**23 МАЯ 2017**

**Вернуться в оглавление**

|  |
| --- |
| **Публикации** |

### КОММЕРСАНТ; ЕЛИЗАВЕТА КУЗНЕЦОВА; МАКСИМ ИВАНОВ; ЕКАТЕРИНА ЕРЕМЕНКО; 2017.05.23; ИРКУТСКИМ АЭРОПОРТАМ НЕ ХВАТАЕТ ИНВЕСТОРА

Регион просит сохранить бюджетное финансирование

Неопределенность с выбором инвестора для развития авиаузла Иркутска и реконструкции малых аэропортов области привела к тому, что **Минтранс** РФ и **Росавиаци**я предложили лишить проекты бюджетных средств. Но руководство области просит сохранить финансирование этих проектов в транспортной ФЦП, мотивируя это тем, что без помощи Москвы небольшие областные аэропорты рискуют закрыться из-за износа инфраструктуры. При этом поиски инвестора для аэропортового хозяйства, которые власти региона ведут с 2014 года, пока привели только к созданию СП области и «Новапорта» по управлению действующим аэропортом Иркутска.

Губернатор Иркутской области Сергей Левченко и председатель правительства региона Александр Битаров попросили **министра транспорта** РФ Максима **Соколов**а и главу **Росавиаци**и Александра **Нерадько** сохранить финансирование реконструкции и строительства аэропортов Приангарья. Средства были предусмотрены в ФЦП «Развитие транспортной системы РФ (2010-2020 годы)». Но, пишут чиновники, в программу вносятся корректировки, они могут коснуться 60 аэропортов, и из нее могут исключить реконструкцию аэропортов Братска, Бодайбо, Усть-Кута и строительство нового аэропорта Иркутска.

Как сообщили «Ъ» в министерстве жилищной политики и транспорта Иркутской области, на 2017 год в программе было предусмотрено 1,1 млрд руб. (с учетом софинансирования) на аэропорты Киренска, Братска, Усть-Кута и Бодайбо. Но эти деньги «указывались на бумаге», они постоянно переносились на следующий год. Господа Битаров и Левченко пишут, что в социально значимых аэропортах с малой интенсивностью полетов есть «острая необходимость реконструкции ВПП, рулежных дорожек, стоянок самолетов, инфраструктуры», а капремонт аэродромов Братска, Бодайбо, Усть-Кута не проводился более 20 лет. Аэродромные покрытия изношены и не полностью соответствуют требованиям безопасности. По словам чиновников, эксплуатация некоторых типов самолетов невозможна или ограничена, и без реконструкции аэропорты могут быть закрыты.

В **Минтрансе** «Ъ» сообщили, что письмо «находится в проработке», в **Росавиаци**и отказались от комментариев. В Минэкономики «Ъ» сообщили, что в программе предусмотрены планы реконструкции и строительства аэропортов Братска, Бодайбо, Усть-Кута и Иркутска, но корректировку предложили **Минтранс** и **Росавиаци**я. **Минтранс**, ссылаясь на ограниченные возможности бюджета и экономическую ситуацию, сообщал, что строительство и реконструкция пройдет в рамках новой ФЦП в последующий период, заявили в Минэкономики.

При этом Иркутская область до этого увязывала развитие малых аэропортов и строительство нового аэропорта Иркутска. В 2014 году имущество действующего аэропорта Иркутска (кроме системы организации воздушного движения) Росимущество передало региону. Тогда же начались поиски частного инвестора, с которым планировалось организовать «совместное управление», и он должен не только построить новый авиаузел, но и получить активы десяти малых аэропортов для реконструкции. Основным претендентом область видела «Новапорт» Романа Троценко, но на эту роль претендовали и другие аэропортовые холдинги. Инвестиции оценивались в 20 млрд руб. (4-5 млрд руб. на строительство дополнительного терминала действующего аэропорта, 15-16 млрд руб.– в новый аэропорт Иркутска). Регион договорился с «Новапортом» о совместном управлении авиаузлом, а в марте Корпорация развития Иркутской области и АО «Новапорт Иркутск» создали АО «Иркутскаэроинвест». В министерстве жилищной политики и транспорта области отметили «Ъ», что деньги по ФЦП выделяются на условиях софинансирования: если аэропорты будут переданы в управление, а госфинансирование сохранится, то управляющая структура выступит соинвестором. В «Новапорте» отказались от комментариев.

Исполнительный директор «Авиапорта» Олег Пантелеев считает, что федеральные власти не ставят под сомнение значимость иркутского авиаузла, но неопределенность с привлечением инвестора, возникшая по вине местных властей, вынуждает откладывать финансирование объектов.

### РИА НОВОСТИ; ИВАН КАПУСТИН; 2017.05.22; АРОЧНЫЕ ПРОЛЕТЫ МОСТА В КРЫМ СМОНТИРУЮТ К НАЧАЛУ ОСЕНИ

Самые габаритные конструкции моста в Крым – арочные пролеты общим весом почти 10 тысяч тонн – смонтируют в августе-сентябре 2017 года, сообщили в пресс-службе ФКУ Упрдор «Тамань».

«В августе-сентябре этого года строителям моста в Крым предстоит провести уникальную операцию: перевезти и смонтировать на фарватерные опоры арочные пролеты общим весом почти 10 тысяч тонн. Установка столь габаритных конструкций в морской акватории проводится впервые в практике отечественного мостостроения. Деталями будущей морской операции мостостроители поделились с главными инженерами управлений федеральных автодорог», – говорится в сообщении.

Арки являются самыми габаритными конструкциями моста, вес железнодорожной арки составляет почти 6 тысяч тонн, а автодорожной – более 4 тысяч тонн. Длина каждой – 227 метров. Они пройдут на высоте 35 метров над судоходным фарватером Керчь-Еникальского канала, сохраняя таким образом пространство для беспрепятственного транзита судов.

«Сначала готовый железнодорожный арочный пролет поднимут со стапеля мощными домкратами и установят на перекаточные опоры («тележки»). Затем арка «спустится» от стапеля к морю – по выкаточным пирсам. В конце пирсов сделаны вспомогательные опоры, на которые поместят арку для последующих операций. На этом этапе к работе подключится плавкран. С его помощью с арочного пролета отстыкуют его концевые элементы (они будут перевезены отдельно и смонтированы после подъема арки на проектную высоту). Конструкция будет готова к погрузке на плавучие опоры», – уточняют в пресс-службе.

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.

### РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА – СТОЛИЧНЫЙ ВЫПУСК; СЕРГЕЙ БАБКИН; 2017.05.22; ХОРДЫ ПРОТИВ ПРОБОК

Стройка на шоссе Энтузиастов вышла на финишную прямую

До конца года завершатся крупнейшие дорожные стройки востока Москвы. Мэр Сергей Собянин заявил об этом, осмотрев вчера сложнейший участок автострады на Шоссе Энтузиастов.

Северо-Восточная хорда к 2020 году соединит пять вылетных магистралей. Фото: Сергей МихеевСеверо-Восточная хорда к 2020 году соединит пять вылетных магистралей. Фото: Сергей Михеев Северо-Восточная хорда к 2020 году соединит пять вылетных магистралей. Фото: Сергей Михеев

Строящаяся Северо-Восточная хорда, как уже сообщала «РГ», к 2020 году должна соединить пять вылетных трасс: Алтуфьевское, Дмитровское, Измайловское, Щелковское и Открытое шоссе. Дорога будет скоростной и бессветофорной. Как отмечают в комплексе градостроительной политики и строительства, магистраль сократит время в пути между севером и востоком на 15% и на четверть разгрузит МКАД. Хорда заберет на себя огромный поток с шоссе Энтузиастов и пустит его по территориям бывших промзон.

