**18 АВГУСТА 2017**

**Вернуться в оглавление**

|  |
| --- |
| **Публикации** |

### ИЗВЕСТИЯ; 2017.08.17; ЗАПУСК ТРАССЫ М11 МОСКВА–ПЕТЕРБУРГ ПЕРЕНОСИТСЯ НА НЕСКОЛЬКО МЕСЯЦЕВ

Ввод в эксплуатацию автомагистрали М11 Москва–Санкт-Петербург переносится на несколько месяцев, а новгородский участок не будет готов в этом году. Об этом **министр транспорта** Максим **Соколов** сообщил президенту Владимиру Путину на совещании в Калининграде.

На данный момент введены в эксплуатацию ряд отрезков общей протяженностью 120 км. В этом году откроют для автомобилистов обход Торжка (50 км). Запланировано начало рабочего движения на подходах к Великому Новгороду протяженностью около 200 км – с новым мостом через реку Волхов, пишет «Новгород.ру».

**Соколов** заявил, что запуск всей автомагистрали переносится на конец 2018 – начало 2019 года. Ранее планировалось закончить все работы к чемпионату мира по футболу, который пройдет в России с 14 июня по 15 июля 2018 года.

Протяженность дороги составит 669 км. М11 станет крупнейшей в России платной магистралью. На ней возводятся 100 мостовых сооружений, а также ряд транспортных развязок. Проезд из Москвы в Санкт-Петербург по новой трассе займет не более 5,5 часа. Разрешенная скорость составит 130 км/ч.

### ТРАНСПОРТ РОССИИ; 2017.08.17; УСТАНОВИТЬ СТАНДАРТЫ ТРАНСПОРТНОГО ОБСЛУЖИВАНИЯ НАСЕЛЕНИЯ С УЧЕТОМ РЕГИОНАЛЬНЫХ ОСОБЕННОСТЕЙ

Помощник Президента России, секретарь Государственного совета **Игорь Левитин** провел заседание рабочей группы по вопросу «О комплексном развитии пассажирских перевозок в субъектах Российской Федерации».

Заседание состоялось в Филевском автобусно–троллейбусном парке Москвы, где были представлены современные пассажирские транспортные средства, используемые на региональных и городских маршрутах.

**Министр транспорта РФ** Максим **Соколов** представил доклад рабочей группы, содержащий основные предложения по развитию пассажирского транспорта.

В заседании рабочей группы приняли участие представители федеральных и региональных органов исполнительной власти, представители экспертного сообщества.

Обсуждались предложения по унифицированию существующих классификаций пассажирских перевозок и обеспечению комплексного взаимоувязанного развития пассажирского транспорта как на региональном, так и на муниципальном уровне.

Рабочей группой предлагается установление каждым субъектом Российской Федерации стандартов транспортного обслуживания населения, разработанных с учетом региональных особенностей, законодательное закрепление обязательности разработки и исполнения региональных комплексных планов транспортного обслуживания населения. При этом требования к составу стандартов транспортного обслуживания таких комплексных планов и порядок их формирования должны быть утверждены на федеральном уровне и быть едиными для всех регионов Российской Федерации.

Кроме того, обсуждалась необходимость создания единой цифровой среды в сфере обеспечения пассажирских перевозок на межрегиональном, региональном и муниципальном уровне с целью обеспечения планирования и мониторинга указанной деятельности.

### ТАСС; 2017.08.17; «ПРИМОРСКОЕ КОЛЬЦО» ПОД КАЛИНИНГРАДОМ ДОСТРОЯТ ЗА СЧЕТ ФЕДЕРАЛЬНЫХ СРЕДСТВ

Глава региона уточнил, что для завершения строительства потребуется около 50 млрд рублей.

Завершение строительства «Приморского кольца», соединяющего Калининград с приморскими городами области, будет передано на федеральный уровень. Об этом сообщил в четверг журналистам на брифинге врио губернатора области Антон Алиханов по итогам поездки в область президента РФ .

«С министром (транспорта РФ) Максимом **Соколов**ым вчера этот момент обсудили и договорились о том, что мы передаем этот объект [на федеральный уровень]», – сказал Алиханов, подчеркнув, что регион, даже на условиях софинансирования с федеральным бюджетом, не в состоянии завершить строительство трассы до города Балтийска «ни за три, ни за четыре, ни за десять лет».

Алиханов добавил, что уже разработана проектно-сметная документация на участок трассы до поселка Янтарный, стоимость строительства которого составит порядка 18 млрд рублей. С учетом строительства участка до города Балтийска, стоимость завершения строительства может достичь порядка 50 млрд рублей, сказал глава региона, уточнив, что это только оценочные данные. Начала строительства участка кольца до Янтарного, по словам Алиханова, «можно ожидать не раньше 2019 года».

Строительство первого участка Приморского кольца – автотрассы «Калининград – Зеленоградск» с подъездом к аэропорту Храброво – началось в 2008 году. Стоимость контракта – около 7 млрд рублей. Работы завершили в 2009 году.

В 2011 году был открыт еще один участок кольца протяженностью 26 км от Зеленоградска до курортного Светлогорска с подъездом к городу Пионерский на побережье Балтики. Планировалось, что скоростная дорога федерального значения должна связать Калининград, балтийские курорты Светлогорск, Пионерский, Зеленоградск, международный аэропорт Храброво и города Балтийск и Светлый.

На необходимость завершения строительства дороги внимание обратил Владимир Путин в ходе совещания по вопросам развития транспортной инфраструктуры Северо-Запада РФ, которое прошло 16 августа в городе Пионерский.

### ТАСС; 2017.08.17; ВОПРОС ОБНУЛЕНИЯ СТАВКИ НДС НА ВНУТРЕННИЕ АВИАПЕРЕВОЗКИ РАССМОТРЯТ В КОНЦЕ ГОДА

Отмечается, что эту тему поднимут на совещании по развитию региональной авиации.

Вопрос обнуления ставки НДС на перевозки внутри РФ будет рассмотрен в конце 2017 года на совещании по развитию региональной авиации, сообщил журналистам помощник президента РФ **Игорь Левитин** в кулуарах форума «Территория смыслов».

«Этот вопрос мы хотим рассмотреть на совещании, которое мы планируем в конце года именно по региональным перевозкам», – сказал **Левитин**.

По его словам, это будет совещание у президента РФ Владимира Путина.

**Минтранс** предлагает обнулить НДС с 2015 года. Пока нулевая ставка НДС для авиакомпаний действует только для перелетов в Крым и из Крыма.

Накануне после совещания по развитию транспортной инфраструктуры Северо-Запада России Владимир Путин поручил обнулить НДС на авиаперевозки в Калининград и из Калининграда. По словам **Левитина**, вопрос обнуления НДС на авиаперевозки по РФ накануне вновь поднял **министр транспорта РФ** Максим **Соколов**.

### ИЗВЕСТИЯ; 2017.08.18; ПОМОЩНИК ПРЕЗИДЕНТА НАЗВАЛ ЦЕНУ БЕСПИЛОТНОЙ МАШИНЫ В РФ ЧЕРЕЗ 10 ЛЕТ

Беспилотные автомобили в России через 10 лет будут стоит $3–5 тыс. Об этом заявил на молодежном форуме «Территория смыслов» помощник президента **Игорь Левитин**, до 2012 года возглавлявший **министерство транспорта**.

В ходе выступления он показал фотографию беспилотного автомобиля, вероятно, американского Tesla Model 3, который стоит $35 тыс. **Левитин** отметил, что стоимость первых таких машин достигала $100 тыс.

«Думаю, что через 10 лет будет порядка три-пять тысяч долларов (стоить – ред.) беспилотник, который будет на наших дорогах», – сказал помощник президента.

Отмечается, что сегодня эта сумма меньше стоимости Lada Priora в долларовом эквиваленте.

Ранее «Известия» сообщали о возможном появлении беспилотных автомобилей в российских аэропортах в ближайшем будущем. Об этом на встрече с главой правительства 9 августа заявил бизнесмен Олег Дерипаска. «Аэропортовый транспорт, логистические участки цепочек уже сейчас могут быть оснащены автопилотом», – сказал он главе кабмина.

В июле два своих первых беспилотных автобуса выпустило волгоградское предприятие Volgabus.

### РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; ТАТЬЯНА ШАДРИНА; 2017.08.17; ПОЧЕМУ ВЗЛЕТАЮТ ЦЕНЫ

Авиакомпании держат высокой стоимость билетов, даже если салон наполовину пуст

Федеральная антимонопольная служба намерена выяснить механизм работы систем бронирования авиабилетов. И главный вопрос – почему их цена не снижается, если накануне вылета еще есть свободные места.

Рейс может окупиться, даже если самолет не заполнен, поэтому авиакомпании держат цены. Рейс может окупиться, даже если самолет не заполнен, поэтому авиакомпании держат цены. Речь идет о билетах экономкласса, которые популярны у пассажиров, пояснили «Российской газете» в ведомстве. Подробности о том, как ФАС намерена получать информацию, обещают рассказать через несколько недель. Будет ли запрашивать информацию у авиакомпаний или обратится к представителям международных систем.

Президент Владимир Путин поручил разобраться с формированием цен на авиабилеты в среду после встречи с руководителем ФАС Игорем Артемьевым, который сообщил, что специальные компьютерные системы российские перевозчики импортировали из Европы и США. По мнению Артемьева, их работа выглядит, как картельный сговор всех мировых авиаперевозчиков.

Механизм очень простой. Авиакомпания вносит в систему бронирования информацию о рейсе, о количестве мест, о классе воздушного судна, указывает диапазон цен. И далее система в зависимости от спроса управляет ценами. Растет спрос – растет цена. Если же потенциальный пассажир просматривает предложения в системе бронирования, но не покупает билеты, то он не влияет на расклад цен.

