**7 МАРТА 2012**

**Вернуться в оглавление**

### ГОРОД 3 КАНАЛ; 06.03.2012; 19:45

ВЕДУЩИЙ: Удобное для пассажиров, стабильное для компании перевозчиков. Министерство транспорта предлагает внести поправки в законопроект об организации перевозок пассажиров автомобильным транспортом. Зам. главы ведомства Николай Асаул на пресс-конференции заявил о намерении Министерства создать единую информационную базу, данные в которой будут находиться в свободном онлайн доступе. Таким образом, пассажиры смогут узнать точное расписание нужного автобуса и без труда самостоятельно спланировать поездку с удобными пересадками.

Николай **АСАУЛ** , заместитель министра транспорта РФ: Данный реестр будет носить исключительно информационный некоммерческий характер. То есть, его главное преимущество, и главная функция в том, что он должен быть точным, своевременным, исчерпывающим. То есть, там должны быть все маршруты, пока ты не в рейсе, ты не можешь осуществлять работу на маршруте. Там должны быть все перевозчики и все маршруты, все автовокзалы, и все автостанции.

ВЕДУЩИЙ: На портале также предполагается разместить интерактивную кассу по продаже билетов. Заниматься реализацией электронных проездных документов будут уполномоченные коммерческие компании.

### КОМСОМОЛЬСКАЯ ПРАВДА; 06.03.2012; МИНТРАНС УТВЕРДИТ СПИСОК МАРШРУТОВ С ИМЕННЫМИ БИЛЕТАМИ К АПРЕЛЮ

Ведомство также готово объединить информацию о междугородних маршрутах

Министерство транспорта России собирается окончательно утвердить перечень маршрутов наземного транспорта, на которых начнется продажа билетов по паспорту. В федеральный закон уже внесены изменения, необходимые для осуществления покупки именных проездных документов, сообщил замминистра транспорта Николай Асаул.

«Мы рассчитываем, что буквально в течение месяца перечень таких маршрутов будет утвержден», – подчеркнул он.

По словам Асаула, эксперимент стартует в городах-миллионниках и ряде крупных населенных пунктов на юге страны.

«В него вошли объекты крупных городов – Москва, Санкт-Петербург, Юг и еще несколько пилотных регионов, которые сами изъявили желание участвовать в этой программе. Например, это Липецк – там, где уже отработана эта система и работает база данных по продаже билетов», – уточнил он.

Кроме того, в ближайшее время планируется объединить информацию о междугородних маршрутах, чтобы пассажиры имели возможность получать максимально полную информацию об автобусный рейсах, передает «Интерфакс».

«Законопроект согласован с заинтересованными министерствами и ведомствами, внесен в правительство. 1 марта начата процедура общественного обсуждения. Ровно месяц будет длиться эта процедура, после чего законопроект будет внесен в Госдуму», – заключил заместитель Минтранса.

### МОСКОВСКИЕ НОВОСТИ; МИХАИЛ КУКУШКИН; 07.03.2012; ДАЛЬНИЙ РЕЙС

Минтранс подготовил законопроект о новом порядке регулирования межрегиональных автобусных перевозок. В течение марта документ проходит процедуру общественного обсуждения на сайте «широкого правительства». Представители автотранспортного бизнеса уже сформулировали свое мнение о проекте, они называют его недоработанным.

Регулярные автобусные перевозки между разными областями России представляют собой масштабный и коммерчески привлекательный рынок, но по сравнению с другими видами транспорта слабо поддаются госрегулированию, заявил вчера замглавы Минтранса Николай Асаул. По его словам, сейчас в стране около 7 тыс. межрегиональных автобусных маршрутов, по которым ежегодно перевозится примерно 200 млн пассажиров. Согласно действующему сейчас порядку полномочия по лицензированию автоперевозчиков, а также их учет сосредоточены в руках областных администраций. Однако полной базы маршрутов не существует.

Создание их исчерпывающего реестра как раз и предусматривается проектом федерального закона об организации регулярных перевозок пассажиров и багажа автотранспортом по межрегиональным маршрутам. Асаул сообщил «МН», что проект прошел согласование в правительстве, а через месяц, после общественного обсуждения, будет предложен вниманию депутатов Госдумы.

Если они одобрят проект, то выдача разрешений на открытие межрегиональных автобусных маршрутов будет централизована в специальной структуре Минтранса. «Это позволит обеспечить стыковку таких маршрутов между собой и с другими видами транспорта, обеспечить пассажиров и самих автоперевозчиков информацией об имеющихся возможностях проезда», – считает Асаул.

В качестве позитивного момента он отметил отстранение местных властей от процесса выдачи разрешений на автобусные перевозки. Сейчас на федеральном уровне нет единого перечня оснований для отказа открыть, закрыть или изменить маршрут. В связи с этим в некоторых регионах приняты местные нормы, которые, по мнению Минтранса, не учитывают транспортные потребности жителей соседних областей.

Разрешение на открытие маршрута получит любая компания, которая сможет подтвердить, что достигла договоренностей с инфраструктурными предприятиями – автовокзалами и автобусными станциями. Асаул заверил «МН», что никаких ограничений на количество перевозчиков, допущенных на тот или иной маршрут, не будет. Работать позволят всем желающим при условии соблюдения требований к безопасности транспортных средств и квалификации водителей, разумеется. Минтранс намерен максимально стимулировать конкуренцию в автобусных перевозках, надеясь, что она позволит снизить цены на билеты. Перевозчики в свою очередь получат гарантии стабильности своего бизнеса. Разрешение на обслуживание маршрута будет действительным в течение пяти лет, для его отмены понадобятся серьезные основания.

Исполнительный директор Московского транспортного союза Юрий Свешников рассказал «МН», что участвовал в обсуждении законопроекта с коллегами из других областей и вместе они пришли к однозначному выводу: «Документ Минтранса сырой и неработоспособный». Причем претензии профессионалов вызывают именно те положения проекта, которые Николай Асаул считает его сильными сторонами.

Неограниченный допуск перевозчиков к работе на одном и том же маршруте, говорит Свешников, подорвет их рентабельность. Причем наиболее уязвимыми оказываются те, кто решится инвестировать в покупку новых качественных автобусов. Они проиграют конкуренцию менее добросовестным компаниям, которые сумеют получить разрешение на эксплуатацию «секонд-хенда». Идею выдавать разрешения на маршруты в обход местных властей он называет нереалистичной и контрпродуктивной, поскольку она будет постоянно подпитывать напряженность между транспортными фирмами и региональными чиновниками.

