраструктуры. Мы в это не можем входить как участники, как перевозчик», – сказал В.Федоров.

Говоря о возможных схемах запуска электричек из южной части «Шереметьево» в северную, CEO «Аэроэкспресса» заявил, что «обсуждалось несколько разных схем». «Пока оптимальной по удобству и сохранению интервальности была признана схема, когда будут чередоваться поезда, ходящие между терминалами и отправляющиеся на Белорусский вокзал. В любом случае мы будем работать над тем, чтобы сократить интервалы между поездами», – сказал он, добавив, что, скорее всего, речь будет идти не об отдельных составах, курсирующих вдоль аэропорта.

«Аэроэкспресс» занимается доставкой пассажиров по железной дороге в аэропорты Москвы. Основной владелец компании с долей в 45,84% – ООО «Дельта-Транс-Инвест» (структура «ТрансГрупп АС»), 17,5% – у бизнесмена Искандера Махмудова, 7,5% – у его партнера Андрея Бокарева (оба также являются совладельцами «ТрансГрупп»), 25% – у РЖД, 4,16% – у генерального директора компании Алексея Криворучко.

### ИНТЕРФАКС; 2017.03.07; ЗАПУСК ЭЛЕКТРИЧЕК В АЭРОПОРТЫ РЕГИОНОВ ЦЕЛЕСООБРАЗЕН ПРИ ПОТОКЕ 9 МЛН ЧЕЛОВЕК В ГОД – «АЭРОЭКСПРЕСС»

Финансовая модель ООО «Аэроэкспресс» предполагает рациональность запуска электричек в региональные аэропорты при их пассажиропотоке в размере не менее 9 млн человек в год.

«У нас существует экономическая модель, при которой мы можем эффективно существовать, быть актуальными и востребованными на рынке. Чтобы аэропорт претендовал на (запуск аэроэкспресса – ИФ), он должен пропускать минимум 9 млн пассажиров в год. Если этот поток ниже, то экономически необоснованно строительство железнодорожной инфраструктуры и закупка подвижного состава», – заявил исполнительный директор компании Валерий Федоров журналистам во вторник.

Так топ-менеджер ответил на вопрос об интересе компании к запуску своих составов в подмосковный аэропорт «Жуковский». «Если аэропорт в течение какого-то времени заявит такие потоки, мы будем рассматривать вхождение в «Жуковский» как перевозчик», – сказал CEO «Аэроэкспресса».

«По регионам сейчас обсуждение только аэропорта «Пулково» (Санкт-Петербург – ИФ). Например, мы могли бы рассмотреть «Кольцово» и «Толмачево» (Екатеринбург и Новосибирск, соответственно – ИФ), но пока там объем пассажиропотока недостаточный, чтобы этот проект состоялся», – сказал он.

Говоря о петербургском проекте, В.Федоров отметил, что по нему прошли общественные слушания, «но до сих пор не принято окончательных решений». «Если такое решение будет одобрено правительством города, мы, конечно, сразу заявимся на участие. По нашим моделям мы остаемся эффективными и уместными при пассажиропотоке, который в аэропорте «Пулково» уже превышен – это граница 9-11 млн пассажиров в год. Поэтому мы с радостью пойдем, если нас выберут», – заявил исполнительный директор «Аэроэкспресса».

«Аэроэкспресс» занимается доставкой пассажиров по железной дороге в аэропорты Москвы. Основной владелец компании с долей в 45,84% – ООО «Дельта-Транс-Инвест» (структура «ТрансГрупп АС»), 17,5% – у бизнесмена Искандера Махмудова, 7,5% – у его партнера Андрея Бокарева (оба также являются совладельцами «ТрансГрупп»), 25% – у ОАО «Российские железные дороги», 4,16% – у генерального директора компании Алексея Криворучко.

### ИНТЕРФАКС; 2017.03.07; ПРАВИТЕЛЬСТВО ПОРУЧИЛО ОСК И РОСМОРРЕЧФЛОТУ ИЗМЕНИТЬ СРОКИ СДАЧИ ЛЕДОКОЛОВ

Премьер-министр РФ Дмитрий Медведев поручил АО «Объединенная судостроительная корпорация» (ОСК) и Федеральному агентству морского и речного транспорта (**Росморречфлот**) согласовать изменение сроков сдачи ледоколов.

Соответствующее распоряжение от 4 марта опубликовано во вторник на сайте правительства.