Участок, который проинспектировал Собянин, самый сложный. Он соединяет Измайловское шоссе и шоссе Энтузиастов, а чуть дальше запроектирована развязка с Четвертым транспортным кольцом, которое в свое время недостроили. «Мы ведем речь о целом комплексе из 15 эстакад, – подчеркнул глава города. – В этом году сложнейшие работы заканчиваются, так что на шоссе Энтузиастов, на Перово и ряде других прилегающих улиц ситуация в корне поменяется».

Заместитель генерального директора компании-подрядчика Андрей Струк подтвердил, что работы должны завершиться к концу года. Уже в июне участок шоссе Энтузиастов, перегороженный для стройки, откроют для полноценного движения. Далее строители закончат связку магистрали с проспектом Буденного и Перовской улицей, а осенью приступят к благоустройству.

Проехать по хорде, как только она будет полностью готова, можно будет от платной дороги Москва – Санкт-Петербург с западной стороны Октябрьской железной дороги вдоль Малого кольца МЖД. Выведет она на восточный сегмент МКАД, к развязке с магистралью Вешняки – Люберцы. Северный участок уже запущен, а остальные строятся либо проектируются. Еще определяется, как точно пройдет дорога между Ярославским и Открытым шоссе.

– Кроме этой трассы в столице сейчас возводятся сложнейшие инженерные сооружения, дороги, подземные тоннели, эстакады, путепроводы через железную дорогу, пешеходные переходы надземные и подземные, – отметил мэр. – Идут работы, в частности, по реконструкции Калужского шоссе и строительству Северо-Западной хорды. Плюс локальные объекты. В общей сложности Москва получит более 100 км новых дорог.

### ТАСС; АНДРЕЙ МЕДИНСКИЙ; 2017.05.22; СТРОИТЕЛЬСТВО УЧАСТКА ТРАССЫ «ТАВРИДА» В СЕВАСТОПОЛЕ НАЧНЕТСЯ В НОЯБРЕ

Строительство севастопольского участка федеральной трассы «Таврида», которая свяжет город с крупными городами Крыма и Крымским мостом, начнется в ноябре этого года, сообщили ТАСС в департаменте транспорта Севастополя.

«В соответствии с обязательствами правительства Севастополя, принятыми на совещании у заместителя председателя правительства РФ Дмитрия Козака, объявление конкурсных процедур по определению подрядной организации предусмотрено в сентябре 2017 года. Исходя из этих сроков, к выполнению строительно-монтажных работ по объекту можно будет приступить в ноябре этого года», – отметили в департаменте.

В департаменте транспорта уточнили, что в 2017 году планируется выполнить подготовительные работы, то есть организовать строительную площадку, начать работы по переустройству инженерных коммуникаций, разработке рабочей документации и т. д. На эти цели выделено 764 млн руб., которые будут полностью освоены в этом году.

12 мая в Белогорском районе Крыма был заложен памятный камень, символизирующий начало строительства трассы «Таврида».

Федеральная трасса «Таврида» строится по федеральной целевой программе развития Крыма и Севастополя до 2020 года. Она станет своеобразной связующей нитью возводимого моста через Керченский пролив и Крымского полуострова с материковой Россией. Протяженность четырехполосной трассы, которая пройдет по территории Крыма, составит 237,5 км, общая протяженность с севастопольским участком составит 277,5 км. Окончить строительство дороги планируется к 2020 году, однако движение по некоторым ее участками будет открыто в 2018 году.

### ИНТЕРФАКС-НЕДВИЖИМОСТЬ; 2017.05.22; МИНТРАНС И СЧЕТНАЯ ПАЛАТА ПРОСЛЕДЯТ ЗА РАСХОДАМИ НА ДОРОЖНЫЕ СТРОЙКИ В УДМУРТИИ

Расходование средств в дорожной отрасли Удмуртии будет контролировать рабочая группа с участием специалистов **Минтранса** РФ и Счетной палаты России, сообщил врио главы республики Александр Бречалов.

«Мы проводили анализ состояния дел в дорожной отрасли, и я принял решение: мы с сегодняшнего дня формируем рабочую группу, которая будет детально контролировать и проводить анализ работ по всем проведенным закупкам», – сказал А.Бречалов на совещании в понедельник, подчеркнув, что «к дорожной отрасли Удмуртии вопросов очень много».

Он напомнил, что расходование средств на отрасль уже было переведено на казначейское сопровождение Минфина республики.

«А вот оценка целесообразности того или иного ремонта, качества, соотнесение заявленной цены к реальной – это должны сделать эксперты», – добавил А.Бречалов.

По его словам, рабочую группу возглавит его советник Ярослав Семенов, в нее войдут руководители ряда региональных ведомств, а также специалисты **Минтранса** РФ и Счетной палаты.

Врио главы Удмуртии отметил, что всего в этой сфере проведено закупок на 6 млрд рублей.

«Коллеги, задача очень простая – эффективность расходования бюджетных средств. Та ситуация, которая у нас сейчас, она – недопустима», – подчеркнул А.Бречалов, уточнив, что в Удмуртии – самый «низкий процент экономии по торгам в дорожной отрасли в России – 0,15%, на аукционы заявляются в среднем 1,8 участника».

Вместе с тем он констатировал: «У нас – самый дорогой щебень, по такой цене, что – ну я не знаю – можно в Калининграде добыть и самолетом перевезти на Чукотку. Выигрывают у нас эти контракты «волонтеры» из Екатеринбурга».

Создание такой рабочей группы, посетовал врио главы Удмуртии, является вынужденной мерой, «но на примере тотального контроля дорожной отрасли власти республики планируют выйти на более эффективное расходование средств в целом».

### КОММЕРСАНТ; АНАСТАСИЯ ДУЛЕНКОВА; АНАСТАСИЯ ВЕДЕНЕЕВА; ДМИТРИЙ КОЗЛОВ; 2017.05.23; РЫНОК БЕСПОКОЯТ СОЛЕВЫЕ ОТЛОЖЕНИЯ

Поставщикам не хватает вагонов для перевозки

Из-за нехватки транспорта у производителей технической соли возникли проблемы с доставкой продукции до покупателей. Дефицит полувагонов уже повлек рост цен на перевозку на 80-120%. С конца 2016 года накопилось более 200 тыс. тонн неотправленной соли, что соответствует пятой части всего рынка.

Ассоциация «Руспродсоюз» предупредила **Министерство транспорта** о перебоях с транспортировкой технической соли. «С октября 2016 года в отрасли наблюдается постоянный дефицит полувагонов для отгрузки готовой продукции»,– сказано в письме директора по развитию «Руспродсоюза» Дмитрия Вострикова, отправленном 16 мая заместителю **министра транспорта** Алану **Лушников**у (копия письма есть у «Ъ»). Крупнейший российский производитель соли «Руссоль» столкнулся с дефицитом вагонов в четвертом квартале прошлого года, говорит руководитель отдела по грузовой работе компании Валентина Калмыкова. По ее словам, сейчас пункт отгрузки в Нижнем Баскунчаке (Астраханская область) обеспечен полувагонами лишь на 40%, пункт в Илецке (Оренбургская область) – на 50-60%. Дефицит транспорта во многом образовался из-за того, что в 2016 году произошло существенное списание старого подвижного состава – 115 тыс. полувагонов, пояснила госпожа Калмыкова.

