**14 ФЕВРАЛЯ 2017**

**Вернуться в оглавление**

|  |
| --- |
| **Публикации** |

### ТАСС; 2017.02.13; ГЛАВА МИНТРАНСА ПРЕДСТАВИЛ НОВОГО РУКОВОДИТЕЛЯ РОСТРАНСНАДЗОРА КОЛЛЕКТИВУ

**Министр транспорта РФ** Максим **Соколов** представил нового руководителя **Федеральной службы по надзору в сфере транспорта** Виктора Басаргина коллективу ведомства, сообщили ТАСС в **Ространснадзор**е.

**Соколов** подчеркнул большую ответственность, которая ложится на руководителя **Ространснадзор**а в связи с реализацией программы реформирования контрольно-надзорной деятельности, принятой правительством РФ.

**Министр транспорта** отметил большой организационный и административный опыт Басаргина в руководстве не только одним из крупнейших регионов России, но и Министерстве регионального развития. **Соколов** выразил уверенность, что и на посту руководителя **Ространснадзор**а Басаргин проявит свои лучшие компетенции, сумеет мобилизовать коллектив на решение задач, поставленных правительством, и выполнит их на отлично.

Басаргин в своем выступлении выразил благодарность министру транспорта РФ за поддержку и командный подход, существующий в **Минтрансе**.

Руководитель **Ространснадзор**а отметил важность выработки эффективных путей развития ведомства и заверил, что приложит все усилия для решения стоящих перед ним масштабных задач.

Премьер-министр РФ Дмитрий Медведев 10 февраля назначил бывшего губернатора Пермского края Виктора Басаргина руководителем **Федеральной службы по надзору в сфере транспорта**. В октябре 2015 года бывший руководитель **Ространснадзор**а Евгений **Дитрих** был назначен первым заместителем **министра транспорта** РФ. С тех пор должность главы ведомства была вакантной; обязанности руководителя исполнял замглавы **Ространснадзор**а Сергей **Сарицкий**.

Функции **Ространснадзор**а

**Ространснадзор** образован в 2004 году в результате выделения из **Министерства транспорта** России и ликвидируемого Министерства путей сообщения России, а также Государственного комитета по физкультуре и спорту России контрольно-надзорных функций.

В сферу деятельности **Ространснадзор**а входят контроль и надзор за соблюдением законодательства РФ и международных договоров в области гражданской авиации, использования воздушного пространства России, аэронавигационного обслуживания, авиационно-космического поиска и спасания, железнодорожного, промышленного, морского и речного транспорта, автомобильного и городского наземного электрического транспорта, дорожного хозяйства, а также обеспечение транспортной безопасности.

Кроме того, как ранее сообщал первый зам**министра транспорта** РФ Евгений **Дитрих**, **Ространснадзор** может получить от ГИБДД полномочия по контролю за перевозчиками в системе «Платон» не позднее 15 июля 2017 года после принятия нормативно-правовой базы.

В январе текущего года **Ространснадзор** объявил о технической готовности федерального Центра автоматизированной фиксации административных правонарушений (ЦАФАП) осуществлять контроль за перевозчиками, уклоняющимися от оплаты тарифа через систему «Платон».

Система «Платон», обеспечивающая взимание платы с большегрузов массой выше 12 т за проезд по федеральным трассам, действует с 15 ноября 2015 года. Тариф в системе «Платон» с 15 апреля текущего года вернется к изначально запланированному уровню в 3,06 руб./км с нынешних 1,53 руб./ км.

### ТАСС; МАРИЯ АМИРДЖАНЯН; 2017.02.13; «АЭРОФЛОТ» НАМЕРЕН ОКУПИТЬ ЗАТРАТЫ НА ПЕРЕВОЗКУ ПАССАЖИРОВ «ТРАНСАЭРО» К 2021 ГОДУ

«Аэрофлот» планирует полностью окупить затраты на перевозку пассажиров находящейся в стадии банкротства авиакомпании «Трансаэро» (17 млрд рублей) к середине 2021 года. Об этом говорится в письме гендиректора «Аэрофлота» Виталия Савельева министру транспорта РФ Максиму **Соколов**у (копия документа есть в распоряжении ТАСС).

«По предварительным расчетам, финансовый результат по регулярным рейсам сети ПАО «Аэрофлот» по допускам «Трансаэро» в 2016 году составит по двум статьям расходов 3,1 млрд рублей (прямые переменные расходы, связанные с выполнением рейса и обслуживанием пассажиров, а также со стоимостью владения парком воздушных судов). По прогнозу на 2017 год, финансовый результат по тем же статьям составит 2,5 млрд рублей, предполагаемый период окупаемости указанных затрат – 5,5 лет с даты начала эксплуатации авиалиний», – говорится в письме.

Как ранее сообщил ТАСС источник, близкий к «Аэрофлоту», группа компаний попросила **Минтранс** продлить допуски на 34 международных направления, полеты по которым ранее осуществляла «Трансаэро». Текущие 37 международных допусков действуют до 25 марта.

Источник ТАСС в «Аэрофлоте» в конце 2016 года отмечал, что авиакомпания планирует продлить допуски, причем планирует их продлевать и после лета 2017 года. Тогда же он отмечал, что группа «Аэрофлот» более чем за год использования допусков «Трансаэро» на международных маршрутах смогла вернуть себе 3 млрд рублей из 17 млрд рублей, затраченных на перевозку пассажиров «Трансаэро».

«Аэрофлот» откажется от трех маршрутов

Как следует из приложения к письму (копия также есть у ТАСС), «Аэрофлот» планирует продлить по 17 допусков для «Аэрофлота» и дочерней «России». Частоты «России» авиакомпания сохранит в полном объеме, а сам «Аэрофлот» планирует отказаться от направлений Москва – Дели – Сингапур (авиакомпании разрешено было выполнять по 3 рейса в неделю), Москва – Лондон (14 рейсов в неделю) и Москва – Тель-Авив (22 рейса в неделю).

Допуски «Трансаэро», которые перешли «Аэрофлоту»

В октябре 2016 года Межведомственная комиссия при **Минтрансе** РФ продлила «Аэрофлоту» и его дочерней авиакомпании «Россия» допуски на 37 международных маршрутов «Трансаэро» до 25 марта 2017 года. Согласно приказу **Росавиаци**и, допуски могут быть пролонгированы и дальше «при условии предоставления «Аэрофлотом» и «Россией» гарантий по добросовестному использованию указанных допусков.

Тогда были продлены допуски для «Аэрофлота» из Москвы в Астану, Венецию, Караганду, Лион, Лондон, Пхукет, Рим, Ташкент, Тбилиси и другие города. «России» же пролонгированы допуски из Москвы в Анталью, Дубай, Зальцбург, Ларнаку, Париж, Прагу, Стамбул и др. Также «России» продлены допуски на полеты из Санкт-Петербурга в Милан и Рим.

Ранее **министр транспорта** Максим **Соколов** заявил, что «Аэрофлот» к ноябрю 2016 выберет допуски на те маршруты, которые позволяют ему окупить затраты на перевозку пассажиров «Трансаэро». Эти допуски останутся у «Аэрофлота», убыточные для «Аэрофлота» направления будут перенаправлены в общий «пул» и распределены межведомственной комиссией при **Минтрансе** среди других авиакомпаний, говорил тогда **Соколов**.

После аннулирования сертификата эксплуатанта «Трансаэро» в октябре 2015 года автоматически высвободилось 156 допусков на выполнение международных рейсов, которые ранее использовала «Трансаэро». 56 наиболее коммерчески привлекательных перешли «Аэрофлоту» – как компенсация за перевозку пассажиров «Трансаэро». Позже «Аэрофлот» отказался от 13 международных допусков.

В октябре 2016 года межведомственная комиссия при **Минтрансе** РФ пролонгировала «Аэрофлоту» допуски на 37 из 43 международных допусков «Трансаэро».

