**07 ФЕВРАЛЯ 2018**

**Вернуться в оглавление**

|  |
| --- |
| **Публикации** |

### ВЕДОМОСТИ; АЛЕКСАНДР ВОРОБЬЕВ; 2018.02.07; БЕЛОРУССИЯ МЕШАЕТ «ПОБЕДЕ» НАЧАТЬ ПОЛЕТЫ ИЗ САНКТ-ПЕТЕРБУРГА В МИНСК

Лоукостер не согласен с тарифами в белорусских аэропортах

Национальный аэропорт «Минск» предложил «Победе» тарифы на аэропортовое и наземное обслуживание в евро, как для нерезидента, говорится в письме временно исполняющего обязанности гендиректора «Победы» Андрея Юрикова министру транспорта Максиму **Соколов**у. «Ведомости» ознакомились с копией документа, представитель «Победы» подтвердил его отправку, представитель **Минтранса** – получение. Размер тарифов указан в приложении к письму. Лоукостер «Победа» (100%-ная «дочка» «Аэрофлота») планирует открыть ежедневные рейсы из Санкт-Петербурга в Минск.

Большинство тарифов в Минске для европейских авиакомпаний, предложенных и «Победе», выше на 50%, чем для резидентов, а по некоторым разница достигает почти 100%, утверждает менеджер авиакомпании, знакомый с тарифами аэропорта Минска. В России действует такая же практика: аэропортовые тарифы для иностранных авиакомпаний на десятки процентов выше, чем для российских.

Согласно приказу Федеральной службы воздушного транспорта России (предшественник **Росавиаци**и) от 1999 г. белорусские авиакомпании обслуживаются в российских аэропортах по тем же тарифам, что и российские, пишет топ-менеджер «Победы» **Соколов**у. В заключение он просит министра помочь получить в Минске тарифы, как для белорусских перевозчиков, или отменить для последних льготы в России.

Представитель **Минтранса** сказал, что обращение «Победы» рассмотрят и дадут ответ.

Из Санкт-Петербурга в Минск российские авиакомпании не летают. Национальный перевозчик Белоруссии «Белавиа» совершает 4–5 рейсов в сутки. Билет в одну сторону стоит 62,2 евро (примерно 4400 руб.), говорится на сайте авиакомпании. У «Победы» в первой половине 2017 г. билет стоил в среднем 3500 руб., данных за весь год еще нет.

По направлению Москва – Минск «Белавиа» летает 7–8 раз в сутки (6 раз в «Домодедово» и 1–2 в «Жуковский»). «Аэрофлот» – 5 раз, Utair – 2 раза. «После 2015 г., когда закрылось авиасообщение с Украиной, «Белавиа» значительно нарастила перевозки в Россию за счет транзитных пассажиров, направляющихся в Киев – этот город был самым востребованным международным направлением из России», – отмечает гендиректор Infomost Борис Рыбак.

В конце 2015 г. «Победа» хотела полететь в Минск из Москвы. Но департамент по авиации Белоруссии не выдал лоукостеру аккредитацию. Для получения аккредитации «Победе» надо было согласовать стоимость билетов из Москвы с «Белавиа», но та не согласовала. Цены на билеты Санкт-Петербург – Минск были согласованы.

Для всех российских авиакомпаний, летающих в Минск, действуют завышенные тарифы, как для иностранных перевозчиков, утверждает менеджер российской авиакомпании. Представители «Аэрофлота» и Utair на запросы не ответили. «Победа» или получит в Минске тарифы, которые действуют для «Белавиа», или будет добиваться отмены льгот для белорусов в России, утверждает человек, близкий к группе «Аэрофлот».

«Есть ощущение, что белорусы получают в России все, что хотят, отношения стран во многих аспектах лежат вне экономического поля – может, потому, что это Союзное государство», – констатирует Рыбак. Даже если приказ о льготах будет отменен, тарифы для «Белавиа» будут самостоятельно устанавливать российские аэропорты, говорит эксперт.

«Мы детали коммерческого сотрудничества с авиакомпаниями не комментируем», – сказал представитель «Домодедово». «Жуковский» работает в соответствии с российским законодательством и сделает все возможное для сохранения выгодных условий обслуживания [если законодательство изменится], говорит его представитель. «Воздушные ворота Северной столицы» (ВВСС, концессионер «Пулково») следуют государственному регулированию, в том числе в сфере тарифов, если регулирование изменится, то ВВСС будет обязана действовать в соответствии с изменениями, заявил представитель компании. Представители «Белавиа» и аэропорта Минска на запросы во вторник не ответили.

**Минтранс** иногда применяет меры, когда нарушаются интересы российских авиакомпаний. Так, в конце 2016 г. он грозил Таджикистану закрыть воздушное сообщение между двумя странами за то, что тот не разрешал «Уральским авиалиниям» начать полеты в Душанбе и Худжанд из «Жуковского». Позже, когда на эти линии не пускали «Ямал», **Минтранс** закрыл часть направлений в Россию для таджикских авиакомпаний. В 2017 г., когда российской AirBridgeCargo сократили количество слотов в аэропорту Амстердама, **Минтранс** пригрозил закрыть воздушное пространство России для голландцев. Во всех случаях это помогло решить проблемы российских авиакомпаний. В истории с полетами из Москвы в Минск **Минтранс** за «Победу» заступаться не стал, рассказывал человек, близкий к группе «Аэрофлот».

<https://www.vedomosti.ru/business/articles/2018/02/07/750158-belorussiya-meshaet-pobede>

### RG.RU; ТАТЬЯНА ШАДРИНА; 2018.02.06; РОССИЯ ОБСУДИЛА С ИКАО И ИАТА ЭКОЛОГИЧЕСКУЮ АВИАДОКТРИНУ

Глава **Минтранса** Максим **Соколов** обсудил с президентом Совета Международной организации гражданской авиации (ИКАО) доктором Бернардом Алиу и руководителем Международной ассоциации воздушного транспорта (ИАТА) Александром де Жуньяком вопросы, связанные с реализацией экологической доктрины ИКАО (CORSIA).

В ИКАО сейчас приходят к тем же выводам, на которых ранее настаивала российская сторона: что ограничения по выбросам от двигателей самолетов или же дополнительная плата за выбросы сверх квоты может пагубно сказаться на развитии гражданской авиации. Об этом международная организация уже заявляла.

Удержание глобальной нетто-эмиссии CO2 международной авиации, начиная с 2020 года, на одном и том же уровне и необходимость применения «системы компенсации и сокращения выбросов углерода для международной авиации» (CORSIA) может привести к снижению общего уровня безопасности полетов на глобальном уровне.

Возникают риски искажения рыночных отношений в области авиационных перевозок, значительные накладные расходы как в государствах, так и в рамках регулярного бюджета ИКАО, не имеющие прямого отношения к мероприятиям по сокращению эмиссии CO2. Поэтому в рамках ИКАО предлагается альтернативный подход к решению экологических вызовов – механизм чистого развития для международной гражданской авиации (ACDM) как основы для внедрения глобальных рыночных мер (ГРМ).

По итогам переговоров, которые прошли в Сингапуре в рамках салона «Singapore Airshow 2018», главы **Минтранса** Максима **Соколов**а с представителями международных организаций достигнуты договоренности о проведении в России семинаров под эгидой ИКАО и ИАТА на тему CORSIA.

С Сингапуром российская сторона намерена сотрудничать в вопросах использования навигационных спутниковых систем на основе ГЛОНАСС и развития на беспилотных транспортных технологий.

<https://rg.ru/2018/02/06/rossiia-obsudila-s-ikao-i-iata-ekologicheskuiu-aviadoktrinu.html>

### РИА НОВОСТИ; 2018.02.06; ПОСОЛ ЕГИПТА В РОССИИ ХОЧЕТ БЫТЬ НА ПЕРВОМ РЕЙСЕ МОСКВА-КАИР

Посол Египта в РФ Ихаб Наср с нетерпением ждет возобновления авиасообщения между Москвой и Каиром и хочет полететь на первом рейсе, сообщил он журналистам.

По словам посла, правительства двух стран дали «зеленый свет» для возобновления прямого авиасообщения между Москвой и Каиром с 1 февраля 2018 года, и со стороны правительств проблем нет.

«Дальнейшие необходимые действия для возобновления авиасообщения зависят от компаний. Все в руках Egypt Air и «Аэрофлота». Компании должны провести большую техническую подготовку. Мы делаем все возможное, чтобы помочь им… Я сам с нетерпением этого жду, чтобы на первом рейсе полететь», – сообщил Наср во вторник.

Прямые рейсы между Москвой и Каиром, остановленные в ноябре 2015 года после крушения над Синаем самолета авиакомпании «Когалымавиа», летевшего из Шарм-эш-Шейха в Петербург, должны возобновиться с февраля 2018 года. Решению об открытии авиасообщения предшествовала большая работа по усилению мер безопасности в аэропорту египетской столицы.

**Министр транспорта РФ** Максим **Соколов** сообщал, что возобновление прямых регулярных рейсов между Москвой и Каиром должно состояться во второй половине февраля текущего года. Добраться из Москвы в Каир можно и сейчас, но с пересадкой.

<https://ria.ru/economy/20180206/1514071943.html>

### ИЗВЕСТИЯ; ЕВГЕНИЙ ДЕВЯТЬЯРОВ; 2018.02.07; «РОССИЯНЕ СТАЛИ НАМНОГО ЧАЩЕ ЛЕТАТЬ ВНУТРИ РОССИИ, ЧЕМ ЗА РУБЕЖ»

Глава **Росавиаци**и Александр **Нерадько** – о рекордных объемах перевозок, подготовке аэродромной инфраструктуры к ЧМ-2018 и сертификации авиатехники

Гражданская авиация России в 2017 году продемонстрировала рекордный рост объемов перевозок – услугами авиакомпаний из РФ воспользовались более 105 млн пассажиров. Глава **Федерального агентства воздушного транспорта** (**Росавиаци**я) Александр **Нерадько** в интервью «Известиям» рассказал, что ждет отрасль в этом году, насколько готовы аэропорты к ЧМ-2018 и когда будет завершена сертификация самолета МС-21.

– Как сказались международные санкции на объемах перевозок воздушным транспортом?

– Санкции по нам никак не ударили. К 95-летию гражданской авиации, которое будет отмечаться 9 февраля, мы подходим с очень хорошими показателями. За 2017 год у нас рекордный объем перевозок за всю историю современной гражданской авиации – российские авиакомпании перевезли более 105 млн человек. В целом вместе с перевозчиками – партнерами из других стран услугами наших аэропортов воспользовались более 185 млн пассажиров. Россияне стали намного чаще летать внутри России, чем за рубеж.

С начала 2018 года мы отмечаем продолжающееся увеличение количества полетов. По Московскому авиаузлу рост составляет до 10%. Мы рассчитываем, что серьезным импульсом для дальнейшего роста будет перевозка пассажиров к местам проведения чемпионата мира по футболу. Предполагаем, что возникнет дефицит провозных возможностей российских авиакомпаний. Поэтому мы даже предложили исключительно на время проведения чемпионата разрешить иностранным перевозчикам каботаж (полеты внутри страны. – «Известия») для перевозки своих болельщиков и сборных команд. Сейчас это решение за правительством.

