**15 МАРТА 2017**

**Вернуться в оглавление**

|  |
| --- |
| **Публикации** |

### ИНТЕРФАКС; 2017.03.14; ПОМОЩНИК ПРЕЗИДЕНТА РФ ЛЕВИТИН ПРОВЕЛ ЗАСЕДАНИЕ КОМИССИИ ПО РАЗВИТИЮ БЕСПИЛОТНЫХ АВИАЦИОННЫХ СИСТЕМ В РОССИИ

Главное темой повестки заседания комиссии по вопросам развития авиации общего назначения и навигационно-информационных технологий на основе глобальной навигационной спутниковой системы ГЛОНАСС, прошедшей во вторник, стало развитие беспилотных авиационных систем в РФ, сообщает сайт Кремля.

«Участники заседания обсудили состояние и перспективы рынка беспилотных авиационных систем гражданского назначения, развитие воздушного законодательства в области их эксплуатации, вопросы технического и организационного характера, нацеленные на решение проблемы интеграции беспилотных воздушных судов в единое воздушное пространство и обеспечение их безопасного использования наряду с пилотируемыми воздушными судами», – говорится в сообщении.

Заседание комиссии провел помощник президента РФ **Игорь Левитин**.

Кроме того, в нем участвовали руководители органов государственной власти федерального и регионального уровня, специальный представитель президента по вопросам природоохранной деятельности, экологии и транспорта Сергей **Иванов**, директор государственной корпорации «Ростех» Сергей Чемезов, представители ряда государственных корпораций и организаций авиакосмической и транспортной отраслей, общественных и профессиональных авиационных организаций.

### ГАЗЕТА.RU; 2017.03.14; В РОСАВТОДОРЕ РАССКАЗАЛИ, ЧТО ПОСТРОЯТ НА СРЕДСТВА ОТ СИСТЕМЫ «ПЛАТОН»

На средства, собранные системой «Платон» с владельцев 12-тонников за проезд по федеральным трассам, в ближайшие годы планируется завершить строительство девяти приоритетных региональных дорожных проектов. Три из них также профинансируют частные инвесторы. Об этом заявил глава **Росавтодор**а **Роман Старовойт** на встрече с депутатами Госдумы, сообщает пресс-служба **Росавтодор**а.

В июле 2017 года ожидается открытие движения всех видов транспорта на Борском мосту в Нижнем Новгороде (3,6 млрд руб. от системы «Платон»). В сентябре запланировано завершение возведения Ворошиловского моста в Ростове-на-Дону (1,5 млрд руб. от системы «Платон»). Также продолжается строительство моста через реку Катунь в Республике Алтай (625 млн руб. от системы «Платон»), Гоголевского путепровода в Петрозаводске (600 млн руб. от системы «Платон»), Фрунзенского моста в Самаре (930 млн руб. от системы «Платон»). В 2019 году будет введен в эксплуатацию новый мост через реку Волга в подмосковной Дубне (500 млн руб. от системы «Платон»).

Кроме того, к 2021 году должно завершиться строительство трех региональных проектов государственно-частного партнерства, на которые также планируется выделить около 55 млрд руб. за счет сборов системы «Платон». В частности, предполагается профинансировать строительство транспортного обхода Хабаровска, строительство Восточного обхода Перми на трассе Пермь – Березники с возведением моста через руку Чусовая, а также строительство моста через реку Обь в Новосибирске.

Ранее глава **Минтранса** рассказал о последствиях повышения тарифа «Платона».

### РИА НОВОСТИ; ВИКТОР ЛЯЩЕНКО; 2017.03.14; АВТОПОДХОДЫ К КЕРЧЕНСКОМУ МОСТУ СДАДУТ В МАЕ, ЗАЯВИЛ АКСЕНОВ

Строительство автомобильных подходов к мосту через Керченский пролив планируется завершить в мае 2018 года, сообщил глава республики Сергей Аксенов.

«Подходы будут выполнены думаю, что даже раньше, к маю 2018 года к мосту полностью, которые будут выводить на основную дорогу», – сказал Аксенов в эфире телеканала «Первый Крымский».

Глава **Росавтодор**а **Роман Старовойт** и глава республики Крым Сергей Аксенов дали старт строительству автоподхода к мосту через Керченский пролив со стороны полуострова. На месте начала стройки заложен большой гранитный камень с установленной табличкой, датированной днем начала строительства – 22 февраля 2017 года.

Генеральный подрядчик строительства автомобильного подхода к мосту через Керченский пролив со стороны полуострова – петербургское АО «ВАД». Эта же фирма является генеральным подрядчиком строительства автомобильной трассы «Таврида», которая соединит автоподход с основными городами полуострова.

Мост через Керченский пролив, который соединит Крым и Краснодарский край, будет самым протяженным в России – его длина составит 19 километров. Общая стоимость проекта составляет 227,92 миллиарда рублей. Начало движения автомобилей по мосту запланировано на декабрь 2018 года.

### RG.RU; КИРА ЛАТУХИНА; 2017.03.14; ДВОРКОВИЧ РАССКАЗАЛ О БЕСПЛАТНЫХ АВИАБИЛЕТАХ ДЛЯ ВЕТЕРАНОВ В МАЕ

«Аэрофлот» и РЖД организуют в мае для ветеранов бесплатный проезд. Об этом сообщил вице-премьер Аркадий **Дворкович** на встрече президента РФ Владимира Путина с правительством.

Это традиционная акция, объяснил **Дворкович**. Первые две недели мая будет предоставлен бесплатный перелет в экономическом классе внутри России, уточнил он. При наличии мест для повышения класса обслуживания героев Советского Союза и кавалеров Ордена Славы будут перевозить в бизнес-классе. Каждый участник акции может оформить бесплатный билет для сопровождающего.

«Кроме перелетов внутри РФ ветераны Великой отечественной войны и сопровождающие лица смогут перелететь в страны СНГ, Балтии, Грузию, а также из всех стран бывшего СССР в европейские страны – Болгарию, Германию, Польшу, Румынию, Сербию, Хорватию, Австрию и Чехию», – перечислил **Дворкович**.

Билеты начнут оформлять 25 апреля. Бесплатный проезд будет предоставлен в купейных вагонах для участников и инвалидов Великой отечественной и их сопровождающих в первые несколько дней мая. Эти билеты появятся в кассах с 15 марта.

С 15 мая начнут продаваться льготные билеты в Крым, также сообщил вице-премьер. Теперь туда можно будет прилететь и напрямую из Сочи.

### RG.RU; ТАТЬЯНА ПАВЛОВСКАЯ; 2017.03.14; СТРОИТЕЛИ КРЫМСКОГО МОСТА ЗАБИЛИ БОЛЬШЕ ПОЛОВИНЫ СВАЙ

Корреспонденты «РГ» побывали на строительстве Крымского моста, который соединит полуостров с материковой частью России. Трудно поверить, но ровно год назад на острове Тузла забивали первые сваи под будущий транспортный переход. А сейчас погружено около 4300 свай из почти 7000, предусмотренных проектом.

Работы здесь ведутся круглосуточно на восьми сухопутных и морских участках. Корреспонденты «РГ» оценили их темпы на трех основных участках. Надев монтажные каски, яркие жилеты и пройдя инструктаж по безопасности, мы отправились на главную стройку страны.