А предпринимателям-транспортникам угрожает полная зависимость от инфраструктурных фирм, особенно принадлежащих муниципалитетам. Законопроект, по мнению Свешникова, не дает транспортным фирмам никаких гарантий, что автовокзалы будут строго придерживаться условий сотрудничества, оговоренных перед запуском маршрута.

### РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; ТАТЬЯНА ШАДРИНА; 07.03.2012; БЕЗ ПАСПОРТА НЕ САЖАТЬ – ТРАНСПОРТ

Уже летом для автобусного путешествия на Юг потребуется удостоверение личности

Минтранс в течение месяца намерен утвердить список автобусных маршрутов внутри страны, где для покупки билета потребуется предъявлять паспорт.

Об этом сообщил вчера журналистам замминистра транспорта Николай Асаул. И напомнил, что по Закону «О транспортной безопасности» постепенно подобные именные билеты планируется ввести на всех межрегиональных маршрутах

Пока же предполагается, что под требования закона попадут маршруты, связывающие Москву и Санкт-Петербург с югом России и Северо-Кавказским регионом. Но к пилотному проекту готовы присоединиться и другие регионы

Рынок межрегиональных перевозок ждут и другие изменения. Так, уже в апреле в Госдуму может быть внесен проект закона «Об организации регулярных перевозок автотранспортом», о котором «Российская газета» уже писала 1 марта. Сейчас он проходит общественное обсуждение. Проект документа, напомним, предусматривает, что все межрегиональные перевозчики будут обязательно включены в единый реестр.

А для автобусных маршрутов внутри регионов к концу года будет разработана единая методика определения тарифов. Сейчас компании жалуются, что иногда региональные власти устанавливают тарифы на автобусных маршрутах ниже их себестоимости. Но при этом не компенсируют разницу перевозчикам. Компании обратились в минтранс с просьбой исправить эту ситуацию. И если регионы хотят, чтобы стоимость билетов была ниже, они должны будут обязательно предусматривать компенсации для перевозчиков.

### РИА «НОВОСТИ»; 06.03.2012; ПРОЕКТ ЗАКОНА ОБ АВТОБУСНЫХ ПЕРЕВОЗКАХ МОЖЕТ БЫТЬ ВНЕСЕН В ДУМУ НЕ РАНЕЕ АПРЕЛЯ – МИНТРАНС

Законопроект, регулирующий межрегиональные автобусные перевозки, будет внесен в Госдуму не раньше апреля, сообщил журналистам заместитель министра транспорта Николай Асаул.

«Законопроект согласован с заинтересованными министерствами и ведомствами, внесен в правительство, 1 марта начата процедура общественного обсуждения. Ровно месяц будет длиться эта процедура, после чего законопроект будет внесен в Госдуму», – сказал он.

Главной новацией законопроекта станет то, что все междугородние автоперевозчики обязательно должны быть включены в единый реестр, который станет своеобразной базой данных, доступной в интернете, где любой пассажир сможет посмотреть расписание, узнать стоимость билета и спланировать свои пересадки на другие виды транспорта.

«Сейчас они это делают добровольно», – сообщил Асаул, добавив, что в настоящее время в РФ действует около семи тысяч межрегиональных автобусных маршрутов, по которым перевозится более 200 миллионов пассажиров ежегодно, однако лишь малая часть из них включена в реестр.

Для того чтобы перевозчика внесли в реестр, ему нужно будет предоставить все необходимые документы на транспорт, в том числе подтверждающие его соответствие техническим требованиям.

Сделать это можно будет, к примеру, через единый портал госуслуг в электронном виде. Также предстоит согласовать маршрут со всеми владельцами остановок и автовокзалов, а после оплатить пошлину, размер которой составит пять тысяч рублей на пять лет.

По словам Асаула, автобусные перевозки являются одним из самых массовых видов транспорта. «Однако долгое время он является и самым нерегулируемым», – добавил замминистра.

По мнению чиновника, принятие данного закона позволит упорядочить этот рынок и сделать его более прозрачным.

«Перевозчики смогут вкладывать деньги в развитие, так как будут знать, что в течение пяти лет их никто не тронет», – отметил он.

### РИА «НОВОСТИ»; 06.03.2012; МИНТРАНС РФ НАМЕРЕН ДО КОНЦА ГОДА УТВЕРДИТЬ МЕТОДИКУ РАСЧЕТА ЦЕН НА АВТОБУСНЫЕ ПЕРЕВОЗКИ

Минтранс планирует в течение 2012 года разработать и утвердить методику расчета стоимости автобусных перевозок внутри субъектов РФ, сообщил журналистам заместитель министра транспорта Николай Асаул.

«Мы рассчитываем, что данный документ выйдет в оформленном виде к концу текущего года», – сказал он.

По словам Асаула, уже подготовлена конкурсная документация для организаций, которые будут участвовать в разработке данной методики.

Замглавы Минтранса напомнил, что в настоящее время субъекты РФ самостоятельно устанавливают тарифы на городские и пригородные автобусные маршруты.

«К сожалению, в отсутствие единой методики некоторые регионы устанавливают тарифы на уровне себестоимости или даже ниже экономически обоснованной стоимости», – сказал Асаул, добавив, что именно поэтому и возникла необходимость в разработке единой методики расчета.

### РИА «НОВОСТИ»; 06.03.2012; МИНТРАНС РФ В ТЕЧЕНИЕ МЕСЯЦА УТВЕРДИТ ПЕРЕЧЕНЬ АВТОБУСНЫХ МАРШРУТОВ С ИМЕННЫМИ БИЛЕТАМИ

Минтранс планирует в течение месяца утвердить перечень внутрироссийских автобусных маршрутов, на которых появятся именные билеты, сообщил журналистам заместитель министра транспорта Николай Асаул.

Замминистра пояснил, что согласно федеральному закону о транспортной безопасности соответствующие изменения уже внесены в подзаконные акты, осталось лишь утвердить перечень маршрутов.

«Мы рассчитываем, что буквально в течение месяца перечень таких маршрутов будет утвержден», – сказал он, добавив, что в дальнейшем при покупке билета на данных маршрутах обязательным требованием станет предъявление документа, удостоверяющего личность – по аналогии с железнодорожным и авиационным транспортом.

«Он (перечень маршрутов – ред.) касается маршрутов с юга в первую очередь. В него вошли объекты крупных городов – Москва, Санкт-Петербург, юг и еще несколько пилотных регионов, которые сами изъявили желание участвовать в этой программе. Например, это Липецк – там, где уже отработана эта система и работают базы данных по продажам билетов», – сказал **Асаул**.