ОСК и **Росморречфлот** после достижения договоренностей вправе внести изменения в ФЦП «Развитие транспортной системы России (2010-2020гг.), касающиеся сроков выполнения работ по строительству линейных дизель-электрических ледоколов мощностью 16 МВт и 25МВт, говорится в распоряжении.

Как сообщалось, новые сроки сдачи ледокола «Виктор Черномырдин» стороны согласовали в начале марта. В середине 2016 г. **Росморречфлот** потребовал с ОСК выплатить неустойку за срыв сроков сдачи ледокола ЛК-25 «Виктор Черномырдин» в сумме 667 млн рублей.

Строительство головного судна проекта 22600 «Виктор Черномырдин» началось в октябре 2012 года. Изначально передача ледокола заказчику была запланирована на 2015 год. Балтийский завод спустил ледокол «Виктор Черномырдин» на воду в конце декабря 2016г, тогда, по данным ФГУП «**Росморпорт**», техническая готовность ледокола составляла 50%.

АО «Объединенная судостроительная корпорация» учреждено в марте 2007 года. 100% акций АО «ОСК» находится в федеральной собственности. В холдинг входят около 40 проектно-конструкторских бюро и специализированных научно-исследовательских центров, верфей, судоремонтных и машиностроительных предприятий.

### КОММЕРСАНТ; ЕЛИЗАВЕТА КУЗНЕЦОВА; АЛЕКСАНДР КОНСТАНТИНОВ; 2017.03.09; ЖУКОВСКИЙ СВЯЗАЛИ С КАЗАХСТАНОМ ЧЕРЕЗ ТРАНССИБ

Как выяснил «Ъ», авиавласти РФ и Казахстана нашли компромисс по ряду взаимных претензий, но для этого пришлось пойти на ряд болезненных уступок. Астана признала подмосковный аэропорт Жуковский региональным, что должно увеличить число рейсов в Астану и Алматы, и согласилась назначать вторых перевозчиков на маршруты из России. Москва разрешила казахской Air Astana летать по транссибирским трассам в Монголию без роялти, которые обычно платят иностранные перевозчики. Но источники «Ъ» считают компромисс «неоднозначным», так как уступки могут привести к разрушению сложившейся системы регулирования в отрасли.

Российские авиакомпании получили возможность выполнять рейсы из аэропорта Жуковский в Астану и Алматы, сообщили «Ъ» в **Минтрансе** РФ. Это стало возможным в обмен на предоставление авиакомпаниям Казахстана права летать в Монголию по транссибирским трассам над территорией РФ. В Министерстве по инвестициям и развитию Казахстана уточнили, что решение было принято «по итогам ряда переговоров на основе сложившегося двустороннего партнерского сотрудничества». В Астане уточнили также, что казахские перевозчики смогут «открыть новые направления – в Улан-Батор и Токио».

Кроме того, говорят источники «Ъ», знакомые с ситуацией, авиавласти двух стран договорились назначать двух перевозчиков с каждой стороны на маршрутах между РФ и Казахстаном с частотой семь рейсов в неделю и возможностью дальнейшего увеличения до 14 рейсов. Пока на маршрутах Москва–Астана и Москва–Алматы по одному перевозчику с частотой семь раз в неделю – «Аэрофлот» и Air Astana. Из регионов РФ летают S7, «Победа», Scat Airlines. Перевозчики Казахстана получили и право ежедневно летать из Астаны и Алматы в Байконур (космодром в аренде у РФ). Сейчас туда летают авиакомпания АЛРОСА, «Руслайн» и «Уральские авиалинии», но по разовым разрешениям.

Регулирование авиаперевозок входило в число наиболее острых проблем между РФ и Казахстаном. Как сообщал «Ъ» 25 марта 2016 года, Москва отказывалась разрешать Air Astana летать по транссибирским маршрутам в Монголию без роялти (платежи, которые берутся со всех иностранных компаний на таких маршрутах), опасаясь создания прецедента.

В Air Astana называли аргумент «несостоятельным», поскольку маршрут начинается и заканчивается в Азии. В Министерстве по инвестициям и развитию Казахстана «Ъ» заявили, что альтернативный пролет в Монголию через Китай обходился бы дороже.

РФ также настаивала на предоставлении семи частот для второго перевозчика, не аффилированного с первым («Аэрофлотом»), на что Казахстан был не готов (в стране нет второй достаточно крупной авиакомпании). А **Минтранс** РФ, присвоивший аэропорту Жуковский (около 50 км от Москвы) статус регионального, заинтересован в признании этого спорного решения авиавластями других стран. Это давало бы Жуковскому право пользоваться имеющимися в межправительственных соглашениях невыбранными квотами на полеты из регионов РФ за рубеж, тогда как столичные квоты Шереметьево, Внуково и Домодедово по популярным направлениям выбраны. Как писал «Ъ», региональный статус Жуковского вызывал вопросы, например, у Израиля и Таджикистана. В итоге в ноябре 2016 года с таджиками удалось договориться о временном паритете.

