

Мы строили, строили и наконец построили...



Анатолий Смирнов

Исполнительный директор компании «Международный аэропорт Раменское» Владимир Борисов, выступая на заседании Жуковской общественной палаты, обосновал необходимость создания компании тем, что за последние годы испытательная авиация выполняет в год всего около 2 тыс. взлетно-посадочных операций (ВПО) и ОАК не планирует увеличения объема испытаний. Авиация МЧС выполняет 1200 ВПО. Такой объем летной работы не позволяет содержать аэродром. В 90-е годы он требовал 320 млн руб в год, сейчас — 450 млн руб. Поэтому на уровне правительства было принято решение — для уменьшения стоимости летного часа при проведении летных испытаний и поддержания инфраструктуры аэродрома привлечь на аэродром гражданскую авиацию, которая может принести до 60-75 тыс. ВПО.

«Аэрофлот» ищет «дочку» в Жуковском
Анализ рынка авиаперевозок показал, что грузопотоки в мире и России сокращаются, а возрос спрос на лоукостные перевозки. Лоукост — это низкобюджетные пассажирские перевозки с пониженным уровнем услуг. В Европе успешно работают несколько лоукост-перевозчиков. И «Аэрофлот» намерен создать «дочку», специализирующуюся на лоукосте. Он приступил к выбору порта базирования «дочки», и одним из вариантов является аэродром ЛИИ. Борисов сказал, что если «Аэрофлот» остановит свой выбор на Жуковском, то его компания получит серьезного перевозчика с большим объемом ВПО. Объем грузовых перевозок Аэропорта «Раменское» не превысит 10% от пассажирских.

По словам генерального директора, с точки зрения маршрутной сети аэродром «Раменское» претендует, в основном, на перевозки по России, практически на все то, чем занимался аэропорт Быково. А международные рейсы планируется совершать в страны СНГ, а также в Прагу, Берлин, Ригу и другие популярные направления.

Авиационный оксюморон

Владимир Юревич считает, что совмещение работы экспериментальной и коммерческой авиации на аэродроме вполне возможно, и привел предполагаемый график полетов: до 10 утра летает гражданская авиация, 10-11 часов — совместное использование по согласованию, с 11 до 17 летают испытатели, но при отсутствии их полетов возможен прием чартеров. 17-18 часов — время совместного использования, а после 18 и вся ночь отдается коммерческой авиации.

Как сообщалось в ЖВ, герои России, заслуженные летчики-испытатели Роман Таскаев и Анатолий Квочур на заседании палаты высказали мнение, что при таком подходе коммерческая авиация вытеснит с аэродрома испытательную. Анатолий Квочур ситуацию представил так: «Получается, если налево пойти — плохо, направо пойти — тоже плохо. Нужно сделать так, чтобы коммерческая авиация не вытеснила экспериментальную, иначе последствия будут очень большими».

Помимо перевозок, новая компания планирует развивать техническое обслуживание региональных воздушных судов, так как сейчас это востребовано. Предпо-

Жуковский планируется как транспортный узел с элементами национального центра авиастроения



Исполнительный директор компании «Международный аэропорт Раменское» Владимир Борисов

лагается обслуживать самолеты, не только базирующиеся на аэродроме, но и других авиакомпаний — по договорам. Производственной базой обслуживания станут исторически сложившиеся, существующие на аэродроме центры в ЛИИ и на базах фирм Ильюшина, Гризодубовой, Туполева, РУСАВИА. Предполагается их объединить в одну структуру для выполнения работ по обслуживанию.

Проблема доставки пассажиров к аэропорту

Нерешенной пока проблемой будущего аэропорта, считает Владимир Борисов, является доставка пассажиров от железной дороги к аэропорту. 23 марта 2013 г. в Жуковский приезжал первый зам. председателя правительства РФ Игорь Шувалов, который посетил строящуюся штаб-квартиру ОАК и осмотрел возможную структуру подъездных путей к городу. Тогда было сказано, что для экспресса «Спутник» будет сооружена еще одна платформа на Отдыхе. Но позже возникло предложение вместо Отдыха установить ее у пл. 42 км. Оттуда до Ильюшинской проходной всего 800 м. А доставка пассажиров от Отдыха до аэропорта в ЛИИ через весь город очень проблематична, и решений пока нет. Администрация рассматривает предложение о некоем скоростном трамвае — возможно, на монорельсе. Но Борисов заявил однозначно, что «железнодорожной ветки до аэропорта не будет, все понимают, что это невозможно».

Зато решена проблема, по словам исполнительного директора, подъезда к аэропорту на автомобиле. На заседании был показан рабочий документ, план министерства транспорта РФ. Согласно ему, предстоит реконструкция Волгоградского проспекта и Рязанского проспекта до МКАДа, строительство дороги М5 от пос. Октябрьский до Москвы-реки и нового моста через нее. В документе запланирована реконструкция дороги в Жуковском по ул. Туполева до границы с г. Раменское, срок — 2014-2019 гг. Кроме этого, предстоит строительство автодороги Домодедово — Подольск — Раменское. Борисов подчеркнул, что эта дорога освободит Жуковский от транзитного транспорта. От этой автодороги будет построена дорога к ЛИИ им. Громова со стороны Раменского. И на генеральном плане указаны подъезды к выставочному комплексу, к площадке аэропорта и Музею авиации. Это значит, что зрители на МАКС и пассажиры в аэропорт будут приезжать в ЛИИ из Москвы по автодороге М5 со стороны Раменского, а не через Жуковский.