Останавливаемся на смотровой площадке будущего автомобильного перехода. Отсюда хорошо видны его очертания. В общей сложности Крымский мост будет стоять на шестистах ногах-опорах. В землю и морское дно забьют семь тысяч свай. По словам директора по строительству транспортного перехода через керченский пролив фирмы «Стройгазмонтаж» Леонида Рыженькина, работы не прекращаются ни на минуту даже в порывистый ветер и шторм.

– Зима и осень выдались достаточно суровыми, но нам удалось преодолеть все трудности, – говорит он. – В условиях непогоды мостостроители направили свои силы в сухопутные участки, поэтому простоев практически не было, хотя за минувшие месяцы выдалась тысяча штормовых часов, а октябрь стал вообще рекордным по непогоде – 447 штормовых часов. Это 13 суток, в течение которых наши корабли и краны не могли по погодным условиям работать на морских участках. Невзирая на это, мы не вышли из графика.

Уже нынешним летом строители приступят к асфальтировке моста со стороны Тамани.

– До конца года будут завершены работы по возведению всех 288 опор автомобильной части транспортного перехода, – говорит о перспективах начальник Упрдор «Тамань» Роман Новиков. – Планируем построить не менее 12 километров пролетных строений, на 70 процентов выполнить работы по монтажу проезжей части, а также продолжить работу по погружению свай для возведения железнодорожной части моста.

Дорожное полотно собирают словно детскую железную дорогу, только гигантского размера, из множества одинаковых фрагментов, которые стыкуют друг с другом. Поскольку работы ведутся над водой, было бы сложно укладывать каждый новый пролет впереди. Поэтому здесь применяют другую технологию: пролеты пристыковывают сзади, а потом выдвигают всю конструкцию вперед. А с задней части устанавливаются домкраты, которые толкают пролетное строение в море, и оно постепенно доходит до фарватера. Зрелище, заметим, по-настоящему впечатляет.

Добираемся и мы до фарватера. Со смотровой площадки видно, как забивают сваи для самых важных опор, которые будут поддерживать арочные пролеты моста. Также активно идет подготовка к установке судоходных арок. Это будет крайне непростой процесс.

– Для судоходных арок планируется целая спецоперация по их транспортировке и установке, – отмечает директор строительства. – На этот период придется на время перекрыть фарватер. С помощью плавсистемы, которая сейчас собирается на заводе в Севастополе, арки будут транспортироваться на фарватерный участок.

Чтобы установить их, считают специалисты, необходимо около 72 часов хорошей погоды, поэтому мостостроители намерены в конце нынешнего лета на пять-семь дней закрыть судоходный проход на Керчь-Еникальском канале. За это время арочные пролеты будут подняты на готовые опоры. Оригинальные размеры этих уникальных конструкций – ширина 227 метров и высота над водой 35 метров.

Кстати

Протяженность моста через Керченский пролив составит 19 километров. Параллельно с автодорогой будут расположены железнодорожные пути. Построить мост планируют в рекордные сроки. Уже в декабре 2018 года откроется трасса для автомобилей. А пересечь пролив в вагоне поезда можно будет в 2019-м. По словам специалистов, грандиозная стройка, в которой задействована вся страна, идет строго по графику.

### ВЕДОМОСТИ; ОЛЬГА ЧУРАКОВА; 2017.03.15; ГОСДУМА РАЗРЕШИТ ВВОДИТЬ ПЛАТНЫЙ ВЪЕЗД ТОЛЬКО В ИСТОРИЧЕСКИХ ЦЕНТРАХ ГОРОДОВ

Рабочая группа комитета Госдумы по транспорту и строительству подготовила поправки к правительственному законопроекту «Об организации дорожного движения», сообщил во вторник журналистам председатель комитета Евгений Москвичев («Единая Россия»). Этот проект, принятый в первом чтении в декабре 2016 г., известен как «закон о платном въезде»: он дает местным властям право взимать плату за движение по городским дорогам. По словам Москвичева, депутаты предлагают привязать нормы о платном въезде исключительно к историческим центрам городов, чтобы плату можно было вводить только «в исторических местах». Чтобы признать те или иные районы историческими, «законодательное собрание города или субъекта должно будет принять положение, что это место святое, и движение там будет ограничено», разъяснил единоросс (цитата по «Интерфаксу»).

Правительство ввело мораторий на новые неналоговые платежи

Но он коснется только федеральных платежей, нагрузка на бизнес в регионах может расти

Он также заявил, что законопроект могут принять уже в весеннюю сессию. Поправки, о которых говорил Москвичев, пока в разработке, их еще нет на бумаге, объясняют собеседники «Ведомостей» в комитете по транспорту. Его ближайшее заседание намечено на 23 марта.

Представляя законопроект в первом чтении, зам**министра транспорта** Сергей **Аристов** обещал, что местные чиновники не будут устанавливать высокую плату за въезд, потому что они «не самоубийцы». Но оппозиция с этими новациями все равно не согласна. Скорее всего, это пробный шар – власти смотрят на реакцию общества, но, раз разговоры есть, они точно введут платный въезд, считает председатель комитета по труду и социальной политике Ярослав Нилов (ЛДПР). А у Москвы, например, «вообще неизвестно, где начинается исторический центр, а где заканчивается», полагает он. Категорически против любых форм платного въезда выступает и «Справедливая Россия», говорит член комитета по транспорту Олег Нилов: «В маленьких городах любая крупная транспортная артерия проходит через центр, а это значит, каждый город установит плату». Доводы о том, что такова мировая практика, смехотворны, уверен депутат: мировая практика – это когда утром устанавливают нормальные пенсии, зарплаты и делают дороги, а вечером взимают плату за въезд. «Я бы предостерег власти от таких экспериментов в 2017 г., когда на дворе кризис», – заключает он.

Правила запрета

Руководители субъектов Федерации и органов местного самоуправления «вправе вводить временное ограничение или прекращение движения транспортных средств в целях обеспечения эффективности организации дорожного движения», в том числе и «посредством взимания платы за движение по дорогам», говорится в законопроекте.

Эти поправки – инициатива Москвы, они подготовлены депутатами от этого субъекта, говорит собеседник, близкий к руководству Госдумы. Они, скорее всего, будут приняты, но норма будет мертвая и в Думе исходят из того, что в большинстве регионов она не будет принята, признается он: «Сегодня губернатор примет ее у себя – а завтра у него выборы».

В департаменте транспорта Москвы в ответ на запрос «Ведомостей» напомнили свои прежние комментарии по этому вопросу: «Возможности интеллектуальной транспортной системы и парковок для регулирования трафика еще не исчерпаны, поэтому платный въезд городские власти не обсуждают».

Это попытка манипуляции общественным мнением, понятия исторического центра нет, никто не понимает, что это, возмущается лидер движения «Синие ведерки» Петр Шкуматов. По его словам, в каждом городе свой исторический центр и главные дороги идут через него, поэтому поправки грозят экономическим раздраем: поставщики товаров вынуждены будут повышать цены или тратить ресурсы на объезд. Вопрос с пробками проходили все крупные города, он решается развитием инфраструктуры – надо строить не жилье, а дороги, резюмирует эксперт.

