**26 ОКТЯБРЯ 2018**

**Вернуться в оглавление**

|  |
| --- |
| **Публикации** |

### ТАСС; 2018.10.25; АКИМОВ ПОРУЧИЛ К 26 ОКТЯБРЯ СОСТАВИТЬ СПИСКИ ПАССАЖИРОВ ПОЕЗДОВ, ЖЕЛАЮЩИХ УЛЕТЕТЬ С КУБАНИ

Вице-премьер РФ **Максим Акимов** поручил к пятнице составить списки пассажиров поездов, которые хотели бы покинуть пострадавший от сильных ливней Краснодарский край самолетами, а также проработать процедуру сдачи или обмена билетов на поезда. Об этом сообщил в четверг представитель вице-премьера по итогам селекторного совещания, проведенного заместителем председателя правительства.

«По итогам селекторного совещания вице-премьер поручил к завтрашнему дню составить списки пассажиров, которые хотели бы покинуть Краснодарский край самолетами, проработать всю процедуру сдачи или обмена билетов на поезда и наладить работу по информированию людей», - сказал он.

В совещании приняли участие глава **Минтранса** Евгений **Дитрих**, президент РЖД Олег Белозеров, вице-губернатор Краснодарского края Игорь Галась, представители **Росавтодор**а, представители авиакомпаний и других заинтересованных федеральных органов исполнительной власти. На селекторе было отмечено, что подготовка к восстановлению пострадавшей от ливней транспортной инфраструктуры уже проведена, но пока погода не позволяет приступить к работам.

«На совещании также обсуждался вопрос об обеспечении пассажиров, которые не смогли покинуть подтопленные районы, жильем, пропитанием, водой, а также возможностью уехать. По информации края, на сегодняшний день в Адлере находится около 1,5 тыс. человек, которые должны были уехать на поездах, но вынуждены были вернуться обратно, так как железнодорожные пути размыло», - уточнил представитель **Акимова**.

Вице-премьер, по его словам, отдельно подчеркнул необходимость информировать пассажиров об опциях по сдаче и обмену билетов, размещении, транспортной логистике, возможности получения информации. «Он [**Акимов**] поручил администрации Краснодарского края провести работу с туристической отраслью, чтобы в гостиницах была возможность получить всю необходимую информацию. Также размещение информации должно быть обеспечено в аэропортах, на железнодорожных станциях и вокзалах, по телефону горячей линии ОАО «РЖД», - добавил представитель заместителя председателя правительства.

По его словам, **Акимов** проведет новое совещание по ситуации в Краснодарском крае в пятницу, 26 октября. «Следующее селекторное совещание состоится завтра», - сказал представитель вице-премьера.

ЧП в Краснодарском крае

После сильных дождей в Краснодарском крае подтоплено около 30 населенных пунктов, повреждены автодороги и железнодорожные пути, задержаны поезда, разрушено несколько мостов и подходов к ним. Существуют перебои с электро- и газоснабжением, без воды остался Туапсе, в котором проживают более 60 тыс. человек. Потоплены свыше 1,6 тыс. жилых домов и почти 1,5 тыс. приусадебных участков в Туапсинском, Апшеронском районах и Сочи, в регионе введен режим чрезвычайной ситуации.

Все службы переведены на круглосуточный режим работы. По данным местных властей, жертвами непогоды стали два человека, еще двое пострадали, один пропал без вести, Следственный комитет начал проверку. МЧС распространило экстренное предупреждение о ливнях с грозами, граде и ветре на территории края на 25-26 октября.

<https://tass.ru/proisshestviya/5722352>

### RNS; 2018.10.25; МИНСТРОЙ РАССКАЗАЛ О ПИЛОТНОМ ПРОЕКТЕ ПО РАСПОЗНАВАНИЮ ЛИЦ В ОБЩЕСТВЕННОМ ТРАНСПОРТЕ

«Ростелеком» предложил отработать технологию распознавания лиц в общественном транспорте одного из городов России, сообщил журналистам заместитель министра строительства и жилищно-коммунального хозяйства РФ Андрей Чибис.