Нехватка транспорта, естественно, влечет рост стоимости перевозки, сетуют в «Руссоли». В мае вагоны в Илецке стоили на 120% больше, чем в январе этого года, в Баскунчаке – на 80%. Валентина Калмыкова добавляет, что, поскольку маржа в перевозке соли невелика, собственники вагонов предпочитают перевозить более высокодоходные уголь, металлы, кокс и др.

Второй игрок на рынке технической соли «Уралкалий», в свою очередь, проблем с перевозками не испытывает, говорит советник гендиректора компании Всеволод Ковшов: «Вывоз клиентам как удобрений, так и соли в полувагонах осуществляется в соответствии с нашими заявками».

«Учитывая невозможность замены соли в технических процессах производства, многие предприятия столкнулись с сокращением запасов соли до критического уровня и угрозой остановки из-за ее дефицита»,– говорится в письме «Руспродсоюза». Из-за этого, отмечается там, есть риск срыва поставок продукции для нефтедобывающей, металлургической, химической промышлености, энергетики и электроэнергетики, предприятий военно-промышленного комплекса. В ЛУКОЙЛе и «Русснефти» «Ъ» заявили, что ничего не знают о перебоях с поставками соли. В «Газпромнефти» отметили, что в этом году сложностей по уже законтрактованным объемам поставок не ожидается. «В случае увеличения поставок подрядчикам придется использовать более дорогие варианты логистики»,– сказали в компании.

По данным «Руспродсоюза», из-за нехватки транспорта на конец марта накопленный и не отгруженный объем соли составлял 3 тыс. полувагонов, или более 200 тыс. тонн соли. Это соответствует примерно 20% всего рынка технической соли (см. таблицу). При этом у предприятий–покупателей соли ее запас не рассчитан на длительные сроки ожидания отгрузки, отмечает господин Востриков. По его словам, отсутствие технической соли, например, для водоподготовки и водоочистки, может привести к остановке подачи питьевой воды в городах, для энергетических предприятий дефицит соли чреват остановкой подачи отопления и горячей воды: «Если ситуация не решится, зимой города останутся без тепла».

Знакомый с ситуацией источник «Ъ» говорит о дефиците вагонов с низкими ставками аренды. Технически у производителей соли есть возможность вывезти скопившееся количество груза, но сделать это дешево вряд ли получится, считает он. По данным журнала «Промышленные грузы», текущие ставки аренды полувагона находятся на уровне 1,23 тыс. руб. за вагон в сутки. Это не превышает показателей 2012-2013 годов, отмечают в **Минтрансе**. При этом в министерстве признают, что после пикового списания подвижного состава в 2015-2016 годах рынок универсального подвижного состава в целом сбалансировался, но возможны сезонные и локальные колебания. Улучшение ситуации произойдет лишь к 2018 году, прогнозирует глава «Infoline-Аналитики» Михаил Бурмистров. Он объясняет это тем, что к тому времени списание старых вагонов сократится, а закупки новых вырастут.

В Федеральной грузовой компании (ФГК, входит в РЖД) «Ъ» сообщили, что объемы перевозки технической соли вагонами компании «ничтожно малы». В последний раз ФГК предоставляла вагоны под перевозку соли в конце 2016 года, но компания готова к сотрудничеству с производителями соли «на конкурентоспособном ценовом уровне». В Первой грузовой компании Владимира Лисина отметили, что средняя стоимость предоставления парка на перевозку соли находится на уровне перевозок щебня и песка и соответствует средней рыночной доходности на полувагон.

### ИНТЕРФАКС; 2017.05.22; МИХАИЛ АКУЛОВ ПОКИНУЛ ПОСТ ВИЦЕ-ПРЕЗИДЕНТА РЖД ПО ПАССАЖИРСКИМ ПЕРЕВОЗКАМ

Совет директоров ОАО «Российские железные дороги» принял решение освободить Михаила Акулова от должности вице-президента компании, сообщила монополия в понедельник.

«Освободить Акулова Михаила Павловича от обязанностей вице-президента открытого акционерного общества «Российские железные дороги» в связи с переходом на другую работу и прекратить его полномочия в качестве члена правления открытого акционерного общества «Российские железные дороги», – говорится в сообщении.

Вице-президенту РЖД М.Акулову 56 лет. Выпускник Московского института инженеров железнодорожного транспорта по специальности «инженер путей сообщения – электромеханик», в 1998 г. окончил Академию народного хозяйства при правительстве РФ. До 1999 г. работал на Московской железной дороге. В 1999-2000 гг. – первый замглавы Юго-Восточной железной дороги, в 2000-2002 гг. – ее начальник. В 2002-2003 гг. занимал пост заместителя министра путей сообщения РФ, в 2003-2004 гг. – первого зама. В 2004-2005 гг. руководил Федеральным агентством железнодорожного транспорта РФ. В 2005 г. назначен вице-президентом РЖД. В 2010-2016 г. одновременно возглавлял АО «Федеральная пассажирская компания», 100%-ную «дочку» «Российских железных дорог», куда из монополии был выведен бизнес перевозок в дальнем сообщении.

Ранее «Российские железные дороги» сообщали, что на заседании совета директоров компании 15 мая рассматривался вопрос «об освобождении члена правления», однако подробности не приводились, а в РЖД от комментариев отказывались. При этом появилась информация, что глава ГУП «Московский метрополитен» Дмитрий Пегов через некоторое время уступит пост главы столичной «подземки» своему первому заместителю Виктору Козловскому, а сам будет «курировать пассажирский блок» в РЖД.

По сути, если это произойдет, Д.Пегов вернется в «Российские железные дороги», где до середины 2014 г. руководил дирекцией скоростного сообщения (занимается организацией перевозок пассажиров в поездах «Сапсан» и Allegro). На пост начальника «Московского метрополитена» он перешел после ухода с этого поста Ивана Беседина, который был освобожден от должности спустя некоторое время после аварии в столичной «подземке». Утром 15 июля 2014 года на Арбатско-Покровской линии между станциями «Славянский бульвар» и «Парк Победы» сошли с рельсов несколько вагонов и врезались в стену тоннеля. В результате катастрофы погибли более 20 человек, пострадали около 200.

За последний месяц в железнодорожном холдинге свои посты покинули уже двое топ-менеджеров, как и М.Акулов долгое время работавших с прежним главой компании Владимиром Якуниным. В конце апреля совет директоров РЖД перевел вице-президента Валентина Гапановича в статус старшего советника его нынешнего руководителя – Олега Белозерова (на этот пост был назначен начальник Северной железной дороги Сергей Кобзев). Кроме того, в начале мая от своей должности «в связи с выходом на пенсию» был освобожден Салман Бабаев.