Система ориентируется только на число бронирований, и не по направлениям, а на конкретные рейсы. На утренний спрос может быть высоким, а на вечерний на том же направлении – низкий, напоминает главный редактор портала «AVIA.RU» Роман Гусаров. И тогда цена будет разной. Система предлагает билеты на все рейсы в ближайшие дни.

Снизить цены на билеты может обнуление НДС для авиакомпаний. Но решение пока не принято

По мере приближения даты отправления возрастает обычно и стоимость билетов. Но есть и случаи, когда цены резко падают, отмечает эксперт. Несколько лет назад, когда курсы валют резко менялись чуть ли ни каждый день, многие начали отказываться от поездок за рубеж. И тогда стоимость полетов на новогодние праздники резко снизилась. За неделю до отправления билеты стоили значительно меньше, чем за пару месяцев до вылета, отмечает Гусаров. То есть системы бронирования действуют по принципу динамичного ценообразования.

Так почему же билеты, которые остаются нераскупленными, не дешевеют в самый последний момент и в самолете остаются свободные места?

Авиакомпания устанавливает сама минимальную и максимальную цену, за которую может продаваться билет в системе бронирования, пояснил Гусаров. Более того, перевозчик может установить плоский тариф на продажу билетов в том или другом направлении и система тогда не будет его корректировать.

Зимой авиакомпании опускают стоимость перевозок, так как нет спроса, а летом как раз пытаются получить прибыль за весь год. Получается, мы платим за пустые места? Нет – уверяет Гусаров. Так, в высокий сезон, когда перевозчик продает более 70 процентов билетов в салон экономкласса, тогда можно считать, что рейс окуплен. И дальше перевозчик начинает поднимать цены на билеты, чтобы получить прибыль, если есть спрос. Либо, если спроса нет, то не поднимает стоимость билетов.

70 процентов раскупленных билетов в экономклассе окупают весь рейс, поэтому снижать цены на оставшиеся пустые места перевозчику не выгодно. Он, наоборот, их поднимает, чтобы заработать на тех, кто решил лететь в последний момент

Если говорить о бизнес-классе, то там картина немного другая. Если два-три места в бизнес-классе проданы, то он себя на рейсе окупил. Бизнес-класс – это больше сервисная услуга, поэтому и дорогая, поясняет эксперт.

Что касается сговора перевозчиков, то пока ни в одной стране мира не возникло вопросов у регуляторов к перевозчикам и системам бронирования, напоминает эксперт.

В любом случае по международному законодательству прямое регулирование стоимости билетов со стороны государства не приветствуется, поэтому и в России нет регулируемых авиатарифов. Зато государство может стимулировать перевозчиков на введение плоских, низких тарифов, например, вводя для них налоговые льготы.

Например, обнуление налога на добавленную стоимость (НДС) на внутренние авиаперевозки. Эта мера может быть рассмотрена на совещании у главы государства в конце года, передает «Интерфакс» слова помощника президента РФ **Игоря Левитина**. **Минтранс** уже предложил обнулить НДС для всех внутрироссийских авиаперевозок. Но пока речь идет об обнулении НДС на полеты в Калининград. Сейчас уже существует льгота – авиаперевозки внутри страны облагаются НДС в размере 10 процентов. Исключение составляет только пассажирское авиасообщение с Крымом, которое не облагается НДС до 2019 года.

### ИНТЕРФАКС; 2017.08.17; СКОРОСТНЫЕ АВТОДОРОГИ МОГУТ ОСЛОЖНИТЬ В РФ РАЗВИТИЕ КОНТРЕЙЛЕРНЫХ ПЕРЕВОЗОК – ЛЕВИТИН

Скоростные автодороги могут осложнить в РФ развитие железнодорожных контрейлерных перевозок (транспортировку автомобилей с грузом на специализированных вагонах-платформах), последние могут выиграть конкуренцию только эффективностью, считает помощник российского президента **Игорь Левитин**.

«Есть ли перспектива (у контрейлерных перевозок в РФ – ИФ)? Все зависит от стоимости. Потому что здесь очень серьезный конкурент – автотранспорт. Если скоростные автомобильные дороги будут побеждать по скорости и по стоимости, тогда, конечно, будет очень тяжело. Но, я считаю, что перспектива у контрейлеров у нас есть – мы должны добиться эффективности перевозки», – заявил чиновник, отвечая на вопросы участников форума «Территория смыслов» в четверг.

Задававший вопрос – Семен Аниковский – является, по его словам, представителем «дочки» ОАО «Российские железные дороги» – АО «Федеральная грузовая компания» (ФГК). Он отметил, что сейчас совместно с АО «Уралвагонзавод» (УВЗ) и «другими партнерами» ж/д оператор разрабатывает новую модель контрейлерной платформы, а к концу 2018 г. – планирует запустить первый поезд по одному из направлений – либо Москва-Екатеринбург, либо Москва-Новосибирск – «в зависимости от спроса».

Как сообщалось ранее, проработка контрейлерных перевозок ведется РФ с 2011 г. Мировой опыт таких проектов свидетельствует о безопасности, мобильности и существенном снижении воздействия на окружающую среду, отмечали в этой связи РЖД. Расход топлива на тонну перевозимого груза меньше, число ДТП и износ дорожного покрытия уменьшаются. Помимо РФ, такие перевозки могли бы ускорить продвижение грузов через границы с Польшей, Литвой, Латвией и в рамках Таможенного союза.

В ноябре 2016 г. «Федеральная грузовая компания» (один из крупнейших в РФ владельцев грузовых вагонов; в управлении – около 155 тыс. вагонов) начала тестовые контрейлерные перевозки. Первая контрейлерная платформа была отправлена из Москвы в Новосибирск. Опытная погрузка должна определить контрейлерный габарит на массовых направлениях автомобильных перевозок, отмечал оператор.

По мнению генерального директора ФГК Алексея Тайчера, контрейлерные перевозки в РФ имеют огромный потенциал: грузоотправитель получит неразрывность цепочки доставки груза, сократив транспортные издержки за счет меньших сроков доставки, операторы и ж/д перевозчик – привлекут дополнительный объем высокодоходных грузов. Компания отмечала, что совместно с РЖД прорабатывает вопросы, связанные с совершенствованием нормативной базы в этой сфере, содержанием подвижного состава, терминально-складского хозяйства и инфраструктуры, взаимодействием с автотранспортом. В 2013 г. по заказу «Федеральной грузовой» была создана и сертифицирована специализированная платформа модели «13-9961» для контрейлерно-контейнерных перевозок (на ней могут транспортироваться автомобильные прицепы, полуприцепы, крупнотоннажные контейнеры). При этом ФГК инвестирует в разработку новой модели универсальной контрейлерной платформы, позволяющей осуществлять механизированную погрузку и выгрузку, что позволит ускорить начально-конечные грузовые операции и сделать их более технологичными, сообщал оператор.

В числе пилотных направлений контрейлерных перевозок компания также выделяла маршруты Москва-Новосибирск и Москва-Екатеринбург, а в перспективе – Москва-Красноярск, Москва-Иркутск и Москва-Забайкальск.

В начале 2017 г. начальник центральной дирекции по управлению терминально-складским комплексом РЖД Евгений Стуров в интервью корпоративному изданию монополии говорил, что ритейлер «Магнит» (MOEX: MGNT) готов заказывать «серьезные объемы» контрейлерных перевозок. «У нас уже имеется заявка (этого – ИФ) заказчика на организацию одного контрейлерного поезда раз в два дня из 40 платформ на направлении Краснодар-Сочи. Более того, наши партнеры готовы заказывать до 400 отправок в месяц на разных направлениях. Это очень серьезные объемы», – заявлял он, добавляя, что в 2016 г. по заказу владельца «Магнита» – компании «Тандер» – уже была организована такая перевозка по маршруту.

До этого об интересе ритейлера к этому сервису говорил и А. Тайчер. «Как только у нас появится подвижной состав, мы, возможно, будем возить для них», – отмечал топ-менеджер, уточняя, правда, что специализированные вагоны для таких перевозок появятся не раньше лета 2017 г. В 2016 г. «Федеральная грузовая компания» планировала купить 52 контрейлерные платформы, но производители вагонов затянули поставки; в течение двух-трех лет могут появиться несколько сотен вагонов, говорил топ-менеджер.

Кроме того, Е.Стуров заявлял, что совместно с ООО «Лига-Транс» (среди крупных его собственников – владелец Brunswick Rail Владимир Лелеков) «Российские железные дороги» провели опытную перевозку твердых коммунальных отходов из Москвы в Пермь (ФГК предоставляла для нее подвижной состав). Также, по словам менеджера, в 2016 г. была организована перевозка из Москвы в Новосибирск автопоезда ООО «Глобалтрак Лоджистик» (актив одного из основателей и миноритария железнодорожной группы Globaltrans Александра Елисеева) на платформе «Федеральной грузовой».

**И. Левитин** в четверг на форуме отметил, что «Советский Союз очень широко использовал контрейлерные перевозки» – «они были как во имя Вооруженных сил, так и на «гражданке». Кроме того, по его словам, «очень серьезная контрейлерная схема перевозки» осталась и на Украине: «Они работают со странами Евросоюза», – отметил чиновник. «Вчера (в среду в Калининграде на совещании по развитию транспортной инфраструктуры Северо-Запада РФ с участием Владимира Путина – ИФ) губернатор Псковской области поставил вопрос о логистике как раз наших регионов, которые находятся на границе – (в данном случае – ИФ) с Прибалтикой – сделать контрейлерные поезда там», – заявил он при этом.

