**02 МАРТА 2017**

**Вернуться в оглавление**

|  |
| --- |
| **Публикации** |

### КОММЕРСАНТ; ЕЛИЗАВЕТА КУЗНЕЦОВА; АНАСТАСИЯ ВЕДЕНЕЕВА; ТАТЬЯНА КОСАЧЕВА; 2017.03.02; МИНТРАНС ГОТОВ ОТДАТЬ ЕМЕЛЬЯНОВО

**Минтранс** поддержал полную приватизацию аэропорта Красноярска Емельяново. В начале года такую оферту направлял местным властям контролирующий аэропорт «Красинвест», близкий к «Базэлу» Олега Дерипаски. Средства от продажи 49% акций **Минтранс** предложил вложить в строительство железнодорожной ветки до города и пункта пропуска через госграницу, поскольку бюджетные расходы на него были сокращены втрое. По данным «Ъ», сложности с созданием пропускных пунктов также возникли в аэропортах, предназначенных для гостей чемпионата мира (ЧМ) по футболу 2018 года.

Владимир Путин вчера провел совещание по вопросам подготовки к зимней Универсиаде 2019 года в Красноярске, на котором глава **Минтранса** Максим **Соколов** сообщил, что строительство нового терминала аэропорта Емельяново завершится до конца года. Но он признал: есть проблемы с созданием пункта пропуска через госграницу для пассажиров международных линий. «Изначально средства на них были заложены в программе «Госграница» (координируется ФСБ), но при бюджетном процессе 2016 года они были сокращены, поэтому вся программа финансируется в инвестиционной части не более чем на треть»,– сообщил господин **Соколов**.

Емельяново – крупнейший аэропорт Центральной и Восточной Сибири, в нем работают 29 авиакомпаний, летающих по 51 направлению, имеется крупный грузовой терминал. Пассажиропоток в 2016 году – 1,8 млн человек. Выручка в 2015 году – 1,5 млрд руб., чистая прибыль – 200 млн руб. В 2012 году РФ передала Красноярскому краю 100% акций аэропорта для привлечения инвестора в строительство нового терминала. В июне 2015 года Красноярская ГЭС, контролируемая «Евросибэнерго» Олега Дерипаски, купила 51% аэропорта за 4,05 млрд руб., позже переуступив актив ООО «Красинвест», близкому к «Базэлу». В начале года «Красинвест» направил краю оферту на 49% акций.

Максим **Соколов** полагает, что проблема решается либо восстановлением Минфином секвестрируемых средств, либо финансированием со стороны оператора аэропорта, либо инвестициями региона. Такие решения уже принимались в Южно-Сахалинске, Тюмени и аэропортах, которые готовятся к ЧМ по футболу 2018 года. Он также упомянул об отсутствии средств на новую железную дорогу к аэропорту. В случае с Емельяново, говорит господин **Соколов**, источником финансирования обоих проектов могла бы стать продажа части пакета акций аэропорта, находящихся в краевой собственности. Владимир Путин поручил в течение недели согласовать вопрос финансирования строительства пункта пропуска в аэропорту. «Конечно, можно на Олега Дерипаску возложить все, сказать – пускай он платит, но нужно понять, за что он сам должен заплатить, а за что должна заплатить федерация, там все-таки должны быть размещены пограничники и таможенные службы»,– сказал президент. Организатором процесса выступит **Минтранс** РФ с привлечением минфина Красноярского края, оператора аэропорта и ОАО РЖД. В «Базэле» и ОАО РЖД вчера отказались от комментариев.

Проблемы с пунктами пропуска возникали и в других аэропортах. По данным «Ъ», пассажиры международных линий аэропорта в Нижнем Новгороде до сих пор обслуживаются в старом терминале, хотя новый был открыт год назад. «Возникли сложности с синхронизацией работы по строительству аэропорта и выполнения госконтракта на установку пунктов пропуска»,– объясняет источник «Ъ», знакомый с ситуацией. Но в «Аэропортах регионов», управляющих аэропортом, рассчитывают на решение вопроса «уже весной». О сходных проблемах в Саранске рассказывал в декабре 2016 года глава «Авиалиний Мордовии» Михаил Берман, говоря, что выполнение требований контролирующих органов к пунктам пропуска ведет к дополнительным расходам. В международном терминале аэропорта Саранска на время ЧМ могут организовать временный пункт пропуска. В **Минтрансе** проблему не комментируют.

Исполнительный директор «Авиапорта» Олег Пантелеев говорит, что получение полного контроля над аэропортом выглядит привлекательно для инвестора, но вкладывать вырученные от приватизации средства в указанные проекты «нецелесообразно». Примеры Владивостока, Казани показали, что железные дороги к аэропортам при существующем пассажиропотоке «глубоко убыточны» для оператора. Эксперт согласен, что в проекты организации пунктов пропуска заложены завышенные требования.

### ИНТЕРФАКС; 2017.03.01; ПУТИН ПОДНЯЛ ВОПРОС О НЕОБХОДИМОСТИ СТРОИТЕЛЬСТВА ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГИ К АЭРОПОРТУ КРАСНОЯРСКА

Президент России Владимир Путин настаивает на строительстве железнодорожной ветки от красноярского аэропорта до города, но средства на это должны быть потрачены максимально эффективно.

«Хорошая синергия возникает, если, кроме одного вида транспорта, можно пользоваться другим и для доставки пассажиров, и для выезда из зоны аэропорта. Речь идет о возможной железнодорожной ветке к аэропорту», – сказал он на совещании о ходе подготовки к зимней Универсиаде 2019 года в Красноярске.

В свою очередь **министр транспорта РФ** Максим **Соколов** в ходе совещания заявил, что вопрос о строительстве железнодорожной ветки будет проработан с РЖД.

«Но тех двух миллионов пассажиров, которые сегодня есть у аэропорта Красноярска, хотя, конечно, он будет развиваться, и прогнозируются три и даже четыре миллиона пассажиров в год, но этого все равно будет недостаточно для эксплуатации такой протяженной ветки, потому что аэропорт расположен достаточно далеко», – добавил министр.