При этом один из собеседников «Интерфакса» не исключал, что Д.Пегов в своей новой должности не будет иметь статус вице-президента, а станет одним из «профильных» директоров, заместителей главы РЖД. Похожая ситуация была после ухода С.Бабаева, курировавшего в монополии коммерческую деятельность. До февраля 2017 г. он, как и М.Акулов, одновременно возглавлял центр фирменного обслуживания (ЦФТО) «Российских железных дорог». После этого С.Бабаев остался вице-президентом, а новым генеральным директором ЦФТО стал Алексей Шило. В мае он получил статус директора по коммерческой деятельности монополии, а соответствующая должность вице-президента была упразднена.

В феврале на портале regulation.gov.ru появилась информация, что министерство экономического развития РФ начинает разработку поправок в законодательство о смене статуса главы «Российских железных дорог» с президента на генерального директора. Основанием стало «поручение председателя правительства РФ от 17 декабря 2016 г.» (в РЖД говорили, что это произошло после соответствующего обращения О.Белозерова). В отличие от вице-президентов, утверждаемых советом директоров монополии, профильных директоров назначает руководитель холдинга.

### ТАСС; 2017.05.22; БОЛЕЕ 10 НОВЫХ ЭЛЕКТРИЧЕК С WI-FI ВЫЙДУТ НА РИЖСКОЕ И КИЕВСКОЕ НАПРАВЛЕНИЯ МЖД В ЭТОМ ГОДУ

Тринадцать новых электропоездов, оснащенные камерами, биотуалетами, Wi-Fi и системой климат-контроля выйдут на Рижское и Киевское направления Московский железной дороги (МЖД) до конца 2017 года. Об этом сообщает сайт столичной мэрии со ссылкой на заместителя мэра Москвы Максима Ликсутова.

«До конца 2017 года ЦППК (Центральная пригородная пассажирская компания – прим. ТАСС) полностью обновит парк подвижного состава депо «Нахабино» и частично – депо «Апрелевка». Новые современные электрички ничем не уступают лучшим зарубежным аналогам. Они приспособлены для проезда маломобильных пассажиров, там также предусмотрены места для провоза велосипедов», – приводятся на сайте мэрии слова Ликсутова.

Он также отметил, что вагоны электропоездов оборудованы камерами и системой видеорегистрации, а безопасность пассажиров в новых составах обеспечивается благодаря электрическим стоп-кранам, крэш-системам, электропневматическим тормозам и другим современным технологическим решениям.

Новые электропоезда прошли испытания в 2016 году и получили сертификат соответствия техническому регламенту Таможенного союза. Сейчас 14 таких поездов перевозят пассажиров на Рижском и Курском направлениях Московской железной дороги.

Ранее сообщалось, что ЦППК планирует к 2030 году обновить 60% своего парка электропоездов, закупив более 350 составов нового формата.

### ТАСС; СУСАННА РОЖИНА; 2017.05.22; НАВИГАЦИЯ НАЧАЛАСЬ НА РЕКЕ ЛЕНА В ЯКУТИИ

Ледоходная обстановка на реке Лена в Якутии позволяет начинать навигацию, в связи с этим в понедельник в речной порт города Якутска прибыло первое навигационное судно с грузом для получателей Вилюйского района.

«Мы встречаем первое судно в Якутском речном порту, что знаменует собой открытие навигации 2017 года. Это праздник для нас, потому что в условиях Якутии навигация – это очень короткий, но ответственный период, когда в Якутии осуществляется завоз грузов и доставка их до населенных пунктов. В ближайшие дни мы начнем завоз в быстромелеющие реки Амга и Вилюй», – сказал в своем выступлении **министр транспорта** и дорожного хозяйства республики Семен Винокуров.

По словам министра, в текущем году в Якутию будет завезено более 3 млн тонн различных грузов, из которых 1,5 млн тонн – грузы для жизнеобеспечения республики. Но в этом году, так же как и в прошлом, на верхней Лене в Иркутской области отмечается мелководье, которое может затруднить судоходство.

«В прошлом году ограничение по судам было дано в конце июня, в этом году, по прогнозам гидрологов, также ожидается мелководье в верховьях реки, поэтому в мае-июне надо завести максимальный объем грузов», – подчеркнул министр.

Предприятиями водного транспорта Ленского бассейна ведется работа по подготовке флота к навигации, всего планируется ввести в эксплуатацию 687 единиц флота, из которых 337 судов грузового флота.

«Большое внимание правительством Якутии уделяется арктической навигации, которая начнется в конце июля и относится ко второму туру навигации в республике. Во время арктической навигации судами «река-море» будет осуществляться завоз грузов в арктическую группу районов объемом около 400 тыс. тонн», – сообщил ТАСС **министр транспорта** республики. При этом он отметил, что из-за высоких уровней воды в арктических реках могут быть проблемы на барах рек Яна и Индигирка.

### ВЕДОМОСТИ; АЛЕКСАНДР ВОРОБЬЕВ; 2017.05.23; «ШЕРЕМЕТЬЕВО» И «ДОМОДЕДОВО» ПОДНЯЛИ ЦЕНЫ НА СВОИ УСЛУГИ

Сборы с авиакомпаний подорожали на 7–15%. Это может обернуться ростом цен на авиабилеты

«Шереметьево» и «Домодедово» с 1 апреля подняли для авиакомпаний аэропортовые сборы, которые зимой прошлого года перестала регулировать в Москве ФАС. Информация о тарифах содержится на их сайтах.

Сборы «Шереметьево» (33,5 млн пассажиров в 2016 г.) выросли на 7,1–7,5%: за взлет/посадку – до 214 руб. за тонну взлетной массы, за авиационную безопасность – до 156 руб. за тонну, за предоставление аэровокзального комплекса (АВК) – до 102–403 руб. за пассажира в зависимости от терминала и рейса (внутренние/международные), за обслуживание пассажиров – до 90–182 руб. за человека в зависимости от терминала. Это плановое повышение, авиакомпании были заранее проинформированы, говорит представитель «Шереметьево». Представитель «Аэрофлота» это подтвердил.

Тарифы «Домодедово» выросли заметнее: за взлет/посадку – на 13% до 260 руб. за тонну, за авиационную безопасность – на 6,8% до 203 руб. за тонну, за предоставление АВК на внутренних линиях – на 15,4% до 75 руб. за пассажира, на международных – на 10,5% до 105 руб., за обслуживание пассажиров – на 10% до 198–220 руб. за человека. Представитель базового перевозчика «Домодедово» – группы S7 – на вопросы не ответил.

Во «Внуково» данные тарифы в этом году не выросли, говорит представитель аэропорта. В 2016 г. сразу после либерализации тарифов «Шереметьево» и «Домодедово» повысили тарифы, «Внуково» повысило расценки осенью.

«Это ежегодное плановое мероприятие, с авиакомпаниями заблаговременно была проведена разъяснительная работа. В целом корректировка тарифов [в 2016 и 2017 гг.] ниже уровня накопленной инфляции с 2010 г.», – говорит представитель «Домодедово». Он объясняет повышение тарифов масштабной инвестпрограммой аэропорта: к чемпионату мира по футболу 2018 г. строится новый сегмент – терминал Т2; пропускная способность зон досмотра в 2016 г. выросла на треть; созданы выделенные каналы для досмотра с использованием высокотехнологичного оборудования и проч. В течение 10 лет инвестпрограмма «Домодедово» превысит 70 млрд руб.