«Ограничение въезда – болезненная мера, которая так или иначе затронет людей», – уверен политолог Федор Крашенинников. Поэтому Дума, скорее всего, хочет минимизировать негативный эффект перед президентскими выборами, полагает он: «Все-таки в историческом центре проезд уже затруднен. Есть ли тут попытка [председателя Госдумы Вячеслава] Володина что-то показать или доказать [мэру Москвы Сергею] Собянину – вопрос дискуссионный. Возможно, идет борьба жадности московских чиновников с осторожностью думских охранителей».

### РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; МАРИНА БРОВКИНА; ЛАРИСА ИОНОВА; 2017.03.14; ЯМАМОТО

Теперь каждый недовольный состоянием дорог может не только заявить об этом публично, но и повлиять на решение властей, какую яму латать первой. Ростовская область присоединилась к проекту «Карта убитых дорог», созданному ОНФ. На Дону активисты обследовали уже 220 дорог, которые еще находятся на гарантии подрядчиков, и около 100 «негарантийных». Общее впечатление – яма на яме.

Карта Ростовской области под названием «Я хочу отметить дорогу!» испещрена значками. Одним из первых сторонников этого движения стал Константин Исаков из Волгодонска, автолюбитель с 15-летним стажем. На карте метками ему пришлось отметить буквально весь свой путь от дома до работы.

– Вся проезжая часть в ужаснейшем состоянии. Начиная с улицы Королева, затем железнодорожный переезд, улица Морская – заметьте, одна из центральных улиц Волгодонска! – и проспект 30 лет Победы. Асфальт растаял вместе со снегом. А под ним оказались пустоты. На Морской постоянно ДТП. Я уже второй раз буду ремонтировать ходовую. Это при том, что исправно плачу транспортный налог – 8600 рублей в год!

Автовладелец сфотографировал самые каверзные ямы – одна с полколеса, другая – с полкузова машины. И разместил их на карте убитых дорог. Это проще простого. Нужно только открыть страницу и пару раз кликнуть мышью. Здесь можно разместить фото разбитого участка, его координаты и пометить свое сообщение красным флажком. С этого момента активисты следят за состоянием участка и по мере того, как власти его ремонтируют, меняют цвет флажка на желтый, а потом и на зеленый. Таким образом можно эффективно отслеживать строительный процесс, а также расход бюджетных средств.

В этом году на ремонт дорог в регионе выделено 4,4 миллиарда рублей. Как и куда они будут потрачены? 12 марта организована Дорожная инспекция ОНФ. Активисты проверят состояние дорог в регионах Южного и Северо-Кавказского федеральных округов. Но основная задача инспекции – поддержка неравнодушных людей, которые заполняют «Карту убитых дорог» и обозначают самые проблемные участки. Активисты проведут рейды и уделят внимание именно таким «народным» дорогам, которые требуют первоочередного ремонта.

Среди таких – улица Станиславского. Сейчас ее закрыли на реконструкцию (она обойдется в 970,9 миллиона рублей). По мнению горожан, первоочередного ремонта требуют улицы Обсерваторная, Ченцова, проезжая часть моста на проспекте Стачки и переулок Семашко.

Независимая экспертиза показала, что качество материалов, из которых строятся дороги на Дону, в большинстве случаев не соответствует норме. Пробы грунта брали на дорогах Азова, Волгодонска, Ростова и Шахт. Часть материалов передавали на экспертизу в **министерство транспорта** региона, а другую – в независимую лабораторию в Волгограде. Результаты не совпали. Обнаружено полное несоответствие ГОСТам. Более того, найдены участки дорог, которые не ремонтировали с момента их создания. Представитель горадминистрации Лебедев поясняет, что причина срыва работ в прошлом году – несвоевременно дошедшие федеральные субсидии на ремонт. А пока денег нет, нельзя проводить аукционы и начинать работы.

А в Волгодонске в тендере приняла участие некая фирма, сбившая цены на стоимость работ на 60 процентов и выигравшая конкурс. Что у нее было в составе асфальтовой смеси, так и осталось загадкой: буквально через месяц проверка показала: асфальт исчез буквально на глазах.

### КОЛЁСА.РУ; 2017.03.15; РОССИИ ПРОДОЛЖАЕТСЯ РЕАЛИЗАЦИЯ ПРОЕКТА «БЕЗОПАСНЫЕ И КАЧЕСТВЕННЫЕ ДОРОГИ»

Подведены итоги селекторного совещания, которое прошло под председательством первого заместителя **министра транспорта** РФ.

В совещании по реализации приоритетного проекта «Безопасные и качественные дороги» приняли участие представители **Министерства транспорта** РФ, Федеральной дорожной службы, подведомственных учреждений и администраций субъектов страны. Встреча прошла под председательством первого заместителя главы **Минтранса** Евгения **Дитрих**а.

«Сегодня вопрос предоставления межбюджетных трансфертов со стороны Министерства и **Федерального дорожного агентства** отработан: заключены соглашения об их предоставлении субъектам, соответствующие лимиты до субъектов доведены, — комментирует Евгений **Дитрих**. — Регионам необходимо сосредоточиться на завершении до конца марта 2017 года контрактации работ в рамках проекта и передачи финансирования муниципальным образованиям».

О том, что все запланированные в рамках приоритетного проекта на текущий год работы должны быть выполнены в полном объёме и в установленные сроки, сказал заместитель руководителя **Росавтодор**а Игорь Астахов. Он также отметил, что одним из наиболее важных факторов является контроль за выполнением подрядными организациями обязательств (в том числе гарантийных). Помимо этого он напомнил о необходимости неукоснительного соблюдения требований техрегламента Таможенного союза.

В ходе встречи присутствующие заслушали доклады представителей Бурятии и Калининграда о включении этих агломераций в проект «Безопасные и качественные дороги». Как сообщили в пресс-службе **Росавтодор**а, в скором времени разработанные ими паспорта ПКРТИ рассмотрят сотрудники ведомства. Напомним, на данный момент в программу включены 36 агломераций с населением свыше 500 000 человек.

В конце января 2017 года стало известно о том, что регионы РФ получат 30 миллиардов рублей на безопасные дороги. Как сообщал портал «Колёса.ру», соответствующее постановление было подписано премьер-министром России Дмитрием Медведевым.

### ТАСС; 2017.03.14; ГОСТ НА ЯМЫ: ГОССТАНДАРТЫ В СФЕРЕ БЕЗОПАСНОСТИ ДВИЖЕНИЯ МОГУТ СТАТЬ ОБЯЗАТЕЛЬНЫМИ

Министерство внутренних дел предлагает сделать государственные стандарты (ГОСТы) и строительные нормы и правила (СНиПы) обязательными. Пока что они носят только рекомендательный характер. Правда, перемены могут коснуться только сферы обеспечения безопасности дорожного движения. Проект постановления размещен на портале проектов нормативных актов.

В перечне стандартов, которые могут стать обязательными к исполнению, есть требования к состоянию дорожного покрытия, ограждений, светофоров, знаков, разметки и наружной рекламы вдоль трасс. Помимо этого, в список входят средства для обеспечения безопасности движения пешеходов с нарушениями зрения и слуха, а также обеспечение доступности зданий и сооружения для маломобильных граждан (отдельные главы документа регламентируют парковки для людей с инвалидностью).

В пояснительной записке к документу сообщается, что сейчас ГОСТы и СНиПы относятся к документам, которые применяются на добровольной основе. Эту информацию ТАСС подтвердили и в Росстандарте. Правда, в ведомстве подчеркнули, что речь идет о тех нормах, которые не указаны в технических регламентах России и Таможенного союза. Они обязательны уже сейчас.