Но компромисс, разрешающий спорные вопросы, может создать и ряд рисков. Источник «Ъ», знакомый с ситуацией, говорит, что решение «оценивается как неравнозначное», так как российская сторона «упустила реальный рычаг управления воздушным сообщением в пределах СНГ, уступив в вопросе полетов по транссибирским трассам». Другой собеседник «Ъ» добавил, что «признание Жуковского региональным и назначение новых авиакомпаний создаст серьезный прецедент, означающий, что существующую систему двусторонних соглашений можно видоизменять в зависимости от ситуации». Главный эксперт Института экономики транспорта и транспортной политики НИУ ВШЭ Федор Борисов отмечает, что межправительственные соглашения позволяют учитывать специфику отдельных аспектов взаимоотношений между государствами, но добавляет, что важно и «сохранение единообразия существующей практики» во избежание новых спорных ситуаций.

### РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; ИРИНА ВАРЛАМОВА; 2017.03.07; НЕБЕСНЫЕ ПАРТИЗАНЫ

Почему владельцы частных самолетов уходят в нелегальный промысел?

В **Минтрансе** предлагают разрешить малой авиации оказывать услуги авиатакси и воздушных экскурсионных туров. Для этого планируется вывести небесных «малышей» из авиации общего назначения (АОН) и создать новый сегмент коммерческого воздушного транспорта со своим сводом федеральных авиационных правил. Пилоты на юге России считают, что это будет большим шагом навстречу малой авиации, которая сейчас оказалась в воздушной яме.

Малыши в большом пролете

Ключевое изменение – владельцев самолетов малой авиации, желающих выполнять коммерческие полеты, перестанут заставлять регистрировать авиакомпанию и получать сертификат эксплуатанта. Но останутся требования к соблюдению всех норм, направленных на обеспечение безопасности полетов. Государство сохранит контроль и за финансовой деятельностью перевозчиков. Как и для большой авиации, должны остаться обязательными следующие основные документы: свидетельство летной годности на воздушное судно и коммерческого пилота, медицинский допуск, а также страховой полис на воздушное судно и на пассажиров.

– В Ростове-на-Дону до перестройки насчитывалось около трех тысяч пилотов, а сейчас их двадцать человек, – рассказывает доктор философских наук Вадим Цыганаш, пилот-любитель, исследующий вопросы регулирования АОН. – Число частных воздушных судов в стране, по разным подсчетам, колеблется от 2,5 до семи тысяч. Для сравнения: в США – 300 тысяч. В нашей стране массовость раньше давал ДОСААФ, где существовали временные правила постройки воздушных судов, а свидетельство летной годности (СЛГ) были заменены на разрешения на эксплуатацию, выдававшиеся по упрощенной методике на местах. Сейчас ДОСААФ резко снизил свою активность, что сказалось, в первую очередь, на подготовке летных кадров.

Сегодня ситуация такова, что владельцы легкомоторных самолетов живут по правилам большой авиации. А это все равно что заставить пилота болида ехать со скоростью пассажирского автобуса, в один голос говорят авиаторы. По их мнению, корень проблемы в несовершенстве нормативного регулирования.

Пилоты говорят о том, что в 2013 году был утвержден правительством РФ план действий органов исполнительной власти, направленных на развитие АОН. В нем предусматривалось изменение и упрощение действующего разрешительного законодательства, снижение административных барьеров для пилотов малой авиации. Однако, по данным Федерации легкой авиации, выполнено не более 30 процентов этих мероприятий. Причем менее всего чиновники обращают внимание на самые больные места: на упрощение получения свидетельства летной годности и расширение перечня доступных авиаработ.

– Развитие нормативно-правовой базы для малой авиации идет мучительно долго, а в части АОН и вовсе все делается по остаточному принципу, – считает пилот-инструктор свободного аэростата, член бюро ОО «Федерация воздухоплавания России» Сергей Баженов. – Многие формулировки в документах позволяют различное толкование, что приводит к конфликтам.

Есть где заработать

Самая большая претензия авиаторов в том, что у них отняли возможность заниматься бизнесом. В федеральном законе 1998 года «О государственном регулировании развития авиации» и Воздушном кодексе РФ сказано, что АОН – это гражданская авиация, не занимающаяся воздушными коммерческими перевозками.