В свою очередь президент повторил свою позицию о необходимости строительства железнодорожной ветки.

«Понятно, что окупаемость должна достигаться в определенные сроки, и она считается от объема перевезенных пассажиров. Но мы с вами думали также, стоит или не стоит строить скоростное железнодорожное сообщение с горным кластером в Сочи. А сейчас это полностью загружено», – сказал глава государства.

«То же самое происходит во Владивостоке, когда говорили, нужно ли нам так обновлять аэропорт и нужно ли было подводить эту железнодорожную ветку. Все загружено и эффективно работает, и там даже произошли эффекты, которые и не ожидались, а именно то, что Владивосток используется в значительной степени как перевалочный пункт для других маршрутов», – продолжил президент.

Вместе с тем В.Путин подчеркнул, что этот проект нужно реализовать «с минимальными затратами и с наибольшим эффектом».

### ИНТЕРФАКС; 2017.03.01; СТОИМОСТЬ ЗАВЕРШЕНИЯ СТРОИТЕЛЬСТВА АВТОДОРОГИ САЛЕХАРД-НАДЫМ НА ЯМАЛЕ ОЦЕНИВАЕТСЯ В 17 МЛРД РУБ.

Стоимость завершения строительства автомобильной дороги Салехард-Надым в Ямало-Ненецком автономном округе оценивается в 17 млрд рублей, сообщил начальник федерального казенного учреждения «Уралуправтодор» Алексей Борисов на пресс-конференции в Екатеринбурге в среду.

«Это дорогостоящий проект. Для его завершения необходимо, по данным, которые на сегодня есть по проектному решению, 17 млрд рублей. Сегодня существует возможность субсидирования со стороны субъектов (Федерации – ИФ). Мы предлагаем такой механизм, он будет предложен руководству, чтобы провести эту работу», – отметил А.Борисов.

По его словам, данный проект будет обсуждаться на уровне **министра транспорта** РФ Максима **Соколов**а, руководителя **Федерального дорожного агентства** Романа **Старовойт**а и губернатора ЯНАО Дмитрия Кобылкина.

«Идет подготовка к совещанию, оно состоится во втором квартале 2017 года», – уточнил А.Борисов.

Он добавил, что, по законодательству, дорога Салехард-Надым должна быть дорогой федерального значения, так как она соединяет окружной центр с трассой на Москву.

«Сегодня у нее (дороги – ИФ) существует грунтовый разрыв 44 км и еще 70 км – недострой. Если мы решим эту проблему, тем самым разгрузим Ямал», – отметил А.Борисов.

Начальник «Уралуправтодора» напомнил, что в феврале совершил рабочую поездку по автодороге Салехард-Надым. «Моя задача – дать экспертную оценку как по документации, так и по состоянию текущих дел на этом участке. Мы считаем, что от Надыма до Сургута можно забирать этот участок (из региональной в федеральную собственность – ИФ)», – сказал А.Борисов.

Как сообщала ранее пресс-служба губернатора Ямала, трасса Сургут-Салехард является северным звеном магистрали Тюмень – Сургут – Новый Уренгой – Надым – Салехард. При этом участок от Надыма до Салехарда протяженностью 344 км пока строится.

Д.Кобылкин также отмечал на встрече с А.Борисовым в феврале, что ямальская инфраструктура важна не только для региона, но и для нефтегазового комплекса. Вдоль автодороги Салехард-Надым планируется строительство железнодорожной магистрали с выходом на порт Сабетта, поэтому важно синхронизировать процессы строительства порта, развития Северного морского пути и формирования наземной транспортной инфраструктуры.

«Мы на федеральные деньги мало когда рассчитывали, Ямал обычно живет за счет собственных средств. Но в последнее время из-за низкой стоимости нефти и газа наши потери немалые», – отмечал Д.Кобылкин, слова которого приводились в сообщении пресс-службы губернатора ЯНАО.

Ранее сообщалось, что общая стоимость строительства автодороги Салехард-Надым составляет порядка 60 млрд рублей. Ввести объект в эксплуатацию планируется к 2020 году.

### ИНТЕРФАКС; 2017.03.01; ПЕРЕВОЗЧИКИ ПРИ ПОДДЕРЖКЕ МИНТРАНСА СОЗДАЛИ РАБГРУППЫ ПО ВНЕДРЕНИЮ СИСТЕМЫ АВТОМАТИЧЕСКОГО ВЕСОКОНТРОЛЯ

Ряд крупных автоперевозчиков при поддержке **Минтранса** РФ создали три рабочие группы по разработке и внедрению системы автоматического весового контроля для автомобильных грузоперевозок, сообщил «Интерфаксу» представитель министерства.

В сообщении министерства отмечается, что 27 февраля при поддержке **Минтранса** прошло первое заседание рабочих групп. «На встрече был обсужден регламент работы трех групп, в рамках которых будут рассматриваться различные аспекты функционирования системы автоматизированного весогабаритного контроля движения тяжеловесных и крупногабаритных транспортных средств по автомобильным дорогам общего пользования», – сообщило ведомство.

Внедрение системы запланировано на конец 2020 г. «К этому сроку на автомобильных дорогах общего пользования федерального значения появятся 387 пунктов весогабаритного контроля транспортных средств. Они будут оснащены автоматическими средствами фото– и видеосъемки и позволят взвешивать автомобили на дорогах без снижения скорости их движения», – говорится в сообщении **Минтранса**.

В состав рабочих групп вошли представители **Минтранса**, **Росавтодор**а, РОСДОРНИИ, ассоциации «РАДОР», перевозчиков и грузоотправителей.

«Первая рабочая группа сосредоточится на подготовке предложений по внесению изменений в правовые акты, которые регулируют движение указанных транспортных средств по российским дорогам. В рамках второй группы будет обсуждаться концепция функционирования новой системы, включая порядок выдачи разрешений на движение подпадающих под ее контроль транспортных средств. Третья группа будет прорабатывать вопросы создания информационного портала и системы электронного документооборота, необходимой для функционирования системы весогабаритного контроля», – отмечает министерство.