«Мы не будем называть город, но поддерживаем «Ростелеком», который выступил с идеей пилотно отработать технологию распознавания лиц в одном из городов России», – сообщил Чибис на вопрос RNS, когда в России общественный транспорт оборудуют системой распознавания лиц.

Ранее Чибис сообщал «Известиям», что биометрическую систему распознавания лиц намерены внедрить в российском общественном транспорте.

«Насколько я знаю, сейчас идет дискуссия по поводу внедрения такой технологии в Москве. Очевидно, что из-за необходимости использовать карточки, время посадки пассажиров затягивается. А алгоритм распознавания лиц работает так: пассажир заходит в метро или автобус, программа его распознает и списывает за проезд деньги с банковского счета», – пояснял Чибис.

Внедрением технологии министерство займется совместно с «Ростелекомом», предварительно проконсультировавшись с китайскими компаниями, в том числе с Huawei, сообщало издание.

В пресс-службе «Ростелекома» на момент публикации не ответили на запрос RNS.

<https://rns.online/transport/Minstroi-rasskazal-o-pilotnom-proekte-po-raspoznavaniyu-lits-v-obschestvennom-transporte-2018-10-25/>

### РИА НОВОСТИ ПРАЙМ; 2018.10.25; ОБЪЕДИНЕНИЕ ПАССАЖИРОВ ВЫСТУПАЕТ ЗА НОВЫЕ ПРОЕЗДНЫЕ, НЕ ПРИВЯЗАННЫЕ К ЧИСЛУ ПЕРЕСАДОК

Общероссийское объединение пассажиров поддерживает идею введения новых единых проездных на общественный транспорт, где оплата проезда не будет зависеть от числа пересадок, маршрутов и видов транспорта, сообщил РИА Новости председатель организации Илья Зотов.

**Минтранс** РФ опубликовал проект плана мероприятий по реализации стратегии развития автомобильного транспорта и городского наземного электрического транспорта России до 2030 года. В частности, в нем говорится о планах введения единых билетных систем с оплатой проезда, не зависящей от количества пересадок, маршрутов и видов транспорта, обеспечивающих льготный тариф при длительном – один месяц и более – пользовании общественным транспортом.

«Общероссийское объединение пассажиров поддерживает введение единых проездных, не зависящих от количества пересадок», – сообщил Зотов в четверг.

Он пояснил, что это позволит значительным образом снизить нагрузку на дорожную сеть и не вводить новые маршруты, так как доступность в городе будет обеспечена возможностью пересадок.

«В свою очередь данная мера приведёт и к экономии личных средств, а также увеличению пассажиропотока», – добавил Зотов.

### RNS; 2018.10.25; ВЛАСТИ МОСКВЫ ПРОКОММЕНТИРОВАЛИ ИДЕЮ О ПЛАВАЮЩИХ ТАРИФАХ НА ОБЩЕСТВЕННЫЙ ТРАНСПОРТ

Департамент транспорта Москвы считает, что динамические тарифы в общественном транспорте не являются главным средством регулирования спроса на поездки.

«Мы рассматривали и анализировали множество разных способов регулирования спроса на поездки в городском транспорте и считаем, что динамические тарифы – это не главное средство привлечения пассажиров, при этом вводить такие тарифы никто не запрещает», – сказал RNS официальный представитель департамента.

В ведомстве считают, что намного эффективнее предоставить москвичам удобную систему тарифов, развитую маршрутную сеть, качественный сервис и регулярное движение транспорта.

**Минтранс** России направит в правительство предложение об использовании динамически регулируемых тарифов для управления пиками пассажиропотоков, ранее сообщала газета «Известия».

В случае одобрения инициативы министерства, ее реализацией в 2019-2025 годах займутся в регионах.