### ИНТЕРФАКС; 2017.02.13; АЭРОПОРТ ПОД ГАТЧИНОЙ ДЛЯ ГРУЗОВОЙ И ДЕЛОВОЙ АВИАЦИИ МОГУТ ОТКРЫТЬ НЕ РАНЕЕ 2020-21ГГ – ВЛАСТИ ЛЕНОБЛАСТИ

Использование аэродрома «Сиверский» под Гатчиной совместного с Минобороны базирования для грузовой и деловой авиации возможно не ранее 2020-2021 годов, сообщила пресс-служба правительства Ленинградской области в понедельник.

Губернатор Ленинградской области Александр Дрозденко согласился создать на базе аэродрома «Сиверский» аэропорт совместного базирования гражданской авиации и вооруженных сил в случае его передачи в областную собственность. Соответствующее письмо направлено в адрес министра обороны России Сергея Шойгу. О своем согласии глава региона сообщил на встрече с руководством потенциального инвестора проекта – компании «Евросиб».

«Мы выполнили все условия министерства обороны и теперь ждем принятия соответствующего решения. Параллельно вместе с вами («Евросибом» – ИФ) нам необходимо принять инвестиционную модель реализации проекта и определить общую последовательность действий при его осуществлении», – приводятся в сообщении слова А.Дрозденко.

По оценке участников совещания, в случае положительного решения вопроса о передаче «Сиверского» в областную собственность, начало его эксплуатации как аэропорта для грузовой и бизнес-авиации возможно не ранее 2020-2021 годов.

До этого будущим акционерам оператора аэропорта «Сиверский» предстоит подготовить кадастровый план, разработать проект и построить необходимые здания и сооружения, а также получить разрешение на осуществление полетов. Новый комплекс потребует строительства транспортных развязок, которые свяжут терминал с автомобильными и железными дорогами.

Ранее сообщалось, что правительство Ленинградской области намерено построить на территории аэродрома «Сиверский» в Гатчинском районе пассажирский аэропорт. А.Дрозденко говорил тогда, что в ближайшее время по проекту будут проведены переговоры с министром транспорта РФ Максимом **Соколов**ым. Сроки реализации проекта, инвестиции и возможных инвесторов губернатор не уточнял.

В свою очередь М.**Соколов** отмечал, что строительство крупного пассажирского аэропорта на территории Ленинградской области нецелесообразно.

### РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА – СТОЛИЧНЫЙ ВЫПУСК; ТАТЬЯНА ШАДРИНА; 2017.02.13; НАЙТИ И ОБЕЗВРЕДИТЬ

Персонал аэропорта Каира научат правильно реагировать на бомбы

Главный аэропорт Египта готовится к очередным инспекциям российских специалистов по авиационной безопасности. Предыдущая проверка каирского аэропорта экспертами выявила ряд серьезных недочетов, и пока **Минтранс** России готовит отчет по итогам этой проверки, египетские СМИ уже рассказали, что именно стало основанием в очередной раз отложить решение по восстановлению регулярного авиасообщения между Москвой и Каиром.

О ряде замечаний российских специалистов по мерам безопасности в воздушной гавани Каира узнала египетская газета Sada el balad. Оказалось, что службы безопасности международного египетского аэропорта пока точно не знают, как вести себя после обнаружения взрывчатки. Российские эксперты трижды пытались пронести муляж взрывного устройства в аэропорт, однако каждый раз охране аэропорта удавалось выявить подозрительные предметы.

Это очень важный нюанс в обеспечении безопасности. Ведь устройство необходимо не дать взорвать или хотя бы избежать большого числа жертв. Поэтому службам аэропорта Каира теперь нужно будет изучить, как быстро оцепить территорию, где обнаружена бомба, и отвести на достаточное расстояние всех, кто рядом с ней, а потом принять меры по ее обезвреживанию.

В целом уровень обеспечения безопасности в каирском аэропорту значительно улучшился. То, что проделана большая работа, констатировал глава **Росавиаци**и Александр **Нерадько**. Но для восстановления авиасообщения должна быть полная уверенность в обеспечении всех мер безопасности. Пока ее нет.

При этом в Евросоюзе считают по-другому. Там снимают ограничения на поездки туристов в Южный Синай. Теперь и скандинавские страны вслед за Германией решили отказаться от наложенных 15 месяцев назад запретов по полетам в эту часть Египта из-за теракта на борту российского авиалайнера. В целом в Европе отношение к обеспечению безопасности отличается от российского. Например, во многих воздушных гаванях в Евросоюзе нет рамок на входе. Там больше перевешивают вопросы экономической целесообразности, а не безопасности.

Великобритания, напротив, отчасти придерживается российской точки зрения об уровне безопасности и еще не возобновила полеты в курортные аэропорты Египта, в частности в Шарм-эш-Шейх.

В конце минувшей недели представители британской туристической компании Thomas Cook обнародовали данные о росте спроса на поездки в Египет среди жителей Соединенного Королевства, отмечая, что закрытые курорты Южного Синая вынуждают англичан выбирать альтернативные направления для отдыха, передает Ассоциация туристических операторов России (АТОР).

Россия же пока делает больший упор на открытие регулярного сообщения с Каиром, поставив на паузу вопрос с чартерами на курорты Красного моря. Отчет по итогам инспекции аэропортов курортных городов – Хургады и Шарм-эш-Шейха – находится в стадии формирования. Но именно эти направления вызывают больший интерес у россиян зимой и ранней весной, отмечают эксперты. В это время на Красном море довольно комфортно. А в мае уже начнется сезонное повышение спроса на полеты в Турцию.

### БАЙКАЛ-DAILY; 2017.02.14; БУРЯТСКАЯ АВИАКОМПАНИЯ: ТЕПЕРЬ ЗАПРЕТИТЬ ПОЛЁТЫ ДОЛЖНЫ «АЭРОФЛОТУ» И «S7»

Как сообщал «Байкал-Daily», 7 февраля **Росавиаци**я аннулировала сертификаты эксплуатанта двух компаний, работающих в Бурятии – «Бурятские авиалинии» и ООО «Пионер – региональные авиалинии».

– В реальности, всему виной субсидии, выделенные «Пионеру» на основании Постановления Правительства России № 1242 от 25.12.2013 года. В нарушение пунктов 16, 17, 18, 22 «Правил…», утвержденных вышеуказанным Постановлением Правительства РФ, а так же без объяснения причин, **Росавиаци**я не выплатила субсидии ООО «Пионер – региональные авиалинии» за октябрь – декабрь 2016 года в размере более 60 миллионов рублей (всего на 2016 год «Пионеру» было выделено чуть более 100 млн. рублей), – сообщает пресс-служба авиакомпании.

В «Пионере» заявляют, что за защитой своих прав авиакомпания подала в суд на **Росавиаци**ю. А также компания подала жалобу в прокуратуру России и министру транспорта России по факту незаконных действий и не выплаты субсидий.

Как утверждает авиаперевозчик, в ответ на это **Росавиаци**я провела внеплановую проверку в «Пионере» (одновременно с плановой в «Бурятских авиалиниях»). Результатом и стало аннулирование сертификатов обеих компаний.

Напомним, **Росавиаци**я, сообщая о данном факте, указала, что сертификат у эксплуатанта «Пионера» аннулировали из-за полётов на самолётах других авиакомпаний, не включенных в её собственный сертификат эксплуатанта

– Однако интерпретация **Росавиаци**и данного правила, мягко говоря, удивительна. Данная формулировка может подразумевать примерно следующее: экипаж авиакомпании «Пионер» приходит на аэродром, подходит к самолёту другой авиакомпании, запускает двигатели и выполняет на нём полёт. Это нонсенс. Ни экипаж, ни другой персонал авиакомпании «Пионер» в принципе не могли этого сделать, так как, во-первых, безопасность полетов является первоочередным направлением деятельности авиакомпании, а во-вторых, все воздушные суда любых авиакомпаний находятся под охраной, – объясняют в пресс-службе «Пионера».

По мнению авиакомпании, в действительности **Росавиаци**я имела ввиду перевозку пассажиров «Пионера» на воздушных судах авиакомпании «Бурятские авиалинии». Те, что выполнялись персоналом и под контролем «Бурятских авиалиний» на основании соглашения о совместной эксплуатации воздушных линий.