«Перечень таких маршрутов должен быть утвержден приказом Минтранса по согласованию с компетентными органами», – заключил он.

### РБК; 06.03.2012; МИНТРАНС ГОТОВИТСЯ УТВЕРДИТЬ АВТОБУСНЫЕ МАРШРУТЫ С «ИМЕННЫМИ БИЛЕТАМИ».

Министерство транспорта РФ в течение месяца утвердит перечень межрегиональных внутрироссийских автобусных маршрутов, на которых будут введены так называемые «именные билеты», для покупки которых будет необходимо предъявить паспорт. Об этом журналистам сообщил заместитель министра транспорта РФ Николай Асаул. «Мы рассчитываем, что буквально в течение месяца перечень таких маршрутов будет утвержден», – сказал он.

Н.Асаул уточнил, что в перечень, в первую очередь, войдут маршруты с юга страны. «В него вошли объекты крупных городов: Москва, Санкт-Петербург, а также юг страны и еще несколько пилотных регионов, которые сами изъявили желание участвовать в этой программе, например, Липецк, – там, где уже отработана эта система и работают базы данных по продаже билетов», – пояснил он.

Замминистра напомнил, что согласно федеральному закону «О транспортной безопасности», соответствующие изменения в подзаконные акты уже внесены. Осталось лишь утвердить перечень маршрутов, заключил Н.Асаул.

### ИНТЕРФАКС; 06.03.2012; МИНТРАНС В 2012 Г. УТВЕРДИТ МЕТОДИКУ РАСЧЕТА СТОИМОСТИ АВТОБУСНЫХ ПЕРЕВОЗОК ВНУТРИ СУБЪЕКТОВ РФ

Минтранс РФ рассчитывает в течение 2012 года разработать и утвердить методику расчета стоимости автобусных перевозок внутри субъектов федерации, сообщил журналистам во вторник замминистра транспорта Николай Асаул.

«Мы рассчитываем, что данный документ выйдет в оформленном виде к концу текущего года», – сказал он, добавив, что уже подготовлена конкурсная документация для организаций, которые будут участвовать в разработке этой методики.

Замминистра добавил, что на данный момент субъекты РФ самостоятельно устанавливают тарифы на городские и пригородные маршруты. «К сожалению, в отсутствии единой методики некоторые регионы устанавливают тарифы на уровне себестоимости или даже ниже экономически обоснованной стоимости», – сказал он.

### ИНТЕРФАКС; 06.03.2012; МИНТРАНС РФ ДО АПРЕЛЯ УТВЕРДИТ ПЕРЕЧЕНЬ АВТОБУСНЫХ МАРШРУТОВ С ИМЕННЫМИ БИЛЕТАМИ

Минтранс РФ планирует в течение месяца утвердить перечень внутренних автобусных маршрутов, на которых будет осуществляться продажа билетов по паспорту, сообщил замминистра транспорта Николай Асаул на пресс-конференции в Москве во вторник.

«Мы рассчитываем, что буквально в течение месяца перечень таких маршрутов будет утвержден», – сказал он, отметив, что список касается маршрутов с юга России в первую очередь. «В него вошли объекты крупных городов – Москва, Санкт-Петербург, Юг и еще несколько пилотных регионов, которые сами изъявили желание участвовать в этой программе. Например, это Липецк – там, где уже отработана эта система и работает база данных по продаже билетов», – пояснил он.

Н.Асаул напомнил, что, согласно федеральному закону о транспортной безопасности, соответствующие изменения внесены в подзаконные акты и осталось только утвердить перечень маршрутов.

Кроме того, Н.Асаул отдельно отметил, что также планируется внести в Госдуму не раньше апреля 2012 года законопроект, регулирующий междугородние автобусные перевозки. «Законопроект согласован с заинтересованными министерствами и ведомствами, внесен в правительство. 1 марта начата процедура общественного обсуждения. Ровно месяц будет длиться эта процедура, после чего законопроект будет внесен в Госдуму», – отметил он. Согласно данному законопроекту, будет организован единый реестр межрегиональных автобусных маршрутов, который позволит объединить всю информацию о маршрутах.

Кроме того, замминистра отметил, что данный реестр будет носить добровольный характер. В настоящее время в РФ действует около 7 тыс. межрегиональных автобусных маршрутов, по которым на регулярной основе ежегодно перевозится более 200 млн пассажиров.

### ИТАР-ТАСС; 06.03.2012; МИНТРАНС РФ ПРЕДЛАГАЕТ СФОРМИРОВАТЬ ЕДИНЫЙ ГОСРЕЕСТР МЕЖРЕГИОНАЛЬНЫХ АВТОМОБИЛЬНЫХ ПЕРЕВОЗОК

Министерство транспорта РФ предлагает сформировать единый государственный реестр межрегиональных автомобильных, в частности, автобусных, перевозок. Об этом сообщил сегодня на пресс-конференции замминистра транспорта РФ Николай Асаул.

По его словам, соответствующий законопроект согласован с ведомствами и уже внесен в правительство РФ. В течение марта продолжится обсуждение проекта документа, после чего он будет внесен в Госдуму.

Асаул отметил, что законопроект направлен на установление правовых основ единого рынка автотранспортных услуг и приведение системы управления пассажирским транспортом в соответствие с условиями рыночной экономики.

Согласно законопроекту, предлагается установить четкую процедуру открытия, закрытия, изменения и отмены межрегионального маршрута, в рамках которой будет строго определена компетенция уполномоченной госорганизации в принятии решения об открытии или закрытии маршрута.

По словам Асаула, пошлина за включение в реестр составит 5 тысяч рублей за 5 лет.

По мнению замминистра, принятие законопроекта подстегнет конкуренцию на этом рынке. «Перевозчики и пассажиры от этого выиграют, так как рынок станет более прозрачным, а перевозчики будут знать, что пять лет из никто не тронет», – сказал он.

В настоящее время на территории РФ действует около 7 тысяч межрегиональных автобусных маршрутов, по которым на регулярной основе перевозятся более 200 млн пассажиров в год. «Главная задача – вывести всех перевозчиков из тени», – сказал Асаул.

Кроме того, замминистра сообщил, что Минтранс РФ планирует в течение 2012 года разработать и утвердить методику расчета стоимости автобусных перевозок внутри субъектов РФ.