Говоря на форуме о современных вызовах железнодорожной отрасли, **И.Левитин** выделил в их числе возрастающую конкуренцию с автотранспортом. «Нам надо вернуть груз с автомобильных на железные дороги. Если мы этого не сделаем, то по железной дороге мы не сможем ничего провезти. Будет меняться структура груза (в сторону высокодоходной продукции – ИФ), а это – не железная дорога. И наша задача – сделать настолько технологичной ж/д отрасль, высокоскоростной, чтобы грузы ушли с автомобильной дороги на железную», – сказал чиновник. При этом он подчеркнул важность и экологического аспекта, приведя в пример ситуацию в столице. «Одна из проблем Москвы – это экология от автомобильного транспорта. Поэтому железнодорожникам надо думать, как сохранить железные дороги и увеличить их тем грузом, который за последние 15 лет ушел на автомобильный транспорт»

### ИНТЕРФАКС; 2017.08.17; РЕШЕНИЕ О ВТОРОЙ ОЧЕРЕДИ «ПУЛКОВО» МОЖЕТ БЫТЬ ПРИНЯТО ПО ИТОГАМ ЭТОГО ГОДА – ЛЕВИТИН

Пассажиропоток аэропорта «Пулково» в этом году достигнет 16 млн человек, после чего будет приниматься решение о второй очереди развития аэропорта, заявил помощник президента РФ **Игорь Левитин** на форуме «Территория смыслов».

«Аэропорт «Пулково» в этом году перевезет 16 млн пассажиров. Когда мы начинали его строить, наши соседи финны и другие товарищи – из Копенгагена, говорили, что «Пулково» не имеет перспектив вырасти до хаба на Северо-Западе. Но в этом году будет 16 млн, и будет приниматься решение о второй очереди (развития аэропорта – ИФ) для увеличения авиаперевозок через Санкт-Петербург», – сказал **И. Левитин**.

В 2010 г. «Пулково» было передано в управлении ООО «Воздушные ворота северной столицы» (ВВСС, консорциум инвесторов, крупнейший – ВТБ (MOEX: VTBR)), которое выступает концессионером его реконструкции. В пресс-службе ВВСС «Интерфаксу» пояснили, что проект изначально был разделен на очереди. Объекты в рамках первой очереди возводились в 2010-2014 гг., объем инвестиций составил 1,2 млрд евро. По договоренности инвесторов, решение о реализации следующей очереди принимается тогда, когда пассажиропоток приближается к максимальной цифре, отметил собеседник агентства. Вместе с тем сообщалось, что в 2015 г. ВВСС вложило 6,9 млн евро в строительство дополнительного здания для обслуживания пассажиров внутренних рейсов. Благодаря вводу объекта общая пропускная способность терминального комплекса «Пулково» увеличилась с 17 млн до 18 млн человек в год, общая площадь централизованного пассажирского терминала возросла до 170 тыс. кв.м, число выходов на посадку увеличилось до 37. Как пояснили в ВВСС, это здание не входило в перечень объектов первой очереди развития «Пулково» – решение о его строительстве было принято летом 2014 года в связи с устойчивым ростом внутреннего пассажиропотока.

### ТАСС; 2017.08.17; ПО КРЫМСКОМУ МОСТУ МОГУТ БЫТЬ ОРГАНИЗОВАНЫ МАССОВЫЕ ЛЮБИТЕЛЬСКИЕ ЗАБЕГИ

Глава **Росавтодор**а **Роман Старовойт** напомнил, что начало движения автомобилей по мосту запланировано на декабрь 2018 года.

**Росавтодор** готовит предложения по организации любительских забегов по Крымскому мосту, заявил глава ведомства **Роман Старовойт**, выступая на форуме «Территория смыслов». «Мы готовим предложения, чтобы сделать регулярный забег после ввода объекта в эксплуатацию. Здесь нужно внимательно посмотреть по безопасности, это особый режим эксплуатации объекта. До открытия, до ввода в эксплуатацию мы вряд ли сможем это организовать», – сказал **Старовойт**.

Он напомнил, что начало движения автомобилей по мосту запланировано на декабрь 2018 года, поездов – на декабрь 2019 года.

По словам главы **Росавтодор**а, проводить забеги на мосту можно, организовав реверсивное движение. «Мне кажется, это лучше делать где-то в апреле, до наступления туристического сезона. Готовим такие предложения, поддержки пока не нашли, но желающих пробежать много», – отметил он.

\*\*\*

### ИНТЕРФАКС; 2017.08.18; РЕКИ В ПРИМОРСКОМ КРАЕ ВЕРНУЛИСЬ В БЕРЕГА, ТРАНСПОРТНОЕ СООБЩЕНИЕ ВОССТАНОВЛЕНО – МЧС

Все реки в Приморье вернулись в берега, транспортное сообщение в крае восстановлено, сообщает пресс-служба МЧС России.

«На данный момент все реки вернулись в берега, а сообщение с отрезанными селами восстановлено. В Уссурийске остаются подтопленными два жилых дома, повреждены 28 участков автомобильных дорог», – сказал сотрудник пресс-службы.

По его словам, в трех пунктах временного размещения остаются 41 человек.

«Энергоснабжение и транспортное сообщение со всеми населенными пунктами восстановлено в полном объеме. Проведена очистка более 1300 придомовых территорий, просушены свыше 120 домов, вывезено около 1500 кубометров конструкций и обломков, вода откачана из более, чем в 650 жилых домов, проведена распиловка 230 кубометров деревьев. Также было доставлено свыше 7000 литров питьевой бутилированной воды», – отметил он. Ранее в зону стихии в Приморском крае попали 35 населенных пунктов, в регионе размыло дороги, было повреждено железнодорожное полотно. Несколько населенных пунктов отрезало паводком. В шести районах края был введен режим чрезвычайной ситуации (ЧС).

\*\*\*

### ИНТЕРФАКС; 2017.08.17; ЖИТЕЛИ 13 СТРАН ОФОРМИЛИ ЭЛЕКТРОННЫЕ ВИЗЫ В СВОБОДНЫЙ ПОРТ ВЛАДИВОСТОК

Более 500 электронных виз выдано гражданам 13 стран за полторы недели со старта упрощенного визового режима в Свободном порту Владивосток, сообщает пресс-служба Минвостокразвития со ссылкой на заместителя главы министерства Павла Волкова.

«В лидерах Китай и Япония. Больше всего заявок приходит из КНР. Граждане этой страны получили 221 визу. На втором месте идет Япония. Электронная виза одобрена для 147 граждан этой страны. На третьем месте – Марокко с 72 оформленными визами. Активно стали подавать заявки жители Алжира. Для них одобрено 48 виз», – уточнил П. Волков. Также одобрены заявки граждан еще девяти стран: Туниса (9 человек), Индии (8 человек), Сингапура (7 человек), Саудовской Аравии (3 человека), Ирана (2 человека), Объединенных Арабских эмиратов (2 человека), Кувейта (1 человек), Мексики (1 человек) и Турции (1 человек). Иностранцы оформляют однократную деловую, туристическую или гуманитарную визу. Электронной визой уже воспользовались 46 человек.

«На Дальний Восток прибыло 25 граждан Японии, 20 граждан Китая и один человек из Саудовской Аравии», – отметил заместитель главы Минвостокразвития.

Ранее сообщалось, что упрощенным визовым порядком смогут воспользоваться жители таких стран как: Бруней, Индия, КНР, КНДР, Мексика, Сингапур, Япония, Алжир, Бахрейн, Иран, Катар, Кувейт, Марокко, ОАЭ, Оман, Саудовская Аравия, Тунис и Турция.

С 1 января 2018 года применение электронной визы расширится. С ее помощью можно будет приехать на Камчатку и Сахалинскую область. Для этого по новому порядку будут работать 11 пунктов пропуска. Пока работают два во Владивостоке – морской пункт пропуска и международный аэропорт Кневичи. Со следующего года планируется открыть железнодорожные пункты пропуска «Пограничный», «Хасан», «Махалино», автомобильные пункты пропуска «Полтавка», «Турий Рог», морские пункты пропуска «Зарубино», «Петропавловск-Камчатский», «Корсаков» и «Посьет».

### ТАСС; 2017.08.17; «БЕЛКОМУР» МОЖЕТ СТАТЬ ПИЛОТНЫМ ПРОЕКТОМ ИНФРАСТРУКТУРНОЙ ИПОТЕКИ В АРХАНГЕЛЬСКОЙ ОБЛАСТИ

Губернатор региона отметил, в ближайшее время будут определены «наиболее эффективные механизмы господдержки проекта».

Строительство железнодорожной магистрали «Белкомур» (Белое море – Коми – Урал) может стать пилотным проектом инфраструктурной ипотеки – нового механизма финансирования, предложенного президентом РФ. Об этом сообщил губернатор региона Игорь Орлов по итогам совещания по развитию транспортной инфраструктуры регионов Северо-Запада, которое провел Владимир Путин.

На совещании 16 августа президент сказал, что транспортные проекты на Северо-Западе России могут реализовываться с применением инфраструктурой ипотеки.

Использование такого инструмента – это новая практика, и нужно отработать все организационные, финансовые вопросы, внимательно просчитать экономику проектов, отметил Путин.

Путин 16 августа проведет в Калининграде совещание о развитии транспорта в СЗФО

«Мы предложили **Минтрансу** России и Минэкономиразвития РФ рассмотреть проект «Белкомур» как пилотный, с применением нового механизма финансирования (инфраструктурной ипотеки – прим. ТАСС)», – сказал Игорь Орлов, слова которого приводит в четверг пресс-служба правительства Архангельской области.