Кроме того, каждая группа будет собирать инициативы отрасли по своей тематике и вырабатывать на их основе согласованные рекомендации для **Минтранса**. Ожидается, что первые конкретные результаты работы групп могут появиться к концу 2017 года.

Как сообщалось, **Росавтодор** с октября 2016 г. запустил в Вологодской области систему автоматического весового контроля грузовиков. Пилотный проект включает ввод в действие трех автоматических пунктов на трех направлениях: два на трассе М-8 «Холмогоры» (Вологда – Москва и Вологда – Архангельск), еще один – на трассе «Вологда – Новая Ладога» (маршрут Вологда – Санкт-Петербург). Система направляет постановления о штрафах владельцам фур-нарушителей вне зависимости от их формы собственности.

При этом в **Росавтодор**е сетовали, что в условиях недостаточного контроля большинству нарушителей удается избежать наказания. «За прошедшие 12 месяцев нам с коллегами из **Ространснадзор**а удалось выписать только 30 тыс. штрафов на перевозчиков и грузоотправителей на сумму 1,4 млрд руб. Для решения проблем в части весогабаритного контроля назрела необходимость в организации бесперебойного контроля по системе «365 дней в году, семь дней в неделю», – говорил глава **Росавтодор**а **Роман Старовойт**. Он отмечал, что система в автоматическом режиме, без остановки автомобиля будет проверять его на наличие разрешений на перевозку и параметры этих разрешений в случае их наличия, при этом чиновник провел аналогию с камерами контроля скорости.

По словам Р.**Старовойт**а, рассматривается возможность «запуска в полноценную эксплуатацию уже существующих автоматических весов на федеральных трассах Московской и Калининградской областей». Всего в РФ в настоящее время, по его словам, существует 23 пункта автоматического весогабаритного контроля. «Часть из них мы переводим в работу в штатном режиме в виде выписки штрафа, или, как в народе говорят, отправления «письма счастья», – сказал он.

Всего же создание системы предполагает строительство 387 пунктов автоматического весового контроля. «У нас есть планы по развитию такой системы в нужном количестве, рассчитаны они на пять лет», – говорил Р.**Старовойт**. В случае успешного опыта внедрения «умных весов», отметил он, география внедрения системы будет расширена еще на несколько регионов.

Руководитель ведомства также говорил, что в настоящее время завершается проведение научно-исследовательской работы, которая определит источник средств для расширения системы – «делать это полностью за федеральные средства, либо можно привлечь частного инвестора, который создаст эту систему, некоторое время будет ее эксплуатировать, а потом эта система полностью перейдет в эксплуатацию Федеральному дорожному агентству». Роставтодор говорил также, что к участию в создании системы проявляли интерес как российские, так и зарубежные компании. Так, оператор системы взимания платы с грузовиков «Платон» ООО «РТ-Инвест Транспортные системы» направил в ведомство проект частной концессионной инициативы, претендуя на создание и оперирование системой.

### РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; ТАТЬЯНА ШАДРИНА; 2017.03.01; ВСТРЕЧАЮТ ПО ПЛАТЕЖКЕ

**Минтранс** намерен ограничить возможности муниципалитетов вводить платный въезд в города.

Ведомство предлагает регулировать тарифы на въезд автомобилей в города на федеральном уровне по специальной методике. **Минтранс** ее уже начал готовить, отметил в беседе с журналистами зам**министра транспорта** Николай **Асаул**.

Эта норма войдет в законопроект «Об организации дорожного движения». И не только она. Городские власти обяжут согласовывать с федеральными органами введение платы и создавать комплексные схемы организации дорожного движения.

Цель – сбалансировать объем нагрузки на дороги, сократить использование личного транспорта. Причем делать это нужно, не только с помощью платы за въезд, за парковку, но и развивая общественный транспорт, отметил в беседе с «РГ» замдиректора департамента госполитики в области автомобильного и городского пассажирского транспорта **минтранса** Владимир Луговенко.

Еще рассматривают предложения внести поправки в Бюджетный кодекс, которые сделают сборы за въезд в город «окрашенными». И они будут идти на развитие дорожного движения. Например, на установку специальных зарядок-парковок для электромобилей.

Также в ближайшее время **минтранс** ожидает выхода постановления правительства, которое внесет корректировки в Правила дорожного движения. Они коснутся дорожных знаков, которые будут ограничивать въезд машин низкого экологического класса и давать преференции владельцам электромобилей. Как отметили «РГ» в **минтрансе**, проект этих поправок уже согласован с ведомствами и находится в высокой степени готовности.

Когда они вступят в силу, муниципалитеты получат право уточнять, какие автомобили могут парковаться на той или иной улице или запрещать въезд «грязного» транспорта в некоторые районы городов. Например, под знаком «кирпич» будет висеть уточнение, какие именно машины не смогут въезжать в ту или иную зону города или, наоборот, какие можно там припарковывать (например, электромобили). Сейчас уточнения касаются в основном габаритов машин.

В документе также дается формулировка, что такое электромобиль, прописывается возможность создания специальных парковок и полос движения для этих машин. И водителей обычных автомобилей будут наказывать, если они паркуются на местах электрокаров или едут по их полосам. Это должно мотивировать развитие электромобилей в России, считают в **минтрансе**. Пока предложений, насколько именно штрафовать водителей за нарушение экологических знаков, нет.

Еще **минтранс** намерен создавать международные велокоридоры. «Мы сейчас задумываемся над созданием велодорожки в одном из пунктов пропуска на границе с Финляндией. Коллеги из Суоми уже проложили велодорожку до границы с Россией», – отметил Николай **Асаул**, отвечая на вопрос «РГ». Из Финляндии на велосипедах ездят на наш комбинат, пояснил он.

**Асаул** подчеркнул, что международные велосипедные дороги в Европе очень популярны. И Россия не намерена оставаться в стороне. Так, в РФ есть еще наработки по продлению международных европейских велосипедных коридоров по Калининграду. Но в целом на федеральной сети автодорог речи о введении полос для велосипедов не идет. «Нет задачи искусственно придумывать инфраструктуру, где она не востребована. Но если есть спрос, то надо работать», – считает **Асаул**.