– В каком статусе готовности на сегодня находятся аэропорты в городах проведения ЧМ-2018?

– Во всех 13 аэропортах, расположенных в 11 городах, будет обеспечена готовность к проведению чемпионата мира. У нас другого пути нет. Сейчас принимаются дополнительные меры для устранения отставаний, которые отмечались в предыдущие годы.

Открыт и работает аэропорт Платов в Ростове-на-Дону. В аэропорт Саранск уже выполнен технический рейс, поэтому по нему больше нет вопросов. С аэропортом Волгоград практически все вопросы сняты. У нас также есть четкое понимание, что мы обеспечим готовность аэропорта Калининграда к проведению чемпионата мира. В Екатеринбурге практически всё готово. Аэропорт Нижнего Новгорода будет готов. В Самаре необходимо завершить строительство и оснащение аварийно-спасательных станций и небольшого участка перрона – это тоже всё будет выполнено в срок.

В Домодедово есть очень серьезные проблемы, связанные с тем, что под внешним управлением находится Промсвязьбанк, который предоставлял банковскую гарантию подрядчику, выполняющему работы по строительству перронов. А подрядчик попал в предбанкротное положение. Совместными усилиями Банка России и администрации Промсвязьбанка удалось пролонгировать действие банковской гарантии до января 2019 года, и реконструкция в Домодедово будет продолжаться.

Что касается Шереметьево, то в ближайшее время мы рассчитываем закончить работу по оформлению переноса коммуникаций, и тогда у нас хватит времени завершить строительство третьей взлетно-посадочной полосы к чемпионату мира.

– В конце 2015 года **Росавиаци**я была наделена новыми функциями – по сертификации авиатехники. Ранее этим занимался Межгосударственный авиационный комитет. Как это отразилось на экспортном потенциале отечественных самолетов и вертолетов?

– Мы рассматриваем изменения в системе сертификации как меры по укреплению отечественной авиационной индустрии, полномочий национальных государственных органов, которые несут ответственность за будущее развитие гражданского авиастроения и гражданской авиации в стране. Ведущие авиационные державы и государства – импортеры российской авиационной техники, а также международная авиационная общественность были одними из первых проинформированы об изменениях в области сертификации авиационной техники. И они полностью поддержали эти изменения.

В 2016–2017 годах состоялись визиты аудиторов ведомств гражданской авиации КНР и Италии в Россию с целью оценки российской системы сертификации. В текущем году запланированы новые визиты представителей авиационных ведомств других государств. Практически достигнуты договоренности с Европейским агентством по безопасности полетов, и 29 января **Росавиаци**я и Европейское агентство по безопасности полетов подписали Соглашение о поддержании летной годности. Подписано соглашение между **Росавиаци**ей и итальянскими авиационными властями, что обеспечивает бесперебойный экспорт самолетов SSJ в разные страны мира.

Поддержку продвижения авиационной техники за рубеж **Росавиаци**я осуществляет путем заключения соглашений о поддержании летной годности и взаимном признании сертификации. Сейчас ведем такие переговоры с Институтом гражданской авиации Кубы, с авиационными властями Бразилии, Мексики, Китая и других государств. Авиационные власти Турции готовы уже в феврале подписать с нами рабочее соглашение для обеспечения бесперебойных экспортных поставок российских вертолетов на турецкий рынок.

Также работаем с министерством гражданской авиации Индии, бюро гражданской авиации Японии, Монголии, Индонезии, с Южной Кореей. Наши действия обеспечили, например, поставки вертолетов Ми-171 и Ми-26 на китайский рынок. В настоящее время поставки этих воздушных судов идут в полном соответствии с ранее сформированными графиками.

– Какими темпами идут работы по сертификации?

– На конец января 2018 года в **Росавиаци**ю поступило 540 заявок на сертификацию, из них полностью выполнено уже 286. Ни одного срыва или задержки в сертификационных работах не было. Первостепенными для нас являются заявки, поступающие от российских предприятий. Также отмечу, что за прошедший период нами было оформлено 25 экспортных сертификатов летной годности на вертолеты Ми-171, Ми-26, Ка-32, на самолеты RRJ-95 и Ан-2. Экспортные сертификаты, выданные **Росавиаци**ей, были признаны авиационными властями тех государств, куда экспортировалась российская авиационная техника, без каких-либо замечаний.

– Как проходит сертификация нового российского самолета МС-21? В какие сроки может завершиться эта работа?

– Сертификация МС-21 и двигателя ПД-14, которым будет оснащаться самолет, станут нашими ключевыми направлениями работы в этом и следующем годах. У нас есть четкие графики выполнения работ. Но сертификация – это процесс оценки соответствия характеристик самолета заявленным в техническом задании летно-техническим и другим параметрам, и не всегда эта работа идет гладко. Иногда испытания задерживаются, иногда требуются дополнительные испытания, и тогда графики смещаются. В плане завершения сертификационных работ по МС-21 у нас стоит первая половина 2019 года.

<https://iz.ru/702744/evgenii-deviatiarov/rossiiane-stali-namnogo-chashche-letat-vnutri-rossii-chem-za-rubezh>

### РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; ТАТЬЯНА ШАДРИНА; 2018.02.06; КАМЕРЫ ПОРАБОТАЮТ НА ДОРОГИ

Штрафы с водителей передадут в региональные дорожные фонды

Правительство внесло в Государственную Думу законопроект о передаче штрафов за нарушения Правил дорожного движения в региональные дорожные фонды.

Сейчас штрафы с водителей и пешеходов идут в бюджеты регионов, а те могут использовать их на любые цели. Поправки в Бюджетный кодекс РФ предполагают, что с 2019 года их можно расходовать только на ремонт, содержание и строительство дорог.

«Перенаправление штрафов за нарушение ПДД в дорожные фонды субъектов РФ позволит повысить уровень безопасности на дорогах, – отметил первый замглавы **минтранса** Евгений **Дитрих**. – Деньги станут направляться и на освещение, установку барьерных ограждений, светофоров и камер, оборудование пешеходных переходов на дорогах регионального и местного значения». Речь идет о довольно внушительных суммах (60 миллиардов рублей по итогам 2016 года).

Инициатива правительства добавит каждому региону несколько десятков миллионов рублей. «Если для Москвы и другого крупного субъекта РФ, где в дороги вкладываются миллиарды, это капля в море, то для дорог дотационного региона – это хорошая поддержка», – отметил в беседе с «РГ» директор Института экономики транспорта и транспортной политики НИУ «Высшая школа экономики» Михаил Блинкин. Он также предупреждает, что штрафы за нарушение ПДД – нестабильный источник средств. «В первые месяцы после установки комплексов видеофиксации нарушений штрафов очень много, но со временем их становится меньше, – говорит Блинкин. – И чем больше регион занимается порядком на дорогах, тем меньше поступлений от штрафов».

Общая протяженность автомобильных дорог в России – свыше полутора миллионов километров. Из Федерального дорожного фонда в 2017 году было выделено на ремонт и содержание федеральных дорог более 240 миллиардов рублей, на строительство и реконструкцию федеральных дорог – более 110 миллиардов, на поддержку регионального дорожного строительства – более 87 миллиардов. Благодаря этому к концу 2017 года 77,96 процента федеральных трасс было приведено к нормативному состоянию. Ситуация с региональными дорогами хуже. Состояние половины из них никак не вписывается в нормативы.

Улучшить качество дорог и повысить безопасность движения поможет синхронизация их ремонта с работами по благоустройству и развитию коммунальной инфраструктуры. А то сейчас получается, что сначала делают дорогу, а потом свежий асфальт вскрывают и прокладывают трубы. Эта тема неоднократно поднималась на федеральном уровне. В **минтрансе** считают, что начать надо с 38 агломераций, которые участвуют в приоритетном проекте «Безопасные и качественные дороги». Для повышения качества улично-дорожной сети городских агломераций направляется большой объем средств, важно эффективно их использовать для максимального достижения поставленных проектом задач, считает Евгений **Дитрих**.

<https://rg.ru/2018/02/06/shtrafy-s-voditelej-peredadut-v-regionalnye-dorozhnye-fondy.html>

### РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА – ЭКОНОМИКА ЦЕНТРАЛЬНОГО ОКРУГА; ЭЛИНА ТРУХАНОВА; ЕЛЕНА ШУЛЕПОВА; 2018.02.06; ПРОСВЕТ НА ТРАССЕ

Регионы вкладывают средства в дорожную безопасность

Стратегию безопасности дорожного движения утвердил глава российского правительства Дмитрий Медведев. Одна из ее целей – снижение смертности на дорогах к 2024 году до четырех человек на 100 тысяч населения. Работать на местах будут не с «чистого листа»: корреспонденты «РГ» выяснили, что уже сегодня делается в регионах для решения поставленной задачи.

Взялись за транспорт

Чтобы дорожное движение в Ярославле стало безопаснее, городские власти еще в начале прошлого года начали «наступление» на маршрутки. Владельцев частного пассажирского транспорта обязали обновить автопарк и пересадить своих водителей на машины с двигателями экологического стандарта «Евро-5». Отменили остановки «перед светофором», «за углом» или «в середине парка», разрешив тормозить только на официальных остановках. В автобусах начали появляться видеорегистраторы, в том числе делающие запись внутри салона. Кроме того, водителям запретили продавать пассажирам билеты во время движения транспорта, а также говорить по телефону без использования специальной гарнитуры.

Пассажиры поначалу громко негодовали, когда маршрутка не останавливалась там, где им было удобно, особенно после повышения стоимости проезда в некоторых частных автобусах до 26 рублей, но потом смирились и в большинстве своем согласились, что так действительно безопаснее.

Проверяют соблюдение требований (а также техническое состояние ТС) во время совместных рейдов, которых стало заметно больше, сотрудники ГИБДД, департамента городского хозяйства и общественники. Причем последние часто садятся в автобус под видом пассажиров и на протяжении всего пути делают видеосъемку. И на конечной остановке нерадивых водителей может ждать неприятный сюрприз.

По словам представителей Госавтоинспекции, водители маршруток грешат разговорами по сотовому телефону без гарнитуры и несоблюдением правил дорожного движения. Кроме того, у них часто отсутствует страховой полис, а в автобусе неисправны световые приборы. Однако, судя по статистике, ситуация постепенно меняется. Например, по словам главного специалиста управления транспорта департамента городского хозяйства мэрии Ярославля Андрея Черкашина, если в прошлом году в январе ярославцы жаловались на маршрутки около пятидесяти раз, то в январе 2018-го – уже только тридцать.

В конце минувшего года власти Ярославля заявили об еще одной, самой серьезной, мере воздействия на нерадивых частных перевозчиков – намерении перекроить маршруты городского общественного транспорта в пользу муниципальных автобусов, троллейбусов и трамваев. Что после требования поменять автопарк и обзавестись не дешевыми гаджетами частники восприняли в штыки. Правда, руководство города уверяет, что законопослушные перевозчики-бизнесмены не пострадают.