По его мнению, «это позволит в ближайшее время определить наиболее эффективные и целесообразные механизмы господдержки проекта и представить инвестору подтверждение наших намерений по его реализации». Владимир Путин на пленарном заседании Петербургского международного экономического форума предложил внедрить в России механизм «инфраструктурной ипотеки» для инвесторов. Он отметил, что речь идет о внедрении схемы, когда инфраструктурный объект фактически покупается в кредит, полученный от частных инвесторов, а пользователи объекта этот кредит постепенно погашают.

Таким образом, возврат капиталовложений предлагается осуществлять за счет регулярных платежей, которые будут поступать от основных выгодоприобретателей инфраструктурных объектов, то есть из бюджетов разных уровней, инфраструктурных монополий. Для обеспечения платежей также может быть использован механизм госгарантий.

Проект «Белкомур»

Проект строительства новой железнодорожной магистрали «Белкомур» (Белое море – Коми – Урал) предполагает сокращение плеча доставки грузов с Урала и из Сибири к морским портам Архангельска до 850 км. Новая магистраль имеет стратегическое значение для России, поскольку свяжет Урал, Республику Коми напрямую с незамерзающими портами Архангельска, Мурманска и Северной Европы.

В перспективе новая дорога обеспечит кратчайший путь в Северную Европу и регионы Сибири, Казахстана и Средней Азии, создавая хорошие условия для транзита грузов через Россию, и позволит рассматривать организацию внутренних и международных интермодальных перевозок (доставки грузов двумя или несколькими видами транспорта).

Инвестор – китайская компания Poly International Holding Co., Ltd – готов вложить в проект «Белкомура» до $5,5 млрд (343,2 млрд рублей по курсу 2016 года).

### ТАСС; 2017.08.17; FESCO ЗАПУСКАЕТ СВОЙ ПЕРВЫЙ ТРАНЗИТНЫЙ ПОЕЗД МЕЖДУ КИТАЕМ И ЕВРОПОЙ ЧЕРЕЗ МОНГОЛИЮ

Это первый сухопутный транзитный сервис Fesco на данном направлении.

Транспортная группа Fesco запускает регулярный контейнерный поезд Fesco Silk Way Shuttle на маршруте Китай-Европа-Китай. Это первый сухопутный транзитный сервис Fesco на данном направлении, говорится в сообщении компании.

Первый состав отправился из китайского города Чжэнчжоу в немецкий Гамбург 5 августа, прибытие в пункт назначения запланировано на 20 августа. Из Китая в Европу отправлены 42 контейнера с товарами народного потребления, запчастями, оборудованием, продуктами питания. Поезд следует через территории Китая, Монголии, России, Белоруссии, Польши и Германии. Переход между Монголией и Россией осуществляется через пограничный пункт на станции Наушки.

Fesco Silk Way Shuttle будет функционировать на еженедельной основе в обоих направлениях. Первая отправка из Германии запланирована на 18 августа. Транзитное время между Китаем и Европой составляет 13-15 суток, что в три раза быстрее чем морским путем через Суэцкий канал, отмечают в компании.

В перспективе Fesco планирует наращивать объемы перевозок Fesco Silk Way Shuttle, увеличивая частоту отправок до двух поездов в неделю в каждом направлении, а также организовывать новые железнодорожные сервисы через станцию Наушки.

\*\*\*

### ВEДОМОСТИ; ДМИТРИЙ ГОРШЕНИН; 2017.08.18; РЯДОМ С ВЫСОЦКОМ ПОЯВЯТСЯ ДВА ЗАВОДА СЖИЖЕННОГО ПРИРОДНОГО ГАЗА

Бухта, где «Газпром» строит завод мощностью 2 млн т, включена в границы порта

За полгода порт Высоцк обработал 9 млн т грузов

Бухта Дальняя Выборгского залива будет относиться к порту Высоцк, следует из распоряжения правительства России. Премьер-министр Дмитрий Медведев подписал документ 10 августа. В бухте расположена компрессорная станция «Портовая» магистрального газопровода Грязовец – Выборг, который обеспечивает транспортировку газа для потребителей Северо-Запада России и в экспортный газопровод «Северный поток». Рядом со станцией «Газпром» строит комплекс по производству и отгрузке сжиженного природного газа (СПГ) мощностью до 2 млн т. Комплекс будет предназначен для приема и обработки судов вместимостью до 170 000 куб. м, следует из текста распоряжения. В состав терминала войдут акватория и водные подходы, якорная стоянка судов, причал отгрузки СПГ, причал для приема крупногабаритных тяжеловесных грузов и прочего. По данным администрации Ленобласти, производительность всего комплекса составит 1,5 млн т СПГ в год. Стоимость комплекса – 127 млрд руб., в 2017 г. «Газпром» планирует потратить на него 46,6 млрд руб., следует из информации об инвестпрограмме «Газпрома». Построить его планируется до конца 2018 г., окончание проектирования – IV квартал 2017 г.

Еще один терминал по производству и перегрузке СПГ в порту Высоцк строит «Криогаз-Высоцк» (51% у «Новатэка», 48,9% у Газпромбанка). Мощность завода – 660 000 т СПГ в год, проект предусматривает строительство отвода от магистрального газопровода Ленинград – Выборг – госграница. Объем инвестиций – 54 млрд руб., построить его планируется также в 2018 г.

Весь СПГ, производимый в России, отправляется на экспорт (в 2016 г. около 67% – в Японию). Последние семь лет Россия производит 10–11 млн т СПГ в год. В 2016 г. производство выросло на 1% до 10,9 млн т, следует из данных Минэнерго.

Рынок СПГ быстро растет, говорит начальник аналитического отдела ИК ЛМС Дмитрий Кумановский. Вполне возможно, Россия будет работать с Катаром по своповым операциям, добавляет он: российский газ будет поставляться в Европу по контрактам Катара в обмен на его поставки в Азию – по российским контрактам.

Объемы проекта «Криогаза» практически полностью законтрактованы, а более 60% мощностей завода «Газпрома» предназначено для Калининградской области, конкуренция между проектами по сбыту практически отсутствует, замечает гендиректор «Infoline-аналитики» Михаил Бурмистров. Потенциал экспортных поставок СПГ из России в Европу критически недоиспользован, а в связи с ростом спроса на СПГ для нужд автотранспорта и бункеровки проблемы с продажами 1,5 млн т в год не возникнут, добавляет он.

Грузооборот Высоцка за первое полугодие 2017 г. составил 9,1 млн т (+10% к аналогичному периоду прошлого года). Больше половины перевалки составили нефтепродукты. В порту работает ООО «Порт Высоцкий», которое перевалило в 2016 г. 6,1 млн т угля, и распределительный перевалочный комплекс «Лукойл-II», специализирующийся на нефтепродуктах.

### ТАСС; 2017.08.17; ЧАСТНЫЕ ИНВЕСТОРЫ ГОТОВЫ ПОСТРОИТЬ МОРСКОЙ ВОКЗАЛ В НОВОМ ТЕРМИНАЛЕ ПОД КАЛИНИНГРАДОМ

Строительство объекта оценивается в 750 млн рублей

Частные инвесторы заявили о готовности вложить средства в строительство морского вокзала в порту, который будет построен в городе Пионерский под Калининградом. Об этом сообщил журналистам в четверг врио губернатора области Антон Алиханов.

«Есть предприниматели, которые готовы взять на себя инвестобязательства в части строительства за свои деньги морвокзала [в новом порту]», – сказал он, уточнив, что стоимость строительства объекта оценивается в сумму порядка 750 млн рублей.

Алиханов отметил, что средства уже предусмотрены проектом строительства морского терминала, стоимость которого составляет порядка 8 млрд рублей. Областные власти предлагают средства, которые могут высвободиться после привлечения частных инвесторов, направить на строительство дороги к терминалу, в качестве федерального софинансирования с областным бюджетом.

Это, по его словам, снизит нагрузку на областной дорожный фонд, поскольку строительство дороги входит в обязательства региона. Инициатива, по словам врио губернатора, поддержана президентом.

\*\*\*

### ТАСС; 2017.08.17; НАТАЛИЯ МИХАЛЬЧЕНКО; 2017.08.17; АТОМНЫЙ ЛЕДОКОЛ «50 ЛЕТ ПОБЕДЫ» ПОСТАВИЛ РЕКОРД СКОРОСТИ ДОСТИЖЕНИЯ СЕВЕРНОГО ПОЛЮСА

Отошедший от причала в Мурманске атомоход достиг полюса за 79 часов

Атомный ледокол «50 лет Победы» поставил рекорд скорости хода на маршруте Мурманск – Северный полюс, пройдя его за 79 часов. Это более чем вдвое быстрее, чем получилось у атомохода «Арктика» в 1977 году, когда впервые надводное судно достигло Северного полюса, сообщил в четверг ТАСС директор по судоходству «Атомфлота» Андрей Смирнов. «Атомоход «50 лет Победы» прибыл на Северный полюс в 02:33 мск 17 августа 2017 года, совершая поход в честь 40-летия первого достижения Северного полюса атомным ледоколом «Арктика» 1977 году. Рейс совершен в рекордные сроки – за 79 часов от причала ФГУП «Атомфлот», – сказал собеседник агентства

Рейс 40-летней давности занял 176 часов: «Арктика» вышла из Мурманска 9 августа 1977 года в 20:00 мск и достигла полюса 17 августа в 4:00 мск.

Смирнов уточнил, что полюс достигнут надводным кораблем в 124-й раз. «За 40 лет полюс достигался в надводном плавании 124 раза, при этом 111 раз – советскими и российскими судами», – сказал он. Для капитана атомохода «50 лет Победы» Дмитрия Лобусова рейс тоже рекордный – он в 24-й раз достиг полюса в должности капитана. Прежний рекордсмен – капитан атомохода «Ямал» Александр Лембрик – покорил полюс 23 раза.