Такая модель предусматривает перевозку пассажиров по билетам «Пионера» на самолётах Ан-24, включенных в сертификат эксплуатанта «Бурятских авиалиний», объясняют в авиакомпании.

– Данная практика применяется во всем мире. И аналогичные договора действуют между многими российскими авиакомпаниями, – отмечают в «Пионере»

– В соответствии со Статьей 19 пунктом 1 Конституции Российской Федерации «Все равны перед законом и судом», «Пионер» требует либо отменить решение главы **Росавиаци**и А.В. **Нерадько**, либо аннулировать сертификаты эксплуатанта всем российским авиакомпаниям, которые работают по договорам о совместной эксплуатации воздушных линий, – говорится в пресс-релизе.

А это, по данным «Пионера», как минимум:

– «Авиакомпания «Сибирь», которая перевозит пассажиров на рейсах дочерней авиакомпании «Глобус» и зарубежными партнерами по альянсу «One World»: «British Airways», «American Airlines», «Qatar airways», «AirBerlin» и так далее;

– «Аэрофлот», который перевозит пассажиров на рейсах российских авиакомпаний «Россия», «Оренбургские авиалинии», «Аврора» и другими, а также иностранными партнерами по альянсу «SkyTeam»: Air France, Alitalia, China Airlines, China Eastern, Czech Airlines, Delta Air Lines, KLM Korean Air и так далее;

– «Уральские авиалинии», «Руслайн», «Якутия», «Полярные авиалинии» и многим другим.

– То есть немедленно необходимо сделать все, чтобы, как указано в пресс-релизе на сайте Росавиаии «…не подвергать самому серьезному риску безопасность полетов…», – объясняют в «Пионере».

Авиакомпания также предлагает авиационным властям стран, авиакомпании которых перевозят российских пассажиров на самолетах, не включенных в их сертификаты эксплуатанта, также выслать решения об их аннулировании.

В настоящее время ООО «Пионер – региональные авиалинии» подготовила заявления на незаконные действия **Росавиаци**и в судебные органы, прокуратуру России, **минтранс** России.

Лишенный сертификата эксплуатанта авиаперевозчик требует либо отмены приказа **Росавиаци**и об аннулировании сертификата эксплуатанта «Пионера» с неверной трактовкой о полетах воздушных судов, не включенных в собственный сертификат. Либо подтвердить данную трактовку **Росавиаци**и и на основании Конституции России и остановить почти всю российскую авиацию.

Полёты на север Бурятии возобновят

Отметим, из-за лишений сертификатов с 7 февраля в Бурятии были прекращены авиаперевозки на север республики. С 13 февраля властям Бурятии удалось привлечь для полётов иркутскую «ИрАэро». Сейчас вопрос авиасообщения с севером взял на контроль врио главы Бурятии Алексей **Цыденов**.

### RG.RU; ТАТЬЯНА ШАДРИНА; 2017.02.13; С 18 ФЕВРАЛЯ ИЗМЕНЯТСЯ ТАРИФЫ ПО ОБЯЗАТЕЛЬНОМУ СТРАХОВАНИЮ ПАССАЖИРОВ

ЦБ скорректировал тарифы по обязательному страхованию пассажиров. Новые тарифы начнут действовать с 18 февраля. Постановлением правительства о тарифах, утвержденных ранее, уже признано утратившим силу. Новые тарифы ЦБ утвердил еще осенью прошлого года.

По расчетам регулятора, эти изменения не должны отразиться на росте стоимости билетов. Доля на страхование пассажиров в расходах перевозчиков не превышает двух процентов.

На ряде видов транспорта будет даже уменьшение тарифов. Например, станут меньше тарифы по городским автобусным регулярным перевозкам – в 1,44 раза, по заказным городским автобусным перевозкам и городским маршрутным перевозкам, а также пригородным автобусным перевозкам – в 2 раза. Еще будут снижены в 1,6 раза тарифы по туристическим маршрутам перевозок на внутреннем водном транспорте. Для других видов транспорта тарифы по страхованию пассажиров будут увеличены не более чем в 2 раза.

### CNEWS; ТАТЬЯНА КОРОТКОВА; 2017.02.13; «ЗАЩИТАИНФОТРАНС» И «ТЕХНОСЕРВ» МОДЕРНИЗИРОВАЛИ КООРДИНАЦИОННЫЙ ЦЕНТР МИНТРАНСА РОССИИ

Компания «Защитаинфотранс», системный интегратор транспортной отрасли России, раскрыла подробности проекта по модернизации Координационного центра **Министерства транспорта** РФ. Об этом сообщили в компании «Техносерв», которая выступила подрядчиком проекта.

Координационный центр (КЦ) призван предоставить аналитическую и информационную поддержку процессов управления транспортным комплексом, принятия решений не только при угрозах возникновения чрезвычайных ситуаций, но и в условиях их наступления, ликвидации последствий, а также в повседневной деятельности.

«Обеспечение транспортной безопасности – это сложный, многоэтапный процесс, в реализацию которого вовлечены различные министерства, ведомства, субъекты транспортной инфраструктуры, а также технологические компании. Координационный центр является центральным звеном данного процесса. В его стенах осуществляется круглосуточная координация усилий по предотвращению и предоставлению помощи при возникновении чрезвычайных ситуаций на транспорте. Ценность центра, а, как следствие, важность его полномасштабного и корректного функционирования, стабильности связи со всеми системами и ведомствами сложно переоценить. К примеру, в связи с последней катастрофой над Черным морем Координационный центр **Минтранса** России был подключен к Национальному центру управления в кризисных ситуациях МЧС России для совместного взаимодействия между ведомствами во время поисковой операции», – рассказал Сергей Долмацких, заместитель директора дирекции по информационным технологиям «Защитаинфотранс».

КЦ **Минтранса** состоит из ряда подсистем, представляющих из себя комплекс программно-технических средств, обеспечивающих его работу: подсистема взаимодействия, защиты информации, видеоотображения и визуализации, видео-аудио– конференцсвязи и озвучивания. Ключевой из них является подсистема взаимодействия, обеспечивающая связь КЦ с информационными системами, такими как Единая государственная информационная система обеспечения транспортной безопасности (ЕГИС ОТБ), Система сбора результатов технического мониторинга и контроля объектов транспортной инфраструктуры (СС ТМК), а также возможность сопряжения с иными информационными системами. В функции центра входит сбор информации, ее обработка и визуализация, проведение и документирование совещаний, хранение данных.

КЦ **Минтранса** функционирует в административном здании **Министерства транспорта** РФ (ул. Рождественка, д.1, стр.1) с начала 2014 г. Однако в 2015 г. назрела необходимость в реконструкции здания, возведенного еще в период доходного строительства конца XIX века. В связи с завершением обновления, перепланировки строения с перераспределением площадей возникла потребность в доработке Координационного центра под новые параметры помещения.

В рамках проекта «Защитаинфотранс» и «Техносерв» обеспечили полноценное функционирование всех подсистем КЦ **Минтранса** в новом зале центра. В помещении зала смонтированы средства аудио-видеоконференцсвязи на базе оборудования Polycom, конгресс-система производства Shure (DIS), видеостена из 16 ЖК-панелей NEC MultiSync, средства озвучивания и аудио-видеокоммутации Kramer. Управление видеоотображением реализовано с применением технологий Crestron. Созданы рабочие места для ответственных лиц КЦ **Минтранса**. Выполнены все необходимые работы по созданию инженерной и серверной инфраструктуры, а также системы хранения данных.

«Обеспечение функционирования Координационного центра **Министерства транспорта** – это сложная и ответственная задача. Тандем “Защитаинфотранс” и “Техносерв” зарекомендовал себя еще при первоначальном проектировании и создании центра до реконструкции здания. Таким образом, новый проект по модернизации Координационного центра стал органичным продолжением нашего плодотворного сотрудничества, – отметила Юлия Кржешовская, директор департамента по работе с федеральными органами исполнительной власти «Техносерв». – Всего за месяц мы выполнили полный цикл работ, включивший в себя размещение, монтаж, пуско-наладку оборудования и проведение проверочных испытаний».