### ТАСС; 2017.03.01; В 2016 Г. ЭКСПЕРТ: СИСТЕМА ВЕСОГАБАРИТНОГО КОНТРОЛЯ СОХРАНИТ РОССИЙСКИЕ ДОРОГИ

Автоматизированная система весогабаритного контроля транспорта (АСВГК) может быть интегрирована в «Платон». С такой инициативой вышла компания «РТ– Инвест. Транспортные системы» (РТИТС), которая является оператором системы «Платон». В компании считают целесообразным реализовать проект путем совмещения двух систем: около половины планируемых рамок АСВГК географически совпадают с пунктами контроля «Платона». Кроме того, существует возможность настроить часть имеющегося оборудования под две задачи и задействовать уже обученный персонал.

В 2016 году РТИТС осуществила пилотный проект АСВГК в Татарстане, с целью установить, совместимы ли технологически две системы и возможно ли задействование оборудования «Платона» в части весового контроля. По словам генерального директора «РТ– Инвест. Транспортные системы» Антона Замкова, пилот оказался крайне удачным и получил поддержку региона.

“Нормы весогабаритного контроля установлены на законодательном уровне. ГК «Автодор» давно приняла решение о создании автоматизированной системы контроля этих норм на федеральных дорогах. В первую очередь она нужна самим грузоперевозчикам, поэтому они поддерживают создание АСВГК. По нашим расчетам, мы сможем сэкономить для государства до 40% капитальных затрат. При этом наши функции как оператора будут просто распространяться на еще одну систему» – сказал Замков. По его словам, РТИТС в этом плане гораздо проще, так как компания уже несет операционные затраты на содержание системы «Платон», поэтому добавить в систему эксплуатации несколько рамок гораздо дешевле, чем построить систему АСВГК с нуля. Также можно совместить не только рамные конструкции, но и центр обработки данных, колл-центр, программное обеспечение и даже центр автоматизированной фиксации административных правонарушений (ЦАФАП).

«Сейчас идет стадия рассмотрения инициативы, после этого будут проведены переговоры и станет понятен объем капитальных затрат. Завершение переговоров ожидается до конца весны текущего года», – пояснил руководитель «РТ– Инвест. Транспортные системы».

Как устроен весовой контроль

Автоматизированная система весогабаритного контроля (АСВГК) представляет из себя набор конструктивных элементов: рамная конструкция контроля с весами под дорожным полотном, оборудование фото– и видеофиксации, каналы связи и электропитания.

“Технически АСВГК устроено следующим образом: в дорожное полотно под рамкой на определенную глубину вшивается полоска весов (тензометрические датчики). Когда автомобиль проезжает, происходит давление оси на эти датчики, и осуществляется взвешивание – и так по каждой оси, причем автомобилю останавливаться не нужно», – рассказал Замков: «Дальше, если есть предмет нарушения действующих норм по ограничению нагрузки на ось, фиксируется номер, делается боковая фотография, метрологический штамп и отправляется в уполномоченный орган для рассмотрения (с июля 2017 года эта функция перейдет от ГИБДД к **Ространснадзор**у)».

АСВГК – это проект, который работает на сохранность дорог. По словам руководителя РТИТС, система не принесет никаких денег с точки зрения поступлений в бюджет, кроме штрафов, которые со временем заканчиваются. Дальше появляется отложенный эффект: дороги перестают интенсивно разрушаться, денег на их содержание нужно меньше и часть сэкономленных средств можно направить на строительство новых трасс и уникальных сооружений, тем самым дав толчок к развитию отрасли. Показателен опыт Вологодской области (пилотный проект «Автодора»): всего три пункта весового контроля собрали определенное количество штрафов, и езда с перевесом практически прекратилась.

“Штрафы такие, что одна поездка с перевесом может стоить полугодовых работ. Следовательно, все начинают работать “в белую”, потому что “в черную” работать становится очень трудно”, – отметил руководитель РТИТС.

На что идет плата государства оператору системы «Платон»

Генеральный директор РТИТС рассказал на что уходят денежные средства, получаемые по договору концессии с Федеральным дорожным агентством. Система «Платон» была полностью создана за счет частного и заемного финансирования, а поддержка ее работоспособности и модернизация требуют значительных расходов. По условиям контракта компания-оператор “Платона” обязана поддерживать систему в полной, круглосуточной технической готовности, с общим показателем не менее 99%. По словам Замкова, чтобы соответствовать заданным параметрам, необходимо нести постоянные операционные затраты, на которые расходуется большая часть платы оператору.

“Эти деньги идут на три основных направления: обслуживание кредита и уплата налогов; капитальные затраты, которые мы продолжаем нести на строительство рамных конструкции контроля на федеральных дорогах всей страны; и регулярные операционные издержки (содержание двух центров обработки данных, затраты на связь для миллиона бортовых устройств, каналов к рамкам и офисам, обслуживание 138 офисов, диагностика и оперативный ремонт оборудования рамных конструкций, плановая замена оборудования, техобслуживание автомобилей мобильного контроля).

Также один из значительных пунктов капитальных затрат – расходы на выпуск бортовых устройств (сейчас произведено более миллиона устройств, их стоимость порядка 7 млрд рублей). Стоит отметить, что бортовые устройства для россиян выдаются бесплатно (на основе договора безвозмездного пользования). Денежный залог за прибор вносят только нерезиденты.

“Коэффициент готовности системы 99% – это очень высокий показатель, который мы обязаны выдерживать, это означает, что все элементы системы должны работать безупречно. Если показатели, установленные распоряжением Правительства РФ, оператором не будут выполняться, предусмотрены значительные штрафные санкции. **Росавтодор** в ежедневном режиме все проверят по жесткому перечню показателей. Это наша ответственность перед госзаказчиком”, – пояснил он.

Срок окупаемости проекта по созданию и обслуживанию системы «Платон» составляет 11,5 лет, отметил Замков.

Ужесточение контроля за нарушителями

Система взимания платы «Платон» развивается вместе со своими пользователями – с этой точки зрения, законодательство должно быть гибким, при этом создавать условия для равной конкуренции на рынке, считает Антон Замков.