\*\*\*

### НОВЫЙ СЕВАСТОПОЛЬ; 2017.08.17; НОВЫЕ ТРЕНАЖЕРЫ ДЛЯ МОРЯКОВ НАЧАЛИ РАБОТАТЬ В СЕВАСТОПОЛЬСКОМ ГОСУНИВЕРСИТЕТЕ

Тренажеры для подготовки моряков начали работать в Севастопольском госуниверситете (СевГУ). Сегодня на них провели первое занятие – пока не для студентов, а для преподавателей, сообщает пресс-служба СевГУ.

«Перед нами точная копия капитанского мостика. Мы можем создать любые погодные условия, загрузить карту пролива Босфор, задать нештатную ситуацию. А тому, кто стоит у штурвала, будет необходимо успешно управлять судном и справляться со всеми – пока компьютерными – трудностями», – рассказал директор Морского института Дмитрий Бурков.

По его словам, на установку и точную наладку приборов ушло чуть менее месяца. С 1 сентября здесь начнут обучать студентов. «До этого комплекса у нас стояли тренажеры предыдущего поколения. По управлению и администрированию они почти такие же, как и новые. Поэтому, уверен, обучение преподавательского состава не займет много времени», – пояснил заведующий кафедрой «Судовождение и безопасность судоходства» Сергей Подпорин.

Тренажерные комплексы заняли четыре аудитории Морского института СевГУ. Установки для будущих судоводителей, судовых радиооператоров, механиков, электромехаников, а также членов экипажей танкеров, наливных судов и газовозов обошлись в 42 миллиона рублей. Именно благодаря им станет возможным проведение подготовки моряков в полном соответствии с российскими и международными требованиями. Их закупка была необходимым условием для продления аккредитации **минтрансом** РФ морских специальностей в Севастопольском государственном университете.

### ТАСС; 2017.08.17; ЕНИСЕЙСКОЕ РЕЧНОЕ ПАРОХОДСТВО НАЧАЛО ДОСТАВКУ УГЛЯ В САМЫЙ СЕВЕРНЫЙ ПОРТ РОССИИ

Всего в рамках северного завоза на Таймыр пароходство планирует доставить порядка 15 тыс. тонн каменного угля.

«Енисейское речное пароходство» (ЕРП) начало доставку угля в самый северный порт России – Диксон (Красноярский край, сообщила пресс-служба ЕРП ) в четверг.

«Как только позволила ледовая обстановка, в первый рейс по маршруту Дудинка – Диксон вышел сухогрузный теплоход «Федор Наянов», оснащенный подъемным краном. За навигацию он совершит четыре таких рейса, и один – буксир «Механик Маклаков» с баржей грузоподъемностью 2,5 тыс. тонн», – сообщили в ЕРП.

Расстояние от Дудинки до Диксона по Енисею составляет 680 километров, из них на протяжении 570 километров (от поселка Усть-Порт и ниже) действуют правила морского судоходства. В связи с этим оба теплохода и баржа имеют усиленные корпуса, оснащены соответствующим навигационным оборудованием, экипажи прошли подготовку в соответствии с требованиями Морского кодекса.

В Диксон планируют доставить 7 тыс. тонн угля. Всего в рамках северного завоза на Таймыр ЕРП планирует доставить порядка 15 тыс. тонн каменного угля. Из них 8 тыс. тонн уже доставлено в населенные пункты Воронцово, Казанцево, Караул, Левинские пески, Носок, Потапово, Усть-порт, Байкаловск, Хантайское озеро.

ЕРП является крупнейшим перевозчиком грузов по водным путям бассейна реки Енисей. За навигацию 2016 года компания перевезла свыше 4 млн тонн грузов. ЕРП обладает самым крупным в регионе сухогрузным и танкерным флотом, рабочее ядро флота – 460 единиц. Основной акционер пароходства – ГМК «Норильский никель».

### ТРАНСПОРТ РОССИИ; 2017.08.17; В АВАНГАРДЕ ПРОГРЕССА ИЗБРАННОЕ

 В авангарде прогресса

На вопросы корреспондента «ТР» отвечает директор Департамента государственной политики в области гражданской авиации Светлана ПЕТРОВА.

– Светлана Анатольевна, как выглядят объемы пассажирских перевозок в 2017 году по сравнению с 2016–м? Скажется ли возобновление авиаперевозок между Турцией и Египтом на снижении количества внутренних перевозок?

– В 2017 году отрасль демонстрирует превосходный результат. За 7 месяцев текущего года российские авиакомпании обслужили больше пассажиров по сравнению с прошлым годом на 20%, из них порядка 23 млн – это международные перевозки (рост 37%) и 35 млн пассажиров перевезено на внутренних линиях (рост 13%). Данные показатели позволяют прогнозировать достижение отметки в 100 млн пассажиров уже в этом году. Таких показателей еще не было в истории советской и российской гражданской авиации. Важно отметить, что сдерживание уровня тарифов на внутрироссийские перевозки обеспечено за счет снижения ставки НДС, и это положительно сказалось на доступности воздушного транспорта для пассажиров.

В качестве дополнительной меры поддержки **Минтранс** России считает целесообразным продление действия ставки НДС на услуги по внутренним воздушным перевозкам на маршрутах, включающих в себя аэропорты московского авиаузла, в размере 10%, а также установление ставки НДС на услуги по внутренним воздушным перевозкам на маршрутах, не включающих в себя столичные аэропорты, в размере 0%.

На текущий момент около 75% пассажиров на внутренних и 70% на международных авиалиниях следуют в/или через московские аэропорты, а доля трансферных пассажиров из региональных аэропортов в Москву составляет порядка 25%, что в абсолютных показателях – порядка 19 млн пассажиров в год. Возможные потери бюджета от введения льготной ставки оцениваются в сумме порядка 8 млрд руб. Изменение ставки НДС на межрегиональных ВВЛ при условии кризисных явлений в экономике позволит говорить о дополнительном росте пассажиропотока на таких региональных маршрутах не менее чем на 13%, что в целом компенсирует выпадающие доходы бюджета в размере 8 млрд руб. за счет увеличения объемов транспортной работы и дополнительного дохода от неавиационной деятельности. Кроме того, согласно экспертной оценке Ассоциации туроператоров России прогнозируемый мультипликативный эффект от предлагаемой меры составит порядка 12 млрд руб. в год за счет развития внутреннего туризма, инфраструктуры, общественного питания, сферы услуг.

Установление раздельной ставки НДС на внутренние воздушные линии (в том числе ее снижение на региональных перевозках вне Москвы) приведет к опережающему росту спроса в региональном и межрегиональном авиасообщении, что отвечает целям и задачам государственной политики РФ в области транспорта и регионального развития.

Возобновление авиаперевозок между Турцией и Россией, конечно же, отразилось на объеме туристического потока, перевозимого чартерными рейсами. Тем не менее прирост пассажиров на российские курорты в 2017 году составляет в Сочи 19,6%, в Симферополь 4%. Более того, оба аэропорта в 2016 году приняли по 5 млн пассажиров и являются крупнейшими воздушными гаванями Российской Федерации.

– Предполагается ли в этом году открытие египетского рынка?

– Каких–либо прогнозов делать не буду, данная тема является очень чувствительной для обеих сторон. Вместе с тем хотела бы призвать наших партнеров проявить большую активность по выполнению требований, озвученных российской стороной.

– Проблем в отрасли немало. Какие из них в настоящее время требуют безотлагательного решения?

– Думаю, что проблем нет только в той отрасли, которая остановилась в своем развитии. Гражданская авиация таковой не является. Мы находимся в авангарде прогресса. В первую очередь это широкое распространение беспилотных авиационных систем. Это, безусловно, перспективное направление деятельности, и появление таких новых авиационных услуг несет в себе и новые угрозы как для безопасности полетов, так и в части незаконного их использования. Мы проводим работу по принятию реальных мер по снижению указанных рисков. Задача прорабатывается экспертами всех ведущих авиационных держав, работающих над этой проблематикой. **Минтрансом** разработан комплекс нормативных актов по регистрации и учету беспилотных воздушных судов, требования к внешним пилотам, сертификации, включая особенности использования воздушного пространства такими аппаратами, а также норм летной годности.

– Государство в целом не снижает объемы субсидирования авиаперевозок. Имеются ли сценарные варианты по субсидированию на будущее при благоприятных и неблагоприятных экономических условиях?

– В условиях оптимизации средств из федерального бюджета правильно выбранные приоритеты позволили обеспечить на должном уровне доступность транспортных услуг для населения, работоспособность инфраструктуры и реализацию крупнейших инфраструктурных проектов.

Росту пассажиропотока на внутренних авиалиниях способствовала долгосрочная государственная политика по реализации пяти программ субсидирования на социально значимых маршрутах. По итогам 2016 года общий объем финансирования по всем программам составил порядка 8 млрд руб. (8044,8 млн руб.). Были задействованы около 280 маршрутов, что позволило перевезти порядка 1,5 млн пассажиров (1 497980 пассажиров).

В прошлом году перечень субсидируемых маршрутов был дополнен «туристическими» маршрутами. В этом году субсидирование перевозок продолжается, учитывая большую социальную значимость и востребованность данных мер. На эти цели в 2017 году были выделены средства из федерального бюджета в размере 7,2 млрд руб. **Минтрансом** России ведется работа по совершенствованию программ, проводятся мероприятия по повышению доступности транспортных услуг для населения Российской Федерации. При этом отмечаем, что программы носят социальный характер, так как определены категории граждан, имеющие право осуществлять воздушные перевозки по специальному тарифу, также особое внимание уделяется перевозкам пассажиров из труднодоступных городов.