### РИА НОВОСТИ/ПРАЙМ; 2017.02.13; МИНТРАНС НЕ ПРЕДЛАГАЛ ПЕРЕЛОЖИТЬ НА ВОДИТЕЛЕЙ ОПЛАТУ ПРОВЕРКИ НА АЛКОГОЛЬ

**Минтранс** РФ не предлагал переложить на водителей, задержанных с подозрением на алкогольное или наркотическое опьянение, оплату медицинского освидетельствования, сообщил РИА Новости представитель ведомства.

«**Минтранс** не вносил такие предложения», – отметил собеседник агентства.

Ранее некоторые СМИ писали, что **Минтранс** РФ внес в правительство предложения, согласно которым водителю, оказавшемуся под подозрением на алкогольное или наркотическое опьянение, придется самому оплачивать все затраты на экспертизу, если подозрения будут подтверждены.

Также сообщалось, что **Минтранс** предлагает проверять на употребление алкогольных или наркотических веществ всех участников ДТП вне зависимости от их виновности и направлять водителей, пойманных за рулем в нетрезвом виде, на лечение и реабилитацию от алкогольной или наркотической зависимости.

### ТАСС; 2017.02.13; ДЛЯ ПЕРЕВОЗЧИКОВ ГРУЗОВ РФ И ФИНЛЯНДИИ ПО ТЕРРИТОРИЯМ ОБЕИХ СТРАН СОЗДАДУТ РАВНЫЕ УСЛОВИЯ

Достигнута принципиальная договоренность о том, что для финляндских и российских перевозчиков должны действовать одинаковые требования по допустимым весовым параметрам транспортных средств в размере 44 тонны. Об этом стало известно в ходе переговоров между делегациями Министерств транспорта Российской Федерации и Финляндской Республики, сообщается на сайте **Министерства транспорта** РФ.

В рамках встречи российская сторона заявила о необходимости создания равных условий для осуществления автомобильных перевозок грузов по территориям России и Финляндии шестиосными транспортными средствами полной массой до 44 тонн без получения специальных разрешений компетентных органов сторон на такие перевозки. Для этого необходимо внести изменения в действующее двухстороннее межправительственное соглашение о международном автомобильном сообщении. Двусторонняя работа над проектом изменений в соглашение будет продолжена.

В сообщении отмечается, что делегации также отметили, что в 2016 году удалось приостановить тенденцию падения объемов перевозок грузов, которая наблюдалась последние несколько лет. В настоящий момент 70% объемов перевозок на российско-финляндском рынке осуществляют перевозчики России, 29,7% – Финляндии, менее 0,3 % – перевозчики третьих стран.

Встреча сторон прошла в Москве 9-10 февраля, Российскую делегацию возглавил генеральный директор ФБУ «Росавтотранс» Алексей Двойных, финляндскую – правительственный советник, начальник отдела по вопросам рынка **Министерства транспорта** и связи Эйро Лаура.

### ИНТЕРФАКС; 2017.02.13; ВОЛОДИН ПРЕДЛАГАЕТ РАСПРОСТРАНИТЬ НА ВСЮ РОССИЮ РАСКРЫТИЕ ДАННЫХ О КООРДИНАТАХ ОБЩЕСТВЕННОГО ТРАНСПОРТА

Председатель Госдумы Вячеслав Володин предложил обсудить возможность принятия закона, который позволил бы пассажироперевозчикам раскрывать данные о координатах транспорта, чтобы все граждане РФ могли пользоваться мобильными приложениями, иллюстрирующими работу общественного транспорта.

«Возможно, пора задуматься о законе, который позволил бы пассажироперевозчикам раскрывать данные о координатах транспорта для распространения этой практики на всю Россию», – заявил В.Володин, который находится с рабочей поездкой в Казани.

В качестве примера он привел использование данных ГЛОНАСС в мобильном приложении, благодаря чему каждый человек в режиме реального времени может узнать, когда необходимый ему общественный транспорт прибудет к его остановке. В частности, это реализовано в Москве, такая услуга удобна и востребована населением.

В.Володин находится в Татарстане с рабочей поездкой, в центре внимания которой вопросы развития IT-технологий на примере работающих в этом регионе технопарков. Во время посещения технопарка в сфере высоких технологий «IT-парк» он ознакомился с новыми возможностями применения IT-технологий, которые делают более удобной повседневную жизнь людей.

Со своей стороны заместитель министра информатизации и связи Татарстана Анатолий Геллер рассказал В.Володину, что в этом регионе РФ услуга 112 полностью синхронизирована между различными ведомствами и позволяет им работать в системе «одного окна» без переадресации звонка.

По его словам, при поступлении вызова формируется единая электронная карточка со всей необходимой информацией, которая одновременно поступает медикам, спасателям, полиции. «Пока скорая помощь везет больного, в больнице уже есть данные о том, что с ним происходит в электронном виде», – привел пример А.Геллер.

### RG.RU; 2017.02.13; В САРАТОВСКОЙ ОБЛАСТИ ПОДВЕЛИ ИТОГИ РАЗВИТИЯ ДОРОЖНОЙ СЕТИ

На активе Саратовской области особое внимание было уделено решению проблем дорожного хозяйства. Губернатор Валерий Радаев подвел итоги работы отрасли за несколько последних лет и рассказал о планах по развитию дорожной сети.

– Дорожно-транспортная инфраструктура стала одним из главных приоритетов работы региональной власти, – подчеркнул губернатор. – Мы начали с капитальной реконструкции стратегически важного моста через Волгу, соединяющего Саратов и Энгельс. Работу провели в кратчайшие сроки силами местных подрядных организаций и с учетом интересов жителей. Продолжили в 2015 году – Годом дорог. В региональном дорожном фонде была сосредоточена беспрецедентная сумма – почти семь миллиардов рублей. Благодаря этому нам удалось переломить ситуацию и от работ по содержанию дорог перейти к их строительству.

В результате регион был соединен асфальтированными дорогами с Волгоградской и Ульяновской областями. Практически с нуля построены обходные пути у села Елшанка и Аркадака. Реконструированы подъезды к селам и районным центрам в Татищевском, Хвалынском, Ртищевском районах. Отремонтированы участки трасс в Энгельсском, Марксовском, Балаковском, Питерском и Романовском районах.

Главным проектом и символом Года дорог стало завершение строительства одного из крупнейших инфраструктурных объектов в России – нового моста через судоходный канал в Балаково, который получил название моста Победы.

Следующим этапом стало проведение масштабных дорожных работ в областном центре в прошлом году. На эти цели муниципалитет Саратов получил 600 миллионов рублей федеральных и региональных средств. Еще почти 700 миллионов рублей было выделено из госбюджета на строительство Северного подхода к новому аэропорту в Сабуровке. В итоге в городе привели в порядок 24 дороги и 17 тысяч квадратных метров тротуаров. Полностью был закончен подготовительный цикл строительства магистрали к новому аэропорту. Как отметил губернатор, дорожное строительство в Саратове шло интенсивно, с жестким соблюдением требований качества, прозрачно, с привлечением общественного контроля.

В рамках работ по восстановлению муниципальных дорог в прошлом году была проведена реконструкция подъезда к селу Подлесное в Хвалынском районе, который является одним из центров туризма в области. Построено почти четыре километра автотрасс к селам Озинского, Калининского и Екатериновского районов. Ранее из-за отсутствия дорог с твердым покрытием возникали проблемы с транспортной доступностью этих сел.

Большое значение для развития дорожно-транспортной отрасли имеет решение о передаче в будущем году в федеральную собственность трассы «Энгельс-Озинки».

– По нашим подсчетам, высвободится порядка 100 миллионов рублей в год. Резерв немалый для продолжения дорожного строительства в муниципальных районах, – подчеркнул губернатор.

### ДОРИНФО; 2017.02.13; ЛЕДОВУЮ ПЕРЕПРАВУ ЧЕРЕЗ АЛДАН ОТКРЫЛИ В ЯКУТИИ

Ледовая переправа через реку Алдан заработала в Якутии. По ней автомобили массой не более 15 тонн могут проезжать из поселка Чагда в город Томмот и обратно.