«Отмену однократности штрафов я считаю очень правильным решением, так как некоторые недобросовестные перевозчики предпочитают заплатить штраф, а не вносить плату за использование дорог, исходя из того, что дешевле оплатить штраф один раз, чем добросовестно платить»,– пояснил он.

Органы МВД и **Ространснадзор**а также поддерживают данную инициативу. Сейчас это единственная статья в КОАП, предусматривающая за нарушения однократный штраф в сутки. «Например, когда вы выезжаете на полосу общественного транспорта и проезжаете за одно утро под тремя камерами, то получаете три штрафа», – пояснил Замков.

В свою очередь, оператор системы готов реализовать некоторые технологические нововведения. Например, сейчас размещен проект постановления Правительства РФ об автоматической достройке маршрута. Эта функция позволит исключить мошенничество с бортовыми устройствами, когда водитель включает и выключает устройство в зависимости от близости рамки контроля, чтобы платить за короткие участки маршрута.

РТИТС строго по графику разворачивает систему контроля, отметил Замков. Так, к моменту окончания льготного режима 15 апреля будет установлено уже 300 рамок контроля в регионах с самой широкой сетью федеральных дорог, а к концу июля их число вырастет до 481 конструкции. При этом оператор «Платона» не выносит штрафы, это функционал уполномоченных госорганов. Постановления об административной ответственности на основе данных фото– и видеофиксации выписывает ГИБДД, к июлю этот функционал перейдет **Ространснадзор**у, для которого полностью готов федеральный ЦАФАП. Все штрафы идут в федеральный бюджет.

Для чего еще нужен “Платон”

Система взимания платы “Платон” представляет собой огромную базу для аналитики, она содержит данные порядка 680 тыс. автомобилей резидентов и о 125 тыс. иностранных автомобилей.

“Это очевидный национальный ресурс, который, безусловно, становится основой для развития любых телематических сервисов и может использоваться в других сферах государственного управления: оперативно-розыскные мероприятия, выявление таможенных нарушений, борьба с серым рынком”, – сказал руководитель РТИТС.

По его словам, одно из важных направлений использования системы – это взаимодействие с органами государственной власти. Сегодня главный потребитель информации “Платона” – это налоговая служба. В соответствии с налоговым кодексом РТИТС передал в налоговые органы полный реестр данных о платежах в разрезе транспортных средств за 2015-2016 гг. Кроме того, оператор системы ежедневно получает запросы от МВД, ФССП и других органов, на основании которых проводятся различные проверки.

В этом году компания-оператор “Платона” планирует создать бесшовную интеграцию, благодаря которой налоговики и другие органы смогут самостоятельно запрашивать и получать из системы любые данные, связанные с их функциональной деятельностью.

Не менее важное направление использования – это развитие телематических услуг на базе системы “Платон”. Например, использование данных с бортовых устройств для “умного автострахования” и мониторинга движения транспортных средств в интересах их владельцев.

Как рассказал гендиректор РТИТС, для внедрения сервиса умного страхования необходимо измерить более 20 параметров, на основании этих данных можно в течение трех – четырех месяцев определить поведенческие сценарии водителя.

«Платон» в Таможенном союзе

Руководитель компании-оператора системы “Платон” рассказал, что в аналогичной системе взимания платы заинтересованы многие страны постсоветского пространства, в частности, Казахстан. Сейчас РТИТС проводит для консультации для казахстанских коллег. Правда, пока правительство Казахстана не приняло окончательного решения. “Изучив опыт реализации системы взимания платы в Европе, в мире, мы пришли к выводу, что, если протяженность дорог на территории государства превышает две тысячи км, то единственно возможным вариантом является система спутниковой навигации с соответствующей контрольной инфраструктурой. В противном случае проект никогда не окупится”, – пояснил он.

Например, если в небольших странах, таких как Польша, Белоруссия, Чехия, можно применять системы радиочастотной модификации. То в случае России и Казахстана, речь идет о 50 тыс. км дорог и о 23 тыс. км. другой альтернативы пока попросту не существует.

Одним из вариантов полезного взаимодействия системы “Платон” с другими возможными системами государств-соседей России может стать транзитный проезд в рамках ЕврАзЭс. Например, бортовые устройства, установленные на российском автомобиле, продолжали бы работать в Казахстане.

По словам Замкова, с технологической точки зрения обеспечить совмещение двух систем не составляет проблемы.

“Запуская две системы на спутниковой навигации, можно обеспечить их интеграцию и безостановочный проезд через границу. Эти решения на поверхности, именно к этому и надо двигаться, потому что за этим будущее, – отметил он. – Очевидно, что эти таможенные барьеры, особенно в Евразийском союзе, они должны быть преодолены не какими-то организационными методами, а именно с помощью технологий. Это создаст удобства для работы международных перевозчиков”.

### MK.RU; 2017.03.01; ЕКАТЕРИНА СТРЕЛЬЦОВАОБЛАСТНОЕ МИНИСТЕРСТВО ТРАНСПОРТА ВИДИТ УГРОЗУ СО СТОРОНЫ НАРУШИТЕЛЕЙ ВЕСОВОГО КОНТРОЛЯ

Вопрос ужесточения контроля за перевозками большегрузов стал причиной радикальных мер со стороны регионального **минтранса**. Министерство намерено усилить контроль за движением большегрузных машин, не слишком хорошо влияющих на состояние областных дорог.

Областное **министерство транспорта** видит угрозу со стороны нарушителей весового контроля Что ни день – 100 грамм, что ни день – 100 грамм

Проблема оказалась еще и в том, что дальнобойщики зачастую ездят с поддельными разрешениями, что, в принципе, можно было ожидать после введения системы «Платон».

Беда в том, что перегруженность машин стала причиной участившихся дорожно-транспортных происшествий на дорогах региона. По информации областного транспортного агентства, аварии, иногда и с человеческими жертвами, случаются именно там, где не налажен весовой контроль. В прошлом году в Архангельской области установили десять новых пунктов весового контроля, в нынешнем сделают еще три. Однако даже вместе с теми, что уже работали, этого, как показывает практика, явно недостаточно.