«Калабашкой» по «нестандартам»

В числе предписаний есть и ГОСТ Р 50597-93 «Автомобильные дороги и улицы. Требования к эксплуатационному состоянию, допустимому по условиям обеспечения безопасности дорожного движения». Этот документ в народе называют «ГОСТ на ямы», потому что именно он регулирует максимальные размеры повреждений дорожного покрытия на дорогах. Выбоины не должны превышать по длине 15 см, ширине – 60 см, а глубине – 5 см. Кроме того, на 1000 кв. км должно быть не больше трех таких дефектов. Правда, в весенний период, когда температура воздуха регулярно «скачет через ноль» (то есть ночью уходит в минус, а днем прогревается до плюса), допускается семь выбоин. Причем ямы должны быть заделаны не позже чем через 10 суток после появления дефекта.

По данным проекта «Общероссийского народного фронта» (ОНФ) «Дорожная инспекция/Карта убитых дорог», в ненормативном состоянии находятся больше 5 тыс. км российских трасс – среди них как междугородние шоссе, так и городские улицы. Активисты ОНФ проверяют состояние покрытия при помощи «калабашки» – деревянного бруска, габариты которого вписываются в ГОСТ. Если выбоина больше норматива, «фронтовики» отмечают дорогу на специальной карте. Поставить неудовлетворительную оценку покрытию может любой человек – достаточно сфотографировать ямы и прислать фото через интернет-сервис.

Полмиллиона за яму

Первый зампред комитета Государственной думы по государственному строительству и законодательству Вячеслав Лысаков считает, что признание ГОСТов обязательными может улучшить безопасность российских дорог: «Сейчас эти стандарты носят добровольный характер применения. Но какой же это стандарт, если он добровольный? Его могут выполнять, могут не выполнять. А ведь это стандарты, касающиеся дорожной безопасности, от этого зависит количество ДТП, жизни и здоровье наших сограждан».

По словам Лысакова, введение обязательных требований вкупе с поправками в Кодекс об административных правонарушениях позволит штрафовать дорожные службы и владельцев трасс на существенные суммы – до полумиллиона рублей: «Сейчас ГИБДД выписывают предписания в орган о том, что надо отремонтировать дорогу. Но эти предписания остаются нереализованными, не принимаются в работу. В том числе это происходит из-за необязательности требований госстандартов. Мы недавно приняли закон, который позволит штрафовать за невыполнение предписаний на сумму до 500 тыс. рублей». По мнению депутата, это будет мотивировать дорожников на более ответственное отношение к своей работе.

Устранение симптомов

Другого мнения придерживается председатель общественного совета при **Минтрансе** РФ Михаил Блинкин. По его словам, состояние дорог напрямую зависит от финансирования, а не от ГОСТов. В качестве примера он приводит содержание и ремонт федеральных магистралей. Уже 10 лет средства на эти цели закладываются в бюджет автоматически. В результате сеть находится в нормативном состоянии на 70 процентов. Такая же или даже лучшая ситуация в Москве и еще нескольких городах, где в бюджете есть деньги на ремонт и содержание улиц. «Но у большинства регионов денег на нормативное содержание и ремонт дорог нет, они в бюджете не предусмотрены», – считает Блинкин. По его словам, такая ситуация приводит к тому, что дорожники устраняют симптомы, а не «лечат» причину плохого состояния дороги: «У администрации нет денег на капремонт, на организацию нормального водоотвода с дороги. Поэтому делают заплатку, которая через два-три месяца отвалится, и на дороге снова будет яма».

Кроме того, по словам Блинкина, если город ремонтирует дорогу, то подрядчик дает на нее гарантию и устраняет дефекты за свой счет. «Проблема в том, что во многих городах таких подрядчиков нет», – сказал Блинкин.

Требуйте компенсации

Автоюрист центра «Автоликбез» Дмитрий Славнов сомневается, что введение обязательных ГОСТов приведет к массовому улучшению качества дорог в России. «Вряд ли все изменится. Может, и заделают крупные ямы, а маленькие останутся», – считает Славнов.

В то же время он сказал, что уже сейчас автомобилисты вправе требовать компенсацию за поврежденную по вине дорожников машину. Причем Славнов настаивает на том, что это не только право, но и обязанность автолюбителей: «Если автовладелец попал в яму и повредил свой транспорт, то он не просто может, он обязан потребовать возмещение от подрядчика, который занимался ремонтом дороги. Правильная позиция именно такая: я должен обратиться, и мне должны выплатить компенсацию. Это не вина водителя, что он попал в яму, это вина дорожных служб, которые положили асфальт не по стандарту».

При этом юрист полагает, что если из-за плохого состояния дороги произошло ДТП, то виновнику сложно будет привлечь подрядчиков к ответственности. В Правилах дорожного движения существует пункт 10.1, который требует от водителя выбирать скорость, исходя из дорожных и погодных условий, а при возникновении опасности – тормозить. «Если водитель увидел яму и попытался увильнуть, объехать ее, и при этом он задевает другую машину – это его вина. Доказать, что он «уходил» именно от ямы, будет сложно», – уверен Славнов.

### ТК ТЕРРА; 2017.03.14; У ПРОКУРАТУРЫ ЕСТЬ ПРЕТЕНЗИИ ПО РЕКОНСТРУКЦИИ МОСКОВСКОГО ШОССЕ К ЧЕМПИОНАТУ МИРА ПО ФУТБОЛУ

Прокуратура Кировского района Самары возбудила административные дела в отношении подрядчика, который занимается реконструкцией Московского шоссе к чемпионату мира по футболу.

Речь идет о компании «Самаратрансстрой». Надзорное ведомство выявило несоблюдение требований закона по обеспечению безопасности движения при ремонте дорог на участке от Волжского шоссе до улицы Анжерская. На магистрали есть выбоины длиной до трех метров, шириной – до двух и глубиной до 60-ти сантиметров. Количество водоналивных тумб и фонарей в зоне проведения работ не совпадает со схемой движения, согласованной с **минтрансом**. Плюс грязные дорожные знаки. Теперь директору «Самаратрансстроя» Сергею Суркову и самому юрлицу грозят штрафы до трех тысяч и 300 тысяч рублей, соответственно.

Добавим, что до этого прокуратура привлекла к административной ответственности компанию «ЖСК-286», которая занималась перекладкой инженерных сетей на Московском шоссе.

### BAIKAL-DAILY; 2017.03.14; БУРЯТИЯ ПОЛУЧИТ ОТ «ПЛАТОНА» ОКОЛО 60 МИЛЛИОНОВ

В этом году Бурятия получит из средств федеральной системы «Платон» около 60 миллионов рублей. Деньги будут направлены на завершение реконструкции двух мостов в Кяхтинском и Закаменском районах, сообщает пресс-служба правительства Бурятии.

Отметим, что в 2016 году Бурятия получила 54,5 миллиона рублей от системы «Платон», которые пошли на ремонт дорог в Муйском, Заиграевском, Бичурском районах и двух мостов.

– В 2017 году планируется завершение реконструкции мостового перехода через протоку Селенгу на автодороге п. Наушки на границе с Джидинским районом в Кяхтинском районе. От системы «Платон» на этот мост планируется выделить 46,2 млн. рублей. Также будет закончена реконструкция мостового перехода через реку Цакирка у села Санага автомобильной дороги Дудулур-Хужир-Санага-Утата-Далахай в Закаменском районе. На эти работы планируется выделение 13 млн. рублей, – сообщили в пресс-службе **Минтранса** Бурятии.