<https://rns.online/transport/Vlasti-Moskvi-prokommentirovali-ideyu-o-plavayuschih-tarifah-na-obschestvennii-transport-2018-10-25/>

### ТАСС; 2018.10.25; В ГОСДУМЕ СКЕПТИЧЕСКИ ОТНЕСЛИСЬ К ИДЕЕ УВЯЗАТЬ СТОИМОСТЬ ПРОЕЗДА СО ВРЕМЕНЕМ СУТОК

Идея увязать стоимость проезда в общественном транспорте со временем суток вызывает серьезные сомнения, поскольку в случае реализации, с одной стороны, может ударить по малообеспеченным гражданам, а с другой - разорить транспортные компании. Такое мнение высказал в четверг ТАСС первый зампредседателя комитета Госдумы по транспорту, бывший **министр транспорта РФ** Виталий Ефимов.

«Я не вполне согласен с объяснениями, которые звучат от экспертов. Если будут не повышать, а понижать стоимость проезда от стандартной ставки днем, то пассажирские компании будут работать в убыток», - отметил парламентарий. «Кто им будет это компенсировать?» - задался он вопросом, напомнив, что «пассажиропотоки меняются только в зависимости от сезона, а в принципе они стандартны».

«Если же стоимость будет повышена в час пик, то, извините, в общественном транспорте ездят малообеспеченные граждане, - продолжил Ефимов. - И подобная практика существует только в отношении такси, например, в Европе». «А здесь это будет неразумно», - уверен он.

Кроме того, «нужно посчитать бюджеты муниципалитетов», предложил политик. «Да, Москва могла бы за это заплатить, а как быть с другими? Ведь надо будет доплачивать за льготников», - указал он.

Ранее газета «Известия» со ссылкой на **Министерство транспорта** РФ сообщила об инициативе использовать динамические тарифы в общественном транспорте. По данным издания, предложение министерства об «использовании динамически регулируемых тарифов для управления пиками пассажиропотоков» будет направлено в правительство в качестве меры по развитию городского транспорта, в случае одобрения инициативы региональные и муниципальные власти займутся ее реализацией в 2019-2025 годах. Введение динамического ценообразования позволило бы снижать тарифы в дневные часы, когда пассажиропоток падает, и, наоборот, повышать их в часы пик, отмечает газета.

<https://tass.ru/ekonomika/5720055>

### РИА НОВОСТИ ПРАЙМ; 2018.10.25; В РОССИИ МОГУТ ПОЯВИТЬСЯ НОВЫЕ ПРОЕЗДНЫЕ И ТАРИФЫ НА ОБЩЕСТВЕННЫЙ ТРАНСПОРТ

Новые проездные на общественный транспорт, где оплата проезда не будет зависеть от числа пересадок, маршрутов и видов транспорта, а также тарифы, зависящие от пиков пассажиропотока, могут появиться в России, следует из материалов **Минтранса** РФ.

Ведомство подготовило проект плана мероприятий по реализации стратегии развития автомобильного транспорта и городского наземного электрического транспорта России до 2030 года.

«Внедрение механизмов управления транспортным спросом при приоритете использования транспорта общего пользования и коллективных форм пользования легковыми автомобилями, использование динамически регулируемых тарифов для управления пиками пассажиропотоков», – говорится в проекте плана.

Документ также предлагает тарифно-ценовое стимулирование пользования общественным транспортом «путем внедрения на территории муниципальных образований и городских агломераций единых билетных систем с оплатой проезда, не зависящей от количества пересадок, маршрутов и видов транспорта, обеспечивающих льготный тариф при длительном (один месяц и более) пользовании общественным транспортом».

Сроками реализации этих идей указан 2019-2025 годы. Ответственными значатся органы исполнительной власти субъектов РФ и муниципальных образований.

Представитель **Минтранса** РФ уточнил РИА Новости, что это проект стратегии, который ещё обсуждается с общественностью, и направлен в причастные федеральные органы исполнительной власти. Собеседник агентства добавил, что детальные комментарии могут быть предоставлены позднее.