### KLERK.RU; 06.03.2012; МИНТРАНС ПЛАНИРУЕТ ЗАПУСТИТЬ ОНЛАЙН-СЕРВИС ЗАКАЗА АВТОБУСНЫХ БИЛЕТОВ В МАСШТАБАХ ВСЕЙ РОССИИ

Минтранс России намерен привести все автобусные перевозки к единому стандарту. Об этом 6 марта на пресс-конференции, посвященной рассмотрению проекта закона «Об организации регулярных перевозок пассажиров и багажа автотранспортом по межрегиональным маршрутам», сообщил заместитель министра транспорта РФ Николай Асаул. С места события передает корреспондент Клерк.Ру Сергей Васильев.

На днях министерство транспорта опубликовало для общественного обсуждения проект закона «Об организации регулярных перевозок пассажиров и багажа автотранспортом по межрегиональным маршрутам». Планируется, что право на легальные междугородние автобусные перевозки будет оставлено только за теми перевозчиками, которые войдут в единый реестр (сейчас они делают это добровольно). Пошлина за включение в реестр составит пять тысяч рублей сроком на 5 лет.

Формирование реестра началось в 2003 году, но точное число межрегиональных перевозчиков неизвестно до сих пор, заявил Николай Асаул. На сегодня в нем около трех тысяч маршрутов, но, по мнению Минтранса, реальное их количество гораздо выше.

После принятия закона Минтранс планирует утвердить технические требования к пассажирскому автотранспорту. Чем дальше маршрут – тем жестче требования. К примеру, ездить в рейсы более чем на тысячу километров смогут только автобусы, оборудованные туалетом, источником воды, кондиционером, средствами связи.

Чтобы получить официальный статус перевозчика, нужно будет согласовать маршрут со всеми владельцами остановок и автовокзалов. А вот действующее сегодня согласование с администрациями всех регионов, по которым проходит маршрут, наоборот, планируется убрать. «Вы же не спрашиваете разрешения на проезд у администрации другой области, когда на своей машине выезжаете за пределы Подмосковья», – заметил Николай **Асаул**.

Реестр будет опубликован на сайте Федерального бюджетного учреждения «Агентство автомобильного транспорта». После этого пассажиры смогут через интернет планировать поездки по России с пересадками на другие виды транспорта. Можно будет в онлайне выбирать комбинацию маршрута с минимальной ценой. Перевозчиков обяжут своевременно вносить в реестр информацию о том, что тот или иной маршрут приостановлен.

Как известно, с 1 января 2012 года уже вступили в действие поправки в законодательство, по которым заказной перевозчик обязан иметь в рейсе перечень пассажиров с их паспортными данными и не имеет права взимать плату в салоне. Таким способом государство намерено устранить с рынка так называемые «серые перевозки».

За регулярные перевозки автобусом, на который не оформлена карта участника реестра, предусмотрен штраф для водителя в 5 000 рублей, для ИП – 50 000 рублей, для юридических лиц – 100 000 рублей.

### ИЗВЕСТИЯ; АЛЕКСАНДРА МЕРЦАЛОВА; 07.03.2012; РОСАВТОДОР ОТРЕЖЕТ ИЗЛИШКИ

Федеральное дорожное агентство планирует отрегулировать и упростить механизм возврата собственникам земель, изъятых под дорожное строительство, но не использованных. Сейчас большинство подобных участков остается на балансе государства. Отношения с управлением Росреестра по Московской области дорожники пытаются урегулировать в арбитражном суде. В исковом заявлении представители Росавтодора требуют признать недействительным специальное постановление, по которому до сих пор происходило изъятие участков. В ведомстве рассказывают, что речь скорее идет о выработке прецедентного решения, на которое чиновники будут ориентироваться при возникновении необходимости вернуть землю собственникам.

По словам советника руководителя Росавтодора Андрея Меньшова, сложные ситуации с землей возникают довольно часто. Ведомство обязано по рыночной стоимости компенсировать цену земли и построек, когда строительство или реконструкция дорожного полотна затрагивает интересы собственников расположенных рядом участков. В основном речь идет о небольших наделах, на которых при расширении трассы устраивают полосу отвода. Обременение при этом накладывают с запасом, на больший участок земли, определенный межеванием.

Но отмеренная первоначально земля редко используется в полном объеме. После окончания строительства оставшуюся землю ведомство должно передать обратно собственникам. Но, как говорит юрист компании «Вегас-Лекс» Игорь Чумаченко, на практике так редко бывает. Процесс переоформления почти всегда затягивается на год и более. Сначала собственник должен получить санкцию от Росавтодора, затем – обратиться в ряд местных надзорных организаций, а после оформить права в управлении Росреестра. Выходит, что землю практически никто не возвращает и юридически она остается на балансе государства.

Выкупных платежей за «лишние» квадратные метры тоже не предусмотрено. По словам Меньшова, ведомство платит собственникам только за использованную землю. В организации полагают, что облегченная процедура возврата земель позволит снять лишнюю ответственность по их эксплуатации. Именно для этих целей собираются использовать судебное решение.

Вопросы изъятий под государственные нужды практически всегда решаются по соглашению сторон. Изредка дела попадают в суд. Так, в компании «Клуб-отель «Голицын» в ближайшее время готовятся передать 400 кв. м земли под реконструкцию Минского шоссе. Несмотря на то что дело решается через суд, предложенные финансовые условия в компании считают вполне приемлемыми. Единственный спорный вопрос – межевание земель. Учредители «Голицына» полагают, что дорожники должны провести процедуру за собственные деньги, а те считают наоборот.

Условия возврата земли изначально должны прописываться в соглашении между автодорожным агентством и частником. Но сила этого договора невелика, ведь в вопросах регистрации прав на землю ключевыми выступают непосредственно решения управлений Росреестра. Официальные представители ведомства были недоступны для комментариев.

### ИТАР-ТАСС; 06.03.2012; ГОСДУМА 16 МАРТА МОЖЕТ РАТИФИЦИРОВАТЬ РОССИЙСКО-БЕЛОРУССКОЕ СОГЛАШЕНИЕ О ТРАНСПОРТНОМ КОНТРОЛЕ

Комитет Госдумы по делам СНГ и связям с соотечественниками рекомендовал палате ратифицировать российско-белорусское соглашение о транспортном контроле при международных автоперевозках. Депутатам предложено рассмотреть этот вопрос на пленарном заседании 16 марта.