В 2017 году маршрутная сеть субсидируемых региональных перевозок сформирована с учетом определенных критериев, в соответствии с которыми приоритет отдавался рейсам, выполняемым в труднодоступных регионах страны и софинансируемым маршрутам. Например, право воздушной перевозки по специальному тарифу в рамках постановления Правительства РФ №1095 (Дальний Восток) и постановления Правительства РФ №388 (Симферополь) предусмотрено для граждан Российской Федерации в возрасте до 23 лет, пенсионеров по возрасту, инвалидов I группы любого возраста и сопровождающих их лиц, а также лиц, сопровождающих детей–инвалидов и инвалидов с детства II или III группы. В настоящее время формируется рабочая группа по вопросу дополнительной проработки модели авиаперевозок, включая программы субсидирования.

– Федеральные целевые программы оказывают большую поддержку отрасли. Между тем происходит их «оптимизация». Следует ли ожидать дальнейшего снижения объемов госфинансирования по ФЦП?

– На воздушном транспорте осуществляется широкомасштабная работа по строительству и реконструкции объектов инфраструктуры воздушного транспорта, прежде всего в городах, принимающих Чемпионат мира по футболу.

Введены в эксплуатацию новые международные терминалы в Нижнем Новгороде, Тюмени, Волгограде и Екатеринбурге. Открыт новый гражданский аэропорт Жуковский в Подмосковье.

Завершается строительство новых пассажирских терминалов международных аэропортов Анапы и Калининграда. Закончена реконструкция аэродромной инфраструктуры гражданского сектора аэропорта Петрозаводска, который получил новый статус – аэропорта федерального значения.

Введены в эксплуатацию после реконструкции взлетно–посадочные полосы в аэропорту Уфа и Елизово (Петропавловск–Камчатский). Активно реализуются проекты по строительству нового аэропорта в Саратове и по реконструкции аэродромной инфраструктуры в воздушных гаванях Норильска, Хабаровска, Нижнекамска, Воронежа, Зеи, Кызыла, Ульяновска и ряда других городов. Синхронно с мероприятиями по строительству и реконструкции объектов инфраструктуры ведется модернизация аэронавигационной системы страны. Одним из ключевых мероприятий является создание пятнадцати укрупненных центров единой системы организации воздушного движения. В декабре прошлого года введен в эксплуатацию красноярский центр.

Ведутся работы по созданию таких центров в Новосибирске, Тюмени, Якутске. Это было бы невозможным без участия государства, включая и такой механизм, как федеральные целевые программы. Работа в этом направлении будет продолжена.

– Происходит ли, на ваш взгляд, монополизация рынка авиаперевозчиков? Хорошо или плохо, когда одна авиакомпания (совокупно с дочерними) доминирует на рынке?

– Доля аэропортов Московского авиационного узла в общем объеме авиаперевозок на территории России характеризуется высокой концентрацией пассажиропотока (более 80%.) При этом отмечу, что активно развиваются и другие региональные аэропорты (Екатеринбург, Новосибирск), готовится к открытию крупный аэропорт–хаб Платов на юге России. Что касается монополизации, заметим, что, например, доля международных перевозок группы компаний «Аэрофлот» составляет 55,6% (за 6 месяцев 2017 года объем пассажирских перевозок на международных линиях составил порядка 18 млн пассажиров, из них 10 млн пассажиров перевезены группой компаний «Аэрофлот»). При этом Аэрофлот конкурирует не только с российскими авиакомпаниями, но и с крупными иностранными авиаперевозчиками (Lufthansa, Air France – KLM, Air China, China Southern). Перевозки на внутренних воздушных линиях выполняется 35 авиакомпаниями, при этом доля группы «Аэрофлот» составляет 39,5% (11 млн пассажиров против 27,8 млн за 6 месяцев 2017 года). Обращаем внимание, что в Европе конкуренция на маршрутах осуществляется достаточно крупными авиаперевозчиками.

– В прошлом году произошло резкое сокращение числа российских аэропортов. Эксперты считают, что для достижения планового уровня авиамобильности населения необходимы минимум 500 воздушных гаваней. Как решать проблему?

– Нам не знакомы эти результаты, на основании чего так говорят эксперты, непонятно. На 1 января 2017 года количество аэродромов в Российской Федерации составляет 232, по отношению к 2016 году их количество сократилось на 22 аэродрома. Часть из них переведена в статус посадочных площадок, оставшиеся прекратили свою деятельность вследствие высоких эксплуатационных расходов.

В этой связи в регионах созданы восемь федеральных казенных предприятий (ФКП), из которых семь финансируются за счет федерального бюджета Российской Федерации и одно передано на финансирование в субъект РФ.

ФКП созданы с целью оказания мер поддержки аэропортам местных воздушных линий с малой интенсивностью полетов, имеющим высокие эксплуатационные расходы и находящимся в регионах, удаленных от основных авиатранспортных потоков, характеризующихся суровыми климатическими условиями и низкой плотностью населения. Создание ФКП содействует упрощению требований транспортной безопасности, решению задач по расширению масштабов строительства и реконструкции взлетно–посадочных полос аэропортов с малой интенсивностью полетов, что особо значимо для развития Дальнего Востока, Крайнего Севера и труднодоступных районов Сибири. Это позволяет преодолеть тенденцию к закрытию и переводу аэропортов местных воздушных линий в посадочные площадки и сохранить аэродромную инфраструктуру Дальнего Востока и Севера России.

– С 2015 года **Росавиаци**и были переданы полномочия по сертификации авиационной техники. Имеются ли финансовые, кадровые, технологические проблемы, связанные с выполнением этой задачи?

– Образован Авиационный регистр Российской Федерации, костяк которого составили высококвалифицированные специалисты. Проводятся взаимные аудиты систем сертификации авиационной техники с иностранными партнерами, принимаются заявки на сертификацию авиационной техники, осуществляются сертификационные работы, по результатам которых выдаются сертификационные одобрительные документы.

– Основа гражданской авиации – безопасность полетов. Какие законодательные и регламентирующие документы готовятся к принятию в ближайшей и средней перспективе в этой области?

– Безусловно, обеспечение надлежащего уровня безопасности полетов – это приоритетная задача **Минтранса** России.

Мы с особым вниманием относимся к совершенствованию воздушного законодательства в этой области, в первую очередь – к реализации международных стандартов Международной организации гражданской авиации (ИКАО).

Сейчас в ведущих авиационных державах проводится активная работа по реализации Глобального плана по безопасности полетов ИКАО, предусматривающего внедрение нового, высокоэффективного подхода к обеспечению безопасности полетов. В рамках этой работы в Российской Федерации принят федеральный закон, предусматривающий реализацию международных стандартов ИКАО в Государственной системе управления безопасностью полетов в гражданской авиации, создавший законодательные основы для реализации систем управления безопасностью полетов авиаперевозчиков, операторов аэродромов и предприятий гражданской авиации, влияющих на безопасность полетов. Издано постановление Правительства Российской Федерации, устанавливающее требования к указанным системам, а также к сбору и обработке данных о факторах опасности и рисках для безопасности полетов.

Переизданы федеральные авиационные правила, устанавливающие современные требования на основе стандартов ИКАО к авиаперевозчикам, операторам аэродромов, организациям по техническому обслуживанию воздушных судов, авиационным учебным центрам, организациям, осуществляющим аэронавигационное обслуживание.

Недавние аудиты ИКАО (2015, 2016 годы) показали высокий уровень соответствия системы контроля за обеспечением безопасности полетов в гражданской авиации Российской Федерации.

Однако работа по совершенствованию указанной системы продолжается, и мы будем уделять ей особое внимание.

\*\*\*

Учитывая, что наша беседа проходит в преддверии профессионального праздника – Дня воздушного флота России, хочу обратиться со словами благодарности к коллегам. Несмотря на непростую экономическую ситуацию, свой праздник мы встречаем с высокими показателями. В этот праздничный день от всей души желаю вам чистого неба, исполнения самых смелых надежд и планов, успешной работы, результатами которой вместе с нами будут гордиться все граждане России!

### КОММЕРСАНТЪ; СЕРГЕЙ ЛАПШИН; 207.08.17; АЭРОПОРТ КРАСНОДАРА ПРИНЯЛ МАГИСТРАЛЬНЫЙ АВИАЛАЙНЕР НА ОБНОВЛЕННОЙ ЗА 4,6 МЛРД РУБЛЕЙ ВЗЛЕТНО-ПОСАДОЧНОЙ ПОЛОСЕ

В международном аэропорту Краснодара после реконструкции основной взлетно-посадочной полосы впервые совершил посадку широкофюзеляжный самолет Airbus А330-200, с 245 пассажирами на борту, сообщили в пресс-службе управляющей компании «Базел Аэро». После ввода в июне эксплуатацию новой взлетно-посадочной полосы аэропорт столицы Кубани получил сертификат на обслуживание широкофюзеляжных воздушных судов типа Airbus А321, Airbus А330, Boeing 767. Это позволяет принимать самолеты большей вместимости, которые будут выполнять дальнемагистральные перелеты. Как писал «Ъ-Кубань», в реконструкцию вложили 4,6 млрд руб. Сейчас аэропорт Краснодара получил возможность принимать и отправлять в два раза больше рейсов – до 20 в час. Длина новой ВВП составляет 3 км, ширина – 60 м. В процессе ее капитальной реконструкции отремонтировали рулежные дорожки, заменили инженерные сети, светосигнальное оборудование и другие элементы инфраструктуры.