– Мы проанализировали существующие в городском пассажирском транспорте проблемы и разрабатываем «дорожную карту», – заявил первый заместитель директора департамента городского хозяйства мэрии Ярославля Сергей Волканевский. – Приоритет – развитие муниципального общественного транспорта. Деятельность индивидуальных предпринимателей находится под постоянным контролем. Договоры будут заключаться только с теми предпринимателями, которые добросовестно работают.

Научный подход

В Тульской области к обеспечению безопасности на дорогах подключились студенты и преподаватели Тульского госуниверситета. Сотрудники кафедры «Автомобили и автомобильное хозяйство» ТулГУ предложили создать аналитическую лабораторию исследования факторов риска на дорогах.

Эта инициатива нашла положительный отклик в профильном министерстве. Как пояснил **министр транспорта** и дорожного хозяйства Тульской области Родион Дудник, взаимодействие с кафедрой налажено, совместный анализ ДТП обещает быть полезным. Лабораторию назвали «Факторы риска в дорожном движении». Она будет исследовать причины аварийности и смертности на дорогах.

Впрочем, уже сейчас определены десять наиболее опасных участков на дорогах области. По словам министра, разработаны типовые ситуации с указанием распространенных причин возникновения аварий и пути решения, направленные на снижение риска ДТП, такие как опасный поворот – наезд на пешехода, выезд на встречную полосу движения – лобовое столкновение, движение пешеходов вдоль дороги. Особо аварийные участки планируется отмечать на автотрассах.

Помимо того, в регионе реализуется проект «АнтиДТП». Компании-перевозчики размещают на своих транспортных средствах номер контактного телефона и надпись: «Нарушаю ПДД – позвони». О количестве обращений по этим телефонам и принятых мерах перевозчики ежемесячно отчитываются в **минтрансе**. Так, за прошедший год в транспортные организации поступило 424 обращения по этим телефонам.

Сотрудники Госавтоинспекции при поддержке общественных организаций и активистов, в свою очередь, также проводят широкомасштабную операцию «Позвонил – предупредил ДТП». Как пояснил начальник регионального УГИБДД Михаил Есаков, информация о противоправных действиях автомобилистов поступает в Госавтоинспекцию через официально созданную страницу в соцсети «ВКонтакте». В прошлом году в подразделения ГИБДД от жителей поступило около тысячи видеоматериалов, содержащих факты совершения водителями грубых нарушений ПДД. По ним возбуждено 573 административных дела, вынесено 317 постановлений о назначении административных наказаний.

В прошлом году на автомобильных дорогах Тульской области обустроено 36 километров искусственного освещения. Кроме того, установлено 3179 дорожных знаков, 44 километра металлического барьерного ограждения, нанесено более двух тысяч километров горизонтальной дорожной разметки, оборудовано дорожными знаками и дорожной разметкой 42 пешеходных перехода вблизи детских образовательных учреждений. В результате в прошлом году достигнуты самые низкие показатели числа ДТП за последние 14 лет, а количество погибших в ДТП – за последние 30.

В этом году работы на дорогах продолжатся: планируется обустроить искусственное освещение еще на 73 километрах дорог, установить четыре светофора, 3,5 тысячи дорожных знаков, нанести 2,5 тысячи километров горизонтальной разметки, в том числе шумовых полос. Кроме того, с целью повышения бдительности водителей и ограничения скорости планируется установка четырех имитаторов комплексов автоматической фиксации нарушений ПДД.

Фактор риска

В Калужской области участниками каждого восьмого дорожно-транспортного происшествия оказываются дети. Такая статистика, считают в правительстве и УГИБДД региона, требует особых мер.

– Несовершеннолетние становятся участниками каждого восьмого ДТП с пострадавшими, которое происходит в области. Всего за 11 месяцев 2017 года на автомобильных дорогах региона произошло 188 дорожных аварий, в результате которых шесть детей погибли и 212 получили ранения, – сообщил глава калужской автоинспекции Алексей Холопов.

По его словам, в основном пассажиры не были закреплены надлежащим образом при перевозке. Свою роль сыграло также отсутствие детских сидений или использование взрослыми несертифицированных сидений.

В школах региона также планируется организовать ежедневные «минутки безопасности» с напоминанием детям о необходимости соблюдения ПДД, систематические инструктажи учащихся в салонах школьных автобусов, единые тематические родительские собрания и профилактические акции с подбором видеоматериала ДТП с участием несовершеннолетних. Внимание будет уделено правилам безопасного применения гироскутеров, сигвеев, моноколес и иных современных средств передвижения.

Впрочем, общее количество дорожных аварий в Калужской области по сравнению с 2016 годом уменьшилось на 14 процентов. Снижению аварийности, по словам Холопова, способствовало в том числе увеличение количества систем фото– и видеофиксации. Так, в области уже работают 24 передвижных и 35 стационарных комплексов.

К слову, число зарегистрированных на территории Калужской области автомобилей увеличилось за 2017 год более чем на 90 тысяч, достигнув цифры в 437 тысяч транспортных средств. В то же время успешно выдержали экзамен и стали водителями несколько десятков тысяч жителей региона. А оформлять водительские удостоверения и другие документы Госавтоинспекции калужане стали чаще через единый портал госуслуг. В 2017 году было зафиксировано почти 30 тысяч обращений граждан – четверть от всех обращений за минувший год. В 2016-м эта доля составляла всего четыре процента.

Тем временем

Как отметил рязанский губернатор Николай Любимов, в 2017 году региону удалось сэкономить серьезные средства, урегулировав отношения с концессионером, реализующим в регионе проект «Безопасные дороги». Соглашение с ним было подписано в 2014 году. За это время долг региона перед концессионером составил 238 миллионов рублей. Достигнута договоренность о списании задолженности. Кроме того, в условия соглашения внесены изменения. Если раньше область должна была платить процент независимо от того, уплачены штрафы за нарушения, зафиксированные видеокамерами, или нет, то теперь выплаты будут производиться только из поступивших средств. А для муниципальных образований региональное правительство за счет внебюджетных средств приобрело 15 новых машин для подразделений ДПС.

<https://rg.ru/2018/02/06/reg-cfo/regiony-stali-vkladyvatsia-v-dorozhnuiu-bezopasnost.html>

### РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; ДЕНИС ПЕРЕДЕЛЬСКИЙ; 2018.02.06; УЖЕ НЕ ОТВЕРТИШЬСЯ

В общественном транспорте Орла установят видеокамеры для наблюдения за водителями

По договоренности с городскими властями орловские перевозчики установят в салонах видеорегистраторы, при помощи которых в режиме онлайн будет вестись наблюдение за водителями. Благодаря такой мере планируется повысить культуру обслуживания.

Как рассказали в Орловском городском Совете народных депутатов, в парламент и мэрию поступает все больше жалоб на водителей маршруток – горожане регулярно обвиняют их в хамстве, использовании нецензурной брани, курении и разговорах по мобильным телефонам за рулем.

Из автобусов высаживают льготников, отказываясь перевозить по единым социальным проездным билетам. Высаживают и из-за технических сбоев – несработавших электронных билетов. Жалуются горожане и на то, что водители слушают громкую музыку, и часто репертуар некоторых произведений явно не предназначен для присутствующих в салоне детей. А в ответ на замечания – огрызаются.

– Большая часть претензий поступает именно на некорректное поведение водителей, – признает исполняющий обязанности начальника горотдела транспорта Виталий Гришаков.

Но за курение в салоне штраф может выписать полиция, а за разговоры по мобильному телефону во время движения – ГИБДД. Все остальное из правового поля выбивается. Водителя можно привлечь к ответственности за хулиганство, но на общих основаниях. Пассажиру придется писать заявление и доказывать, что было совершено правонарушение.

– Мы договорились с перевозчиками об установке в салонах всех автобусов видеорегистраторов, – продолжает Виталий Гришаков. – Они позволят отслеживать поведение водителей, дисциплинировать их и своевременно принимать меры по спорным ситуациям.

А споры порой вызывают широкий общественный резонанс. Так, в прошлом году мэрии пришлось разбираться с жалобой женщины, которую силой высадили из маршрутки. Она предъявила социальный проездной, а водитель потребовал плату наличными.

Перевозчик данный факт поначалу отрицал. После вмешательства мэрии принес извинения, но на это ушло несколько недель. Камера позволила бы установить истину оперативно. Видеорегистраторы будут установлены к марту за счет перевозчиков, но на тарифах это не отразится.

Также к марту запланировано утверждение единого свода правил поведения для водителей общественного транспорта. Перевозчики предложили это сами. За нарушение кодекса этики административная ответственность не предусмотрена.

К слову, в договорах на право обслуживания муниципальной маршрутной сети имеется условие качественного обслуживания пассажиров. Однако четкого определения этому нет, да и доказать некорректность поведения водителей очень сложно.

– Новшество также позволит решить проблему несоблюдения графиков на некоторых маршрутах в вечернее время, – говорит зампред горсовета Владимир Негин.

По его словам, правила поведения водителей планируется сделать обязательным приложением к муниципальным контрактам с перевозчиками.

<https://rg.ru/2018/02/06/reg-cfo/v-avtobusah-orla-ustanoviat-videokamery-dlia-nabliudeniia-za-voditeliami.html>

### РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; ВЕРА ЧЕРЕНЕВА; 2018.02.06; БИЛЕТ ПО ЗВОНКУ

Автокатастрофа в регионе унесла жизни девяти человек

В Ленинградской области выясняются обстоятельства жуткого ДТП на 423-м километре трассы Тихвин – Новая Ладога. После столкновения микроавтобуса и грузовика водитель фуры получил легкие ранения, а из находившихся в автобусе людей не выжил никто. На месте происшествия работают полицейские, следователи, сотрудники прокуратуры. Возбуждено уголовное дело по статье «Нарушение правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств, повлекшее по неосторожности смерть двух или более лиц».

Подозреваемых пока нет, дело возбуждено по факту. Единственный свидетель случившегося – водитель грузовика. Но претензии к нему вряд ли возникнут, в Управлении ГИБДД по Санкт-Петербургу и Ленинградской области с уверенностью говорят о том, что микроавтобус вылетел на встречную полосу, где в это время проезжала фура.

В ночь, когда произошла авария, на участке трассы было снежно. Микроавтобус марки Ford Tourneo выехал из Вологды 6 февраля в 00.15. По предварительным данным, он принадлежал компании «Автолайн», которая занимается регулярными автобусными перевозками из Вологды в Петербург и обратно. Автобусы компании ездят пять раз в сутки. На этот раз салон был полон – места заняли восемь пассажиров. В 9.15 вторника они должны были приехать к петербургской станции метро «Улица Дыбенко». Уже известно, что пятеро погибших, включая водителя, это вологжане. Трое жертв автокатастрофы из Ленинградской области и один – уроженец **Иванов**ской области.

В настоящее время руководитель компании-перевозчика Александр Уваров общается со следователями, запросившими данные о техосмотрах, медицинском осмотре водителя и документы, подтверждающие предрейсовый осмотр. Предприниматель уверяет, что никаких законов его компания не нарушала.