Переправу на льду Алдана открыли 13 февраля сообщает региональное ГУ МЧС. В целом в этом сезоне в Якутии планировали открыть 50 сезонных ледовых трасс. На сегодняшний день (с учетом открытой на реке Алдан) разрешено использовать 45 санкционированных переправ. Открытие переправ происходит согласно графику, утвержденному региональным **Минтрансом**, однако сроки могут меняться из-за погодных условий, отмечают в МЧС. Спасатели просят местных жителей не выезжать на лед там, где переправы не оборудованы, и напоминают, что за это грозит штраф.

<http://dorinfo.ru/star_detail.php?ELEMENT_ID=51439>

### ТАСС; 2017.02.13; МИНТРАНС РАЗРАБОТАЕТ ПОРЯДОК ВЫПЛАТЫ КОМПЕНСАЦИЙ ПОСТРАДАВШИМ В МЕТРО

**Министерство транспорта** РФ планирует разработать правила и процедуры выплаты компенсации за причинение вреда жизни, здоровью и имуществу пассажиров при перевозках метрополитеном. Уведомление о начале разработки соответствующего законопроекта опубликовано на портале для размещения информации о подготовке нормативных правовых актов.

«Законопроектом предлагается наделить **Минтранс** России полномочиями по разработке нормативного правового акта, предусматривающего правила и процедуру выплаты компенсации юридическим лицом за причинение вреда жизни, здоровью, имуществу пассажиров при перевозках метрополитеном», – пояснили ТАСС в пресс-службе ведомства.

Сейчас **Минтранс** не контролирует деятельность метрополитена.

Закон об обязательном страховании гражданской ответственности перевозчиков (ОСГОП) обязывает перевозчиков покупать страховые полисы на случай причинения вреда жизни, здоровью и имуществу пассажиров. Ответственность за вред жизни одного пассажира должна быть застрахована минимум на 2 млн руб., выплата за вред здоровью рассчитывается в зависимости от тяжести травм.

Метрополитен в этом законе выделен отдельно: он не обязан покупать страховку, но при этом самостоятельно отвечает перед пассажирами в том же объеме и в тех же случаях, что и остальные перевозчики, только компенсацию платит не страховая компания, а сам метрополитен.

### ТАСС; НАТАЛЬЯ НИКУЛИНА; 2017.02.13; ГРУЗООБОРОТ СЕВМОРПУТИ В 2016 ГОДУ ПРЕВЫСИЛ РЕКОРДНЫЕ 6,9 МЛН ТОНН

Объем перевозок по Северному морскому пути (СМП) в 2016 году достиг рекордного уровня, превысив 6,9 млн тонн груза. Ожидается, что к 2020 году его грузооборот составит 31 млн тонн, сообщил ТАСС директор департамента флота FESCO Владимир Чабров.

«Согласно данным Минэкономразвития, объем перевозок грузов в 2016 году через Северный морской путь (СМП) достиг рекордного уровня. По данным на 1 декабря 2016 года, по Северному морскому пути уже было перевезено 6,9 млн тонн груза, что является рекордным показателем за всю историю существования этого транспортного коридора, включая советский период. Планируемый грузооборот Севморпути в соответствии с этапами освоения Южно-Тамбейского газоконденсатного месторождения и вовлечения в разработку углеводородного сырья ближайших месторождений Ямала составит 31 млн тонн уже к 2020 году. Львиная доля грузов – это сырье с нефтегазовых месторождений Приразломное и порт Сабетта», – рассказал Владимир Чабров.

Он отметил, что большой объем грузов в Арктику завозит Министерство обороны РФ. В частности, по данным ООО «Оборонлогистика», Минобороны ежегодно завозит около 400 тысяч тонн различных строительных грузов, около 250 тысяч грузов в рамках северного завоза и около 50 тысяч тонн грузов общего военного назначения.

«То есть суммарно Министерство обороны перевозит в год порядка 700 тысяч тонн», – подытожил Чабров.

Незаменимый «Василий Головнин»

Самым востребованным транспортным судном в Арктике и Антарктике стал дизель-электроход «Василий Головнин», отметил собеседник агентства. Это судно типа SA-8 и ледового класса УЛА (Arc 7) построено в 1988 году, его максимальная грузоподъемность 50 тонн, оно способно нести 2 вертолета Ка-32. «Василий Головнин» – уникальное судно, приспособленное для самостоятельного плавания и под проводкой ледокола в тяжелых льдах, для выгрузки на необорудованный берег.

«В текущую навигацию дизель-электроход «Василий Головнин» выполнил 2 арктических рейса на объекты Министерства обороны РФ в Арктике. Первый рейс на остров Голомянный был выполнен в ранние сроки (май-июнь 2016 года) под проводкой атомных ледоколов. Средняя скорость на переходе порт Архангельск – остров Голомянный составила 5 узлов», – сообщил Чабров.

Второй рейс на остров Врангеля судно выполнило самостоятельно. Дизель-электроход вышел из порта Архангельск 24 июля. В проливе Вилькицкого и в акватории моря Лаптевых «Василий Головнин» столкнулся со сложной ледовой обстановкой, транспортные суда с более низким ледовым классом или более слабой энергетической установкой не могли следовать самостоятельно и ожидали подхода атомных ледоколов. «Василий Головнин» благополучно прибыл к месту выгрузки на остров Врангеля 4 августа.

Северный морской путь – это кратчайшая водная трасса между европейской частью России и Дальним Востоком. Его протяженность от Карских Ворот до бухты Провидения составляет около 5,6 тысячи километров. Основные объемы грузов перевозятся в направлениях Обская губа, порт Сабетта и Дудинка.

### ТАСС; 2017.02.13; ГРУЗОПОТОК ПО СЕВЕРНОМУ КОРИДОРУ К 2025 ГОДУ МОЖЕТ ДОСТИГНУТЬ 75 МЛН ТОНН

Грузопоток по Северному морскому транспортному коридору, включающему арктические моря от Баренцева и Белого до Чукотского и Берингова, может достигнуть к 2025 году 75 млн тонн в год, сообщил ТАСС в понедельник член Научного совета Российской академии наук по проблемам геологии и разработки месторождений нефти, газа и угля Михаил Григорьев.

«Мы проанализировали объемы добычи компаний по утвержденным проектам разработки, и получается, что если дополнительно будут реализованы заявленные проекты – «Арктик СПГ», отгрузка угля с терминала «Чайка», «Печора СПГ», – то к 2025 году грузопоток по арктическим акваториям, связанный с освоением минеральных ресурсов, в том числе по Северному морскому пути (СМП), достигнет порядка 75 млн тонн в год», – сказал Григорьев в преддверии II Международной конференции «Арктика-2017», которая пройдет 16-17 февраля в Москве.

По его словам, в 2016 году общий грузопоток по СМП превысил 7 млн тонн, а по всему Северному морскому транспортному коридору – 18 млн. тонн.

«Сквозные» рейсы

«Международный транзит по Севморпути в 2016 году составил 240 тыс. тонн, но при этом мы не учитываем так называемые «сквозные» рейсы, когда судно проходит по всему Северному морскому пути, заходя в какой-либо арктический порт для доставки груза. Основной грузопоток обеспечил вывоз углеводородного сырья. В Печорском море через морской порт Варандей было вывезено 8 млн тонн, 2 млн тонн грузопотока дала нефтяная платформа «Приразломная». На реке Обь с вывозом через юго-западную часть Севморпути Новый Порт дал почти 3 млн тонн», – пояснил Григорьев.

Основные завозимые грузы связаны со строительством «Ямал СПГ» на Ямале, большая часть грузов, как отмечает Григорьев, идет по морю, но часть отправляется и по реке. «Это временно, потом характер грузов поменяется, начнется весьма значительный вывоз. Выход завода «Ямал СПГ» на проектную мощность даст 16,5 млн тонн сжиженного природного газа, и около 1,5 млн тонн составит добываемый вместе с газом конденсат. Рост доли вывоза очевиден уже сейчас: если в 2015 году доля завоза в порты и портопункты Северного морского пути составляла 73% общего грузопотока, то в 2016 она сократилась до 43%», – сказал он.