Работы здесь начались по федеральной целевой программе «Развитие транспортной системы России» в рамках проекта по реконструкции и развитию аэропорта. Госзаказчиком проекта стала **Росавиаци**я, заказчиком – ФГУП «Администрация гражданских аэропортов (аэродромов)». Ремонт взлетно-посадочной полосы начался в 2013 году, однако из-за несогласованности в действиях заказчика и подрядчика работы велись с сильным отставанием от графика. В планах «Базел Аэро» – создать в Краснодаре новый мультимодальный центр, который позволит на современном уровне развивать пассажиропоток

### ИЗВЕСТИЯ; ЕВГЕНИЙ ДЕВЯТЬЯРОВ; 2017.08.18; КОМАНДИРОВ ЛЕТНЫХ ЭКИПАЖЕЙ АВИАКОМПАНИИ «РОССИЯ» НАЙМУТ ЗА РУБЕЖОМ

40 опытных иностранных пилотов в течение года привлекут с помощью профессиональных рекрутинговых компаний

Авиакомпания «Россия» (входит в группу «Аэрофлот») в ближайшие девять месяцев наймет до 40 иностранных пилотов со знанием русского языка. Квота на трудоустройство такого количества граждан других стран была получена авиаперевозчиком от **Росавиаци**и в июне этого года. Трудовые договоры с ними могут быть заключены, согласно законодательству, на срок не более чем до 21 июля 2019 года. Зарплата у них будет такая же, как и у граждан России, отмечают в авиакомпании. Наем иностранных летных кадров позволит перевозчику укомплектовать экипажи вновь прибывающих самолетов. По мнению экспертов, искомых пилотов можно будет найти в Белоруссии и в некоторых других странах бывшего СССР.

АО «Авиакомпания «Россия» разместило в августе на электронной торговой площадке Газпромбанка два тендера на поиск рекрутинговых агентств. Одно из них будет российским, второе – иностранным. Как следует из конкурсной документации, им придется взять на себя обязательства по подбору в штат компании суммарно до 40 командиров воздушных судов из числа иностранных граждан. Кадровые агентства должны быть отобраны в августе. Договоры с ними будут заключены на срок до 1 июня 2018 года. Иностранные пилоты нанимаются для выполнения полетов из Москвы и Санкт-Петербурга на самолетах Boeing 737-800, Boeing 747, Boeing 777 и Airbus А319/320/321. У них не должно быть авиационных происшествий и инцидентов по их личной вине за период профессиональной деятельности, а также судимостей. Общий налет в качестве пилота должен составлять не менее 3 тыс. часов, в том числе не менее 500 часов в качестве командира воздушного судна. Кроме того, все они должны знать русский язык, поскольку им придется выполнять не только международные, но и внутренние рейсы.

– В авиакомпании существует незначительный дефицит летного состава, обусловленный сезонным пиком перевозок и расширением парка воздушных судов. Мы планируем нивелировать этот дефицит как привлечением новых пилотов, так и дальнейшим формированием маршрутной сети исходя из наличия действующего летного персонала, – заявил «Известиям» официальный представитель авиакомпании «Россия» Сергей Стариков.

По его словам, заработная плата иностранных пилотов не будет отличаться от уровня доходов российских летных специалистов. Так, командиры воздушных судов Boeing 737-800 при 80 часах налета будут получать до 367 тыс. рублей в месяц, а вторые пилоты – до 206 тыс. рублей.

Президент Профсоюза летного состава России Мирослав Бойчук выразил сомнение в реализуемости планов «России».

– Мы не будем возражать против найма иностранных пилотов, если они будут приниматься на работу ровно на тех же самых условиях, на которых работают сейчас российские граждане. Но если иностранцам будут предложены более выгодные условия работы, то мы просто не позволим это сделать, – подчеркнул Мирослав Бойчук.

Директор российского кадрового центра «Авиаперсонал» Анна Ермилина считает, что привлечь на работу в российскую компанию высококвалифицированных иностранных специалистов на тех же условиях, на которых работают российские граждане, будет сложно.

– Уровень компенсации иностранному пилоту должен быть предложен как минимум в полтора раза выше, что соответствует общепринятой мировой практике. Кроме того, это не противоречит российскому трудовому законодательству и не говорит о дискриминации россиян, – сказала «Известиям» Анна Ермилина.

По ее мнению, с учетом нехарактерного для гражданской авиации требования к знанию русского языка предложение о трудоустройстве может заинтересовать пилотов из Белоруссии и, возможно, некоторых стран СНГ и Прибалтики. Иностранные пилоты, как правило, владеют несколькими языками, но наиболее распространенными являются английский, французский и немецкий.

По данным центра «Авиаперсонал», средняя зарплата командира воздушного судна в России составляет в долларовом эквиваленте $5,1 тыс., в Китае – $19,5 тыс. (для пилотов, приглашенных из-за рубежа – местные летчики получают намного меньше), в Европе – $9,3 тыс. (€8 тыс.), в США – $15 тыс.

По словам пилота одной из крупных отечественных авиакомпаний, пожелавшего остаться неназванным, утверждения о том, что в России зарплаты значительно ниже европейских, сильно преувеличены.

– Высокий уровень зарплат, о которых многие любят говорить, возможен только у таких крупных западных авиакомпаний, как Air France или Lufthansa. Но в Европе есть много небольших авиаперевозчиков, в которых зарплаты в разы меньше, но уровень профессионализма их летчиков ничем не уступает уровню подготовки российских пилотов. В частности, такие компании есть в Чехии и Румынии, не говоря уже о Белоруссии и Украине. Многие пилоты из таких европейских компаний скорее согласятся на работу в России, чем поедут в Китай, где совершенно другие культура, менталитет, отношение работодателя к пилотам и более сложные условия труда, так как ежемесячный налет пилотов там существенно выше чем в России, – пояснил российский летчик.

Помимо зарплаты, в соответствии с действующим российским законодательством авиакомпания должна будет обеспечивать иностранных пилотов медицинским полисом и жильем. Это обстоятельство делает более предпочтительным с финансовой точки зрения наем российских пилотов.

В авиакомпании «Россия» отметили, что поиск и трудоустройство опытных российских летных кадров остается главным приоритетом кадровой политики перевозчика.

Планы привлечения иностранных специалистов являются лишь дополнительным средством комплектации экипажей.

На сегодня в стране трудится всего несколько десятков пилотов-иностранцев. Например, в «Аэрофлоте» «Известиям» ранее сообщали, что там работают 20 иностранных пилотов на самолетах А320, преимущественно из Чехии. Рабочим языком для них является английский, требования к знанию русского языка в этой компании не предъявляются.

Как ранее писали «Известия», с начала 2015 года из российских авиакомпаний уволилось около 200 пилотов. Порядка ста впоследствии устроились на работу в иностранные авиакомпании. Всего в РФ насчитывается свыше 12 тыс. летчиков гражданской авиации.

### ТАСС; 2017.08.17; СЕВАСТОПОЛЬ ВНЕСЕТ 1,5 МЛРД РУБЛЕЙ В УСТАВНОЙ ФОНД АЭРОПОРТА СИМФЕРОПОЛЯ

Правительство Севастополя сможет участвовать в распределении прибыли авиапредприятия

Правительство Севастополя внесет в уставной фонд аэропорта Симферополь 1,5 млрд рублей, полученных в качестве федеральной субсидии, которые будут направлены на развитие гражданской части севастопольского аэропорта Бельбек, использующийся в настоящее время в военных целях. Решение о таком порядке расходования федеральной субсидии было принято на заседании правительства Севастополя.

«Принято решение, что на деньги (которые придут) в форме субсидии в бюджет Севастополя, мы сделаем взносы в уставной капитал (аэропорта Симферополь) на реконструкцию нашего аэропорта Бельбек и получим часть акций акционерного общества. Там по программе стоит 1,5 млрд рублей», – пояснил журналистам принятое решение Элимдар Ахтемов, директор департамента экономики Севастополя.

По его словам, доля Севастополя в уставном капитале симферопольского аэропорта станет известна по окончании всех работ, связанных с реконструкцией аэропорта Бельбек, и в будущем правительство Севастополя сможет участвовать в распределении прибыли авиапредприятия. Он также сообщил, что решение о вхождении правительства Севастополя в качестве акционера в аэропорт Симферополь было принято на федеральном уровне по инициативе властей Крыма и аэропорта Симферополь.

По словам Ахтемова, средства в виде субсидии из федерального бюджета будут получены Севастополем в 2018 году, на сегодняшний день власти готовят необходимую нормативно-правовую базу. В настоящее время аэропорт Бельбек, расположенный на северо-западе Севастополя, обслуживает самолеты ВКС РФ. После модернизации он будет принимать и гражданские рейсы как филиал аэропорта Симферополь.

### ИНТЕРФАКС; 2017.08.17; ФИЛИАЛ «АЭРОФЛОТА» В ПЕТЕРБУРГЕ ВПЕРВЫЕ ЗА 10 ЛЕТ ОБЪЯВИЛ НАБОР БОРТПРОВОДНИКОВ

Филиал «Аэрофлота» в Санкт-Петербурге планирует набрать более 50 бортпроводников, сообщил «Интерфаксу» представитель авиакомпании.

«Первый раз за 10 лет подразделение авиакомпании в северной столице ведет массовый прием на работу. Принять решено больше 50 человек», – сказал он.

По словам представителя авиакомпании, получить работу смогут как те, кто уже имеет сертификат бортпроводника, так и новички, которых в случае успешного собеседования отправят на обучение.

Первые собеседования начнутся после 28 августа.

Кроме того, набор новых сотрудников авиакомпания ведет в Москве и Калининграде.