Как пояснил на заседании комитета замминистра транспорта РФ Сергей Аристов, соглашение предусматривает гармонизацию законодательства сторон, поскольку «есть разные подходы, несмотря на Таможенный союз». «Цель документа – упрощение процедуры перемещение товаров и грузов, а также унификация подходов к транспортному пограничному контролю», – сообщил Аристов. По словам замминстра, документом прописывается создание пунктов проведения транспортного досмотра, его порядок, информационный обмен между российскими и белорусскими пограничниками, а также конкретный перечень полномочий на своем участке внешней границы. «Ратификация позволяет исключить дублирование функций», – считает он.

Кроме того, продолжал замминистра, вступление соглашение в силу позволит российским транспортникам проверять своих белорусских коллег и исключать случаи невыполнения требований разрешительной системы РФ. «К сожалению, мы имеем не очень хорошую статистику выполнения своих задач белорусскими коллегами. Только за 2011 год у себя на территории РФ при повторном контроле мы выявили свыше 20 тысяч нарушений, что составило 12 проц от общей численности по году. Из-за того, что не ратифицировано соглашение уже есть сложности по контролю за выполнением штрафных санкций. Выписываем штрафы, а нарушителей выпускают через Белоруссию», – пожаловался Аристов.

Ранее на заседании Комитета по безопасности Аристов заявил, что Россия недополучает десятки миллионов евро из-за промедлений в ратификации соглашения с Белоруссией о транспортном контроле. «По даже самой скромной оценке говорят о десятках, а то и более – миллионах евро потерянной прибыли и /для/ российского бюджета, и российских перевозчиков, которые могли бы восполнить этот рынок. Чем быстрее мы ратифицируем, тем быстрее у России появится реальный механизм, прописанный соглашением, о контроле требований, в том числе, требований о взысканиях с нерадивых контролеров тех средств, которые они не дали возможность заработать России», – заключил он.

Со своей стороны глава комитета Леонид Слуцкий пообещал вынести соглашению на ратификацию самым скорейшим образом. Однако он обратил внимание на то, что документ был внесен на рассмотрение Госдумы с явными нарушениями регламентных сроков /правительство РФ внесло соглашение на ратификацию в октябре 2011 года, хотя должно было это сделать не позднее 6 месяцев со дня подписания в октябре 2010 года/. «Поэтому все упреки в адрес депутатского корпуса о промедлении, мягко говоря, необоснованны», – заключил Слуцкий.

### ИЗВЕСТИЯ; ЕВГЕНИЙ ДЕВЯТЬЯРОВ; 07.03.2012; СОЧИНСКИЙ ПОРТ МОГУТ ИСКЛЮЧИТЬ ИЗ ОЛИМПИЙСКОГО СПИСКА

Работы на объекте отстают от графика более чем на полгода

Ответственные за строительство олимпийских объектов в Сочи нашли изящный способ завершить все вовремя: отстающие от сроков объекты можно просто исключать из олимпийского списка. Начнут, видимо, с морского пассажирского порта Сочи. Первую очередь работ по его реконструкции нужно было сдать к 1 сентября 2011 года, но она не закончена и сегодня. Максим Головач, замгендиректора подрядной организации ООО «Сочиморстрой», выполняющей работы, заверил «Известия», что все будет завершено в марте, а сейчас работы выполнены на 96%. Впрочем, основные причины задержки – объективные и носят технологический характер.

«Сочиморстрой» – подразделение «Корпорации Инжтрансстрой», выигравшей тендер на первую очередь работ по объекту, включающую создание в море новой насыпной территории площадью 6,5 га, защищенной по периметру берегоукрепительными сооружениями. Дальше на ней разместят здание морвокзала, портовые, таможенные и пограничные службы, гостиницы, развлекательные центры, прогулочные зоны и другие элементы портовой инфраструктуры.

В середине февраля ФГУП «Росморпорт» как раз объявило открытый конкурс по выбору подрядчика уже на вторую, завершающую, очередь строительных работ в сочинском морском порту. Итоги конкурса будут подведены 8 мая. В качестве директивного срока окончания строительства обозначен октябрь 2013 года. Однако в официальных материалах сразу уточняется, что окончательные сроки будут установлены при заключении контрактов. Максимальный же обозначенный в документах срок строительных работ ограничивается 23 месяцами. Это апрель 2014 года, то есть уже после завершения Игр.

В Росморпорте настаивают, что ввод объекта в эксплуатацию запланирован именно на октябрь 2013 года.

- Максимальный срок соответствует проектной документации и нормативным срокам выполнения строительно-монтажных работ. При определении победителя будет оцениваться реальный срок реализации проекта, в соответствии с установленными требованиями, – пояснил «Известиям» представитель Росморпорта.

Заключить госконтракт и начать работы по строительству объектов второй очереди планируется уже в апреле, отметили в пресс-службе унитарного предприятия. То есть итоги конкурса будут подведены раньше официально обозначенной даты.

Сочинский порт на сегодня входит в перечень олимпийских объектов, но в «Олимпстрое» утверждают, что этот объект не задействован в основной транспортной схеме перевозок пассажиров во время Олимпиады-2014. При этом уже сейчас рассматривается вопрос об исключении объекта из олимпийского списка, сообщил «Известиям» источник, близкий к «Олимпстрою». Если стройка и дальше будет строиться с отставанием от графика, этот сценарий станет, видимо, наиболее вероятным.

Ответственным исполнителем проекта выступает ОАО «Сочинский морской торговый порт», дочерняя структура Новороссийского морского пароходства. Прокомментировать ситуацию с ходом работ там не смогли.

В Росморпорте подтвердили, что на текущий момент работы по строительству основных объектов первой очереди находятся в стадии завершения: образование территории круизной гавани выполнено на 99%, берегоукрепление территории – на 90%.

Начальная цена контракта на работы в рамках второй очереди установлена в 7,2 млрд рублей. В числе главных претендентов на участие в этом конкурсе эксперты рынка называют двух традиционных конкурентов – «Трансстрой» Олега Дерипаски и «Корпорацию Инжтрансстрой» Михаила Абызова и Ефима Басина. В этих компаниях воздержались от комментариев по участию в тендере.

По мнению источника «Известий», «Корпорация Инжтрансстрой» будет обязательно участвовать в конкурсе. Эта компания находится в выигрышном положении по сравнению с другими участниками, поскольку у нее уже мобилизованы все строительные мощности для этого проекта и она готова к работе с низкой рентабельностью.

Надежда Малышева из агентства Port News убеждена, что пассажирский морской порт Сочи необходим, и он будет востребован и после Олимпиады: «Это самое правильное решение, которое могло быть принято для порта Сочи. Государство в данном случае угадало».