С развитием крупных федеральных торговых сетей и промышленных предприятий, скорее всего, нагрузка на трассы и, соответственно, их опасность будут только увеличиваться. Мэрия, конечно, обещала оптимизировать маршруты, но ни о перегрузочных станциях где-нибудь за пределами города, ни о запретах въезда в город огромных дальнобоев пока никто не говорил. Областной **минтранс** пока лишь заявляет о некоем концепте, благодаря которому транспортная сеть будет выстроена самым замечательным образом, но никакой конкретики мы пока не обнаружили. Исследования могут занять годы, а поток увеличивается изо дня в день.

Мы проанализировали опыт больших городов Европы, который показывает, что создание перегрузочных станций на подъезде к городу позволил бы не допустить движения по центру города здоровенных машин. Ремонт дорог и газонов, кстати, обходится дороже, чем игнорирование очевидных проблем.

### РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА – СТОЛИЧНЫЙ ВЫПУСК; СВЕТЛАНА БАТОВА; 2017.03.01; ДЕНЬ КОЛЕСА

В столице появился новый праздник – день Московского транспорта. Он будет отмечаться во второе воскресенье июля. Соответствующие поправки в закон «О праздниках города Москвы» сегодня приняли городские депутаты на заседании Мосгордумы.

Согласно пояснительной записке к законопроекту, для определения даты нового праздника провели историческое расследование, в ходе которого выяснилось, что самым первым видом общественного столичного транспорта была конка – первый маршрут ее запустили 7 июля 1872 год.

По словам Норайра Блудяна, исполнительного директора Транспортной ассоциации Московской агломерации, общественные организации, в том числе и ТАМА, неоднократно предлагали столичным властям учредить подобный праздник. В Москве есть День Московского трамвая, автобуса, велопарада, но не было единого празднования, посвященного всей столичной транспортной системе, одной из крупнейших в мире. По мнению общественника, такой праздник может существенно повысить интерес москвичей к развитию транспортной системы города, а для работников «транспортного цеха» – а их насчитывается боле 100 тыс человек – послужит отличной мотивацией.

По словам замруководителя дептранса Андрея Корнеева, город предложил учредить этот праздник, так как в департамент обращалось очень много транспортных и общественных организаций. После необходимых согласований ведомство приступит к практическому воплощению, и, если все пройдет успешно, уже летом этого года в столице впервые пройдет День Московского транспорта с разнообразной праздничной программой. В дептрансе уверены, что День Московского транспорта станет доброй городской традицией.

### КОММЕРСАНТ.RU; НАТАЛЬЯ СКОРЛЫГИНА; 2017.03.01; ФАС НЕ ГОТОВА НА КОМПЕНСАЦИИ ОАО РЖД

Федеральная антимонопольная служба (ФАС) выступила против предложений ОАО РЖД, которое, как сообщал “Ъ”, предложило заложить в тарифы будущих лет компенсацию за недополученные доходы монополии за 2016 год. Глава службы Игорь Артемьев считает, что счесть запросы ОАО РЖД правомерными было бы можно, если бы ее дочерние компании, и в первую очередь Федеральная грузовая компания (ФГК), не поднимали расценки на свои услуги, сводя на нет всю экономию грузоотправителей на провозной плате.

Руководитель ФАС Игорь Артемьев против предложения ОАО РЖД о введении правила, позволяющего возмещать монополии недополученные доходы в будущих тарифных периодах. Тем самым монополия могла бы вернуть 56 млрд руб. потерь за 2016 год. «Так, как написано в письме ОАО РЖД – я, правда, его не читал, знаю в пересказе СМИ, скажу: отрицательно относимся»,– заявил сегодня господин Артемьев журналистам (цитата по «РИА Новости»).

Как сообщал сегодня “Ъ”, 14 февраля глава монополии Олег Белозеров направил Игорю Артемьеву письмо, в котором уведомлял, что по итогам 2016 года рост доходной ставки ОАО РЖД в части грузовых перевозок составил 2,7%, тогда как при определении уровня индексации тарифов на 2016 год он учитывался в размере 7,5%. В частности, итоговые потери в 56 млрд руб., поясняли в ОАО РЖД, обусловлены влиянием внешних факторов, не подконтрольных монополии (изменением бюджетно-налоговой политики, решениями по поддержке отраслей промышленности, приводящими к изменению товаропотоков, колебаниями ценовой конъюнктуры на товарных рынках).

Господин Артемьев сегодня сообщил, что действительно обсуждалась «тонкость в тарифной политике», которую ФАС в принципе готова поддержать в отношении ОАО РЖД и других компаний, однако лишь на определенных условиях. «Если они, их сателлиты, прежде всего ФГК, не поднимали бы цены на вагоны для грузоотправителей, не хулиганили бы,– цитирует господина Артемьева “РИА Новости”,– тогда можно было бы сказать так: поскольку они не повышали цены для грузоотправителей, для которых цена провозной платы выросла на 3% или меньше, а тарифный регулятор разрешал им поднять на 7,5% эффективную ставку провозной платы, то они недополучили доходы». Теоретически можно себе представить, продолжает глава ФАС, что «при отсутствии роста фактической провозной платы для грузоотправителей, если она будет ниже установленных тарифом 7,5%, то в следующие годы им тариф может быть частично компенсирован, но не выше установленного на следующий год». Но, по его словам, эти условия соблюдены не были. «Если с 550 руб. (за вагон в сутки.– “Ъ”) твоя дочерняя компания до 1100 руб. подняла вагонную составляющую, в два раза ободрала грузоотправителей, такой разговор у нас не будет получаться»,– заявил Игорь Артемьев.

### ИНТЕРФАКС; 2017.03.01; ФАС ПЕРЕНЕСЛА РАССМОТРЕНИЕ ВОПРОСА О ПОВЫШЕНИИ СБОРОВ РОСМОРПОРТА В МОРСКИХ ПОРТАХ

Федеральная антимонопольная служба (ФАС) РФ перенесла рассмотрение вопроса о повышении ставок портовых сборов за услуги, оказываемые в морских портах ФГУП «**Росморпорт**», сообщил «Интерфаксу» в среду представитель ФАС.