«Конечно, можно гордиться тем, что Жуковский — город ученых, но, к сожалению, время диктует, что нужно зарабатывать деньги и развивать город. Я считаю, хорошо, что процесс идет. Он даст городу новые рабочие места, и часть людей, которые ездят на работу в Москву, вернутся в Жуковский», — сделал вывод Борисов.

В 90-е годы Черномырдин отказал в реализации проекта «Аэропорт «Раменское»

В беседе с корреспондентом ЖВ архитектор Роман Шаповалов высказал свое мнение в отношении планов создания на территории ЛИИ «Аэропорта «Раменское». По его словам, создание грузопассажирского аэропорта влечет за собой реконструкцию территории ЛИИ, сооружение таможенного, грузового и пассажирского терминалов. В них будут вложены средства, которые придется возмещать только путем повышения стоимости авиабилетов. Возможно, аэродром придется сертифицировать, а это тоже стоит денег, которые войдут в стоимость билетов. И тогда авиаперевозки окажутся недешевыми. На его взгляд, идея аэропорта не имеет серьезного технико-экономического обоснования, с учетом всех «за» и «против», с точки зрения вложения денег.

Шаповалов считает, что с возникновением аэропорта в городе станет хуже, чем в Домодедово, потому что возникнет транспортный аэродром в городской черте, в непосредственной близости от многоквартирной застройки Жуковского и Раменского. Кроме этого, вдоль ВПП расположены многочисленные садовые и дачные участки, и понятно, как повлияют на них интенсивные полеты. Кроме того, в проекте создания аэропорта нет транспортной системы доставки будущих пассажиров в аэропорт, при которой не было бы пересечений с транспортными и пешеходными потоками города.

Совместное использование одного аэродрома гражданской и военной авиацией имело место в СССР — например, на военном аэродроме Перми, а также на других удаленных населенных пунктах. Но там гражданские самолеты выполняли 2-3 полета в день, а у нас предполагается очень высокая интенсивность. Например, что будет, если при заходе на посадку пассажирского лайнера на находящемся в это время в воздухе испытуемом самолете возникла аварийная ситуация? По сведениям Шаповалова, в 90-е годы Виктор Черномырдин отказал в реализации проекта «Аэродром Раменское».

По мнению Шаповалова, создание аэропорта может привести к уничтожению летно-испытательных баз ЛИИ и авиационных фирм, что пагубно скажется на развитии авиации. Если государство ставит задачу развития авиации, то тогда ЛИИ нужен. Нигде в мире летно-испытательные базы сами себя не содержат, они существуют на те или иные государственные деньги, потому что ни одна частная компания не может финансировать подобного рода работы. Тот же «Боинг» имеет государственную поддержку, а правительство лоббирует интересы «Боинга».

Шаповалов ссылается на судьбу аэродрома «Мячковое», где теперь нет авиации и аэродрома, где гоняют на автомашинах и развлекаются, а также на судьбу «Быково»: «Как бы ЛИИ не постигла их участь».

Кампания против повышения земельного налога



Александр Галас, председатель ЖНС

На момент выпуска газеты к кампании против увеличения процентной ставки земельного налога присоединились уже 30 из 61 ЖСК, организованных в городе, а также ряд ГСК, СНТ, ТСЖ

27 ноября 2013 года «народные избранники» из Совета депутатов городского округа Жуковский приняли решение об увеличении процентной ставки земельного налога до максимально возможной. Кроме заявления о недопустимости такой меры, членами ЖНС был инициирован сбор подписей под обращением в Совет депутатов с требованием отмены повышения процентной ставки земельного налога.

Напомню, что за увеличение земельного налога до предельного возможного размера депутаты проголосовали не сразу. На заседании 20 ноября за увеличение проголосовали председатель совета И.Марков, Д.Нестерюк, В.Слепенков, Е.Голованова, Н.Илюшина, Н.Романова, В.Пугачев, В.Соловьев, Н.Фатеев, М.Меньшикова, С.Белкова и С.Рязанов. Против голосовали Э.Фетисова, Л.Ловицкий и А.Лялин, тем самым заблокировав повышение налога. Однако на заседании 27 ноября за закрытыми дверями глава города А.Войтук убедил депутатов в необходимости повышения налога, и решение было принято. Более того, решение об увеличении земельного налога было принято уже с учетом того, что кадастровая оценка, являющаяся базой для вычисления этого налога, тоже увеличивается. Таким образом, с учетом увеличения ставок и кадастровой стоимости самое значительное повышение налога предполагается: по земельным участкам, занятым жилищным фондом, — в 8 раз; по земельным участкам, занятым гаражами, ГСК, — в 4,6 раза; по земельным участкам для садоводства, огородничества — в 4,2 раза; по земельным участкам под ИЖС — в 2,2 раза. По подсчетам администрации, в результате повышения ставок по земельному налогу физических лиц бюджет в 2015 году получит около 5 млн рублей. Для сравнения — доходная часть бюджета городского округа Жуковский в 2014 году составляет 2 млрд 270 млн 476 тыс. рублей. Таким образом, увеличение ставки земельного налога увеличивает доходную часть бюджета ориентировочно на 0,2%, но в то же время является довольно обременительным для жителей города.

Первыми на призыв ЖНС о сборе подписей откликнулись те, чьи интересы затронуты в первую очередь. На момент выпуска газеты к кампании против увеличения процентной ставки земельного налога присоединились уже 30 из 61 ЖСК, организованных в городе, а также ряд ГСК, СНТ, ТСЖ.