Грузопоток углеводородов по СМП, по оценкам эксперта, к 2022 году должен составить порядка 40 млн тонн. «Если мы возьмем только те проекты, на которые есть действующие проекты разработки», – уточнил он, отметив, что почти 25 млн тонн будет формироваться в Обской губе.

Перспективы развития СМП

Если говорить об экономическом развитии арктического региона, то, как заявляет Григорьев, оно на 98% состоит из реализации инвестиционных проектов, связанных с добычей минеральных ресурсов.

«Это такие точки роста, как Варандей, строящийся «Ямал СПГ», Новый Порт, Дудинка, Норильск. Что такое Норильск? Норильск стал выпускать остро необходимую стране продукцию с 1939 года. Предприятие является «повивальной бабкой» атомного ледокольного флота, потому что почти сорок лет назад – 1 мая 1978 года – для обеспечения непрерывной работы Норильского комбината была открыта круглогодичная навигация по Северному морскому пути», – заметил он.

По словам Григорьева, экономическое развитие Арктики в ближайшее время будет идти за счет реализации сложившихся 15 действующих и перспективных проектов, 11 из которых связаны с освоением нефти и газа, четыре – руд и угля.

«Вот под все эти проекты создается разветвленная транспортная инфраструктура – ледокольный флот, транспортные и вспомогательные суда, портовые буксиры. Развитие морской индустрии идет именно для обеспечения этих проектов, ведь они отрезаны от всех газопроводов и нефтепроводов. Тот же самый «Норникель», который вывозит пока менее 1 млн тонн концентрата, у него единственный вариант – морским путем, потому что железной дороги нет, поэтому здесь возникает парадокс – осваивая сушу, мы развиваем морскую транспортную систему», – рассказал Григорьев.

Сейчас, по словам эксперта, одна из главных задач – развитие портовой инфраструктуры и транспортного флота СМП. «Основной грузопоток в перспективе у нас будет формироваться в Западной Сибири, в Карском море, и идти в западном направлении. Если говорить о транспортировке в восточном направлении, через СМП, то с точки зрения «Совкомфлота», заявленной в ноябре 2015 года, грузопоток СПГ в восточном направлении составит порядка 3,5 млн тонн в год. Но если мы поделим это на 90 тыс. тонн – грузоподъемность танкера СПГ – то получается, что за летне– осеннюю навигацию будет осуществляться около 40 рейсов в восточном направлении загруженных судов и столько же обратных рейсов в балласте», – уточнил он.

Потребности флота

Григорьев отметил, что сегодня существует проблема в точности прогноза потребности в судах для работы в Арктической зоне РФ. «Считать потребность в судах необходимо от конкретных проектов, например, от объемов поисково-оценочного бурения на шельфе. Необходимо учитывать, что как показал опыт бурения, открывшего месторождение «Победа» в Карском море, на одну буровую установку могут быть задействованы до 17 обеспечивающих судов», – считает он.

По текущим условиям пользования недрами, в 2021 году на арктическом шельфе должна быть пробурена 31 морская скважина, но, по словам Григорьева, вероятность того, что планы будут изменены, высока. «После 2014 года сроки бурения на шельфе в Арктике были перенесены на более позднее время в связи с объективными экономическими и политическими причинами. Сложно представить себе 31 буровую установку, которую можно к этому времени построить или найти на рынке, а если учесть, что за короткий буровой сезон можно ожидать, что буровая установка закончит бурением одну скважину, и надо заложить примерно по 15 судов на каждую буровую, тогда получится, что 450 вспомогательных судов нужно будет также построить или найти на рынке к 2021 году, что маловероятно», – сказал собеседник агентства.

По его словам, в современных условиях обеспечить столь масштабное бурение на шельфе Россия не сможет. «Мы чисто технически не сможем это сделать. Некоторый флот у нас есть, но где будет браться новый флот в такие сжатые сроки, не очень понятно. Так что при не очень высокой цене на нефть на шельфе будет меньший ажиотаж, чем планировалось», – отметил он.

Еще одной проблемой развития СМП, как отметил Григорьев, является старение флота и нехватка ледоколов. «У нас есть три пароходства – Мурманское, Северное и Ленское объединенное речное, давно работающие на Северном морском пути. Оборотных средств на строительство нового флота у них не хватает, так как в стране пока нет длинных и дешевых денег, а за рубежом их не получить. Так что идет объективное старение парка судов», – пояснил он.

Ситуация с ледоколами, по словам эксперта, также остается настораживающей: после 2021-2022 годов останется четыре атомных ледокола, которые под большим вопросом смогут обеспечивать весь набор заявок на текущие и новые проекты – в Обской губе, на Енисее, рейсы по СМП и другие задачи.

«Потребность в ледоколах пропорциональна количеству грузовых судов, проводку которых они осуществляют. Соответственно, если у нас растет грузопоток, увеличивается количество рейсов, необходимо учитывать рост потребности, в первую очередь, в атомных ледоколах – эта ситуация пока никак конкретно не решается, выход на Обскую губу показал, что условия ледового плавания там иные, чем на Енисее. Например, в январе этого года атомоход «50 лет Победы» в связи с интенсивными ледовыми сжатиями и дрейфом льда, почти трое суток сопровождал четыре судна на перегоне 60 миль», – рассказал Григорьев.

Он добавил, что расширение флота грузовых судов наиболее мощного в настоящее время ледового класса Arc 7 – строящихся и частично построенных для проектов «Ямал СПГ» и Новопортовского месторождения на Оби – будет способствовать обеспечению регулярного судоходства, что особенно важно при заявленной «Ямал СПГ» ритмичности отгрузки танкеров– газовозов через каждые 40 часов, обеспечивающей заявленные объемы производства. Начавшиеся испытания заказанного Совкомфлотом первого газовоза проекта «Ямал СПГ», Christophe de Margerie, позволят получить более ясное представление о возможностях этих гигантских арктических судов длиной 300 и шириной 50 метров, считает Григорьев.

### ТАСС; НАТАЛЬЯ НИКУЛИНА; 2017.02.13; ЭКСПЕРТ: РАЗВИТИЮ СЕВМОРПУТИ МЕШАЕТ СЛАБАЯ ПОРТОВАЯ ИНФРАСТРУКТУРА И НЕДОСТАТОК КАДРОВ

Развитию Северного морского пути (СМП) препятствуют слабая портовая инфраструктура, отсутствие ремонтных и бункеровочных баз, высокая стоимость ледокольной разведки, дефицит кадров и другие факторы, и если в западной части Арктики ряд проектов по развитию СМП получили толчок к развитию, то в восточной части региона эта работа находится пока в начальной стадии, сообщил ТАСС директор департамента флота Fesco Владимир Чабров.

«Общеизвестные факторы, препятствующие развитию СМП, это слабая портовая инфраструктура; отсутствие ремонтных и бункеровочных баз; недостаточные гидрометеообеспечение и ледовая разведка; стоимость ледокольной проводки; слабая аварийно-спасательная готовность; плохая связь и слабая информационная инфраструктура; недостаток подготовленных квалифицированных кадров и так далее», – сообщил собеседник агентства.

Неравномерное развитие

Он отметил, что в связи с разработкой месторождений полезных ископаемых в западной части Арктики, ряд проектов получили существенный толчок к развитию. В качестве примеров он назвал порт и аэропорт Сабетта в Ямало-Ненецком автономном округе и Новый порт в Обской губе, устойчивое функционирование ГМК «Норникель», освоение «Приразломного» месторождения в Печорском море.

«В тоже время, в Восточном районе в текущую навигацию мы имеем только реконструкцию причалов в порту Певек, которая планировалась последние 3 года, а в результате вызывает задержки судов на рейде до 3 суток. Проекты по освоению шельфа в Восточном районе пока реализуются только на уровне геофизических исследований», – сказал Чабров.

Порт Сабетта строится в Ямало-Ненецком автономном округе, первые грузовые суда пришвартовались к его причалу в октябре 2013 года. Порт создается под грузы ОАО «Ямал СПГ», которое строит завод по сжижению газа мощностью 16,5 млн тонн в год (стоимость проекта оценивается в 26,9 млрд долларов).