Основная цель Международного центра пассажирских и круизных перевозок – создание условий для развития морского туризма на Черноморском побережье. Под защитой оградительных сооружений появится новая гавань для приема больших круизных судов и паромов. По расчетам Минтранса, морской порт Сочи после завершения строительных работ может стать одним из крупнейших круизных портов на Черном море. В порту смогут одновременно стоять два круизных судна длиной около 300 м, а также автомобильный паром. Планируемый пассажирооборот круизной гавани – 214 тыс. человек в год.

### ИЗВЕСТИЯ; ГЕРМАН ПЕТЕЛИН; 07.03.2012; «КОЛЬСКУЮ» УТОПИЛИ СЛОЖЕННЫЕ ОПОРЫ

Эксперты выяснили причину крушения буровой платформы

Комиссия Ространснадзора завершила собственное расследование крушения в Охотском море буровой платформы «Кольская», при котором погибли 53 человека. Эксперты считают главными причинами трагедии нарушения нормативов и правил транспортировки, а также поднятые во время шторма тяжелые опоры – если бы они были опущены в воду, платформа не перевернулась бы. Кроме того, чиновники утверждают, что за транспортировку «Кольской» фактически никто не отвечал.

Как сообщили «Известиям» в Ространснадзоре, результаты ведомственного расследования будут озвучены в ближайшие дни. Заключения комиссии уже переданы следствию и судовладельцу. По мнению экспертов, авария на буровой произошла из-за того, что судовладелец и капитан буровой не выполнили ряд требований, регламентирующих безопасность судоходства.

Непосредственной причиной затопления эксперты считают повреждения в носовой части корпуса, полученные во время шторма.

- Это произошло из-за того, что в воду не были опущены опоры «Кольской», – рассказывает «Известиям» источник в Ространснадзоре. – По инструкциям, капитан при приближении шторма должен был отдать распоряжение убрать опоры платформы в воду, чтобы уменьшить ее высоту, сместить центр тяжести и сделать ее более устойчивой.

Эксперты выяснили, что волны захлестнули носовую часть платформы, в помещения стала поступать вода, что привело к дифференту с последующим переворотом и затоплением.

В Ространснадзоре считают, что опустить опоры в воду могли помешать обледенение, перекос направляющих опор или проблемы с электропитанием на борту. Подтвердить или опровергнуть эти версии теперь невозможно – «Кольская» затонула, и ее нельзя обследовать.

- Выводы о техническом состоянии платформы пришлось делать на основании документов, которые предоставила компания-владелец, а также показаний выживших людей, – рассказывает «Известиям» источник в экспертной комиссии.

С этим мнением согласны и в профсоюзе буровиков.

- Если бы «ноги» были опущены, то платформа бы не перевернулась и не было бы так много жертв, – объясняет «Известиям» председатель Нефтегазстройпрофсоюза России по Мурманской области Ростислав Загородний. – Однако, по нашим данным, экипаж «Кольской» трижды пытался их опустить, но на борту не было питания – вода залила машинное отделение, где стоял главный дизель-генератор.

Эксперты Ространснадзора подтвердили, что буксировка «Кольской» в зимнее время категорически запрещена заводом-изготовителем.

- Компания-владелец нашла выход из этой ситуации, оформив документы как разовый перегон платформы, – заявил «Известиям» источник в Ространснадзоре. – Ответственным был назначен начальник службы безопасности плавания «Арктикморнефтегазразведки» Михаил Терсин. Был разработан план перегона от западного побережья Камчатки к острову Сахалин.

Буксировка «Кольской» началась 11 декабря 2011 года. Однако Терсин вынужден был изменить маршрут.

- В той точке, в которую они должны были двигаться, уже начинался шторм, поэтому он выбрал другой маршрут, но уведомил руководство постфактум, – объясняет «Известиям» источник в экспертной комиссии.

По мнению экспертов, косвенной причиной трагедии также стал человеческий фактор. Согласно инструкции, Терсин должен был руководить операцией с берега, но руководство «Арктикморнефтегазразведки» отправило его на «Кольскую». На берегу остались замы Терсина.

По данным экспертов, во время буксировки между ними начались конфликты и разногласия по деталям транспортировки, рекомендации с берега на платформе игнорировались. За транспортировку «Кольской» фактически никто не отвечал.

- С документами был полный бардак, – объясняет «Известиям» Ростислав Загородний. – Терсин проходил по документам «ответственным за буксировку», но в морском регламенте такой должности нет. Есть должности капитана и начальника каравана. Получается, что формально ответственного за буксировку вообще не было. Однако Терсин был профессионалом. Не думаю, что он виновен в трагедии. Комиссия Ространс-надзора также проверила версию крушения платформы из-за некачественного ремонта, который был сделан незадолго до выхода в море. Однако выжившие буровики рассказали, что сварочные швы на трещинах регулярно проверялись и вода через них не поступала.

Родственники погибших уверены, что выводы комиссии Ространснадзора перекладывают всю вину за трагедию на экипаж «Кольской».

- Как только платформа утонула, руководство компании заявило, что решение о выходе в море принимал мой отец Михаил Терсин, – возмущается его дочь Наталья Дмитриева. – И c момента трагедии руководство делает все, чтобы доказать эту версию.

По словам Натальи, ее отец и капитан «Кольской» Александр Козлов до последнего момента отказывались от операции по буксировке платформы в зимнее время, ссылаясь на то, что это запрещено по всем правилам.

Буровая платформа «Кольская» затонула 18 декабря 2011 года во время сильного шторма в Охотском море. Из 67 членов экипажа, находившихся на борту, удалось спасти только 14 человек.

### РИА «НОВОСТИ»; 06.03.2012; ПЕРВЫЙ В МИРЕ ЛЕДОКОЛ «КОСОГО ХОДА» БУДЕТ ЗАЛОЖЕН ЛЕТОМ В КАЛИНИНГРАДЕ

Первый в мире ледокол «косого хода» будет заложен летом 2012 года на Прибалтийском судостроительном заводе «Янтарь» в Калининграде, сообщил во вторник РИА Новости пресс-секретарь завода Сергей Михайлов.

По его словам, закладка ледокола изначально была запланирована на осень, но потом перенесена на несколько месяцев ранее. С чем это связано, Михайлов не уточнил.

Российско-финский проект по строительству ледоколоа осуществят совместно завод «Янтарь» и компания «Арктек Хельсинки Шипьярд» (Arctech Helsinki Shipyard Oy) – финское предприятие с российским капиталом (часть акций принадлежит ОАО «Объединенная судостроительная корпорация»). Заказчик строительства ледокола – Министерство транспорта РФ.