«Аэропорты уведомили ФАС о предстоящем повышении, также сообщили, что их базовые перевозчики «Аэрофлот» и S7 не возражали», – говорит представитель ФАС. Тарифы перестали регулироваться, но московские аэропорты обязаны сообщать об их росте и причинах. Рост выше инфляции за 2016 г. аэропорты объяснили тем, что повышение происходит с апреля, тариф будет действовать только девять месяцев и совокупная нагрузка на авиакомпании вырастет ближе к уровню инфляции, добавил собеседник в ФАС. Инфляция в 2016 г. составила 5,4%. Прогноз на 2017 г. – 5,2%.

Уровень накопленной инфляции с 2010 г. составил 73%, а обслуживание среднего рейса в «Домодедово» подорожало на 44%, говорит человек, знакомый с коммерческими условиями аэропорта.

«Рынок в этом году растет (трафик российских авиакомпаний вырос в январе – апреле на 24,1%. – «Ведомости»), доходы аэропортов растут пропорционально, а расходы не увеличиваются, поэтому даже рост на уровень инфляции был бы некорректен.

Это рост существенный, мы не можем проиндексировать тарифы, так как рынок очень высококонкурентен», – говорит исполнительный директор авиакомпании «Руслайн» (базируется в «Домодедово») Дмитрий Ештокин. «Рост сборов – это негативно, фактически без объяснения причин. На стоимости билетов этот рост вряд ли отразится, ухудшится эффективность», – говорит топ-менеджер одного из крупнейших перевозчиков «Шереметьево». «В зависимости от авиакомпании и средней загрузки это может увеличить стоимость билета на 50–150 руб.», – оценивает младший партнер Bain & Company Андрей Панов.

### ВЕДОМОСТИ; МАРИЯ БУРАВЦЕВА; 2017.05.22; «РУСЛАЙН» ПЛАНИРУЕТ ЛЕТОМ УДВОИТЬ СВОЙ ПАССАЖИРОПОТОК ИЗ ПЕТЕРБУРГА

В летний сезон 2017 г. авиакомпания «Руслайн» планирует увеличить пассажиропоток из петербургского аэропорта «Пулково» до 94 478 человек, сообщил коммерческий директор компании Александр Крутов. Летом 2016 г. авиакомпания перевезла на петербургских направлениях 40 203 пассажира. За четыре месяца 2017 г. компания обслужила в «Пулково» 15 300 пассажиров – на 7% больше, чем в 2016 г., сообщает пресс-служба ВВСС.

В прошлом году «Руслайн» сократил присутствие в «Пулково» по сравнению с летним сезоном 2015 г., когда было перевезено 69 573 пассажира. Но теперь интерес к авиаперевозкам возвращается, в том числе на международных направлениях, говорит Крутов. В этом летнем сезоне «Руслайн» увеличит количество рейсов с 35 в неделю (на начало 2017 г.) до 120 по 16 направлениям. В этом летнем сезоне компания запускает новые направления – в Таллин, Берген и Палангу. У компании уже есть два международных направления – Осло и Вильнюс, она также начнет летать из Петербурга в Воронеж, Геленджик, **Иванов**о, Киров, Курск, Липецк, Пензу, Тамбов, Ульяновск, Чебоксары и Нижний Новгород, куда перестала летать UTair.

В авиапарке у компании 16 самолетов Bombardier CRJ 100/200, на 50 мест каждый. В 2018 г. «Руслайн» планирует приобрести в лизинг 4-7 самолетов, в том числе среднефюзеляжные самолеты для среднемагистральных перевозок, рассказал Крутов. Уже сейчас видно, что по направлениям из Петербурга в Осло и в Воронеж требуется большая вместимость, говорит он.

Авиакомпания «Руслайн» создана в 1997 г. как чартерный перевозчик, в 2003 г. получила собственный сертификат эксплуатанта. Основной владелец – воронежский предприниматель Николай Уланов. Основной объем полетов компания осуществляет из аэропорта «Домодедово», из «Пулково» начала летать в 2010 г.

В этом году S7 Airlines открыла свое первое международное направление из «Пулково» в Берлин (три раза в неделю). Компания также начнет летать из Петербурга в Калининград (трижды в неделю), Ярославль (дважды в неделю) и Калугу (дважды в неделю). В 2016 г. S7 Group обслужила в петербургском аэропорту 1,1 млн человек – на 49% больше, чем в 2015 г. Полеты из Петербурга в этом году начали венгерский перевозчик Wizz Air (рейс в Будапешт) и эстонская Nordica (в Таллин).

Пассажиропоток аэропорта «Пулково» по итогам 2017 г. составит более 15 млн человек, прогнозирует коммерческий директор ВВСС Евгений Ильин. За четыре месяца 2017 г. пассажиропоток «Пулково» составил 4,05 млн человек – на 26% больше, чем в 2016 г. В 2016 г. пассажиропоток аэропорта «Пулково» снизился по сравнению с 2015 г. на 1,7% до 13,3 млн человек. В 2015 г. падение пассажиропотока составляло 5,4% (13,4 млн человек).

### КОММЕРСАНТ.RU; АНАСТАСИЯ ВЕДЕНЕЕВА; 2017.05.22; «ЮТЭЙР» ДОЛЕТЕЛА ДО ПРИБЫЛИ

Четвертая по величине авиакомпания UTair смогла добиться положительных финансовых результатов, спустя три года после начала масштабной реструктуризации. По итогам 2016 года выручка компании составила 75,4 млрд руб., а прибыль достигла 5,4 млрд руб. Компания рассчитывает укрепить свое положение за счет дальнейшего снижения издержек и своевременного погашения денежных обязательств.

Группа UTair (включает одноименную авиакомпанию и является крупнейшим эксплуатантом вертолетов в РФ) опубликовала отчетность по МСФО за 2016 год. По итогам года прибыль компании составила 5,4 млрд руб. Начиная с 2013 года деятельность авиакомпании приносила только убытки: в 2013 году – 4,5 млрд руб., в 2014 году – 62 млрд руб., в 2015 году – 2,7 млрд руб., следует из отчетности.

По итогам 2016 года выручка UTair от пассажирских и вертолетных работ составила 74 млрд руб., из которых 41 млрд руб. принесли регулярные перевозки, 8,7 млрд руб.– чартерные. Вертолетные работы по договорам с ООН сохранились на уровне 2015 года – около 10 млрд руб. Операционные расходы компании выросли на 6,9%, до 41 млрд руб. При этом на конец 2016 года обязательства группы превысили ее активы на 6 млрд руб., а краткосрочные обязательства – на 207 млн руб., говорится в отчетности. Долгосрочные обязательства составили почти 70 млрд руб., а краткосрочные – 20,9 млрд руб. (сократились на 26%).

Обязательства по итогам 2016 года составили почти 91 млрд руб. (в 2015 и 2014 годах они составляли 106 млрд руб. и 138 млрд руб. соответственно).

В отчетности отмечается, что показатели деятельности группы будут планомерно стабилизироваться «по мере улучшения финансовых результатов». Группа продолжит улучшать работу с покупателями и заказчиками, оптимизировать маршрутную сеть, работать над повышением доходности, снижать издержки, «обеспечивая при этом высочайший уровень безопасности полетов». Эти меры позволят поддержать «достаточный уровень финансовых ресурсов», в том числе для «своевременного погашения заемных средств». Вертолетный бизнес UTair, помимо сотрудничества с ООН, должен поддержать контракт с «Роснефтью» на вертолетные работы. В январе группа заключила с госкомпанией пятилетний договор на перевозки с использованием 45 вертолетов.