Платформа «Приразломная» – первый и на сегодняшний день единственный проект на российском арктическом шельфе, где ведется промышленная добыча углеводородов. В общей сложности на Приразломном месторождении в 2016 году было добыто 2,154 млн тонн нефти сорта ARCO (Arctic Oil).

Проблема смежной инфраструктуры

Собеседник отметил, что развитие месторождений и Арктических проектов вызывает необходимость модернизации смежных транспортных объектов, «завязанных» на Севморпуть. Так, на западе в приоритет уже выделены «Северный широтный ход» и комплексное развитие Мурманского транспортного узла, готовятся к обоснованию и принятию в качестве «опорных зон» проект железной дороги «Белкомур», глубоководный район порта Архангельск, глубоководный порт Индига. Тем временем, переход от Карских ворот до порта Мурманск составляет всего 2 суток со скоростью 12 узлов.

При этом на востоке переход от мыса Дежнева до ближайших полноценных бункеровочных портов Владивосток и Находка составляет 10 суток, то есть в пять раз дольше. Другие дальневосточные порты – Анадырь, Петропавловск Камчатский, Магадан, Южно-Сахалинск – ограничены по сортам и объемам топлива, а цена бункеровки здесь существенно выше. В этом районе также необходимо развитие смежной с СМП инфраструктуры, но крупных проектов в этой области пока нет.

«Аналогичная ситуация сложилась со снабжением судов пресной водой – водовод в поселке Певек был поврежден в 2014 году, и в настоящий момент суда, работающие в восточном районе Севморпути, практически не могут пополнить запасы пресной воды», – сообщил Чабров.

Северный морской путь – это кратчайшая водная трасса между европейской частью России и Дальним Востоком. Его протяженность от Карских Ворот до бухты Провидения составляет около 5,6 тысячи километров. Основные объемы грузов перевозятся в направлениях Обская губа, порт Сабетта и Дудинка.

### КОММЕРСАНТ; ЕЛИЗАВЕТА КУЗНЕЦОВА; 2017.02.14; НА ЧЕСТНОМ СЛОВЕ И РОСРЕЗЕРВЕ

Как стало известно «Ъ», правительство начало предметные обсуждения планов реанимации выпуска дальнемагистральных самолетов Ил-96-400М. В ближайшее время министерства должны подготовить график выбытия из эксплуатации иностранных самолетов и разработать план их замещения российскими. Но государству предложено фактически взять на себя бремя покупки первых шести самолетов у производителя, на что потребуется свыше 40 млрд руб. За эти деньги, видимо, развернется борьба между лизинговыми ИФК и ГТЛК. Но чиновники явно не уверены, что удастся решить основную проблему Ил-96 – топливную неэффективность, и министерства уже предлагают привлечь для этого запасы авиатоплива из Росрезерва.

Минпромторг, Минобороны и Объединенная авиастроительная корпорация (ОАК) разработали варианты «глубокой модернизации» пассажирской версии самолета Ил-96-400М, рассказали «Ъ» источники, близкие к ситуации. По решению Владимира Путина, на эти опытно-конструкторские работы (ОКР) в 2017-2019 годах планируется выделить 17,2 млрд руб. Но для сокращения сроков и расходов при создании опытных образцов могут использоваться ранее выпущенные грузовые Ил-96-400Т. Параллельно министерства должны уже к 20 февраля подготовить «график выбытия из эксплуатации» в России иностранных широкофюзеляжных дальнемагистральных самолетов и разработать план их замещения Ил-96-400М, говорят источники «Ъ». В Минпромторге, ОАК и **Минтрансе** на запросы «Ъ» не ответили.

Ил-96 (до 330 пассажиров, дальность – 13,5 тыс. км) производится ВАСО (Воронеж) с 1987 года. Ил-96-400 – версия с двигателями ПС-90А-1 и увеличенной грузоподъемностью. В мае 2016 года глава Минпромторга Денис Мантуров сообщил, что на реанимацию проектов Ил-114 и Ил-96-400 государство готово выделить по 50 млрд руб. Крупнейшим эксплуатантом Ил-96-300 до 2014 года был «Аэрофлот». Сейчас самолет есть у специального летного отряда «Россия» и кубинской Cubana de Aviacion.

Источники «Ъ» рассказали, что Минпромторг, Минфин, Минэкономики, **Росавиаци**я и ОАК должны выбрать российского лизингодателя, который будет докапитализирован для покупки и передачи в лизинг шести Ил-96-400М. Сумма может превысить 40 млрд руб. (один самолет стоит 7 млрд руб.). Основной претендент – «Ильюшин Финанс Ко» (ИФК). Потенциальным эксплуатантом предлагается структура ИФК Red Wings (в парке Ту-204/214), он «в приоритетном порядке» получит допуск на международные маршруты по популярным туристическим направлениям. Глава ИФК Александр Рубцов заявил «Ъ», что компания «уже давно и очень активно подключена к программе Ил-96», она построила и поставила 13 самолетов. Сейчас ИФК работает с КБ Ильюшина и «ОДК–Пермские моторы», чтобы «сделать обновленный самолет максимально привлекательным для пассажира и экономически эффективным». Хотя ИФК признана основным претендентом на роль лизингодателя, компания готова участвовать в конкурсном отборе. «Но окончательное решение за правительством, которое должно учесть специфику самолета и ограниченную серийность»,– отметил господин Рубцов. Другой претендент на бюджетное финансирование – Государственная транспортная лизинговая компания (ГТЛК). В ОАК еще в январе «Ъ» говорили, что ГТЛК является потенциальным заказчиком серийных Ил-96-400М, на ее докапитализацию с этой целью из бюджета заложено 42 млрд руб. из общей стоимости программы модернизации Ил-96-400М в 53,4 млрд руб. на 2016-2023 годы.

Источник «Ъ», близкий к «Аэрофлоту», сообщил, что к 2025 году из парка компании выйдут все 22 Airbus 330 и четыре из 15 Boeing 777, но компания «не планирует замещать выбывающие суда» Ил-96-400М. Источник «Ъ» поясняет это недостаточным количеством самолетов, поскольку «к выпуску планируется ограниченная серия с учетом приоритета поставок в госструктуры». У «Аэрофлота» есть контракты на новые самолеты, за счет них и будет обеспечено замещение выбывающих воздушных судов с 2019 года.

Источник «Ъ» добавил, что, исходя из более чем двадцатилетнего опыта эксплуатации Ил-96-300, у самолета с четырьмя двигателями семейства ПС-90 «ожидается низкая эффективность». При этом министерствам совместно с Росрезервом поручено подготовить предложения по выделению квот на авиатопливо из госрезерва для «поддержки эксплуатации» Ил-96-400М, добавляет источник «Ъ», знакомый с планом модернизации.

Эксперт портала Aviation Explorer Владимир Карнозов говорит, что «Ильюшину» предстоит решить две главные задачи: «Необходимо практически заново разработать пассажирский салон с увеличенной длиной фюзеляжа и предусмотреть возможность замены двигателей ПС-90А на проходящие испытания ПД-14 и находящийся в разработке ПС-35». Установка ПС-90А разработки 80-х годов на обновленный самолет «вряд ли имеет смысл, особенно ввиду испытаний более современного ПД-14», замечает он. Эксперт также отметил, что при выборе лизингодателя большое значение имеет наличие у кандидатов положительной истории продаж российской авиатехники как отечественным, так и зарубежным авиакомпаниям, а также поддержания ее летной годности. Если руководствоваться этими соображениями, преимущество у ИФК, которая передала четыре Ил-96-300 Кубе. ГТЛК специализируется исключительно на передаче самолетов российским перевозчикам, не имеет достаточного опыта послепродажной поддержки, но пользуется широким доступом к государственной казне, говорит Владимир Карнозов.

### РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА – СТОЛИЧНЫЙ ВЫПУСК; НАТАЛЬЯ ГРАФ; НАТАЛИЯ ЯЧМЕННИКОВА; 2017.02.13; КРУТЯЩИЙ МОМЕНТ

На Алтае продолжаются поиски рухнувшего в Телецкое озеро вертолета Robinson R66, на борту которого находилось пять человек. По факту авиакатастрофы возбуждено уголовное дело.