Напомним, система «Платон» была установлена в ноябре 2016 года и взимается с автомобилей, имеющих разрешенную максимальную массу свыше 12 тонн. Из федерального бюджета эти средства в полном объеме направляются на приведение в нормативное состояние дорожной сети в регионах России. Это реализация крупных особо важных для социально-экономического развития РФ проектов, строительство, реконструкция, капитальный ремонт и ремонт автодорог и мостов.

Как сообщал «Байкал-Daily», система «Платон» вводилась под акции протеста дальнобойщиков по всей стране. Не стала исключением и Бурятия, где состоялись пикеты и большой митинг на площади Революции.

### РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА – СТОЛИЧНЫЙ ВЫПУСК; СВЕТЛАНА БАТОВА; 2017.03.15; АВТОПИЛОТУ ВИДНЕЙ

Поезда по Московскому центральному кольцу через несколько лет смогут ходить без машинистов, а уже в ближайший год движение на дороге будут регулировать всего два диспетчера. За людей все будет делать интеллектуальная система управления.

Пока поездами на кольце управляют машинист и помощник. А вскоре «Ласточка» полетит сама. Фото: Аркадий КолыбаловПока поездами на кольце управляют машинист и помощник. А вскоре «Ласточка» полетит сама. Фото: Аркадий Колыбалов Пока поездами на кольце управляют машинист и помощник. А вскоре «Ласточка» полетит сама. Фото: Аркадий Колыбалов

МЦК, по которому еще недавно ходили лишь грузовые поезда на тепловозной тяге, сегодня – самая современная транспортная система России. Машинисты здесь могут вообще не смотреть в окно – все сигналы им приходят на бортовой компьютер. На основных путях дороги нет даже светофоров – поезда управляются через космос с помощью системы спутникового позиционирования ГЛОНАСС. «Машинист благодаря компьютеру знает до миллиметра, на каком расстоянии от него находится впереди идущий поезд, – говорит Иван Паристый, главный инженер Московской дирекции управления движения МЖД. – Тем самым обеспечивается полная безопасность движения поездов, интенсивнейший график».

В управлении МЖД на стене диспетчерской смонтирована огромная электронная схема МЦК. На ней в режиме онлайн видно все, что происходит на кольце: где в данный момент находятся все поезда, где какие сигналы включены. Там, где задержка поезда, зеленый составчик на схеме сначала желтеет, а потом, при задержке более 5 минут, краснеет. Диспетчеру сразу становится видно: что-то пошло не так.

Пока в этом случае диспетчеры в управлении МЖД берут управление на себя и «вручную» восстанавливают тактовое расписание. Напомню, поезда на МЦК в час пик идут раз в 6 минут, в остальное время – раз в 12 минут. Диспетчерам помогают дежурные по станциям на местах. Но уже через год основную работу возьмет на себя компьютер – дежурных распределят по другим направлениям. Интеллектуальная система управления уже создана, просто пока она «учится» у живых диспетчеров. Программа установлена в их компьютерах и накапливает информацию обо всех нештатных ситуациях на МЦК и способах их решения, принимаемых людьми – суперпрофессионалами с огромным опытом работы. Их специально отбирали для работы на МЦК. Когда программа накопит необходимый «багаж» больших данных, она сама сможет предложить диспетчеру варианты, как поступить в том или ином случае. В ее распоряжении окажется полная информация: график движения, ограничения скорости, стрелки, возможности объезда-заезда. Диспетчеру останется нажать кнопку и выбрать подходящий вариант. Необходимые команды получат и машинисты, и электрические стрелки, и депо, если нужно, например, вывести на линию дополнительный состав.

В перспективе же на МЦК планируют запустить беспилотные электропоезда. «Ласточки», собранные в Верхней Пышме, имеют такую техническую возможность. «Поезда могут ездить по системе передачи электронных предупреждений на борт, – говорит Иван Паристый. – Сейчас в кабине машиниста при движении находятся машинист и его помощник, но мы проводим планомерную работу, которая позволит управлять «Ласточкой» сначала одному машинисту, без помощника, а затем вообще ходить в беспилотном режиме».

Пока же дело до беспилотных поездов еще не дошло, для электронного мозга МЦК есть другая задача – сокращение интервалов. Напомню, столичные власти уже сообщали о планах довести промежутки между поездами в час пик до 4 минут, а в остальное время – до 8 минут. Для этого на кольцо решено добавить еще 13 поездов. И уже к лету интервалы должны сначала сократиться до 5 и 10 минут, а затем до 4 и 8.

Кстати

Если МЦК стало первым цифровым кольцом, то скоро в Московском регионе появится и первый цифровой радиус – аналогичный принцип работы с тактовым расписанием будет внедрен на направлении Москва – Усово, которое сейчас активно реконструируется.

### ИНТЕРФАКС; 2017.03.14; ПАССАЖИРОПОТОК В ПОЕЗДАХ ДАЛЬНЕГО СЛЕДОВАНИЯ ВЫРАСТЕТ В 2017Г НА 1-2%, ПРИГОРОДНОГО – ДО 10% – ДВОРКОВИЧ

Увеличение пассажиропотока на железных дорогах РФ в текущем году прогнозируется властями на уровне 1-2% для поездов дальнего следования и до 10% – для пригородных маршрутов, сообщил вице-премьер Аркадий **Дворкович**.

«В целом в этом году мы ожидаем увеличения пассажиропотока по железным дорогам как дальнего следования – относительное небольшое, на 1-2% , так и в пригороде – увеличение перевозок до 10%», – сказал А.**Дворкович** на совещании президента РФ Владимира Путина с членами правительства.

### ИНТЕРФАКС СЕВЕРО-ЗАПАД; 2017.03.14; ПРОЕЗДНЫЕ ПЕТЕРБУРГА И МОСКВЫ – «ПОДОРОЖНИК» И «ТРОЙКУ» – ОБЪЕДИНЯТ В МАЕ

Системы электронных проездных билетов Москвы и Петербурга объединят в мае, сообщила в ходе коллегии комитета по транспорту северной столицы первый заместитель главы комитета Елена Осинцева.

«В мае этого года введем возможность проезда в пригородных электричках по карте «Подорожник», а также будут соединены карты «Подорожник» и «Тройка», – сказала она.

Ранее СМИ писали, что «Тройку» и «Подорожник» могут объединить в рамках подготовки к проведению Кубка конфедераций и Чемпионата мира по футболу.

### ТАСС; 2017.03.14; ПРИВАТИЗАЦИЯ «СОВКОМФЛОТА» МОЖЕТ СОСТОЯТЬСЯ НЕ РАНЬШЕ МАЯ 2017 Г.

Приватизация крупнейшей российской судоходной компании ПАО «Совкомфлот» (25% минус одна акция) может состояться не раньше мая 2017 года, заявил журналистам глава Минэкономразвития Максим Орешкин.

«Сделка запланирована на первое полугодие, но не в марте и не в апреле», – сказал он.

Министр отметил, что сделка не преследует исключительно цели финансирования дефицита бюджета, а структурирована сложнее – так, в рамках приватизации «Совкомфлота» предусмотрена допэмиссия акций компании.