Напомним, в 2014 году на фоне падения спроса на авиаперевозки UTair оказалась на грани банкротства. Финансовое положение удалось улучшить благодаря сокращению рейсов и внедрению программы реструктуризации издержек «Импульс». Общий долг компании на декабрь 2014 года составлял 167,9 млрд руб., в том числе 85,2 млрд руб.– по лизинговым платежам. В ноябре 2015 года UTair договорилась с банками-кредиторами о реструктуризации долга на 43 млрд руб. Правительство выделило компании госгарантии в размере 9,4 млрд руб., также в уставный капитал компании 11,5 млрд руб. внес Ханты-Мансийский АО и 2,5 млрд руб. – Тюменская область. В результате изменился состав акционеров авиакомпании: сейчас 50,1% группы владеет НПФ «Сургутнефтегаз» через АО «АК-инвест», 38,8% принадлежит Ханты-Мансийскому автономному округу и 8,4% – Тюменской области.

За время реструктуризации парк авиаперевозчика сократился до 65 самолетов, а маршрутная сеть – примерно на 20%. По итогам 2015 года UTair перевезла 5,5 млн пассажиров, а в 2016 году объемы перевозок выросли на 20,1%, до 6,6 млн человек.

На прошлой неделе гендиректор авиакомпании Андрей Мартиросов заявил, что в 2017 году UTair планирует увеличить перевозки на 15–20%.

### РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; ВЛАДИСЛАВ КУЛИКОВ; 2017.05.22; ЗАПЛАТИЛА ЗА РАЗВОРОТ

Взыскана рекордная компенсация за дебош и задержку самолета

Красноярский краевой суд взыскал рекордную компенсацию с женщины, устроившей пьяный дебош на борту самолета.

Женщине придется заплатить 400 тысяч рублей за дозаправку самолета топливом, обработку крыльев противообледенительной жидкостью и прочее. И это суд еще смягчился – авиакомпания требовала в полтора раза больше.

Как рассказывают в суде, в марте 2015 года Боинг 757-200 выполнял рейс по маршруту Красноярск-Бангкок. Во время полета одна из пассажирок, выпив, стала вести себя агрессивно, устроила скандал и нанесла удары двум бортпроводницам. Командир экипажа в виду угрозы безопасности полета принял решение о возврате самолета в пункт отправления. По прибытии в аэропорт Емельяново женщину сняли с рейса.

Дебоширку оштрафовали за мелкое хулиганство. Также на нее возбудили уголовное дело, которое было прекращено по амнистии. В свою очередь, авиакомпания предъявила женщине счет. Ведь возврат самолета вылился в непредвиденные расходы: заправить топливо, обработать топливом, обновить наборы питания и многое другое.

«Проанализировав представленные доказательства, в том числе объяснительные пяти бортпроводников, медицинские справки о причинении двум из них телесных повреждений, выслушав доводы и возражения сторон, суд признал требования авиакомпании правомерными, – рассказывают в Красноярском краевом суде. – При этом суд установил, что решение о возврате самолета в аэропорт командир воздушного судна принял вынужденно, по причине нарушения ответчицей Правил поведения на борту, допустившей агрессивные действия по отношению к экипажу и в целом создавшей угрозу безопасности полета».

Иными словами, дешевых вариантов (например, долететь до Таиланда и уже там разбираться) не было. Поведение пассажирки вынудило пилотов развернуть самолет, а это дорогое решение. Но раз виновата во всем пассажирка, ей и платить.

Первая инстанция взыскала с женщины более 600 тысяч рублей. Но апелляцией сумма была снижена из-за тяжелого материального положения истицы.

«Представитель ответчицы в апелляционной жалобе просила отменить судебное решение, одним из доводов назвав сложное материальное положение подзащитной, являющейся пенсионеркой, – рассказывают в суде. – Краевой суд учел имущественное положение ответчицы, пенсия которой, согласно справке УПФР в Ленинском районе Красноярска, составила 13,2 тыс. рублей, и снизил размер подлежащего возмещению ущерба».

Как рассказал «РГ» адвокат Сергей Варламов, суды начали взыскивать подобные компенсации с авиадебоширов относительно недавно. Но до сих пор счета были меньше – примерно 150 – 200 тысяч рублей. Как пояснили «РГ» специалисты, компенсации были меньше, так как обычно самолеты совершали вынужденную посадку на аэродромы по пути следования. В данном же случае самолет вернулся назад, рейс фактически пришлось начинать заново. Потому и компенсация оказалась рекордной.

Напомним также, что в этом году был принят закон, прописавший в УК специальное наказание за дебоши на транспорте. Под статью попадают не только авиахулиганы, но и драчуны из электричек, трамвайные хамы и прочее. Согласно новым нормам, за дебош на транспорте можно сесть на срок до пяти лет.

### ТАСС; 2017.05.22; ПРОЕКТ РЕКОНСТРУКЦИИ НОВОСИБИРСКОГО АЭРОПОРТА ОБОЙДЕТСЯ В 120 МЛН РУБЛЕЙ

Новосибирский международный аэропорт Толмачево завершил конкурс на подготовку проекта реконструкции терминального комплекса. Победителем стала новосибирская компания-проектировщик, предложившая выполнить работу за 120 млн рублей, говорится в материалах сайта госзакупок.

«Признать победителем закупки ООО «Атта-Проект», подавшего заявку, которая отвечает требованиям, установленным в закупочной документации», – говорится в итоговом протоколе проекта.

Помимо «Атта-Проект», в конкурсе принимали участие девять компаний. Начальная цена контракта составляла 145 млн рублей. Как указывается в материалах, предложение новосибирской компании не было самым дешевым, однако другие участники, снижавшие цену контракта вплоть до 92 млн рублей, не смогли предоставить необходимые документы. Победитель конкурса должен выполнить проектирование объединенного терминала аэропорта, включающего в себя блоки внутренних и воздушных авиалиний, зданий инженерно-технического обеспечения, перрона с телескопическими трапами для посадки пассажиров перед стоянкой воздушных судов.

Ранее сообщалось, что первая очередь предусматривает расширение терминала внутренних линий на 12 тыс. кв. метров, объединение двух терминальных комплексов – внутренних и международных авиалиний. После проведения работ площадь терминального комплекса составит около 65 тыс. кв метров, этого достаточно для обслуживания 6 млн пассажиров в год – такого пассажиропотока планируется достичь в Толмачево в 2019-2020 годах. Следующие очереди реконструкции предусматривают увеличение площадей терминального комплекса до 95 тыс. кв метров. Объем инвестиций в первую очередь проекта составит 1,8 млрд рублей.

«Атта-Проект» – одна из старейших частных архитектурных организаций в России, основанная в Новосибирске в 1988 году. Ранее компания выполняла проекты аэровокзалов Саратова, Читы, нынешнего терминала Толмачево, а также проекты ряда гостиниц, жилых комплексов и административных зданий, в том числе генеральных консульств РФ в Японии, Польше, Болгарии и Румынии.