Экипаж частного вертолета Robinson R66 перестал выходить на связь в воскресенье около восьми часов вечера. В это же время в экстренные службы поступила информация о падении вертолета в водоем в Турочакском районе. По словам свидетелей, перед крушением воздушное судно приземлялось на кордоне Кокши. Очевидцы утверждают, что Robinson R66 взлетел с кордона, набрал высоту и рухнул в озеро в 500 метрах от берега.

Вертолетом управлял опытнейший летчик-испытатель Дмитрий Ракитский. Коллеги говорят о нем, как об одном из лучших российских пилотов. Особенности винтокрылой машины он знал досконально. Ракитский впервые в мире посадил вертолет Robinson R66 в условиях Северного полюса, а также совершил на нем «кругосветку» за 43 дня, преодолев около 40 000 километров.

На борту разбившегося вертолета летели супруга пилота Елена Ракитская, директор компании HeliClub Мария Козинцева, известный бейсджампер Глеб Вореводин и бывший вице-премьер правительства Республики Алтай, бизнесмен Анатолий Банных. Приехавшие в Горный Алтай на деловую встречу любители малой авиации из Москвы поселились в туристическом комплексе Altay Village. По предварительной информации, они отправились на вертолете на прогулку – полюбоваться открывающимися с высоты великолепными пейзажами. Накануне трагедии пассажиры вертолета публиковали в своих социальных сетях экстремальные селфи над Телецким озером и на кордоне.

Говорят, инициатором поздней прогулки был Анатолий Банных. Кстати, экс-вице-премьер уже попадал в авиакатастрофу: в 2009 году он был в числе пассажиров вертолета, упавшего у горы Черной на Алтае во время незаконной охоты на архара. Тогда из 11 человек выжили только четверо. Семеро, в том числе полпред президента в Госдуме Александр Косопкин, погибли. Раненые более двух суток провели на 30-градусном морозе. Банных тогда отделался сломанным носом. А в 2012 году он вновь оказался в центре скандала, связанного с браконьерством. Правоохранительные органы заподозрили влиятельного экс-чиновника в охоте на лосей с вертолета в Кислухинском заповеднике.

Вполне вероятно, что воздушная прогулка на Robinson R66 тоже была незаконной. Утвержденное Министерством природных ресурсов России Положение о федеральном государственном учреждении «Алтайский государственный природный заповедник» запрещает пролет вертолетов и самолетов ниже 2 тысяч метров над заповедником без согласования с его администрацией или Росприроднадзором. Уже известно, что наземные службы не были уведомлены о данном полете.

В настоящее время следственный комитет на транспорте рассматривает три основные версии крушения.

– Среди них техническая неисправность воздушного судна, ошибка пилотирования и неблагоприятные погодные условия, – сообщила «РГ» старший помощник руководителя Западно-Сибирского следственного управления на транспорте СК РФ Яна Стрижова. – На месте происшествия работает следственно-оперативная группа и криминалисты. У авиакомпании «Алтай Авиа», в которой вертолет Robinson R66 находился на техническом обслуживании, изымается документация. Следователи опрашивают сотрудников авиакомпании. На место трагедии уже выехали специалисты Межгосударственного авиационного комитета.

Не исключено, что вертолет мог попасть в боковой ветер. В воскресенье вечером Телецкое озеро сильно штормило. Шторм в акватории продолжается до сих пор. Это значительно осложняет поиски. Тело одной из пассажирок было найдено вчера в двух километрах от места крушения – его прибило к берегу. Личность погибшей устанавливается. О судьбе других пассажиров и пилота пока ничего неизвестно.

Воздушная разведка также обнаружила на поверхности воды несколько фрагментов и обломок. Но пока добраться до них не предоставляется возможным. В поисках вертолета задействованы более 250 спасателей. На Телецкое озеро прибыли несколько вертолетов Ми-8 , судно на воздушной подушке из Бердска, барокамера с водолазами, оснащенными специальным оборудованием и снаряжением, в том числе подводным робототехническим комплексом для проведения глубоководных поисковых работ. Из Иркутска в Горный Алтай экстренно доставили телеуправляемый подводный аппарат «Фалькон». Глубина водоема в месте падения составляет более 200 метров.

### ИНТЕРФАКС; 2017.02.13; СУД ОБЯЗАЛ РОСАВИАЦИЮ РАССЕЛИТЬ ДЕРЕВНИ В ЗОНЕ СТРОИТЕЛЬСТВА ВПП-3 «ШЕРЕМЕТЬЕВО»

Головинский районный суд Москвы обязал **Росавиаци**ю решить вопрос с расселением жителей двух деревень, оказавшихся в зоне строительства третьей взлетно-посадочной полосы (ВПП-3) аэропорта «Шереметьево», сообщили в Московской межрегиональной транспортной прокуратуре (ММТП) в понедельник.

«В результате проведенных проверок было установлено, что вопреки требованиям градостроительного законодательства и несмотря на принимаемые органами государственного контроля меры строительство третьей взлетно-посадочной полосы аэропорта «Шереметьево» ведется без детального следования этапности выполнения работ, определенных проектной документацией. Так, до настоящего времени жители деревень Дубровки и Перепечино Солнечногорского района Московской области проживают в условиях организации и ведения строительных работ», – говорится в сообщении ММТП.

В связи «с длительным непринятием уполномоченными должностными лицами государственного заказчика (**Росавиаци**я – ИФ) шагов по решению сложившейся ситуации» ММТП ранее обратилась в суд. Решение суда уже вступило в силу, отметили в транспортной прокуратуре.

Решение о строительстве третьей взлетно-посадочной полосы в «Шереметьево» (длина – 3200 м, ширина – 60 м) принято в 2009 году, заказчиком работ выступает ФГУП «АГА(А)» (структура **Росавиаци**и), исполнителем работ – ООО «Трансстроймеханизация» (структура «Мостотреста» (MOEX: MSTT) ). Строительство объекта планируется завершить к Чемпионату мира по футболу, который пройдет в РФ в 2018 году.

### ТАСС; МАРИНА ШАТИЛОВА; 2017.02.14; АВИАКОМПАНИЯ «АВРОРА» ОТКРЫВАЕТ НОВЫЙ РЕГУЛЯРНЫЙ РЕЙС ВЛАДИВОСТОК – ХАРБИН

Авиакомпания «Аврора» открывает новый регулярный рейс по маршруту Владивосток – Харбин. Начало полетов назначено на 2 марта, сообщает пресс-служба авиакомпании.

«Авиакомпания «Аврора», входящая в группу компаний «Аэрофлот», со 2 марта 2017 года приступает к выполнению регулярных полетов по маршруту Владивосток – Харбин – Владивосток. Обслуживать новую линию в первые месяцы будут современные воздушные суда Q400, рассчитанные на 70 пассажиров», – сообщает пресс-служба.

Отмечается, что с началом лета на маршрут выйдут более вместительные самолеты Airbus А319 вместимостью 128 пассажиров. Также с увеличением турпотока в весенне-летний период возрастет и частота рейсов. Если в марте по этому маршруту самолеты будут совершать два полета в неделю, то последующие месяцы уже три. При этом минимальный тариф в одну сторону с учетом сборов авиакомпании составит от 3 800 рублей.

Появление нового рейса связано, в том числе, с ростом туристического потока из Китая в Приморье. В минувшем году регион посетили почти 570 тыс. иностранных граждан, что на 23% больше показателя 2015 года. Рост турпотока из КНР составил около 30%, по итогам прошлого года он составил более 420 тыс. человек.

Как сообщалось ранее, авиакомпании России также планируют в 2017 году увеличить в своем летнем расписании число рейсов, связывающих Владивосток с Республикой Корея и Японией. В частности, несколько дней назад компания «Аврора» объявила о начале полетов в Токио из Владивостока.

Созданная в 2013 году авиакомпания «Аврора» входит в группу компаний «Аэрофлот». В настоящее время парк воздушных судов «Авроры» насчитывает 24 самолета. В прошлом году компания перевезла 1, 37 млн пассажиров, что на 22% больше, чем в 2015 году.