Стоит отметить, что в реестре регулярных автобусных маршрутов, ежедневно составляемых **минтрансом**, значится сразу несколько компаний под названием «Автолайн», но ни одна из них не выполняет рейсы из Вологды в Санкт-Петербург. Согласно реестру в Северную столицу из Вологды ездят две транспортные компании, фирмы «Автолайн» или предпринимателя Уварова в списке нет.

Практика, когда по междугородным маршрутам курсируют микроавтобусы, распространена по всей стране. Перевозчики забирают пассажиров не с вокзалов, а с остановок. Чтобы купить билет, ехать на вокзал не требуется – достаточно забронировать место по телефону и уже при посадке расплатиться с водителем. У таких маршрутов много поклонников, ведь проезд стоит недорого.

Правда, вопрос, насколько индивидуальные предприниматели могут обеспечить безопасность перевозок, остается открытым...

<https://rg.ru/2018/02/06/reg-szfo/nazvana-predvaritelnaia-prichina-avtokatastrofy-v-leningradskoj-oblasti.html>

### РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА – ЭКОНОМИКА КРЫМА; АНДРЕЙ СТАНКЕВИЧ; 2018.02.06; РЕСПУБЛИКА ВОЗМЕСТИТ

Крымские перевозчики не захотели слезать с «дотационной иглы»

Министрам транспорта и социальной защиты РК поручили проанализировать, сколько льготников ежемесячно пользуются общественным транспортом. Но, как оказалось, выполнить это задание будет непросто – необходимых технических средств у предприятий-перевозчиков нет, все придется делать «на глаз».

Пассажиры не изучены

В Совмине РК попросили провести анализ количества льготников как минимум на каждом из городских маршрутов до 10 февраля.

– Считайте реальный пассажиропоток, надо проехать со всех конечных остановок по каждому из маршрутов, проследить, на каких ездят льготники и сколько, инвентаризировать все маршруты, – сказал глава РК Сергей Аскенов. – В Крыму кто-то проводил исследования пассажирских потоков?

Судя по тому, что никто из ответственных ведомств ни разу не предоставлял подробной статистики, пассажирские потоки в городах Крыма не изучаются. Об этом же свидетельствует и хаотичная схема движения маршрутных такси в Симферополе. В 2014-м чиновники называли эту проблему результатом работы украинской власти, но спустя четыре года ничего не изменилось. Разве что многие маршруты некогда крупнейшего перевозчика «СимСитиТранс» перешли муниципальному «Горавтотрансу» и обслуживаются не малогабаритными, а 12-метровыми автобусами.

В **минтрансе** говорят, что ежегодно на дотации за перевозку льготников транспортным компаниям РК выплачивают 1,3 миллиарда рублей. И это при том, что их подсчет ведется исключительно «на глаз».

– При внедрении автоматических средств оплаты проезда (АСОП) мы будем видеть реальное количество льготников, – сказал директор «Крымавтотранса» Игорь Коробчук. – Минсоцполитики РК и **минтранс** РК ищут способы взаимодействия, чтобы с перевозчиками можно было работать по схеме «сколько перевез – столько получил».

На первый-второй…

Проблема кроется в том, что сроки внедрения АСОП в Крыму не известны никому. Как ранее писала «РГ», **минтранс** приобрел большую партию валидаторов для симферопольского транспорта, но для подсчета количества льготников он не годится. Терминал, похожий на те, которые используют для оплаты картами в магазинах, находится под контролем водителя и фактически ничем не отличается от рулона с билетами. Кондукторов, которые могли бы контролировать обилечивание всех пассажиров, и льготников, и нельготников, нет – на зарплату в 15 тысяч соискателей безуспешно ищут два года и автобусники, и троллейбусники.

– В Крыму 33 категории льготников, республика взяла на себя обязательства в том числе перед теми, кто получил преференции по украинскому законодательству, – сообщил **министр транспорта** РК Игорь Захаров.

Он считает, что монетизация льгот в отдельном регионе – сомнительная затея, поскольку это приведет к социальному неравенству между жителями разных регионов РФ.

В то же время в конце 2017 года в администрации Симферополя заговорили о необходимости введения монетизации: начальник управления транспорта и связи Анастасия Лавринова заявила о многочисленных жалобах водителей, недовольных большим количеством «фальшивых» льготников, и пассажиров, которых отказываются возить бесплатно

Зачем нам зарабатывать?

**Министерство транспорта** РК анонсировало слияние нескольких транспортных компаний в одну: в этом году керченский муниципальный перевозчик, симферопольский «Горавтотранс», республиканские «Крымтроллейбус» и «Крымавтотранс» станут одним предприятием. Чиновники отказываются комментировать его экономическое обоснование.

– Это нужно для лучшего контроля финансовых потоков, – коротко сообщил Игорь Захаров. – От него выиграют все предприятия. Мы централизуем управление, берем все в свои руки – в том числе субсидирование перевозки льготников.

Власти Крыма, не имеют возможности вычислить реальное количество льготников в транспорте и, соответственно, рассчитать точную сумму, которую нужно выделить перевозчикам в качестве компенсации. При этом идея монетизации льгот отбрасывается, даже несмотря на создание огромной транспортной компании.

Экс-**министр транспорта** Крыма Анатолий Цуркин считает, что, объединив нескольких крупных дотационных перевозчиков, можно создать большую «черную дотационную дыру».

– Чтобы избежать этого, придется поднимать стоимость проезда, – говорит он. – Это неизбежно, если власти ставят перед предприятием задачу зарабатывать. Задолго до объединения нужно было решать «долгоиграющие» транспортные проблемы – заниматься монетизацией льгот, устанавливать валидаторы и выводить из тени выручку, оптимизировать маршрутную сеть, хорошо изучить пассажирские потоки. В 2014 году, после присоединения к РФ, все это находилось на стадии обсуждения. И сейчас находится там же.

P.S.

Ранее Игорь Захаров подчеркивал, что повышение стоимости проезда в городском транспорте маловероятно, так как многие перевозчики не могут обосновать даже действующий тариф. Хотя в Крыму они одни из самых низких по РФ, и руководители транспортных предприятий до сих пор жалуются, что общественный транспорт крайне убыточный.

Убыточный и «Крымтроллейбус», но там, судя по всему, зарабатывать пока тоже не собираются.

– Мы в полной мере получаем компенсации за льготников, и благодаря этому предприятие до сих пор существует, – рассказал директор предприятия Прокопьев. – Люди знают, что в троллейбусах для них проезд бесплатный.

– А система автоматизированной оплаты проезда заработает тогда, когда крымские банки начнут выпускать бесконтактные карты, – добавил Прокопьев. – Это вопрос полутора лет.

<https://rg.ru/2018/02/06/reg-ufo/krymskie-perevozchiki-ne-zahoteli-slezat-s-dotacionnoj-igly.html>

### KOMMERSANT.RU; 2018.02.06; БОМБИЛЫ ВЫХОДЯТ ИЗ ТЕНИ

Рынок нелегальных такси составил 75 млрд рублей

С 2015 года российский рынок таксомоторных перевозок рос на 14,2% ежегодно, составив по итогам прошлого года 575 млрд руб. Количество официально занятых в отрасли составляет уже 584 тыс. человек. Услуги такси становятся все доступнее, а нелегальные перевозчики, чей сегмент упал со 116 млрд в год до 75 млрд руб., вытесняются с рынка во многом за счет усилий агрегаторов. Такие выводы содержатся в исследовании Аналитического центра (АЦ) при правительстве РФ.

Доля нелегальных такси в России сокращается. Если в 2015 году объем их услуг составил 116 млрд руб., то в 2017 году – уже 75 млрд руб., говорится в исследовании Аналитического центра при правительстве РФ (.pdf). Снижается и количество вовлеченных в незаконные перевозки водителей: 118 тыс. в 2015 году против 82 тыс. человек в 2017 году, что составляет не более 15% от общего числа водителей такси. Всего в отрасли занято 584 тыс. человек.

По мнению экспертов, основными драйверами сокращения нелегальных перевозок стали изменение структуры потребления (все большее число людей предпочитают заказывать такси вместо того, чтобы ловить машину на улице) и специальные тарифы агрегаторов такси на поездки в аэропорты и на вокзалы.

«Вкупе с усилением контроля деятельности нелегальных такси в этих точках это способствует снижению их доходности и переходу водителей в легальный сегмент»,– отмечается в исследовании. Легализации также содействует расширение общей доли рынка агрегаторов, использующих безналичные системы расчета и ориентированных на работу с официально трудоустроенными таксистами.

Поездки на такси становятся более доступными для населения и более привлекательными по отношению к другим видам общественного транспорта, что снижает нагрузку на него. Так, средняя стоимость поездки по Москве с 2014 по 2017 год снизилась почти на 35%, время подачи снизилось с 10 до 4–5 минут, констатирует АЦ. При этом в 2017 году выросла средняя стоимость 1 км поездки на такси в Москве, тогда как в 2014–2016 годах этот показатель снижался. О проблеме высоких коэффициентов и отключающихся от приложений-агрегаторов водителей, соглашающихся перевозить клиентов только за наличные по завышенным ценам, в исследовании ничего не говорится.

Ключевую роль аналитики АЦ отводят крупным агрегаторам заказов и диспетчерским службам: Fasten (доля 12,3%), объединенной компании «Яндекс.Такси» и Uber (доля 10,4%), Maxim (7,6%), Gett (2,5%). Суммарно на них приходится менее трети рынка – 32,8%. С дальнейшим ростом проникновения мобильного интернета в малых и средних городах России число онлайн-заказов будет только расти, считают эксперты. «Рынок построен вокруг цифровых платформ, которые оказывают на него существенное влияние. Их нужно более четко вводить в правовое поле, а для этого необходим безбумажный учет и цифровые средства контроля»,– отмечается в исследовании.

В частности, **Минтранс** России изучает возможность реализации автоматизированного дистанционного медицинского контроля и технического контроля автомобиля. В перспективе возможно развитие телемедицины и удаленной диагностики автомобиля. Сейчас отсутствие электронных журналов и единообразных баз данных для проведения обязательных медосмотров водителей затрудняет реализацию эффективного контроля и формирует потенциальную возможность для коррупционных схем и мошенничества, утверждают эксперты: «Заполнение бумажного журнала повышает трудоемкость процесса и ограничивает пропускную способность процедуры». При этом эффективность онлайн-агрегаторов еще не в полной мере реализована на российском рынке, о чем свидетельствует зарубежный опыт, считают в АЦ: можно ожидать «развитие шеринговых поездок и внедрение фиксированных зональных тарифов».

Дальнейшее развитие отрасли эксперты связывают с цифровизацией средств контроля и развитием самозанятости. В целом по стране доля водителей, для которых работа в такси является неосновным видом деятельности, составляет 40%, оценивают эксперты. Аналитики называют сферу такси «перспективным источником самозанятости», так как эта работа не требует получения специального образования и обладания особыми навыками, кроме наличия водительских прав, и может обеспечить быстрый легальный заработок.