«Это инновационный проект: до этого никогда в мире не строили подобных ледоколов. Так называемый «косой» дизайн даст эффект «косого хода». Ледокол сможет двигаться не только вперед-назад, но и наискосок, благодаря расположению трех винторулевых колонок. Таким образом, ледокол сможет расчищать более широкую ледовую полосу, чем это делают другие подобные суда», – сказал Михайлов.

По его словам, также ледокол сможет использоваться для спасательных операций и для уборки нефти при аварийном разливе.

Стоимость проекта пока не разглашается.

ОАО «ПСЗ «Янтарь» зарегистрировано в 1996 году. Оно специализируется на строительстве мало- и среднетоннажных судов военного и гражданского назначения, а также проведении судоремонтных работ и изготовлении судовых конструкций и конструкций промышленного назначения.

### ИА «PORTNEWS»; 06.03.2012; СОСТОЯЛИСЬ ОБЩЕСТВЕННЫЕ СЛУШАНИЯ ПО СТРОИТЕЛЬСТВУ НОВОГО ПОРТА ТАМАНЬ – ИГОРЬ ФРЕЙДИН

Сегодня состоялись общественные слушания по вопросу реализации проекта строительства нового глубоководного порта Тамань (Краснодарский край). Об этом ИАА «ПортНьюс» сообщил генеральный директор ФКУ «Дирекция государственного заказчика по реализации федеральной целевой программы «Модернизация транспортной системы России» (Ространсмодернизация, заказчик-застройщик проекта строительства порта Тамань) Игорь Фрейдин. Организатором слушаний выступило муниципальное образование Темрюкский район.

Как сообщало ИАА «ПортНьюс» ранее, реализация проекта по созданию сухогрузного района морского порта Тамань осуществляется в соответствии с постановлением правительства Российской Федерации от 5 декабря 2001 года №848 «О Федеральной целевой программе «Развитие транспортной системы России (2010-2015 годы)». В соответствии с программой общий объем финансирования проекта составляет 82 млрд 664,9 млн руб., в том числе за счет средств федерального бюджета – 50 млрд 558,8 млн руб., за счет внебюджетных источников – 32 млрд 106,1 млн руб. Как сообщал в сентябре 2011 года заместитель министра транспорта России Виктор Олерский, подтвержденный грузооборот порта Тамань к 2025 году составит 98 млн тонн.

### РИА «НОВОСТИ»; 06.03.2012; РОСАВИАЦИЯ ВОЗОБНОВИЛА ОБСЛУЖИВАНИЕ САМОЛЕТОВ «АРМАВИА»

Росавиация возобновила аэронавигационное обслуживание воздушных судов авиакомпании «Армавиа», которое было приостановлено с 00.00 мск вторника, сообщило ведомство.

Ранее во вторник ЗАО «Армения – Международные аэропорты» сообщило, что компании «Армавиа», прекратившей в понедельник обслуживание рейсов Ереван-Москва и Ереван – Ростов-на-Дону, запрещено осуществлять рейсы в Россию. По данным Росавиации, авиаперевозчик неоднократно предупреждался о необходимости своевременной оплаты за предоставленное аэронавигационное обслуживание ее самолетов в воздушном пространстве России.

«Армавиа», пишет российское ведомство, не реагировала на направляемые в ее адрес уведомления, поэтому 6 марта аэронавигационное обслуживание ее воздушных судов было прекращено.

«Между тем, 6 марта 2012 года в 12.02 (мск) в Росавиацию поступило гарантийное письмо армянского перевозчика об оплате части задолженности за декабрь 2011 года в размере 178 тысяч долларов США до 20 марта 2012 года. Учитывая принятые гарантийные обязательства, «Армавиа» были разрешены полеты в пункты на территории РФ до 20 марта 2012 года. Росавиация рассчитывает, что авиакомпания сможет выполнить взятые на себя обязательства в установленный срок», – говорится в сообщении ведомства.

Руководство «Армавиа», добавили в Росавиации, заблаговременно и неоднократно предупреждалось, что в случае неоплаты в установленные сроки аэронавигационное обслуживание ее самолетов, которое осуществляется авиадиспетчерами ФГУП «Государственная корпорация по организации воздушного движения в РФ», может быть приостановлено. Действия Федерального агентства воздушного транспорта по временному ограничению полетов российских или иностранных авиакомпаний в случае неоплаты за предоставленное аэронавигационное обслуживание находится в полном соответствии с регламентом, отметила в российском ведомстве.

Национальная авиакомпания «Армавиа» была создана в 1996 году. В 2005 году полный пакет акций перешел к президенту «МИКА Лимитед» Михаилу Багдасарову, одному из крупнейших предпринимателей Армении.

На сегодняшний день «Армавиа» выполняет более 100 рейсов в неделю по более 40 направлениям в 20 стран мира. В настоящее время парк компании состоит из самолетов Airbus, CRJ, Boeing, а также из российских самолетов нового поколения Sukhoi Superjet.

### РИА «НОВОСТИ»; 06.03.2012; НЕПОЛАДКИ С АН-148 НЕ ЗАСТАВИЛИ АВИАКОМПАНИИ ОТКАЗАТЬСЯ ОТ САМОЛЕТОВ

Несколько случаев выявления неполадок в самолетах Ан-148, которые осведомленные источники связывают с ошибками конструкторов и производителей, были зафиксированы всего за последние несколько недель, однако авиакомпании заявили РИА Новости, что довольны самолетами и не собираются от них отказываться.

Эксплуатантами российско-украинский ближнемагистрального Ан-148 являются авиакомпании «Россия» (входит в группу «Аэрофлот» ) и «Полет».

ОДИН ЗА ДРУГИМ В понедельник экипаж самолета Ан-148 авиакомпании «Россия» сообщением Гамбург – Санкт-Петербург сообщил об отказе одного из двигателей. Спустя 30 минут борт смог благополучно приземлиться в аэропорту «Пулково», никто из пассажиров и членов экипажа не пострадал.

Ранее, 24 февраля, Ан-148 этой же авиакомпании, летевший из Берлина в Петербург, аварийно сел в «Пулково-2». По данным следственного комитета, самолет при взлете потерял колесо левой стойки шасси. В результате инцидента также никто не пострадал.

На следующий день техники омского аэропорта обнаружили неисправность гидравлической системы в Ан-148, также принадлежащем авиакомпании «Россия», из-за чего рейс был задержан, а 33 пассажира вылетели в Санкт-Петербург на другом лайнере.

По всем инцидентам Росавиация создала комиссии.