– Сегодня принято считать, что малая авиации – это признак благополучия. Небедный человек летит на своем самолете с семьей по делам. Его доходы позволяют содержать и самолет, и обслуживающий персонал. Именно эта картинка, очевидно, легла в основу разработки требований к авиации общего назначения, – предполагает Вадим Цыганаш. – Однако реальность суровее. В связи с изменением курса валют расходы на содержание авиатехники выросли вдвое. Сегодня небедными можно назвать только небольшую часть авиаторов, в основной же массе пилот малой авиации – обычный россиянин со скромным доходом, и поддержание летной годности своих воздушных судов без использования их в экономической сфере буквально опустошает семейный бюджет авиаторов.

И это тем более обидно, потому что услуги, предоставляемые малой авиацией, достаточно востребованы.

– Например, авиахимработы выгодно заказывать именно пилотам легкой и сверхлегкой авиации. Только в АОН могут предложить наименьшую цену за выполнение таких работ. То же самое наблюдается и в других секторах экономики, не только в АПК, – рассказывает Вадим Цыганаш. – Воздушных судов бывших специализированных авиаподразделений Аэрофлота, ДОСААФа и авиафирм сейчас просто недостаточно, чтобы обеспечить все потребности российской экономики в авиационных работах. Согласно перечню эксплуатантов авиационных работ **Росавиаци**и РФ на 2016 год, в России 254 фирмы с сертификатом эксплуатанта, у которых имеется 1337 воздушных судов. Из них для наиболее распространенных видов авиаработ пригодно не более 400. В то же время малая авиация может предложить в любой момент года и немедленно до пяти тысяч исправных воздушных судов с подготовленными пилотами для большей части авиаработ. Они готовы работать с самыми мелкими заказчиками и малым объемом, вплоть до опыления поля 100 квадратных метров. Малую авиацию можно задействовать на праздниках, небольших местных шоу и авиаэкскурсиях с удалением до 50 километров от взлетно-посадочной полосы. Именно такой работы на региональных рынках больше всего. А объем этого рынка мог бы оцениваться в 12 – 15 миллиардов рублей ежегодно.

Однако сегодня картина такова, что экономической деятельностью официально занято не более 10 – 15 процентов АОН. В основном это пилоты вертолетов, наиболее дорогого вида воздушного транспорта (на содержание одной машины требуется порядка пяти миллионов рублей в год). Остальные не занимаются авиапромыслом, а если и ведут его, то нелегально.

Правила безопасности

Много времени и денег надо потратить на то, чтобы получить сертификат и свидетельства летной годности.

– Самый главный документ, подтверждающий исправность воздушного судна, – это свидетельство летной годности. Получить его достаточно сложно: вы просите транспортное управление направить документы на исследование в сертификационный центр, потом направляете в этот центр документы, их проверяют, приезжает летчик-испытатель, центр подписывает документы, отсылает их в транспортное управление, и там выдают СЛГ. Но если у вас ошибка, движение бумаг начинается вновь. Офисный работник, например, трудится 2400 часов в год, учитель – 1200 часов, а пилот только на одни бумаги каждый год тратит 300 – 500 часов своего времени. Когда же летать? – задается вопросом Сергей Баженов.

Значительно ужесточились после нескольких авиакатастроф и требования к безопасности полетов.

– Меры профилактики безопасности полетов и аварийности авиации общего назначения носит традиционно запретительный характер: увеличение штрафов и конфискация воздушных судов. За последние полгода в стране осуждены 14 летчиков. Число административных дел против пилотов измеряется сотнями. Пилоты не хотят лететь, опасаясь уголовного и административного преследования, – считает Вадим Цыганаш.

А пока пилоты с нетерпением ждут упрощения процедуры. Казалось бы, правила должны быть простыми и понятными.

По словам главного эксперта Института экономики транспорта и транспортной политики Высшей школы экономики Федора Борисова, безусловно, надо решить эту проблему раз и навсегда и позволить подобный вид перевозок, иначе малая авиация развиваться в принципе не сможет.