<https://www.kommersant.ru/doc/3540988>

### АИФ-КАРЕЛИЯ; 2018.02.06; БОЛЕЕ 250 КМ ФЕДЕРАЛЬНЫХ ДОРОГ ОТРЕМОНТИРОВАЛИ В КАРЕЛИИ

По итогам дорожно-строительного сезона 2017 года в двух регионах подведомственное **Росавтодор**у ФКУ Упрдор «Кола» отремонтировало 257 км федеральных дорог Р-21 «Кола», А-121 «Сортавала», А-119 «Вологда – Медвежьегорск – автомобильная дорога Р-21 «Кола».

Также закончен капитальный ремонт подъезда к столице Карелии – городу Петрозаводску. За 11 месяцев 8-километровый участок расширили до четырех полос движения с обустройством переходно-скоростных полос, сплошного освещения и установкой барьерного ограждения.

Из 56 км завершенного капитального ремонта самый большой объем работ выполнен на автодороге А-119 «Вологда – Медвежьегорск – автомобильная дорога Р-21 «Кола». В этом сезоне обновили еще 32 км трассы. Ремонтно-восстановительные работы на участках А-119 ведутся четвертый год, с момента ее передачи в федеральную собственность. За это время приведено в нормативное состояние 79,3% карельского участка трассы. Кроме того, на этой дороге капитально отремонтировано три моста. Еще четыре искусственных сооружения обновлены на трассе Р-21 «Кола».

Большая работа проведена в 2017 году по освещению участков федеральных трасс. Так, на автодороге А-121 «Сортавала» построено 16 км линий наружного освещения в пяти населенных пунктах. К концу 2018 года вдоль всех населенных пунктов в Карелии участки федеральных автодорог будут освещены. Для этого будет построено еще почти 24 км электрических линий на трассе А-121 «Сортавала» и 27 км – на А-119 Вологда-Медвежьегорск-автомобильная дорога Р-21 «Кола».

<http://www.karel.aif.ru/auto/bolee_250_km_federalnyh_dorog_otremontirovali_v_karelii>

### РИА НОВОСТИ; 2018.02.06; РУДЕНЯ: ДОРОЖНУЮ СЕТЬ ТВЕРСКОЙ ОБЛАСТИ НУЖНО ПРИВЕСТИ В ПОРЯДОК К 2020 ГОДУ

Свыше 300 километров автодорог общего пользования регионального и межмуниципального значения планируется привести в порядок в Тверской области в 2018 году; соответствующая программа принята во вторник на заседании регионального правительства, которое провел губернатор Игорь Руденя, сообщает пресс-служба правительства Тверской области.

«Тверская область в последние годы существенно увеличила объем дорожных работ. В 2015-м было 34 километра, в 2016-м – 112 километров. В 2017 году выполнены работы на 357 километрах. Перед нами стоит задача до 2020 года привести в нормативное состояние основную опорную дорожную сеть региона», – приводятся в сообщении слова Рудени.

Как отметили в пресс-службе, при отборе объектов в региональную программу дорожных работ на 2018 год учитывалось их значение для реализации экономического потенциала муниципалитетов. В нее также вошли социально значимые объекты, на ненадлежащее состояние которых указывали жители и представители Общероссийского народного фронта. Среди наиболее крупных объектов – участки дорог «Москва – Санкт-Петербург» – Конаково – Иваньково, Бежецк – Кесова Гора – Кашин, Рамешки – Максатиха. В целом предусмотрено проведение восстановление изношенных покрытий, ремонт, строительство и реконструкция 39 участков общей протяженностью свыше 250 километров.

В программу также вошли трассы, обеспечивающие связь Тверской области с соседними регионами, а также главные туристические направления. Восстановление покрытий запланировано на 11 участках дорог протяженностью около 78 километров, ведущих к достопримечательностям Тверской области: истоку Волги, Берново, Домотканово и другим.

Кроме того, работы продолжатся на ранее начатых дорожных объектах – это около 94 километров.

Глава региона отметил, что все работы должны производиться в соответствии с региональными стандартами, принятыми в 2017 году, а конкурсные процедуры следует максимально ускорить чтобы дать возможность подрядчикам выполнять ремонт при благоприятных погодных условиях, качественно и в срок.

Руденя добавил, что на ремонт дорог будут направляться дополнительные средства, в частности, высвободившиеся в результате передачи в 2018 году в федеральную собственность ряда дорог, проходящих по территориям Калининского, Ржевского, Старицкого, Зубцовского, Рамешковского, Кимрского, Кашинского и Калязинского районов общей протяженностью 383 километров. Это позволит экономить ежегодно не менее 370 миллионов рублей из областного бюджета на содержании и ремонте трасс.

По данным пресс-службы, общий бюджет Дорожного фонда Тверской области в 2018 году составит более 6,3 миллиарда рублей с учетом дополнительных доходов и остаточных средств Дорфонда 2017 года.

<https://ria.ru/economy/20180206/1514093738.html>

### КОММЕРСАНТ; НАТАЛЬЯ СКОРЛЫГИНА; 2018.02.07; ИННОВАЦИИ НАБИРАЮТ ВЕС

Субсидии в 2018 году получат вагоны с большей нагрузкой на ось

Государство в 2018 году может выдать 2 млрд руб. субсидий на стимулирование закупки инновационных вагонов, причем субсидировать будут не только уже используемые вагоны с нагрузкой 25 тонн на ось, но и супертяжеловесные – 27 тонн на ось. Эксперты говорят об эффективности новых вагонов, но участники рынка пока относятся к ним с сомнением и осторожностью.

Минпромторг подготовил проект постановления правительства по субсидиям на закупку супертяжеловесного подвижного состава – с нагрузкой 27 тонн на ось (тс) при стандартных 23,5 тс и инновационных 25 тс. Согласно проекту (есть у “Ъ”), предполагается субсидировать закупки 5 тыс. по 350 тыс. руб. на специализированный вагон 25 тс и 450 тыс. руб.– на универсальный или специализированный вагон 27 тс, сумма разделена пополам.

В инновационных вагонах может быть перевезено больше груза, чем в обычных, наибольший эффект они дают при транспортировке массовых грузов (например, угля) на дальние расстояния. Государство стимулирует их производство через субсидии на закупку и льготы на оплату порожнего пробега. Выпускают вагоны Объединенная вагонная компания (ОВК) Александра Несиса и входящий в «Ростех» Уралвагонзавод (УВЗ). ОАО РЖД, со своей стороны, развивает тяжеловесное движение, и первый этап (по вагонам 25 тс) «уже можно считать состоявшимся», говорят в монополии, на сети их уже около 65 тыс. В рамках второго этапа определен опытный полигон для мониторинга состояния инфраструктуры и отработки технологий содержания пути при использовании вагонов 27 тс. Первые 72 таких вагона от ОВК курсируют на участке Смычка–Качканар с 1 июня 2017 года, испытания продолжатся. По итогам ОАО РЖД планирует принять решение о дальнейшем развитии тяжеловесного движения.

Как пояснил “Ъ” завкафедрой вагонов и вагонного хозяйства Петербургского государственного университета путей сообщения (ПГУПС) Юрий Бороненко, ПГУПС поручили оценить экономическую эффективность использования вагонов 27 тс по методике **Минтранса**. Работа не завершена, но расчетный эффект получился положительным. Так, установлено, что вагоны имеют существенно меньшее сопротивление движению. Это сокращает затраты ресурсов на тягу поездов: поезд весом 6,9 тыс. тонн из вагонов 27 тс расходует меньше энергии, чем поезд весом 6 тыс. тонн из старых вагонов. Расходы на содержание пути оказались выше примерно на 20% на вагон, но общий итог положительный в том числе за счет большей надежности вагонов: общее сокращение затрат составляет 45 тыс. руб. на вагон в год.

«На первом этапе вагоны с увеличенной осевой нагрузкой требуют дополнительных затрат, что ведет к повышению их себестоимости,– отмечает вице-президент “Объединения вагоностроителей” Алексей Соколов.– То, что Минпромторг нашел возможность посодействовать в преодолении этого порога входа за счет госсубсидий,– очень позитивно». Первый этап опытной эксплуатации, добавляет господин Соколов, завершен с положительными результатами. В марте, продолжает он, начнется производство и выпуск на сеть вагонов с осевой нагрузкой 27 тс для коммерческой эксплуатации, которые планируется передать СУЭК и использовать на двух участках на Дальнем Востоке. В УВЗ вагоны 27 тс называют «стратегически важным направлением в связи с необходимостью увеличения объемов вывоза угля». На заводе разрабатывают опытные образцы и готовятся к испытаниям.

В Первой тяжеловесной компании (подконтрольна Сергею Генералову) отмечают, что использование вагонов 27 тс на 20% увеличивает объем перевозимого груза при неизменном вагонопотоке, что разгрузит инфраструктуру. «Потенциал роста экспорта угля через порты Дальнего Востока при переходе на вагоны 25 тс достигает 7 млн тонн в год, вагоны 27 тс добавят уже до 15 млн тонн»,– говорят там. Однако другие операторы более осторожны в оценках. Так, в Федеральной грузовой компании (входит в ОАО РЖД) уточняют, что для получения «комплексного эффекта» государству важно принять также «исчерпывающие меры касательно стоимости вагонов и комплектующих». «Мы заинтересованы в полувагонах, которые универсальны, эффективны и окупаемы в разумный срок,– добавляют в Первой грузовой компании Владимира Лисина.– Пока нет понимания, что полувагоны 27 тс соответствуют этим критериям: неясно, на какой инфраструктуре и на основании какого решения их можно использовать, насколько можно работать в сетевой технологии, какова их стоимость». Угольщики официально перспективы нового парка не комментируют, но источники “Ъ” среди них разделяют сомнения и вопросы операторов.

<https://www.kommersant.ru/doc/3541225>

### КОММЕРСАНТ; АНАСТАСИЯ ВЕДЕНЕЕВА; 2018.02.07; ТЕЛЕЖКАМ НЕ ПОКАТИЛО

**Ространснадзор** запретил часть вагонов НМЗ

Как выяснил “Ъ”, после отзыва лицензии на тележки Уралвагонзавода входящий в «Рейлтрансхолдинг» (РТХ) Сергея Шпака Новозыбковский машиностроительный завод (НМЗ) столкнулся с новыми сложностями. **Ространснадзор** запретил с февраля эксплуатировать часть вагонов, выпущенных заводом. По мнению проверяющих, завод не имел права без дополнительных проверок комплектовать вагоны собственной тележкой. На НМЗ с этим выводом не согласны. Источники “Ъ” не исключают, что под запрет после окончания проверок может попасть куда больше вагонов: на спорные модели пришлось более 50% выпущенного в 2017 году парка НМЗ.

**Ространснадзор** запретил эксплуатировать 163 вагона, выпущенные входящим в РТХ Сергея Шпака Новозыбковским машиностроительным заводом. В ходе внеплановой проверки выяснилось, что НМЗ нарушил требования техрегламента (ТР) Таможенного союза, комплектовал вагоны своей тележкой НМЗ-18–6941 без подтверждения соответствия продукции по регламенту, рассказали “Ъ” источники в отрасли. По их словам, **Ространснадзор** направил предписание гендиректору НМЗ Олегу Шевченко, запретив до приведения соответствия с ТР эксплуатацию принадлежащих заводу 80 фитинговых платформ и крытых вагонов. Под запрет попали вагоны таких же моделей с тележкой 18–6941, выпущенные после 3 февраля 2017 года. Запрет на эксплуатацию еще 83 вагонов НМЗ направлен в ОАО РЖД. В монополии “Ъ” сообщили, что выполнили требования. Получение предписания подтвердил “Ъ” и господин Шевченко. В **Ространснадзор**е не смогли дать оперативный комментарий.