«Вопрос рассматривался вчера на правление, было принято решение перенести рассмотрение на следующие заседания», – уточнил он.

В начале февраля ФАС предложила повысить ставки портовых сборов «**Росморпорт**а» в 54 морских портах в среднем на 3,8%. Кроме того, ФАС предложила отменить действовавший ранее понижающий коэффициент для контейнеровозов. Специальные ставки портовых сборов в российских портах предлагается применять только к наливным и накатным судам.

Новые ставки портовых сборов будут применяться для всех судов и касаются взимания канального, лоцманского, маячного, навигационного, СУДС и ледокольного сборов для судов как в загранплавании, так и в каботажном плавании.

### ТАСС; 2017.03.01; ФАС МОЖЕТ ПОЙТИ НА МИРОВУЮ С НМТП В СЛУЧАЕ ВЫПОЛНЕНИЯ ПРЕДПИСАНИЯ

Глава ФАС Игорь Артемьев не исключил, что в споре с НМТП ведомство может пойти на мировую, если ответчик полностью выполнит требования регулятора. Об этом он заявил на пресс-конференции.

«Мы всегда готовы к примирительным процедурам, только для этого надо исполнить предписание. Надо снизить цены, надо снизить штрафы», – сказал он, отметив, что слышал заявление стивидора о готовности решить вопрос мировым путем.

«До этого у них была довольно агрессивная позиция, которую мы воспринимаем как обычную для нас. Мы рассчитывали судиться дальше», – подчеркнул чиновник. Он также напомнил, что если компания хочет предложить службе мировую, то они должны обратиться письменно. «Я не помню, чтобы мы получали такое письмо», – заключил он.

Суть конфликта

В июне 2016 г. ФАС возбудила дела по признакам нарушения антимонопольного законодательства в отношении девяти стивидорных компаний: АО «Мурманский морской торговый порт», АО «Новороссийский морской торговый порт», АО «Первый контейнерный терминал», АО «Петролеспорт», ЗАО «Агросфера», ЗАО «Контейнерный терминал Санкт-Петербург», ООО «Восточная стивидорная компания», ООО «Приморский торговый порт», ПАО «Туапсинский морской торговый порт».

Служба подозревает компании в установлении монопольно высоких цен на свои услуги по перевалке контейнеров, зерна, нефти и минеральных удобрений.

Исследования ФАС показали, что с момента принятия ФСТ России решения об отмене ценового регулирования, в среднем цены на услуги стивидоров в российских портах выросли в 2,5 раза, а по отдельным позициям более чем в 10 раз. При этом в подавляющем большинстве случаев тарифы на услуги устанавливаются стивидорами в иностранной валюте.

В этой связи ведомство направило всем хозяйствующим субъектам, оказывающим стивидорные услуги в морских портах, предупреждение о необходимости устанавливать тарифы на оказываемые услуги в российских рублях.

### ИНТЕРФАКС; 2017.03.01; МОРСКИЕ КРУИЗЫ ПО ЧЕРНОМУ МОРЮ С ЗАХОДОМ В КРЫМ ЗАПУСТЯТ ДО «ВЫСОКОГО» КУРОРТНОГО СЕЗОНА

Морские круизы по Черному морю с заходом в порты Крыма начнутся в этом году до начала «высокого» курортного сезона, сообщил глава Ростуризма Олег Сафонов.

«Круизы запустятся до «высокого» сезона», – сказал О.Сафонов журналистам в среду в Ялте.

Глава комитета Государственного совета республики Крым по курортам и туризму Алексей Черняк сообщил со своей стороны, что регулярное морское пассажирское сообщение между Крымом и Черноморским побережьем Кавказа будет налажено в мае.

«Между Сочи и Ялтой будет ходить скоростной катер вместимостью 150 мест», – сказал А.Черняк.

Ранее планировалось, что морские круизы по Черному морю, кроме портов Крыма и Кавказа, будут заходить также в Стамбул, было получено предварительное согласие от турецкой стороны.

### DP.RU; 2017.03.01; В ЛЕНОБЛАСТИ ПОЯВИТСЯ НОВЫЙ ВОДНЫЙ ТУРИСТИЧЕСКИЙ МАРШРУТ НА ОСТРОВ КОНЕВЕЦ

Правительство Ленобласти намерено запустить в регионе несколько водных туристических маршрутов, в том числе в Коневский мужской монастырь.

Как рассказал глава Управления по транспорту Ленобласти Павел Постовалов, **Минтранс** передает региональному правительству в собственность причальные сооружения в Подпорожском районе, в бывшем порту в пос. Никольский, а также причалы в Приморске и во Владимирской бухте в Приозерском районе. Предполагается реконструировать эти сооружения и организовать несколько туристических водных маршрутов. В частности, из Владимирской бухты предполагается организовать маршрут на остров Коневец. Причем реконструировать причал в Приозерском районе за 40-50 млн рублей планирует инвестор, имя которого пока не раскрывается.

### ИНТЕРФАКС – ДАЛЬНИЙ ВОСТОК; 2017.03.02; СИСТЕМА СУБСИДИРОВАНИЯ ИЗ ФЕДЕРАЛЬНОГО БЮДЖЕТА АВИАПЕРЕВОЗОК НА ДАЛЬНЕМ ВОСТОКЕ БУДЕТ ПЕРЕСМОТРЕНА – ТРУТНЕВ

**Минтранс** России совместно с **Росавиаци**ей пересматривают подходы к системе субсидирования из федерального бюджета авиаперевозок на Дальнем Востоке, сообщил вице-премьер – полпред президента России в ДФО Юрий Трутнев во время рабочей поездки в Сахалинскую область.

«У нас довольно много претензий к сложившейся системе. Мы **Росавиаци**и и **Минтрансу** сказали о том, что необходимо планировать маршруты не из Москвы, а здесь, на местах, по заявкам регионов, чтобы в первую очередь пассажирам было удобно. Субсидировать надо те маршруты, которые максимально востребованы, с учетом фактора сезонности. Буду контролировать, чтобы именно так это все и было сделано», – приводит слова вице-премьера пресс-служба Минвостокразвития РФ.