Прямая речь

Сергей Шевчук, пилот, установивший национальный рекорд на самый дальний перелет на одномоторном самолете (зарегистрирован в Книге Гиннесса):

– Отсутствует прозрачная схема получения СЛГ. Услуги, которые должно предоставлять государство, переадресовываются непонятным фирмам. Например, получить свидетельство в России стоит около 100 тысяч рублей на год. Мало кто может позволить себе платить такие деньги. Учитывая то, что в АОН коммерческое использование летательных аппаратов запрещено, непонятно, как оправдать эти затраты. Очень сложная обстановка с малыми аэродромами. Например, у меня в частном владении есть земля, на которой расположен аэродром. Сейчас я буду платить налог за землю – примерно миллион рублей в год. Или же ликвидировать аэродром, что, скорее всего, мне и придется сделать.

### ИНТЕРФАКС; 2017.03.07; АВИАКОМПАНИЯ NORDSTAR ОТКАЗАЛАСЬ ОТ РЯДА РЕЙСОВ В БОЛГАРИЮ, КИТАЙ, АРМЕНИЮ И АЗЕРБАЙДЖАН

**Федеральное агентство воздушного транспорта** РФ (**Росавиаци**я) отозвало у авиакомпании NordStar (Красноярск, находится под контролем ГМК «Норникель» (MOEX: GMKN)) допуски на восемь международных авиарейсов, сообщается в материалах ведомства.

Авиакомпания прекращает перевозки пассажиров и грузов по маршрутам: Нижний Новгород – Бургас (Болгария), Сочи – Урумчи (Китай), Сочи – Ереван, Ростов – Ереван, Москва – Гюмри (все – Армения), Иркутск – Баку, Казань – Баку и Москва – Ленкорань (все – Азербайджан).

Как говорится в соответствующем приказе ведомства, причина принятого решения – «самостоятельный отзыв допуска авиакомпанией».

Получить комментарий о принятом решении в пресс-службе авиапредприятия «Интерфаксу» не удалось.

При этом **Росавиаци**я продлила сроки допуска NordStar «без ограничения периода» на воздушные перевозки пассажиров и грузов по маршрутам Уфа – Баку (2 раза в неделю), Норильск – Уфа – Баку (2 раза в неделю) и Красноярск – Ереван (3 раза в неделю).

АО «Авиакомпания «NordStar» создано в марте 2002 года на базе признанного банкротом ГУП «Норильское авиапредприятие». Единственный акционер – ОАО «Норильский ГМК». Компания имеет филиалы в Норильске и Москве, а также представительства в Китае, ОАЭ, Армении, Азербайджане и Таджикистане.

Базовые аэропорты – «Емельяново» (Красноярск) и «Алыкель» (Норильск). Парк воздушных судов NordStar состоит из девяти Boeing-737-800, одного Boeing-737-300 и пяти ATR-42-500.

Красноярская авиакомпания в 2016 году перевезла 1,29 млн пассажиров, что на 13,5% больше, чем в 2015 году.

### ТАСС; 2017.03.07; ВЛАСТИ СТАРОГО ОСКОЛА УДЛИНЯТ ПОЛОСУ И ПОСТРОЯТ НОВЫЙ АЭРОВОКЗАЛ В МЕСТНОМ АЭРОПОРТУ

Власти Старого Оскола (Белгородская область) намерены реконструировать местный аэропорт. Как сообщили в пресс-службе администрации округа со ссылкой на первого замглаву округа Сергея Гераймовича, планируется удлинить взлетно-посадочную полосу (ВПП), а также построить новый аэровокзал.

«На сегодня условия взлетно-посадочной полосы местного аэровокзала позволяют принимать небольшие судна пассажирской авиации, поэтому в дальнейшем планируется удлинить взлетно-посадочную полосу, – уточнили в администрации Старого Оскола. – Касаемо самой инфраструктуры обслуживания пассажиров дальше мы планируем производить не только текущий ремонт здания, а вообще – построить новое здание аэропорта, для того чтобы была возможность принимать международные рейсы».

При этом сроки реализации планов, а также объем необходимых для этого инвестиций и их возможных источников в администрации округа не уточняют.

В понедельник спустя 2,5 года из аэропорта Старого Оскола возобновились полеты в Москву. Ранее желание войти на рынок авиаперевозок региона изъявила авиакомпания «Компас» «Вологодских авиалиний». Рейсы в московский аэропорт Внуково планируется выполнять три раза в неделю на Як-40 вместимостью 32 пассажира. Позже стало известно, что по субботам планируется выполнять рейсы в аэропорт Пулково (Санкт-Петербург).

В настоящее время аэропортовый комплекс в Старом Осколе имеет взлетно-посадочную полосу длиной 1800 м и шириной 40 м. В случае удлинения полосы на 400 м аэропорт будет способен принимать и габаритные лайнеры. При этом пропускная способность вокзала составляет 30 человек в час.