Глава НМЗ с предписанием не согласен. По его словам, тележка 18–6941 прошла процедуры подтверждения требованиям ТР и получила сертификат соответствия. Олег Шевченко замечает, что формальным основанием предписания явилось то, что тележка включена в конструкторскую документацию (КД) ряда моделей вагонов уже после их сертификационных испытаний, что, по мнению **Ространснадзор**а, нарушает ТР. Но изменений ни в конструкции, ни в технологии изготовления вагонов и их частей (тогда должно подтверждаться соответствие ТР) со стороны НМЗ не было, говорит топ-менеджер.

Гендиректор НМЗ 30 января проинформировал о запрете компании, владеющие спорными вагонами,– Новую перевозочную компанию (НПК, входит в Globaltrans), «ТФМ-Транс» (СП «Трансфин-М» и Армавирского завода тяжелого машиностроения РТХ) и «Рефтранс». Для подтверждения сертификата соответствия на эти вагоны НМЗ проводит их дополнительные испытания, которые будут завершены до 20 февраля.

В НПК “Ъ” подтвердили получение письма НМЗ и заметили, что доля вагонов этого завода в парке компании ничтожно мала. Гендиректор «Трансфин-М» Дмитрий Зотов сообщил “Ъ”, что 12 января остановлено порядка 30 крытых вагонов. Эта процедура является стандартной на сети ОАО РЖД, отзывы партий вагонов, как правило, не являются массовыми, добавляет он. Согласно телеграмме, производится осмотр вагонов на соответствие их комплектации КД, «очевидно, что несоответствий выявлено не будет и все вагоны будут отпущены», считает господин Зотов. Но источник “Ъ”, знакомый с ситуацией, говорит, что предписание касается тех вагонов, нарушения в которых были зафиксированы в ходе продолжающихся проверок, потенциально число проблемных вагонов может превысить 1100.

Проблемы у НМЗ с тележкой начались в прошлом году: в сентябре Уралвагонзавод (УВЗ) отозвал у завода лицензию на обычную тележку 18–100 и инновационную 18–194–01, а также вагоны на их базе с 1 июля из-за несоблюдения лицензионных условий. Это вызвало разбирательства на уровне **Минтранса**, Минпромторга, Совета по железнодорожному транспорту СНГ (“Ъ” подробно рассказывал об этом 17 октября, 2 и 7 ноября). Вчера в НМЗ сообщили, что продолжают переговоры с УВЗ для разрешения ситуации. Но в УВЗ заявляют, что «официальных диалогов на эту тему не ведется».

Источник “Ъ” в отрасли считает происходящее попыткой создания УВЗ вагоностроительной монополии, а решение **Ространснадзор**а связывает с попыткой решить проблемы завода. Но другой собеседник “Ъ” уверяет, что истории не связаны. Глава «Infoline-Аналитики» Михаил Бурмистров говорит, что НМЗ после прекращения договора с УВЗ вынужден работать над повышением автономности. Похоже, что завод торопился и отгрузил партию еще до сертификации замены тележки, отмечает эксперт, полагая, что по окончании испытаний ограничения на вагоны будут сняты. По данным «Infoline-Аналитики», НМЗ и его филиал в Армавире в 2017 году выпустили 586 крытых вагонов и 421 фитинговую платформу проблемных моделей (без разбивки на тип тележки), в этом январе – еще 34 вагона. На эти модели в 2017 году пришлось 51% от выпуска НМЗ, заключает Михаил Бурмистров.

<https://www.kommersant.ru/doc/3541180>

### ИНТЕРФАКС; 2018.02.06; ФАС ПРОВЕРИТ ПРИЧАСТНОСТЬ РЖД И ОПЕРАТОРОВ К ОБРАЗОВАНИЮ «ПРОБКИ» В КУЗБАССЕ

Федеральная антимонопольная служба (ФАС) РФ изучит причины образования «пробки» на железных дорогах в направлении Кузбасса, сообщил регулятор.

«В связи с сообщениями СМИ об образовавшемся заторе из более 30 тыс. порожних вагонов на Западно-Сибирской железной дороге (ЗСЖД – ИФ) ведомство проведет проверку ситуации на предмет сговора. ФАС проведет проверку обстоятельств, приведших к образованию затора на Кузбассе, и даст заключение об обоснованности действий ОАО «Российские железные дороги» и операторов подвижного состава», – говорится в сообщении.

Ссылаясь на сообщения прессы, антимонопольная служба отмечает, что на подходах к Кузбассу выстроилась «пробка» из 32-33 тыс. порожних вагонов, а «цепная реакция» привела к остановке 10% в целом по сети. С 23 по 25 января ОАО «Российские железные дороги» ограничило оформление отправки порожних полувагонов на ЗСЖД со всех станций, добавляет ведомство.

«По словам представителей отрасли, ситуацию спровоцировали плохие погодные условия, повлиявшие на скорость выгрузки в портах на Дальнем Востоке и юге, смерзание угля, а также высокие ставки на предоставление вагонов и длинные праздники», – отмечает ведомство.

На ту же тему:

<https://rns.online/transport/FaS-viyasnit-prichinu-probok-na-zheleznoi-doroge-v-Kuzbasse-2018-02-06/>

### ТАСС; 2018.02.06; ИНВЕСТИЦИИ РЖД В РАЗВИТИЕ СВЕРДЛОВСКОЙ МАГИСТРАЛИ В 2017 Г. СОСТАВИЛИ 4,9 МЛРД РУБ.

Объем инвестиций ОАО «РЖД» в развитие Пермского региона Свердловской железной дороги (СвЖД) в 2017 году составил 4,9 млрд рублей, сообщает служба корпоративных коммуникаций магистрали.

В том числе в модернизацию железнодорожного пути вложено свыше 1,5 млрд рублей. Это позволило увеличить скорость движения пассажирских поездов до 100 км/ч, грузовых – до 80 км/ч.

На увеличение парка тягового подвижного состава направлено 0,5 млрд рублей. В Пермский регион СвЖД поступили новые маневровые тепловозы марки ТЭМ18ДМ.

В обновление устройств электроснабжения вложено свыше 140 млн рублей. Работы связаны, прежде всего, с реализацией проекта по внедрению технологии тяжеловесного движения на участке Шаля – Чепца. Кроме того, введена в эксплуатацию тяговая подстанция Субботники, проведено техническое перевооружение тяговой подстанции Бородулино.

В 2017 году также началась реализация комплексного инвестиционного проекта «Развитие направления Пермь – Соликамск»: он позволит увеличить пропускную способность участка и повысить скорость доставки грузов предприятий Березниковско-Соликамского узла. По прогнозам, к 2025 году погрузка предприятий Березниковско-Соликамского узла составит 37,8 млн тонн (+43,7% к уровню 2017 года).

На реконструкцию объектов пригородного пассажирского комплекса (ремонтно-реставрационные работы в здании вокзала Пермь-1) и адаптацию вокзального комплекса Пермь-2 для маломобильных групп населения в 2017 году направлено 48,7 млн рублей.

<http://tass.ru/transport/4934610>

### ТАСС; 2018.02.06; ВНЕШНЕТОРГОВЫЕ ПЕРЕВОЗКИ МЕЖДУ РОССИЕЙ И КНР ПО ЗАБАЙКАЛЬСКОЙ ЖД В ЯНВАРЕ ВЫРОСЛИ НА 17%

Внешнеторговые перевозки между Россией и Китаем по Забайкальской железной дороге (ЗабЖД, филиал ОАО «РЖД») в январе 2018 года выросли по сравнению с аналогичным периодом 2017 года на 17,1%, до 1,6 млн тонн, сообщает служба корпоративных коммуникаций магистрали.

\*\*\*

В 2017 году внешнеторговые перевозки между Россией и Китаем по ЗабЖД увеличились на 14,8% к 2016 году и составили 16,3 млн тонн грузов.

<http://tass.ru/transport/4934479>

### ТАСС; 2018.02.06; ПОГРУЗКА НА КУЙБЫШЕВСКОЙ ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГЕ В ЯНВАРЕ ВЫРОСЛА НА 2,7%

Погрузка на Куйбышевской железной дороге (КбшЖД) в январе 2018 года составила 5,95 млн тонн, что на 158,8 тыс. тонн или 2,7% больше, чем за аналогичный период прошлого года, сообщает служба корпоративных коммуникаций магистрали.

Грузооборот в январе 2018 года увеличился по сравнению с аналогичным периодом прошлого года на 14,6% и составил 15,7 млрд тарифных тонно-км.

Основной рост по итогам прошлого месяца наблюдается по следующим видам грузов: зерно – 96,3 тыс. тонн (в 2 раза); промышленное сырье – 75,2 тыс. тонн (+28,9%); флюсы – 35 тыс. тонн (в 127 раз); строительные грузы – 25,7 тыс. тонн (+10,1%); сахар – 17,4 тыс. тонн (в 3,4 раза);

жмыхи – 12,4 тыс. тонн (+46,1%).

<http://tass.ru/transport/4934381>

### ИНТЕРФАКС; 2018.02.06; ЧИСЛО ПАССАЖИРОВ МОСКОВСКИХ АЭРОЭКСПРЕССОВ В ВЫХОДНЫЕ ВЫРОСЛО НА ЧЕТВЕРТЬ ИЗ-ЗА СНЕГОПАДОВ

Около 89 тыс. человек воспользовались услугами аэроэкспрессов с 3 по 5 февраля, во время аномального снегопада в московском регионе, это на четверть превышает прошлогодний показатель за те же дни, сообщает во вторник пресс-служба компании.

«Количество пассажиров, выбравших во время ухудшения погодных условий аэроэкспресс для перемещения по маршруту «город – аэропорт» и обратно, выросло в среднем на 24,7% по сравнению с аналогичным периодом прошлого года», – говорится в сообщении.

По данным компании, аэроэкспрессы ходили в штатном режиме, перегруженности поездов зафиксировано не было.

В выходные снегопад в московском регионе вызвал транспортный коллапс – массовые задержки вылетов, пробки на дорогах.

### РИА НОВОСТИ; МАРГАРИТА КИСЛОВА; 2018.02.06; EGYPTAIR ОЖИДАЕТ РАЗРЕШЕНИЯ НА РАБОТУ В ДОМОДЕДОВО, ПИШУТ СМИ

Сотрудники египетской авиакомпании EgyptAir, которая наряду с российской «Аэрофлот» будет осуществлять прямые рейсы из Каира в Москву через аэропорт Домодедово, еще не получили необходимых разрешений для работы в московском аэропорту, пишет новостной портал «Йоум7» со ссылкой на источники в авиакомпании.

«Все еще продолжаются переговоры по возобновлению авиасообщения и завершению получения разрешений для сотрудников в аэропорту Москвы», – сообщил источник. Он добавил, что возобновление авиасообщения задерживается из-за ряда неурегулированных до сих пор между двумя авиакомпаниями («Аэрофлот» и EgyptAir) вопросов, связанных с безопасностью.