«Хочется, надеяться, что это случайность. Пока нет оснований говорить, что самолеты плохие. Обстоятельства у инцидентов разнятся», – прокомментировал глава аналитической службы агентства «Авиапорт» Олег Пантелеев, добавив, что с каждым случаем нужно разбираться по отдельности.

При этом, считает эксперт, частота случаев заставляет задуматься, а все ли процедуры по проверке и контролю при вылете авиакомпания соблюдает.

Пантелеев отмечает, что предыдущий опыт эксплуатации Aн-148 показывает, что производитель и эксплуатанты самолета занимают активные позиции и заинтересованы в сотрудничестве по устранению всех возникающих вопросов.

ПРОБЛЕМЫ По данным источника, близкого к производителю самолета, с 2010 года произошло более 20 инцидентов с самолетами Ан-148, и почти все были связаны с отказами в системе управления. «Причины инцидентов не связаны с ошибками в эксплуатировании самолета, все они связаны с недостатками, допущенными конструкторами и производителями», – добавил он.

Другой источник отметил, что всю финансовую нагрузку по исправлению этих недостатков берет на себя авиакомпания «Россия», хотя эти затраты, по идее, должны ложиться на производителя самолета.

Региональный российско-украинский самолет Ан-148 – ближнемагистральный пассажирский самолет, рассчитанный на перевозку от 68 до 85 пассажиров. В зависимости от модификации, Ан-148 может без промежуточных посадок совершать полеты дальностью от 2 тысяч до 7 тысяч километров. Крейсерская скорость составляет 800-870 километров в час. Самолеты производятся как на Украине, так и в России.

Конкурентами Ан-148 являются российский самолет Sukhoi Super Jet 100 и самолеты компаний Bombardier и Embraer.

АВИАКОМПАНИИ НЕ ОТКАЖУТСЯ По данным Росавиации, в настоящее время авиакомпании РФ эксплуатируют восемь самолетов Ан-148. Шесть самолетов эксплуатирует авиакомпания «Россия» и два самолета у авиакомпании «Полет».

После неполадок с самолетами Ан-148 «России» обе авиакомпании единогласно заявили, что не будут отказываться от эксплуатации самолетов.

«Несмотря на сегодняшний случай, компания не рассматривает вариант отказа от Ан-148. Действительно, за последние десять дней это третье авиационное событие с данными самолетами, но ситуацию больше раздувают. Сегодняшний инцидент не показателен, этому самолету всего два года, он новый, случай не серьезный.

Ан-148 прошел европейскую сертификацию, и то, что этот самолет летает в еврозону, показателен – европейские страны очень внимательно относятся к состоянию техники. Конечно, будет проведена профилактика, и инцидент будет расследован», – сказала РИА Новости представитель авиакомпании «Россия».

Представитель «Полета» отметил, что в ближайшее время авиакомпании будет передан третий самолет, всего заказов у «Полета» – на десять самолетов Ан-148 производства Воронежского акционерного самолетостроительного общества (ВАСО).

«Авиакомпания довольна этими воздушными судами. На данный момент они очень плотно эксплуатируются в чартерной программе, осуществляя перевозку футбольных и хоккейных клубов. Наши пассажиры довольны комфортом самолетов и сервисом компании», – сообщил РИА Новости руководитель рекламно-информационного отдела авиакомпании «Полет» Григорий Башкирев.

ВАСО, в свою очередь, сообщило, что в отношении первых самолетов, поставленных в рамках контракта с авиакомпанией «Россия», общество взяло на себя повышенные гарантийные обязательства, которые и реализует в настоящее время.

В то же время, отмечают в ВАСО, ответственность за исполнение гарантийных обязательств по комплектующим изделиям несут и другие участники кооперации – поставщики соответствующих изделий.

В свою очередь представитель Росавиации отметил, что ведомство не собирается приостанавливать эксплуатацию этих самолетов.

### ИТАР-ТАСС; 06.03.2012; К КОНЦУ 2012 ГОДУ В МОСКОВСКОМ АВИАУЗЛЕ ПЛАНИРУЕТСЯ ВНЕДРИТЬ НОВУЮ СТРУКТУРУ ОРГАНИЗАЦИИ ВОЗДУШНОГО ДВИЖЕНИЯ

Новую структуру организации воздушного движения планируется внедрить в Московском авиаузле /МАУ/ к концу 2012 года. Об этом корр. ИТАР-ТАСС сообщил замглавы Росавиации Александр Ведерников в кулуарах международной выставки систем организации воздушного движения «ATC Global 2012».

По его словам, разработку новой структуры ведет НИИ «Аэронавигация» совместно с американской компанией «Боинг». «Планируем ввести структуру московской воздушной зоны в 2012-2013 годах»,- сказал Ведерников.

Он пояснил, что одной из особенностей новой структуры станет «бесконфликтность» – отсутствие встречного движения самолетов. Кроме того, предполагается более гибкое использование воздушного пространства.

Ведерников отметил, что одним из основных элементов этой структуры станет новейшая автоматизированная система управления воздушным движением /УВД/ «Синтез АР4». «Она позволит увеличить пропускную способность МАУ в 1,6 раза», – добавил он.

По данным ИТАР-ТАСС, стоимость проекта по внедрению системы составляет 2,8 млрд рублей. Работы выполняет Всероссийский научно-исследовательский институт радиоаппаратуры /ВНИИРА, входит в концерн «Алмаз-Антей»/.

### ИТАР-ТАСС; 06.03.2012; РОСАВИАЦИЯ СИНХРОНИЗИРУЕТ РОССИЙСКИЕ И МЕЖДУНАРОДНЫЕ СТАНДАРТЫ К ВЗЛЕТУ И ПОСАДКЕ САМОЛЕТОВ

Росавиация синхронизирует российские и международные стандарты к взлету и посадке самолетов. Об этом сообщил корр. ИТАР-ТАСС замглавы Росавиации Александр Ведерников в кулуарах международной выставки систем организации воздушного движения «ATC Global 2012».

В частности, по его словам, в течение 1-1,5 лет планируется осуществить «переход с давления QFE /давление относительно уровня аэропорта/ к давлению QNH /давление относительно уровня моря/. «Это повысит безопасность полетов при использовании иностранной авиатехники», – сказал Ведерников, пояснив, что экипажу не придется вручную менять стандарт давления на альтиметре при пересечении эшелона перехода при посадке и взлете.

По мнению специалистов использование QNH для выполнения полетов на самолетах западного производства принципиально важно, поскольку сам процесс перевода давления занимает определенное время, а ошибка при установке может привести к серьезным проблемам.