Толмачево – крупнейший за Уралом международный авиаузел. Пропускная способность на внутренних авиалиниях составляет 1800 пассажиров в час, на международных – 1300 пассажиров в час. Аэропорт связан регулярными рейсами с крупнейшими городами России, населенными пунктами Сибири, а также Болгарией, Германией, Китаем, Грецией и другими странами.

### ТАСС; 2017.05.22; ПАССАЖИРОПОТОК ПУЛКОВО В 2017 ГОДУ МОЖЕТ ДОСТИЧЬ РЕКОРДНОЙ ЦИФРЫ В 15 МЛН ЧЕЛОВЕК

Пассажиропоток петербургского аэропорта Пулково в 2017 году может достичь 15 млн человек. Об этом в понедельник журналистам сообщил коммерческий директор управляющей аэропортом компании «Воздушные ворота Северной столицы» (ВВСС) Евгений Ильин.

«По 2017 году пассажиропоток составит не менее 15 млн человек – это будет рекордная цифра», – сказал Ильин. Ранее он прогнозировал рост на 10%, до 14,6 млн пассажиров. Предыдущий рекорд был в 2014 году (14,2 млн человек).

Ильин отметил восстановление рейсов и пассажиропотока в текущем году по сравнению с показателем 2016 года. Уже в первые 4 месяца текущего года отмечен рост на 26% – до 4,05 млн пассажиров.

Аэропорт Пулково является главным хабом Санкт-Петербурга и четвертым крупнейшим аэропортом в России. Пропускная способность нового объединенного пассажирского терминала после завершения реконструкции «Пулково-1» достиг 17 млн пассажиров в год. По итогам 2016 года пассажиропоток составил 13,265 млн человек, что на 1,7% ниже итогов 2015 года, когда аэропорт обслужил 13,499 млн пассажиров. В первые четыре месяца 2017 года пассажиропоток аэропорта составил 4,05 млн человек, что на 26% больше аналогичного периода прошлого года.

### ТАСС; 2017.05.22; АЭРОПОРТ ПУЛКОВО ГОТОВ К ПМЭФ И НЕ ОЖИДАЕТ ОГРАНИЧЕНИЙ ДЛЯ ПАССАЖИРОВ

Аэропорт Пулково полностью готов к приему гостей Петербургского международного экономического форума (ПМЭФ-2017). Об этом журналистам сообщил коммерческий директор управляющей компании аэропорта «Воздушные ворота Северной столицы» Евгений Ильин.

«Мы полностью готовы к обслуживанию ПМЭФ, у нас давно отлажена система, никаких ограничений в аэропорту быть не должно. Возможно временное закрытие воздушного пространства, но на пассажирах это никак не отразится», – сказал Ильин. По его словам, транспорт, аккредитованный на форум, будет проезжать на территорию аэропорта по пропускам в общем потоке. Будут действовать усиленные меры безопасности.

Представитель аэропорта отметил, что время проведения ПМЭФ не является пиковым с точки зрения нагрузки. «Идет рост частной авиации и увеличивается наполняемость рейсов», – подчеркнул он, не назвав конкретных цифр.

В прошлом году накануне форума аэропорт обслужил порядка 600 рейсов и 47,5 тыс. человек.

Петербургский международный экономический форум пройдет с 1 по 3 июня 2017 года. В этом году мероприятия форума будут объединены девизом «В поисках нового баланса в глобальной экономике». ТАСС выступает генеральным информационным партнером и официальным фотохост-агентством ПМЭФ. Кроме того, агентство является оператором презентационной зоны форума.

### РИА НОВОСТИ; 2017.05.22; МИХАИЛ КИРЕЧКО: В РОССИИ ПОЯВИТСЯ СИСТЕМА КОНТРОЛЯ ЗА БЕСПИЛОТНИКАМИ

В России будет создана система контроля за полетами малых беспилотных авиационных систем (БАС), в том числе легкими квадрокоптерами, которые пока без проблем можно приобрести в многочисленных интернет-магазинах. В США над аналогичным проектом работает NASA. В нашей стране решением вопроса занимаются специалисты Российских космических систем (РКС) – холдинга госкорпорации «Роскосмос». Эта компания является разработчиком системы спутниковой навигации ГЛОНАСС, которая ляжет в основу инфраструктуры для обеспечения безопасного использования БАС. Планируется, что ее опытный образец будет готов к концу 2017 года и испытан в республике Башкортостан. Зачем нужна система, как она будет работать и чего ждать нынешним и будущим владельцам квадрокоптеров, в интервью РИА Новости рассказал главный конструктор беспилотной инфраструктуры Михаил Киречко.

– Расскажите, пожалуйста, о целях создания системы. Зачем потребовалось отслеживать небольшие аппараты, предназначенные в большинстве своем для спортивных состязаний по пилотированию и любительских фото– и видеосъемок?

– Я бы не стал называть нашу разработку системой контроля, ее функционал существенно шире. Правильнее будет использовать термин «система информационного обеспечения». Кроме того, контроль – это только средство, целью является упорядочивание и создание рабочей среды для операторов малых БАС, расширение их возможностей и формирование основ для появления в экономике нашей страны целого пласта новых высокотехнологичных услуг.

– Почему принято решение о создании инфраструктуры контроля за беспилотниками именно сейчас?

– Дистанционно управляемые летательные аппараты не являются чем-то новым, технологии существуют уже несколько десятилетий, но в последние годы они резко подешевели. Именно с этим связан бум развития малых БАС. Особенно это заметно на примере легких квадрокоптеров – их производство и продажи растут высокими темпами, а по частоте обновления модельного ряда эта индустрия уступает разве что производителям смартфонов. Несмотря на это, небольшие беспилотники по-прежнему остаются не более чем модными гаджетами. Их широкому использованию с целью извлечения прибыли препятствуют законодательные ограничения и требования безопасности. Сегодня очевидно, что те страны, которые сумеют первыми снять эти барьеры, получат огромное стартовое преимущество в развитии ряда новых высокотехнологичных услуг – от доставки и мониторинга до страхования и систем безопасности нового поколения.

– Где будет тестироваться пилотный проект системы и когда она начнет функционировать в масштабах страны?

– Планируется, что опытный образец инфраструктуры будет готов к концу 2017 года. Сейчас запланирован первый опытный регион – республика Башкортостан. Это один из самых передовых субъектов России по уровню развития и темпам внедрения геоинформационных систем. В ближайшее время там планируется запустить проект по мониторингу дорожной инфраструктуры с помощью беспилотников. В ходе решения этой задачи мы сможем обкатать наши разработки, создать региональный прототип системы. Следующий этап – масштабировать ее на территорию всей страны. Это огромный проект, над которым мы работаем в партнерстве с **Росавиаци**ей, госкорпорацией по ОрВД, Ростелекомом и НП «ГЛОНАСС». У нас очень хороший уровень взаимодействия, уверен, что вместе мы сможем обеспечить нашей стране лидерство во внедрении беспилотных технологий.

– Как, по вашему мнению, государственный контроль сможет помочь достижению баланса между бурным развитием молодой индустрии и безопасностью полетов?

– Я приведу в пример автомобили. Когда они только появились, никто до конца не понимал, что это. Но по мере их распространения сформировалось представление о необходимости строительства дорог, были введены правила уличного движения и дорожные знаки и в конце концов появилась лицензия на управление, поскольку было очевидно, что под управлением необученного или недееспособного водителя автомобиль представляет угрозу для окружающих. Без этого автомобильная индустрия никогда бы не стала такой, какой мы ее знаем сегодня.