«После получения необходимых разрешений от российских властей египетская авиакомпания объявит о запуске своих рейсов между Каиром и Москвой», – сообщил источник.

В то же время источник в аэропорту Каира сообщил «Йоум7», что авиакомпания «Аэрофлот» потребовала выделить для своих рейсов специальные выходы во втором терминале воздушной гавани.

Транспортные ведомства России и Египта 15 декабря 2017 года в Москве подписали протокол о сотрудничестве по авиабезопасности, необходимый для возобновления полетов.

Глава Минавиации Египта Шериф Фатхи сказал, что регулярное авиасообщение между Москвой и Каиром будет открыто с февраля. Также сообщалось, что переговоры по возвращению перелетов на египетские курорты возобновятся весной 2018 года.

Президент России Владимир Путин 2 января подписал указ, сняв запрет на полеты российских авиакомпаний в Каир, а также разрешив продавать туры с рейсами в столицу АРЕ.

<https://ria.ru/economy/20180206/1514095006.html>

На ту же тему:

<https://www.gazeta.ru/business/news/2018/02/06/n_11137801.shtml>

### ТАСС; 2018.02.06; ПРОФСТАНДАРТЫ ДЛЯ ОПЕРАТОРОВ БЕСПИЛОТНИКОВ МОГУТ БЫТЬ ПРИНЯТЫ В АПРЕЛЕ

Ассоциация «Аэронет» разработала профессиональные стандарты для операторов беспилотных летательных аппаратов. В настоящее время стандарты направлены в Минтруд РФ, их окончательное утверждение ожидается в апреле, сообщил ТАСС во вторник представитель пресс-службы Агентства стратегических инициатив (АСИ).

«6 февраля профессиональный образовательный стандарт «Специалист по эксплуатации беспилотных авиационных систем» максимальной взлетной массой до 30 кг получил одобрение профсоюза летного состава России. Профстандарт разработала ассоциация «Аэронет», – сказал собеседник агентства.

Он уточнил, что 18 января проект документа был поддержан **Минтрансом** России. В настоящее время доработанный вариант профстандарта направлен в Минтруд на окончательное утверждение.

В пресс-службе АСИ отметили, что стандарт включает в себя как вопросы осуществления полетов, так и технической эксплуатации беспилотных воздушных судов массой до 30 кг. К основным функциям внешнего пилота относят подготовку к полету и управление беспилотником. Помимо этого, пилот должен знать правила использования воздушного пространства, уметь правильно составить полетное задание и обеспечить его безопасное выполнение, а также взаимодействовать со службами организации воздушного движения.

«Данные функции требуют от специалиста знаний основ воздушного законодательства, а также аэродинамики, динамики полета, аэронавигации, конструкции летательных аппаратов и двигателей, технологий выполнения технического обслуживания и ремонта», – добавил собеседник агентства.

Об ассоциации

«Аэронет» – ассоциация эксплуатантов и разработчиков беспилотных авиационных систем. Среди направлений работы ассоциации – развитие воздушного законодательства и отраслевых нормативных актов в сферах применения беспилотных авиационных систем, а также формирование стандартов и правил профессиональной деятельности. При этом, ассоциация является единственным в России профессиональным объединением юридических лиц, осуществляющих разработку и эксплуатацию гражданских беспилотных авиационных систем. «Аэронет» представляет рынок Национальной технологической инициативы (НТИ).

Национальная технологическая инициатива – программа мер по формированию принципиально новых рынков и созданию условий для глобального технологического лидерства России. Была утверждена правительством РФ в апреле 2016 г., рассчитана на срок до 2035 г. Агентство стратегических инициатив курирует в рамках НТИ разработку дорожных карт и формирует рабочие группы из представителей государства, бизнеса, исследователей и разработчиков.

<http://tass.ru/ekonomika/4934294>

На ту же тему:

<https://www.pnp.ru/social/profstandarty-dlya-operatorov-bespilotnikov-mogut-poyavitsya-vesnoy.html>

### РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; НАТАЛИЯ ЯЧМЕННИКОВА; 2018.02.06; БЕЗ ПИЛОТА

Авиакатастроф в мире меньше, но риски в небе остаются серьезные

Как утверждают эксперты, кривая авиакатастроф в мире постоянно снижается. А прошлый год, по статистике, вообще стал самым безопасным за всю историю гражданской авиации. Хотя без трагедий не обошлось: разбились десять больших самолетов, погибли 44 человека. О рисках в небе корреспондент «РГ» беседует с президентом Международного консультативно-аналитического агентства «Безопасность полетов» Валерием Шелковниковым.

Валерий Георгиевич, сколько всего было выполнено рейсов в прошлом году?

Валерий Шелковников: Около 37 миллионов. Десять катастроф случились с самолетами, которые берут на борт четырнадцать и более пассажиров. Один из них эксплуатировался авиакомпанией, включенной в «черный список» Евросоюза. Для сравнения: в 2016-м произошло 16 тяжелых авиапроисшествий, а жертв было почти в семь раз больше.

Летать становится безопаснее?

Валерий Шелковников: Объективно – да. Это результат и усилий международных авиационных организаций, и конкретной работы госструктур, авиакомпаний, аэропортов, аэронавигационных служб по выполнению трех приоритетов Глобального плана обеспечения безопасности полетов ИКАО.

Что за приоритеты?

Валерий Шелковников: Назову: сокращение количества столкновений исправных воздушных судов с землей (CFIT), авиационных происшествий и инцидентов, связанных с потерей управления в полете, повышение безопасности операций на ВПП. Однако, несмотря на хорошую статистику, надо помнить важнейший постулат известного ученого Дана Петерсена, разработавшего концепцию безопасности, за которую он даже получил награду президента США: «Навсегда исключить самоуспокоенность. Настойчиво трудись, но никогда не хвались успехами!»

Одно из десяти ЧП произошло в России: 15 ноября при заходе на посадку в Нелькане разбился Л-410 авиакомпании Хабаровск-Авиа. Результатов расследования нет?

Валерий Шелковников: Оно продолжается.

По данным экспертов, в прошлом году в российских аэропортах были зафиксированы два опасных инцидента. Это так?

Валерий Шелковников: Так. В сентябре иностранный А-380, на борту которого находилось 446 человек, при заходе в Домодедово оказался на высоте около 100 метров, когда до полосы еще лететь 15 километров! К счастью, сработала бортовая система предупреждения столкновения с землей. Лайнер приземлился только с третьей попытки. А в октябре Boeing 737-500 одной из российских авиакомпаний перед посадкой во Внуково выполнял такие маневры, что крен достигал 92 градусов.

Каждый серьезный инцидент отличается от катастрофы только исходом?

Валерий Шелковников: Это известный постулат безопасности. Если произошел инцидент, бросайте все и расследуйте с созданием комиссий и подкомиссий. С привлечением психологов. Почему? Могут быть выявлены те же аварийные факторы, что и при катастрофах. А это обширный источник информации. Но главное – живы участники событий. Есть у кого спросить. К сожалению, есть примеры, когда расследование инцидентов начинается только после того, как информация о них проникла в соцсети или, скажем, пришла из-за рубежа. Это нонсенс.

В российской гражданской авиации не внедрен один из важнейших принципов управления безопасностью полетов – система добровольных, конфиденциальных сообщений. Этот «информационный айсберг» всплывает только после трагедии. Когда начинается анализ: где просмотрели, не учли, не предвидели…

Вопрос: вскрыть или скрыть?

Валерий Шелковников: Именно. Мне могут возразить: мол, в отдельных авиакомпаниях и органах управления воздушным движением система внедрена. Да, но формально. Фактически она малоэффективна. Ибо никто не будет писать туда, где тебя потом и накажут. Нужны независимый орган, принимающий такие сообщения, и законодательная защита информатора. Так сделано во многих странах мира. У нас же упускается реальная возможность внедрить проактивный метод предотвращений авиационных происшествий – знать о назревающей беде.

Приведу пример из прошлого. В 80-е годы на здании министерства гражданской авиации появились ящички с надписью: «Добровольные, конфиденциальные сообщения». Сначала все удивились. Потом сказали спасибо. Эти сообщения, а точнее – меры, которые принимались по ним, позволили резко уменьшить невидимую часть «информационного айсберга». Я тогда возглавлял Главное управление воздушным движением МГА. Помню критику «из ящика»: вялое внедрение стандартов и рекомендаций ИКАО, использование архаичного военного опыта УВД, плохое знание диспетчерами английского языка, чванство руководителей на местах… В одном из сообщений даже было язвительное: «Если своего ума нет – берите мировой опыт!»

Серьезный инцидент отличается от авиакатастрофы только исходом. Бросайте все и расследуйте его. Обязательно с привлечением психолога

Словом, я был одним из многих руководителей, кто получил сильный эмоциональный пинок. Но он дал положительный результат! Мы приняли меры и по внедрению стандартов ИКАО, и по английскому языку, и по другим делам. В конце 80-х годов уровень безопасности полетов гражданской авиации в СССР стал выше среднего уровня ИКАО. И это результат в том числе системы добровольных сообщений. Кстати, принимал конфиденциальные сообщения от авиаторов независимый орган – знаменитый Институт авиационно-космической медицины минобороны. Единственное, что мы не успели тогда сделать – законодательно защитить информатора.

Какие факторы опасности вы видите сегодня в гражданской авиации?

Валерий Шелковников: Основные: использование старых и стареющих воздушных судов, усталость пилотов, лазерные помехи, киберугрозы, отсутствие маркировки ЛЭП, недостаточное знание авиаторами английского языка, агрессивные пассажиры на борту.

Одна из самых болевых точек в небе связана с беспилотниками. А если правильно – с дистанционно пилотируемыми авиационными системами (ДПАС), которые включают в себя не только само воздушное судно, но и связанные с ним пункт дистанционного пилотирования, необходимые линии управления и контроля, другие элементы, указанные в утвержденном проекте типа.

Только что в Интернете появилась видеозапись, снятая в районе одного из американских аэропортов: дрон разошелся с самолетом А-320 на расстоянии не более 30-50 метров. Кошмар!

Валерий Шелковников: FAA приступило к расследованию. Совершенно очевидно: нарушителя ожидает огромный штраф до 250 000 долларов США и, не исключено, тюремное заключение на срок до трех лет.

Для России первый звонок, связанный с беспилотником, прозвучал еще четыре года назад?

Валерий Шелковников: Тогда «неизвестный» пролетел над аэродромом Ульяновска в направлении Пензы и исчез с экранов радиолокаторов. Спасибо диспетчеру: заметив опасное сближение беспилотника с двумя самолетами, дал команду экипажам срочно изменить курс и высоту. Но, по данным **Росавиаци**и, в последнее время отмечается значительное увеличение нарушений порядка использования нашего воздушного пространства владельцами беспилотных воздушных судов. Если в 2016 году зарегистрировали 43 случая, то в 2017-м только за первую половину – уже 56.

А всего за прошлый год?