«Учитывая особенности компании и достаточно высокий уровень долговой нагрузки, мы посчитали приемлемым провести приватизацию, сокращение доли государства в «Совкомфлоте» не только исключительно в пользу государства, но и в том числе за счет допэмиссии, что позволит направить дополнительные ресурсы на развитие компании», – пояснил Орешкин.

Четверть средств, полученных в ходе приватизации «Совкомфлота», будет направлена на докапитализацию компании, добавил министр. «Объем привлеченных средств будет распределен: 75% – в пользу государства, 25% – в пользу компании», – сказал он. При этом привлечение новых инвесторов будет происходить в рамках «открытой процедуры».

«Мы планируем, что средства, которые компания получит, будут использованы на заключения контрактов внутри страны, на покупку новых судов, которые будут способствовать расширению бизнеса. Благодаря этой сделке мы сразу убиваем несколько зайцев: получаем финансирование дефицита бюджета, мы снимаем долговую нагрузку компании, загружаем (мощности – прим. ред.), российские верфи работают на создание новых судов», – отметил Орешкин.

Приватизация «Совкомфлота» планируется уже несколько лет. Государство хотело продать компанию в 2015 году, получив от сделки 24 млрд рублей. Однако продажа не состоялась. «Совкомфлот» стоял и в плане приватизации на 2016 год, но сделка снова была перенесена.

По словам заместителя министра финансов РФ Алексея Моисеева, правительство рассчитывает получить от приватизации судоходной компании около 30 млрд рублей. Основной организатор приватизации – «ВТБ Капитал», помогать ему будет Sberbank CIB.

Как сообщал министр экономического развития РФ Максим Орешкин, приватизация «Совкомфлота» пройдет на Московской бирже.

В настоящее время «Совкомфлот» на 100% принадлежит государству. В плане приватизации госактивов на 2017-2019 годы предусмотрено снижение доли государства в компании до 25% плюс одна акция.

«Совкомфлот» – крупнейшая российская судоходная компания, специализируется на перевозке углеводородов, обслуживании шельфовой разведки и добычи нефти и газа. Собственный и зафрахтованный флот, специализирующийся на транспортировке углеводородов из районов со сложной ледовой обстановкой, включает 146 судов общим дедвейтом 13 млн тонн. Треть судов имеет высокий ледовый класс.

ПАО «Совкомфлот» является управляющей компанией группы «Совкомфлот», куда, в частности, входят СКФ «Арктика» (объединяет судовладельческие компании, деятельность которых связана с обслуживанием российских шельфовых проектов, преимущественно в Арктике) и ПАО «Новороссийское морское пароходство» («Новошип», в составе которого Сочинский морской торговый порт). Акции компании торгуются на Московской бирже.

### ТАСС; 2017.03.14; МЕЖДУНАРОДНЫЙ МОРСКОЙ ТЕРМИНАЛ В КАЛИНИНГРАДСКОЙ ОБЛАСТИ ПЛАНИРУЕТСЯ ВВЕСТИ В ЭКСПЛУАТАЦИЮ К ЛЕТУ 2018 ГОДА

ФГУП «**Росморпорт**» объявило конкурс по выбору инвестора на строительство объектов, предусмотренных проектом «Международный морской терминал для приема круизных и грузопассажирских судов в г. Пионерский Калининградской области», сообщает пресс-служба ведомства.

«ФГУП «**Росморпорт**» 9 марта 2017 года объявило открытый запрос предложений по выбору организации в целях реализации мероприятия «Строительство морской портовой инфраструктуры в морском порту Калининград», предусмотренного Федеральной целевой программой «Развитие транспортной системы России (2010-2020 годы)», – говорится в сообщении.

Максимальный объем средств, который планирует привлечь «**Росморпорт**», составляет порядка 855 млн рублей.

Международный морской терминал в Пионерском планируется ввести в эксплуатацию к лету 2018 года. Проект реализуется в соответствии с поручением президента РФ **Минтрансом** России совместно с **Росморречфлот**ом, ФГУП «**Росморпорт**» и правительством Калининградской области. Причал нового терминала сможет принимать ro-ro грузы, которые сейчас следуют в Россию, в том числе через литовскую Клайпеду.

Протяженность терминала позволит принимать морские лайнеры длиной 317 метров, включая круизные суда. В перспективе, по оценкам специалистов, он сможет обеспечивать обслуживание до 300 тыс. туристов и до 80 тыс. тонн грузов в год.

### ВЕДОМОСТИ; АЛЕКСАНДР ВОРОБЬЕВ; 2017.03.14; ДЕШЕВЫЕ БИЛЕТЫ «ЮТЭЙР» СТАЛИ ДОСТУПНЫ ЕЩЕ НА 17 НАПРАВЛЕНИЯХ

«Ютэйр» распространил тариф «Открытый» (без привязки ко времени вылета) еще на 17 направлений, сообщила авиакомпания. «Открытый» позволяет летать дешевле при условии, что пассажир не привязан ко времени вылета: билет покупается на определенную дату, а накануне рейса сама авиакомпания определяет, на каком именно рейсе по этому направлению полетит пассажир. Маршрут – квитанцию с точной информацией о рейсе клиент получает по электронной почте до 12.00 накануне отправления. Скидка по тарифу «Открытый» составляет до 50% от цены билета (при покупке на сайте www.utair.ru), сообщила компания.

Тарифы «Лайт Открытый» (невозвратные билеты, без багажа) и «Стандарт Открытый» (багаж 23 кг, возможность обмена билета с удержанием 2000 руб.) доступны на рейсах из Москвы и обратных в Сочи, Белгород, Ереван, Грозный, Калининград, Краснодар, Самару, Казань, Санкт-Петербург, Махачкалу, Минеральные Воды, Минск, Сыктывкар, Сургут, Уфу и Ульяновск, а также на маршруте Сочи – Краснодар. В феврале тариф «Лайт Открытый» был запущен в пилотном режиме по направлениям Москва – Ростов-на-Дону и Москва – Тюмень.

«У нас достаточно большое количество деловых пассажиров, для которых важно точное время вылета, покупка билетов откладывается на последний момент из-за рабочих моментов. Каков стандартный механизм работы авиакомпаний с такой категорией пассажиров? Перевозчик в крайние дни перед вылетом повышает цены, потому что пассажиры, которые покупают билеты в последний момент на нужное им время, готовы платить больше. И наша авиакомпания готова резервировать места для деловых пассажиров, даже при возможном риске их не продать. В итоге они раскупаются билеты только на один из трех, четырех или пяти рейсов, которые «Ютэйр» выполняет между городами, а остальные остаются незаполненными. Оставшиеся рейсы и заполняются пассажирами другой категории, которым не критично точное время вылета, но важно максимально сэкономить. Поэтому мы сказали себе: давайте продавать билеты по низкой цене и сообщать о времени вылета за день до него – так и появилась тарифная опция «Открытый», – объяснил «Ведомостям» логику тарифа коммерческий директор подразделения «Ютэйр» – Пассажирские авиалинии» Павел Пермяков.

В целом вся новая коммерческая философия «Ютэйр» построена на принципе конструктора путешествия: компания предлагает пассажирам самим сформировать набор услуг и оплатить только то, что они выбрали. Это относится ко времени вылета, креслу в самолете, питанию, услугам в аэропорту, добавил Пермяков.