\*\*\*

### ИНТЕРФАКС; 2017.08.17; «АВИАКОПЛЕКТ» НАПРАВИТ 233 МЛН РУБ. НА РЕКОНСТРУКЦИЮ АЭРОДРОМНОЙ БАЗЫ В РОСТОВСКОЙ ОБЛАСТИ

ФГУП «Авиакомплект» (Москва) объявило открытый конкурс с ограниченным участием на право проведения реконструкции аэродромной базы аэропорта «Южный» в Ростовской области.

Согласно данным системы «СПАРК-Маркетинг», начальная (максимальная) цена контракта составляет 233,3 млрд рублей. Работы должны быть завершены в октябре 2018 года.

В рамках реконструкции планируется в том числе достроить здание контрольно-диспетчерского пункта (КДП), оснастить его комплексом средств автоматизации управления воздушным движением, ввести КДП в эксплуатацию, построить объекты инфраструктуры.

Прием заявок на участие в конкурсе завершится 6 сентября, их предквалификационный отбор пройдет 8 сентября. Рассмотрение заявок назначено на 13 сентября.

ФГУП «Авиакомплект» уполномочен министерством промышленности и торговли РФ на заключение и исполнение государственных контрактов.

Аэропорт «Южный» является испытательной базой ПАО «Таганрогский авиационный научно-технический комплекс им. Бериева» (MOEX: TAKB), входящего в состав «Объединенной авиастроительной корпорации». Кроме того, аэропорт используется гражданской авиацией.

### ИНТЕРФАКС; 2017.08.17; PEGAS FLY ПЛАНИРУЕТ 19 СЕНТЯБРЯ ОТКРЫТЬ РЕЙСЫ ИЗ «ЖУКОВСКОГО» В ТБИЛИСИ

Авиакомпания Pegas Fly планирует в сентябре открыть рейсы из подмосковного аэропорта «Жуковский» в Тбилиси, говорится на сайте аэропорта.

Первый полет намечен на 19 сентября.

Между тем в Агентстве гражданской авиации Грузии «Интерфаксу» сообщили, что разрешение на полеты Pegas Fly из «Жуковского» в Тбилиси пока не выдано. «Процесс изучения представленной авиакомпанией документации пока не завершен», – заявили в ведомстве. С 5 августа из «Жуковского» в Тбилиси начала полеты другая российская авиакомпания – «Уральские авиалинии» (MOEX: URAL). Но этому предшествовал конфликт между российскими и грузинскими авиавластями. В июле РФ упразднила часть рейсов из Тбилиси в Москву и Казань нацперевозчика Грузии – Georgian Airways. В **Минтрансе** РФ заявляли, что ограничения являются «ответной зеркальной мерой» и введены в связи с отсутствием разрешения Грузии на выполнение рейсов «Уральских авиалиний» из «Жуковского» в Тбилиси. Последняя не могла согласовать запрошенные четыре полета в неделю с мая, указывали в ведомстве.

Разногласия возникли в связи со статусом «Жуковского». РФ относит его, несмотря на близкое расположение к Москве, к региональным аэропортам, что снимает с него ограничения межправсоглашений по числу назначенных перевозчиков и международных рейсов (правила действуют для «Шереметьево», «Домодедово» и «Внуково»).

Авиавласти Грузии с этим не соглашались, относя «Жуковский» к аэропортам Московского авиаузла. До этого аналогичные проблемы возникали с согласованием рейсов российских перевозчиков в Таджикистан, Израиль и Италию.

Аэропорт «Жуковский» открылся в мае 2016 г., первый рейс принял в сентябре. На сегодня в аэропорту обслуживаются российские авиакомпании «Уральские авиалинии» и Pegas Fly, киргизские Air Manas и Avia Traffic Company, белорусская «Белавиа», турецкие Onur Air и SunExpress. Полеты выполняются в Симферополь, Худжанд, Душанбе, Бишкек, Ош, Минск, Сиань, Анталью, Стамбул, Тбилиси, Баку, Тель-Авив. В 2016 г. «Жуковский» обслужил около 53 тыс. человек против прогноза менеджмента в 350-400 тыс. человек. Прогноз на 2017 г. – 1,5 млн человек.

### ВЕДОМОСТИ; АЛЕКСАНДР ВОРОБЬЕВ; 2017.08.18; КРУПНЕЙШИМ ЭКСПЛУАТАНТОМ МОДЕРНИЗИРОВАННОГО ИЛ-114-300 МОЖЕТ СТАТЬ МИНОБОРОНЫ

Госзакупки должны дать толчок проекту регионального самолета

Ил-114-300 – это глубоко модернизированная версия пассажирского турбовинтового самолета Ил-114-100, который был разработан в 1980-е и выпускался на Ташкентском авиазаводе

План поставок регионального самолета Ил-114-300 предусматривает поставку в 2021–2030 гг. до 100 судов, в том числе 50 – коммерческим авиакомпаниям, 35 – государственным заказчикам, 15 – на экспорт, сообщил «Ведомостям» представитель Минпромторга. Под государственными заказчиками прежде всего имеется в виду Минобороны, продолжил он: потребность министерства в 2018–2025 гг. в самолетах модификации Ил-114-300мп составит 35 штук. Эти потребности могут быть включены в госпрограмму вооружения – 2025 после того, как Минэкономразвития и Минфин определят источники финансирования, добавил собеседник.

Ил-114-300 – это глубоко модернизированная версия пассажирского турбовинтового самолета Ил-114-100, который был разработан в 1980-е и выпускался на Ташкентском авиазаводе в 1990–1998 гг., было выпущено 20 машин. Обновленная версия получит новые двигатели, цифровую кабину, облегченный за счет композитов фюзеляж, это будет современный самолет с топливной эффективностью до 30% выше, чем у предшественника, напоминает человек, близкий к Объединенной авиастроительной корпорации (самолет будет выпускать входящий в ОАК завод МиГ в Луховицах). Ил-114-300 будет вмещать 64 пассажира, серийные поставки начнутся в 2021 г., в 2022 г. ОАК планирует выйти на проектную мощность в 12 самолетов ежегодно.

На шоу в этом году выставлено 130 самолетов и вертолетов

Представитель Минобороны на запрос не ответил, представитель ОАК от комментариев отказался. Тема поставок Ил-114 Минобороны обсуждается, говорят источник в Минобороны и человек, близкий к ОАК. Минобороны может использовать его как многоцелевой патрульный самолет, знает федеральный чиновник.

«Минобороны самолет не нужен. Но проект политически важный, самолет относительно недорогой – около $19 млн, поэтому какое-то количество их, скорее всего, заставят купить.

Эта идея сама напрашивалась – продукция, которая не очень интересна рынку, поставляется государству», – признает человек, близкий к ОАК. Это немного дешевле нового Bombardier Q400, но за эти деньги можно взять несколько бэушных иностранных аналогов, говорит топ-менеджер российской авиакомпании.

У Минобороны большой парк пассажирских судов для собственных нужд, теоретически его надо когда-то обновлять, добавляет источник в Минобороны. По данным ресурса russianplanes, у Минобороны около 30 летающих пассажирских самолетов (Ту-154, Ту-204/214, Ан-24, Ан-148). Еще пять АН-148 произведет для министерства входящий в ОАК завод ВАСО.

В летной программе примут участие 36 образцов техники из семи стран

В первый день авиасалона в Ле-Бурже Airbus и Boeing представили новые лайнеры – экономичный A380 plus и более вместительный Boeing 737 Max 10

«Обсуждалась идея, чтобы Минобороны закупало для гражданских перевозок SSJ100, но от проекта военные легко отвертелись, у них сильный аргумент: в SSJ100 примерно 60% иностранных комплектующих. С Ил-114 это не сработает», – говорит человек, близкий к ОАК. Главное, что в SSJ100 импортное программное обеспечение, добавляет источник в Минобороны.

Обсуждались разные идеи продвижения Ил-114-300, даже экспорт его по линии «Рособоронэкспорта», добавляет человек, близкий к ОАК. Представитель «Рособоронэкспорта» на запрос не ответил.

Гражданскими поставками Ил-114-300 будет заниматься Государственная транспортная лизинговая компания (ГТЛК), принадлежащая **Минтрансу**.

В ее капитал специально под этот проект будет внесено 22 млрд руб., говорил ранее представитель ОАК. Это 40% стоимости всей программы обновленного Ил-114-300 (55,9 млрд руб.), еще 21,7 млрд руб. пойдет на опытно-конструкторские работы, 2,6 млрд руб. – на техническое перевооружение завода-изготовителя и предприятий кооперации, 9,6 млрд руб. – на систему послепродажного обслуживания.

Господдержка авиационной промышленности до 2025 года сокращена на 12%, до 632,6 млрд рублей. На авиасалоне МАКС-2017 ГТЛК подписала с ОАК соглашение о намерениях по покупке 50 Ил-114-300. «Ряд российских региональных авиакомпаний, эксплуатирующих самолеты Ан-24 и Ан-26, выразили заинтересованность в приобретении в лизинг Ил-114-300. ГТЛК совместно с ОАК и авиакомпаниями ведет работу по определению компоновки и облика воздушного судна, который будет востребован на рынке. Среди авиакомпаний – «Полярные авиалинии», «Красавиа», «Якутия», «Псковавиа», «Симаргл», – говорит представитель ГТЛК. В парке этих авиакомпаний в сумме 24 самолета Ан-24/26, по данным **Росавиаци**и. Всего в России авиакомпаниями эксплуатируется около 100 Ан-24/26.

«Рынок для Ил-114-300 в России есть, но трудно судить о перспективах судна, пока не известны его эксплуатационные характеристики, стоимость лизинга, поддержания летной годности. В перевозках на Севере он способен заменить Ан-24, если сможет садиться на грунтовую полосу – это недоступно иностранным судам», – говорит исполнительный директор «Руслайна» Дмитрий Ештокин.