### РИА НОВОСТИ ПРАЙМ; 2018.10.25; АВТОБУСЫ В РФ МОГУТ ДООБОРУДОВАТЬ ВИДЕОКАМЕРАМИ ДЛЯ БЕЗОПАСНОСТИ

Автобусы в России могут дооборудовать видеокамерами для улучшения безопасности, следует из слов начальника отдела технического надзора ГУОБДД МВД России Сергея Чипурина.

«В рамках решений по итогам заседания Госсовета в Ульяновске, президентом даны поручения разработки системы мониторинга. Такая система уже была представлена, некий проект. Эту систему видел и **Минтранс**, и МВД. Сейчас предусматривается доработка самого механизма, дооборудование, опять же вопрос возникает, транспортных средств, автобусов видеокамерами», – сообщил Чипурин в четверг на пресс-конференции, посвящённой ужесточению борьбы с нелегальными автобусными перевозками.

Он также назвал среди мер установку так называемых «умных» тахографов. «Уже следующая категория, которая в онлайн режиме позволяет, даже не останавливая транспортное средство, производить контроль режима труда и отдыха водителя. Поэтому такое поручение есть, и такое поручение будет реализовано в любом случае», – сообщил Чипурин.

Он пояснил суть системы мониторинга. «Чтобы дежурный, находясь перед пультом, перед большим экраном, увидел, что автобус из точки А выехал, а у него техосмотр не пройден, техническая неисправность рулевого управления датчик показывает. Водитель трое суток не работал. Это все зафиксировано, и, по-хорошему, должна быть передана информация в ближайшее подразделение, наше или **Ространснадзор**а, его должны остановить, и он должен никуда не поехать», – рассказал Чипурин.

При этом он отметил, что для обязательного оборудования автобусов видеокамерами необходимо законодательно установить ее.

### ТАСС; 2018.10.25; ВЛАСТИ ЛЕНИНГРАДСКОЙ ОБЛАСТИ БУДУТ ВЫДЕЛЯТЬ НА СОДЕРЖАНИЕ ДОРОГ ОКОЛО 8 МЛРД РУБЛЕЙ В ГОД

Правительство Ленинградской области утвердило пятилетнюю программу содержания региональных дорог, по которой дорожный фонд будет ежегодно финансироваться в сумме около 8 млрд рублей, что покрывает около 30% расчетной потребности средств на обслуживание трасс, передает корреспондент ТАСС. Программу представил на заседании областного правительства в четверг председатель комитета по дорожному хозяйству Ленинградской области Юрий Запалатский.

«На 2019 год у нас предполагаемый дорожный фонд 7,9 млрд рублей, на 2020 год - 8,1 млрд рублей, ... на 2023 год 7,8 млрд рублей. Если исходить из этих цифр, мы понимаем, что на содержание у нас уходит приблизительно 31,8% от норматива», - сообщил Запалатский.

По его словам, еще в 2015 году была поставлена задача выйти к 2017 году на финансирование дорожного фонда в сумме хотя бы 50% от расчетной потребности, но бюджетные возможности этого не позволяют. В этой связи комитет по дорожному хозяйству предложил использовать дополнительные возможности пополнения дорожного фонда, в том числе устанавливать на региональных дорогах устройства фото- и видеофиксации нарушений как на федеральных дорогах. По расчетам Запалатского, это может дать дополнительный доход в сумме 1-1,5 млрд ежегодно, что позволит приблизиться к уровню 50% от потребности финансирования на содержание областных дорог. Глава комитета также предложил активизировать весогабаритный контроль для грузовых автомобилей, которые возят песок и другие материалы.

Губернатор Ленинградской области Александр Дрозденко одобрил инициативу комитета. «Мы понимаем, что от качества содержания региональных трасс напрямую зависит безопасность дорожного движения. И программа, разработанная дорожным комитетом, рассчитана не только исходя из поступления акцизов, но и с учетом создания эффективной системы управления дорожным движением», - сказал Дрозденко на заседании.