– То же самое предстоит пережить и владельцам квадрокоптеров?

– Да, и это неизбежно. Как вы, наверное, знаете, в России в конце 2015 года был принят закон об обязательной регистрации и сертификации всех БАС весом более 250 грамм. Это решение было мотивировано благими пожеланиями, в частности вопросами безопасности, однако на практике оно означало полное выведение из легального поля владельцев небольших аппаратов вплоть до игрушечных авиамоделей. В результате нормы были пересмотрены и летом 2016 года все БЛА массой до 30 килограммов были освобождены от регистрации.

Чтобы соблюсти баланс безопасности и развития, будет введен упрощенный, уведомительный характер получения разрешения на полеты, для чего и потребовалась разрабатываемая нами система. Ее использование не требует больших усилий от операторов, но она сможет обеспечить безопасность полетов. Система позволит избегать столкновений БАС, полетов над аэропортами и военными объектами, где аппарат могут просто сбить или жестко посадить, заглушив помехами канал управления и навигационный сигнал. Кроме того, она даст возможность контролировать все, что происходит с аппаратом за пределами прямой видимости. А это, в свою очередь, создает предпосылку для появления индустрии страхования квадрокоптеров, что очень актуально, учитывая стоимость некоторых продвинутых моделей.

– Как это будет работать на практике – потребуется ли обязательная установка дополнительного оборудования на БАС? Насколько оно дорогостоящее?

– На каждом аппарате должно быть установлено определенное оборудование, которое с помощью системы спутниковой навигации будет определять его местоположение и параметры движения, а затем по каналу связи передавать эту информацию в систему контроля. На большинстве современных моделей такое оборудование уже устанавливается, вопрос только в адаптации программного обеспечения.

Оператор будет подавать заявку на маршрут и получать подтверждение или перечень ограничений. Система автоматически сформирует план маршрута с учетом ограничений и уже поданных заявок. Она же будет контролировать его выполнение. При желании план можно выгрузить в память беспилотника для автономного выполнения полета. При нарушении маршрута оператор получит информацию о необходимых действиях для прекращения нарушения, одновременно эти данные будут получать контрольные органы.

В рамках проекта «Инфраструктура федерального сетевого оператора», работы над которым ведет РКС, мы также предусмотрели возможность создавать специальные приложения для нужд операторов БАС. К примеру, ряд задач для службы доставки может быть автоматизирован и сводиться к выбору адреса полета, как это сегодня происходит в автомобильной навигации. Но это в будущем, сейчас наша задача состоит в том, чтобы учесть такую возможность на системном уровне – для этого создается специальная облачная платформа комплексных приложений. Принцип ее работы будет в чем-то похож на магазины приложений для смартфонов – AppStore и GooglePlay.

– На какие именно беспилотные аппараты рассчитана система?

– Рабочий вариант – на дроны весом от 250 граммов до 30 килограммов. Характеристики определяются так: нижняя граница – аппараты, которые, по мнению авиационных специалистов, представляют угрозу для больших самолетов. А верхняя – габаритные аппараты, которые уже подчиняются тем же правилам, что и гражданская авиация. Да и задачи у них другие.

– А вы уже обсуждали последствия внедрения системы контроля с производителями БАС? Ведь в основном это активно развивающиеся молодые зарубежные компании, которые не слишком заинтересованы в ограничениях…

– Сейчас РКС совместно с **Росавиаци**ей создает концептуальные предложения, где в том числе начато формирование набора требований к бортовому оборудованию, которому должны будут соответствовать все продаваемые в России малые БАС. Эти требования будут построены так, чтобы максимально упростить производителям и операторам возможную модернизацию.

– Как быть с теми, кто захочет демонтировать установленное добросовестными производителями оборудование, чтобы скрыть перемещения своего аппарата?

– Технически это сделать несложно. Современные технологии вообще позволяют сделать дрон самому – распечатал корпус на принтере, купил двигатели, сервоприводы, радиоаппаратуру и летай. Но это, возвращаясь к нашей аналогии с автомобилями, как езда без прав – нормальные люди ездят с правами и трезвые, но всегда есть исключения…. Если вы хотите нарушать закон – это ваше дело, но за это должна существовать ответственность, соизмеримая общественной опасности таких действий. Уверен, так будет и в случае с БАС.

– Как именно будет передаваться информация? По какому каналу связи? Часто бывает, что над одной точкой одновременно летает сразу несколько квадрокоптеров…

– Предполагается, что на первом этапе развития основным каналом передачи данных будут сотовые сети. В перспективе возможен переход на сети типа LPWAN (Low-power Wide-area Network – энергоэффективная сеть дальнего радиуса действия – ред.), они очень хорошо подходят для интернета вещей и, несомненно, будут развиваться в нашей стране. Это новая технология, но для некоторых задач она подходит намного лучше сотовой связи.

– Учитываете ли вы в своей работе опыт зарубежных коллег?

– Сейчас наиболее серьезные усилия в этом направлении предпринимаются в США, где аналогичным проектом занимается NASA. Похожая работа ведется в странах Евросоюза. Мы все это учитываем.

Рынок очень динамичен и возник относительно неожиданно, что стало проблемой для регулирующих органов. Тем более речь идет об авиации – это очень консервативная сфера, подчиненная строгим требованиям безопасности. Сегодня рынок растет быстрее, чем регуляторы успевают отвечать на его вызовы. Это проблема не государственных органов, а недостатка релевантных технических решений. Все понимают, что запрещать нельзя, но для контроля нужна новая инфраструктура. Сейчас мы ее создаем.

– Не получится ли так, что именно в России создаваемая инфраструктура, как это часто бывает, будет отличаться от подобных решений в других странах?

– Как колея железной дороги… Сегодня это невозможно. Мир другой – он более открыт, обмен информацией происходит просто и быстро. Это работает на то, чтобы решение было согласовано, более универсально. Все стараются обмениваться идеями, всячески доносить свою точку зрения. Согласование и гармонизация будут происходить естественным образом.

### ИНТЕРФАКС; 2017.05.22; «ДОМОДЕДОВО» ПРОГНОЗИРУЕТ 7%-НЫЙ РОСТ ПАССАЖИРОПОТОКА В 2017Г

Московский аэропорт «Домодедово» прогнозирует рост пассажиропотока в 2017 г. до 30,6 млн человек, сообщил «Интерфаксу» источник, близкий к управляющей компании аэропорта.

«Прогноз пока не менялся – 30,6 млн человек», – сказал собеседник агентства.

Подтвердить эту информацию у официального представителя «Домодедово» «Интерфаксу» не удалось. «Прогнозные данные мы не раскрываем, но с конца 2016 г. фиксируем прирост пассажиропотока по отношению к показателям прошлого года», – сказал представитель аэропорта.

Как сообщалось, в январе-апреле пассажиропоток «Домодедово» составил 8,3 млн человек, что на 8,2% больше, чем годом ранее.

В 2016 году «Домодедово» обслужил 28,5 млн человек, что на 6,6% меньше, чем годом ранее.

«Домодедово» – второй крупнейший по пассажиропотоку аэропорт РФ, Единственный акционером «Домодедово» считается глава совета директоров аэропорта Дмитрий Каменщик.