«Пилотный проект имел успех благодаря высокому интересу к недорогим билетам без фиксированного времени. Именно поэтому теперь мы выводим новую тарифную опцию еще на 17 направлений», – говорит президент подразделения «ЮТэйр» – Пассажирские авиалинии» Алексей Будник.

«Ютэйр» – это третий по пассажиропотоку российский перевозчик после группы «Аэрофлот» и группы S7, в 2016 г. перевез 6,6 млн пассажиров (+20% к 2015 г.).

### ТАСС; 2017.03.14; МАК: ПРОШЛЫЙ ГОД СТАЛ РЕКОРДНЫМ ПО КОЛИЧЕСТВУ АВИАПРОИСШЕСТВИЙ ЗА ПОСЛЕДНИЕ 25 ЛЕТ

Прошлый год, по данным Межгосударственного авиационного комитета (МАК), стал рекордным по количеству авиапроисшествий за последние четверть века.

«Следует констатировать, что 2016 год стал рекордным по количеству авиационных происшествий и по количеству расследований, проведенных МАК за прошедшие 25 лет. Наметившаяся в последние годы тенденция к росту уровня безопасности полетов в коммерческой авиации была прервана», – отмечается в ежегодном отчете комитета, размещенном на его сайте.

За минувший год в сфере гражданской авиации государств-участников межгосударственного соглашения о гражданской авиации и об использовании воздушного пространства, произошло 63 авиационных происшествия, в том числе 28 катастроф, в которых погибли 74 человека. В коммерческой авиации произошло 28 авиационных происшествий, в том числе 11 катастроф, в которых погибло 44 человека, в авиации общего назначения – 35 авиационных происшествий, из них 17 катастроф, в которых погибли 30 человек.

«По предварительной оценке, в прошлом году авиационные происшествия, обусловленные человеческим фактором, составили около 94% от общего числа происшествий», – говорится в докладе МАК.

Основными причинами авиапроисшествий, по данным МАК, стали факторы, связанные с ошибочными и неграмотными действиями экипажа при пилотировании, потерей контроля за пространственным положением при попадании в метеоусловия, не соответствующие правилам визуальных полетов и, как следствие, столкновением с препятствиями при полете на малой высоте, столкновением с землей в управляемом полете, продолжением выполнения полета без учета метеоусловий по маршруту, недостаточной подготовкой пилотов, а также полетом в состоянии алкогольного опьянения.

В итоговом отчете МАК не учитывает данные как минимум двух авиакатастроф – самолета Ил-76 МЧС России в Иркутской области, который разбился при тушении природного пожара (10 погибших), и крушения самолета Ту-154 Минобороны России под Сочи (92 погибших).

Происшествия с тяжелыми транспортными самолетами

В докладе МАК утверждается, что показатель безопасности на тяжелых транспортных самолетах при всех видах перевозок устойчиво ухудшается за последние три года.

«Относительный показатель безопасности полетов на тяжелых транспортных самолетах при всех видах перевозок по авиационным происшествиям за последние три года устойчиво ухудшается, показатель по катастрофам при этом практически не изменился», – отмечается в отчете.

Так, в 2016 году в авиакомпаниях государств-участников межгосударственного соглашения (11 бывших государств СССР) с тяжелыми самолетами, взлетная масса которых больше 10 тонн, произошло пять авиационных происшествий, в том числе одна катастрофа с гибелью семи человек. В 2015 году с тяжелыми самолетами имели место три авиационных происшествия, в том числе одна катастрофа, в которой погибли 35 человек.

В свою очередь в прошлом году отмечался самый высокий за последние пять лет показатель по происшествиям с легкими и сверхлегкими воздушными судами. «В 2016 году произошло 11 авиационных происшествий, в том числе семь катастроф с гибелью 12 человек. В 2015 году в этой категории воздушных судов имели место пять авиационных происшествий, в том числе две катастрофы, в которых погибли восемь человек», – говорится в докладе МАК.

Аварийность на вертолетах

Количество авиационных происшествий и катастроф с вертолетами за последние три года выросло в 1,5 раза. «В 2016 году показатель аварийности на вертолетах по авиационным происшествиям самый высокий за период с 2012 года, по катастрофам – ниже был только показатель 2013 года», – отметили в МАК.

По данным МАК, в прошлом году с вертолетами государств – участников соглашения о гражданской авиации и об использовании воздушного пространства (11 стран СНГ) произошло 12 авиационных происшествий (в 2015 году – 11 происшествий), в том числе 3 катастрофы (в 2015 году – 5 катастроф). Количество погибших за прошлый год снизилось до 25 человек.

По предварительной оценке комитета, в 2016 году 11 из 12 авиационных происшествий с вертолетами связаны с ошибками экипажа при пилотировании, потерей контроля за положением воздушного судна в сложных погодных условиях, а также с недостаточной подготовкой пилотов для выполнения конкретных задач. «Одно авиационное происшествие связано, по предварительной оценке, с отказом или неисправностью техники, 33% авиационных происшествий с вертолетами произошли при выполнении взлета или висения: просадка воздушного судна с последующим столкновением с землей», – отмечается в отчете.

Самой масштабной катастрофой вертолета в прошлом году стало крушение 21 октября Ми-8 авиакомпании «Скол» на Ямале, перевозившего сотрудников подрядной организации по маршруту Сузунское месторождение – Новый Уренгой. Он совершил жесткую посадку в 80 км северо-западнее населенного пункта Уренгой Пуровского района Ямало-Ненецкого автономного округа. На борту находились 22 человека, 19 из них, в том числе три члена экипажа, погибли.

История МАК

Межгосударственный авиационный комитет – надгосударственный исполнительный орган, отвечающий за безопасность полетов в области гражданской авиации в странах СНГ. Учрежден на основании межправительственного соглашения о гражданской авиации и об использовании воздушного пространства, подписанного 30 декабря 1991 года. Членами МАК в настоящее время являются 11 государств: Азербайджан, Армения, Белоруссия, Казахстан, Киргизия, Молдавия, РФ, Таджикистан, Туркмения, Узбекистан и Украина. Грузия вышла из соглашения одновременно с прекращением членства в СНГ в 2009 году.

### ИЗВЕСТИЯ; АННА ШУХНИНА; 2017.03.14; ПОЛЕТЫ САМОЛЕТОВ НАД САНКТ-ПЕТЕРБУРГОМ МОГУТ ОГРАНИЧИТЬ

Власти Санкт-Петербурга не исключают частичного ограничения полетов в воздушном пространстве над городом. Решение может быть принято из-за участия авиации в Параде Победы 9 мая.

Впрочем, как заявили в пресс-службе ФГУП «Госкорпорация по ОрВД», ясность появится после консультаций с **Росавиаци**ей и Минобороны, к первым репетициям, которые состоятся в апреле.

Напомним, сегодня стало известно, что авиация впервые примет участие в Параде Победы в Санкт-Петербурге.

Ресурс Санкт-Петербург.ру поясняет, что воздушное пространство над городом обычно закрывается на 30–40 минут во время репетиций парада и его самого. Также на 30 минут перекрывается воздушное пространство над аэропортами. Но обычно удается избежать изменений в летном расписании.