Валерий Шелковников: Данные еще анализируются. В чем, на мой взгляд, проблема? Беспилотные воздушные суда летают у нас без средств опознавания (трекеров). Ситуация недопустимая. В эксплуатации, по имеющимся у меня сведениям, более 5 тысяч отечественных промышленных беспилотных авиационных систем различных конструкций и назначения. Более 30 тысяч – иностранного изготовления. При таком количестве летающих объектов необходимы срочные меры по обеспечению безопасности полетов «большой» и «малой» авиации.

Для беспилотников разрешительный порядок полетов?

Валерий Шелковников: Да. То есть в центр Единой системы ОрВД представляется план полета, и только потом – разрешение на полет. В так называемых НОТАМах четко указывается время начала и окончания деятельности, границы района, диапазон высот полета. По данным Ассоциации эксплуатантов воздушного транспорта, порой ожидание «добро» составляло до пяти суток, что приводило к нарушениям – вылетам без разрешения.

Мы обсуждали эту проблему с руководством одной из крупнейших электросетевых компаний. Специалисты очень заинтересованы в использовании беспилотников для мониторинга 2,3 млн километров ЛЭП. Это удобно, быстро, дешево. Но не сутками же ждать вылета, особенно если где-то авария! Результат: для обследования поврежденных линий привлекаются десятки наземных бригад, единиц спецтехники. Работают в тяжелейших условиях. Расходы – несоизмеримые с полетом беспилотника.

Надо менять правила полетов?

Валерий Шелковников: Обязательно. К сожалению, нередко чиновники предпочитают путь наименьшего сопротивления – просто ограничить полеты, дабы добиться высокой безопасности. Но мир так не поступает. Беспилотная авиация – одна из самых высокотехнологичных сфер в гражданской авиации. Ее развитие необходимо тщательно поддерживать. Если XX век был веком развития Интернета, то XXI – век беспилотников. И Россия не должна проиграть конкурентную борьбу на этом рынке.

Необходимо скрупулезно внедрять новейшее руководство ИКАО по дистанционно пилотируемым авиационным системам. ИКАО определилось с ключевым моментом: такие системы относятся к воздушным судам. А значит, легче вносить дополнения и изменения в основные Приложения к Конвенции о международной гражданской авиации – от правил полетов и до сертификации, обучения внешних пилотов с выдачей лицензий и т.д. Нужно срочно готовить и национальный документ о повышении безопасности и эффективности полетов беспилотных воздушных судов.

Концепция интеграции беспилотников в единое воздушное пространство может быть принята в России уже в мае?

Валерий Шелковников: Документ готовится. По мнению специалистов, требует доработки нормативная база в отношении условий и порядка применения беспилотных авиационных систем, их регистрации, учета и сертификации. До 2020 года должны быть решены все нюансы допуска таких летательных аппаратов в несегрегированное воздушное пространство, то есть до определенной высоты. При этом исключается несанкционированное нахождение в районах аэродромов и запретных зонах. Пока предлагаются три категории эксплуатации беспилотников: «открытая», «особая» и «сертифицированная».

Под единые нормативные требования попадают все эксплуатанты беспилотников, хотя различные категории – это разные группы риска. Для обеспечения безопасности полетов необходимо создать центры мониторинга и инфраструктуры для обмена информацией о движении как беспилотных воздушных судов, так и авиации общего назначения между пользователями пространства и центрами УВД. Одно из возможных решений – применение мобильных сервисных приложений для операционных систем iOS и Android, которые уже в разработке.

А когда беспилотники могут полностью влиться в «единое небо»?

Валерий Шелковников: По планам **минтранса** – в 2021-2027 годах. Надо разработать соответствующие законодательные акты, правила полетов, регламенты, стандарты и технологии. Но, по-моему, это недопустимо долго. Упущенная прибыль в народном хозяйстве уже будет исчисляться миллиардами рублей.

Справка «РГ»

В России запущена система самостоятельной регистрации беспилотных летательных аппаратов массой до 30 кг через Интернет. Регистрации подлежат все БПЛА массой от 250 г. При этом, если масса беспилотника превышает 30 кг, то владельцу придется пройти регистрацию в госорганах. Регистрация БПЛА возможна как на частное лицо, так и на юридическое. Обязательной она стала после вступления в силу обновленного Воздушного кодекса России.

<https://rg.ru/2018/02/06/valerij-shelkovnikov-letat-stalo-bezopasnee.html>

### ТАСС; 2018.02.06; АРХАНГЕЛЬСКАЯ ОБЛАСТЬ ПОЛУЧИТ 300 МЛН РУБЛЕЙ НА РЕКОНСТРУКЦИЮ АЭРОПОРТА СОЛОВКИ

Архангельская область получит в 2018 году субсидии из федерального бюджета на развитие инфраструктуры, поддержку агропромышленного комплекса, социальную сферу и повышение МРОТ в размере 675 млн рублей. Как сообщила пресс-служба губернатора и правительства Архангельской области, около половины этой суммы будет направлено на реконструкцию аэропорта на Соловках.

В сентябре 2017 года президент России Владимир Путин поручил правительству РФ до 1 января 2018 года представить предложения о завершении реконструкции аэродромной инфраструктуры в аэропортах Архангельска, Мурманска и аэропорта Соловки. Реконструкция взлетно-посадочной полосы на Соловках обеспечит не только безопасное прибытие гостей и жителей на архипелаг, но и повысит привлекательность для паломников и туристов.

«Межбюджетные трансферты из федерального бюджета для Архангельской области увеличены на 675 млн рублей. Из этих средств 300 млн рублей будут направлены на реконструкцию аэропорта на Соловках» – говорится в сообщении.

Аэропорт Соловки располагается на Соловецких островах в Архангельской области и выполняет роль регионального авиатранспортного узла, осуществляющегося совершение регулярных авиарейсов и обслуживание самолётов. Аэропорт Соловки располагает одной взлётно-посадочной полосой, протяженность которой 1500 м при ширине в 36 м. В настоящее время посадочная площадка способна принимать самолеты Л-410, Ан-2, Ан-24, Ан-26, Як-40, ЕМВ-120, вертолеты Ми-8 и их модификации.

По данным пресс-службы правительства региона, после внесения изменений в бюджет доходы области в 2018 году составят 67,7 млрд рублей, расходы – 71,3 млрд рублей. Соответствующие изменения и дополнения в региональный бюджет на 2018 год рассмотрят депутаты на февральской сессии Архангельского областного Собрания, которая состоится 14 февраля.

<http://tass.ru/ekonomika/4934124>

### ТАСС; 2018.02.07; РЕГИОНАЛЬНАЯ АВИАКОМПАНИЯ «БАЙКАЛ» НАЧНЕТ РАБОТУ В 2018 ГОДУ В БУРЯТИИ

Новая региональная авиакомпания «Байкал» с постоянным базированием воздушных судов в аэропорту Улан-Удэ появится в Бурятии. Договоренность об этом достигнута по итогам встречи главы Бурятии Алексея Цыденова и собственника холдинга «Новапорт» Романа Троценко (в конце 2017 года стал собственником международного аэропорта Байкал – прим. ТАСС), сообщили в среду в правительстве республики.

«В Бурятии создается новая региональная авиакомпания «Байкал» с участием авиакомпаний «Ангара», «Байкалавиаком», «ПАНХ» и «Бурятские авиалинии», – сообщили в региональном кабмине, уточнив, что ориентировочная дата начала выполнения полетов – 1 августа 2018 года.

Как пояснил министр по развитию транспорта, энергетики и дорожного хозяйства Бурятии Сергей Козлов, уже создано акционерное общество «Авиакомпания «Байкал», проведена регистрация юридического лица на территории республики. «Компания создана по инициативе правительства Бурятии для выполнения социально значимых внутрирегиональных воздушных перевозок пассажиров и грузов в местные аэропорты Нижнеангарск и Таксимо и посадочные площадки, – отметил Козлов. – Разработана дорожная карта по регистрации авиакомпании и получению разрешительных документов на воздушные перевозки, определены контрольные точки».

Кроме того, уже проработана маршрутная сеть, формируется парк воздушных судов из Ан-24, Ми-8, а также авиационная инфраструктура. «Подготовлен пакет документов для подачи заявки в **Федеральное агентство воздушного транспорта** на получение сертификата эксплуатанта на коммерческие воздушные перевозки», – добавили в правительстве Бурятии.

В Бурятии с целью повышения транспортной доступности населения с 2017 года реализуется программа субсидирования из республиканского бюджета авиакомпаний, осуществляющих перевозки в северные районы региона, приравненные к районам Крайнего Севера. На 2018 год в республиканском бюджете на эти цели предусмотрено 60 млн рублей.

<http://tass.ru/ekonomika/4935947>

### ИНТЕРФАКС; 2018.02.06; «ЮВТ АЭРО» ПЛАНИРУЕТ РАСШИРЯТЬ АВИАПАРК, ИНТЕРЕСУЕТСЯ САМОЛЕТАМИ EMBRAER, BOMBARDIER И ГСС

Авиакомпания «ЮВТ Аэро» рассматривает возможность покупки самолетов Embraer, Bombardier или «Гражданских самолетов Сухого» (ГСС) для увеличения парка воздушных судов, сообщил заместитель генерального директора компании Станислав Козленко на пресс-конференции в Казани во вторник.

«В настоящее время идет работа по обновлению парка воздушных судов. Рассматривается три типа воздушных судов, из которых в ближайшее время будет утвержден один: Embraer-190, Sukhoi Superjet 100, Bombardier CRJ-900», – сказал С.Козленко.

Он напомнил, что в сентябре 2017 года «ЮВТ Аэро» получила допуск от **Росавиаци**и на международные рейсы, и начала выполнять полеты по маршруту Казань-Калининград, для которого требуется такое разрешение. В планах компании развитие международных перевозок.

С.Козленко уточнил, что в зарубежном направлении открыта продажа билетов на новый рейс – Казань-Батуми, прорабатывается возможность открытия рейса в Ереван. «Также на новом типе (воздушного судна – ИФ) у нас рассматриваются Мюнхен, Тбилиси, а также лидеры трансфера по пассажиропотоку, по данным аэропорта «Казань», – Милан, Париж, Тель-Авив», – сказал заместитель гендиректора.

Ранее сообщалось, что авиакомпания «ЮВТ Аэро» в 2018 году планирует увеличить парк самолетов за счет приобретения трех воздушных судов вместимостью более 100 пассажиров. В настоящее время флот авиакомпании состоит самолетов CRJ-200, которые вмещают 50 пассажиров.

В 2017 году авиакомпания перевезла 236,9 тыс. пассажиров, что на 13,9% превышает показатель 2016 года.

«ЮВТ Аэро» выполняет регулярные и чартерные перевозки пассажиров по России, базовыми аэропортами являются «Бугульма» и «Казань».

Согласно данным системы «СПАРК-Интерфакс», АО «ЮВТ Аэро» зарегистрировано в апреле 2015 года в Бугульме. 100% акций принадлежат Олегу Пантелееву, генеральному директору ООО «АкБарсЛайн» (49% – у панамской «Мидхолл Инвестментс Лтд.», 36,04% – ООО «Ак Барс снаб», 14,96% – ООО «Интрейдпром»).