В рамках поездки Ю.Трутнев ознакомился с возможностями новых самолетов, запущенных на внутренние линии Сахалинской области.

Два воздушных судна Bombardier Q400 были приобретены за счет средств областного бюджета в рамках программы развития парка воздушных судов авиакомпании «Аврора» (входит в группу «Аэрофлот»).

Эксплуатироваться самолеты будут в первую очередь на линиях внутри региона, выполняя полеты на север Сахалина и Курильские острова.

Двухмоторный турбовинтовой Bombardier Q400 является одним из самых быстрых в своем классе, развивая крейсерскую скорость до 667 км в час. Дальность полета – до 2532 км. В салоне могут разместиться 70 пассажиров.

Аврора эксплуатирует данный тип воздушных судов с 2016 года. Сейчас в парке авиакомпании пять таких самолетов.

Как сообщалось, в начале февраля сахалинские власти обратились в Минвостокразвития РФ с предложением субсидировать из федерального бюджета авиаперевозки внутри Дальневосточного федерального округа.

В своем обращении они привели примеры: авиабилет Москва – Сочи (Красная Поляна) – Москва можно приобрести за 3,4 тыс. рублей, Санкт-Петербург – Сочи – Санкт-Петербург – 5,6 тыс. рублей. Авиабилеты на Дальнем Востоке – значительно дороже: перелет по маршрутам Владивосток – Южно-Сахалинск – Владивосток обойдется минимум в 14,3 тыс. рублей, Хабаровск – Южно-Сахалинск – Хабаровск – в 13,3 тыс. рублей.

Областные власти тогда выразили надежду на то, что в программу федерального субсидирования будут включены еще и перевозки внутри Сахалинской области, чтобы «значительно уменьшить нагрузку на региональный бюджет».

Контрольный пакет (51%) АО «Авиакомпания Аврора» принадлежит ОАО «Аэрофлот – российские авиалинии», 49% – правительству Сахалинской области.

### РИА НОВОСТИ; 2017.03.01; МИНТРУД ПРЕДЛОЖИЛ РАСПРОСТРАНИТЬ ОПЫТ «ШЕРЕМЕТЬЕВО» ПО РАБОТЕ С ИНВАЛИДАМИ

Министр труда и соцзащиты Максим Топилин предложил на опыте аэропорта «Шереметьево» сделать рекомендации для других аэропортов по обслуживанию инвалидов и попросить вице-премьера Ольгу Голодец дать поручение **Минтрансу** распространить данные.

«Может быть, нам **Минтрансу** тогда на опыте «Шереметьево» сделать какие-то общие вводные для всех аэропортов… В какой-то это документ обратить – рекомендации или что-то еще, потому что нормативные все положения есть, в законодательстве нельзя сказать, что чего-то не хватает… Допустим, написать письмо на Ольгу Юрьевну (Голодец), чтобы она дала поручение **Минтрансу**, чтобы у нас какая-то легитимная основа появилась», – сказал Топилин после доклада представителя аэропорта «Шереметьево» о работе с инвалидами.

Такое заявление он сделал в ходе совещания по вопросам формирования и исполнения «дорожных карт» повышения показателей доступности для инвалидов объектов и услуг наиболее крупными негосударственными организациями и сетевыми компаниями.

### КОММЕРСАНТ.RU САМАРА; ГЕОРГИЙ ПОРТНОВ; 201.03.01; АВИАРЕЙСЫ ИЗ УЛЬЯНОВСКА В УФУ И НИЖНИЙ НОВГОРОД ПРОДЛЕНЫ

**Росавиаци**я продлила федеральный проект субсидирования региональных авиарейсов, в том числе в Приволжском федеральном округе. В программу включены маршруты «Ульяновск – Нижний Новгород» и «Ульяновск – Уфа». Об этом сообщает правительство Ульяновской области со ссылкой на директора департамента транспорта министерства промышленности, строительства, ЖКК и транспорта региона Олега Заварзина.

«В 2017 году **Росавиаци**я приняла решение о продлении федерального проекта субсидирования региональных авиарейсов, в том числе в Приволжском федеральном округе. В программу включены маршруты «Ульяновск – Нижний Новгород» и «Ульяновск – Уфа». Мы и в дальнейшем планируем продолжать развитие авиаперевозок между регионами», – цитируются в сообщении слова господина Заварзина.

Полеты по указанным рейсам осуществляет авиакомпания «Авиа Менеджмент Груп» на восьмиместных самолетах бизнес-класса Pilatus PC-12. Перевозки совершаются в понедельник, среду и пятницу.

Напомним, в 2016 году по этим маршрутам перевезли 3042 пассажира. Из них 1078 человек по рейсу «Ульяновск – Уфа» и 1964 – по направлению «Ульяновск – Нижний Новгород».

### ИНТЕРФАКС; 2017.03.01; ЕЩЕ ОДНА ПРОВЕРКА В АЭРОПОРТУ КАИРА ПОТРЕБУЕТСЯ ДЛЯ РЕШЕНИЯ О ВОЗОБНОВЛЕНИИ АВИАСООБЩЕНИЯ МЕЖДУ РФ И ЕГИПТОМ – ИСТОЧНИК

Российские эксперты в вопросах авиабезопасности могут в очередной раз отправиться в Египет с проверкой каирского аэропорта, прежде чем двухстороннее авиасообщение будет возобновлено, сообщил «Интерфаксу» источник, знакомый с ситуацией.

«Для принятия решения о возобновлении полетов между Москвой и Каиром потребуется еще одна проверка мер безопасности в столичном аэропорту Египта», – сказал источник.

С египетской стороны в адрес российских государственных органов соответствующего приглашения пока не поступало.

В начале февраля российские эксперты в вопросах авиационной безопасности посетили с проверкой аэропорт Каира, где провели аудит готовности нового терминала к приему российских туристов. Проверка носила комплексный характер с использованием различных спецсредств. По итогам проверки специалисты сделали выводы, что в аэропорту не в полной мере выполнены все замечания и требования к организации безопасности, что были ранее озвучены российской стороной.