### ИНТЕРФАКС; 2017.03.14; РФ И США ДОГОВОРИЛИСЬ ПОДГОТОВИТЬ ПРАВИЛА СЕРТИФИКАЦИИ АВИАТЕХНИКИ

**Росавиаци**я и Федеральное управление гражданской авиации США (FAA) на переговорах в начале марта обсудили подготовку документа по процедурам сертификации экспортируемого и импортируемого авиаоборудования между Россией и США.

Российская сторона проинформировала о передаче полномочий по сертификации авиатехники в РФ **Росавиаци**и и учреждении Авиарегистра РФ. В FAA сообщили о передаче ее уполномоченным представителям функций по аудиту, контролю и надзору в организациях изготовителей и разработчиков авиатехники, говорится в сообщении российского ведомства.

«В результате обмена мнениями российская и американская делегации договорились разработать временное рабочее соглашение о процедурах реализации летной годности в целях дальнейшего сотрудничества в области импорта/экспорта авиационной техники», – отмечается в сообщении.

Также российская делегация предложила представителям FAA провести в 2017 году промежуточную оценку новой сертификационной системы РФ. Американская сторона согласилась, сроки проведения аудита будут определены в течение ближайших месяцев.

До ноября 2015 года сертификацию типовой конструкции авиатехники российского производства осуществлял Авиарегистр Межгосударственного авиацинного комитета (АР МАК). Однако постановлением правительства часть его полномочий была перераспределена между **Минтрансом**, Минпромторгом и **Росавиаци**ей. В середине марта прошлого года **Росавиаци**я сообщила о создании новой структуры – ФАУ «Авиационный регистр РФ».

### ИНТЕРФАКС; 2017.03.14; АВИАКОМПАНИЯ «ЯМАЛ» ВОЗОБНОВИТ ПОЛЕТЫ ИЗ ЖУКОВСКОГО ПОСЛЕ РАЗРЕШЕНИЯ СИТУАЦИИ С ТАДЖИКИСТАНОМ

АО «Авиационная транспортная компания «Ямал» возобновит полеты из подмосковного аэропорта «Жуковский» после получения от властей Таджикистана разрешения на выполнение рейсов в эту страну, сообщил «Интерфаксу» коммерческий директор авиакомпании Андрей Дубров.

Перевозчик ранее выполнял из «Жуковского» рейсы в Киргизию, но в феврале решил отменить их – полеты в Киргизию без рейсов в Таджикистан невыгодны.

«Когда мы зашли в «Жуковский», то планировалось четыре рейса в Киргизию, четыре в Таджикистан. Это нормальная работа для одного воздушного судна. А так как Таджикистан до сих пор не подтвердил форму «Р» (заявление о выдаче разрешений на полеты – ИФ), мы пока не заводим рейсы на Киргизию», – отметил А.Дубров.

Как сообщалось, в конце 2016 года **Минтранс** РФ приостановил рейсы Somon Air в регионы страны, кроме Москвы и Санкт-Петербурга. Это стало ответной мерой на отказ авиавластей Таджикистана допустить российскую авиакомпанию «Ямал» к регулярным полетам в республику из подмосковного аэропорта «Жуковский». Позднее конфликт был разрешен.

Таджикистан по итогам переговоров с российской стороной подтвердил назначение авиакомпании «Ямал» в качестве второго российского перевозчика для полетов в республику из аэропорта «Жуковский» с летнего сезона IATA 2017, то есть с конца марта.

Авиакомпания «Ямал» заявляла, что рассчитывает начать полеты в Таджикистан с 27 марта.

«Слоты они (власти Таджикистана – ИФ) подтвердили, а форму «Р» не подписали, поэтому мы не торопимся. Продажу билетов не открыли, чтобы не наступить на те же грабли», – отметил А.Дубров.

АО «Авиационная транспортная компания «Ямал» является основным перевозчиком в Ямало-Ненецком автономном округе и Тюменской области, выполняет перевозки между городами округа и за его пределами.

### ТАСС; 2017.03.14; «НОРДАВИА» ОТКРЫВАЕТ РЕГУЛЯРНЫЕ РЕЙСЫ ИЗ НИЖНЕГО НОВГОРОДА В СОЧИ

Авиакомпания «Нордавиа» начинает прямые регулярные рейсы в Сочи из международного аэропорта Стригино (г. Нижний Новгород), сообщили в пресс-службе нижегородского авиаузла во вторник.

«Первый вылет борта «Нордавиа» из Нижнего Новгорода в Сочи состоится 30 мая. Рейсы будут выполняться два раза в неделю до 26 сентября этого года», – уточнили в аэропорту. На маршруте будет работать Boeing 737-500.

В пресс-службе отметили, что летом сочинское направление становится одним из самых популярных у жителей города. «В настоящее время мы ведем переговоры с рядом авиакомпаний о расширении сетки туристических направлений на весенне– летний период, в частности на российский юг», – цитирует пресс-служба исполнительного директора Стригино Дениса Букина.

Авиакомпания «Нордавиа» выполняет регулярные и чартерные перевозки более чем в 50 российских и зарубежных аэропортах. В парке авиакомпании девять реактивных пассажирских самолетов Boeing 737-500.

Международный аэропорт Стригино обслуживает международные и внутренние авиарейсы и является основным запасным аэродромом московского авиаузла.

### SM-NEWS; 2017.03.14; ТОМСКАЯ ОБЛАСТЬ ОБРАЩАЕТСЯ К ФЕДЕРАЛЬНЫМ ВЛАСТЯМ, ЧТОБЫ ВОЗРОДИТЬ МАЛУЮ АВИАЦИЮ

Своими силами сделать это оказалось невозможно, признали региональные чиновники

Первые шаги по возрождению малой авиации в Томской области были сделаны в 2014 году – тогда началось субсидирование внутренних авиарейсов за счет областного бюджета. В том же году был выполнен пробный полет по направлению Томск – Каргасок, однако на регулярной основе этот рейс так и не был запущен.

Одна из причин – в том, что взлетно-посадочная полоса в Каргаске оказалась не сертифицированной в соответствии с требованиями **Росавиаци**и.

«Есть проблема в несовершенстве нормативной базы. Необходимо уточнить требования к портам малой авиации с низким пассажиропотоком, чтобы уменьшить себестоимость обслуживания данных объектов. В настоящее время если взять аэропорт Стрежевого (город на севере Томской области с населением порядка 40 000 человек – прим. ред.), или аэропорт «Домодедово» – требования к ним одинаковые, тогда как пассажиропоток несопоставим», – приводит собкор ИА «SM-News» слова зампредседателя комитета транспортной инфраструктуры и связи областного департамента транспорта, дорожной деятельности и связи Сергея Скакуна.

Он отметил, что региональные власти уже обратились с этой проблемой в **Минтранс** и **Росавиаци**ю. Также было направлено обращение к полпреду президента в СФО и в Госдуму с тем, чтобы парламентарии разрешили – хотя бы частично – субсидировать внутрирегиональные рейсы из федеральной казны. Это позволило бы снизить нагрузку и на местный бюджет, и на кошелек пассажиров.

Так, например, сейчас, чтобы преодолеть по воздуху около 250 км от райцентра Каргасок до поселка Новый Васюган того же района, пассажир должен заплатить 12 500 рублей.

Альтернативой в холодное время года является дорога по зимнику длиной в 560 км, а летом – только путь по реке протяженностью свыше 3 000 км. В схожих условиях живут все, кто обитает в отдаленных населенных пунктах Томской области.