По данным пресс-службы областного правительства, протяженность автомобильных дорог регионального значения в Ленинградской области составляет почти 10 тыс. км. Комплекс работ по содержанию трасс включает уборку снега зимой, а летом покос травы в полосе отвода, ремонт асфальтового покрытия, замену дорожных знаков, обустройство и чистку ливневой канализации, а также контроль состояния мостов и развязок.

<https://tass.ru/ekonomika/5720523>

### ТАСС; 2018.10.25; «ЯНДЕКС» ЗАПУСТИТ КАРШЕРИНГ В ПЕТЕРБУРГЕ В ДЕКАБРЕ 2018 ГОДА

Российский сервис каршеринга «Яндекс.Драйв» начнет работу в Санкт-Петербурге в декабре 2018 года. В четверг сервис приступил к регистрации клиентов, сообщили в пресс-службе компании.

«Яндекс.Драйв» открыл регистрацию водителей в Санкт-Петербурге <...> Сервис запустится в декабре 2018 года», - отмечается в сообщении «Яндекса».

Автомобильный парк «Яндекс.Драйв» в городе на старте будет состоять из 750 автомобилей Renault Kaptur, Volkswagen Polo, Skoda Rapid и Audi A3. Стоимость минуты аренды начинается от пяти рублей. В тариф включены цены на бензин, страхование машины и здоровья водителя и пассажиров.

Заправка автомобилей будет осуществляться при помощи мобильных заправщиков, что позволит сэкономить время пользователям сервиса, отметили в компании.

<https://tass.ru/ekonomika/5718716>

### ТАСС; 2018.10.25; ФИНАНСИРОВАНИЕ РЕМОНТА ДОРОГ В ОМСКОЙ ОБЛАСТИ В 2019 ГОДУ ПЛАНИРУЮТ УВЕЛИЧИТЬ НА 20%

Власти Омской области планируют в 2019 году направить на ремонт дорог 9 млрд рублей, что на 1,5 млрд рублей (на 20%) больше, чем годом ранее, сообщил в четверг губернатор Александр Бурков.

«Планируемый объем дорожного фонда Омской области в 2019 году, по предварительному прогнозу, составит более 9 млрд рублей, что выше аналогичных расходов в 2018 году, как минимум на 1,5 млрд. «, - сказал он в ходе бюджетного послания депутатам Законодательного собрания региона.

По словам Буркова, в 2019 году в регионе также планируется на 180 млн рублей увеличить объем капитальных вложений в объекты дорожного хозяйства, они составят 1,7 млрд рублей. Продолжится реализация проекта «Безопасные и качественные дороги» - будут отремонтированы 29 городских и шесть региональных дорог.

Ремонт омских дорог активизировался в 2016 году после того, как жительница города в ходе «Прямой линии» пожаловалась президенту РФ Владимиру Путину на плохое состояние дорог и бездействие местных властей.

В 2016 году дорожный фонд Омской области за счет федеральной поддержки составил 7,7 млрд рублей - это в полтора раза больше, чем выделялось на эти цели в предыдущие годы. В 2017 году фонд вырос до 8,32 млрд рублей, а в 2018 году из-за уменьшения объема поступающих акцизов он вновь снизился до 7,7 млрд рублей.

<https://tass.ru/sibir-news/5719048>

### ТАСС; 2018.10.25; АВТОБУСНЫЙ ПАРК МОСКВЫ БУДЕТ ПОЛНОСТЬЮ ПРИСПОСОБЛЕН ДЛЯ ИНВАЛИДОВ К 2019 ГОДУ

Московский автобусный парк станет полностью доступным для граждан с ограниченными возможностями здоровья в 2019 году. Об этом в четверг сообщил руководитель департамента труда и соцзащиты населения Москвы Владимир Петросян.

«Фактически на 100% мы завершим работу в 2019 году по приспособлению городского пассажирского транспорта: весь автобусный парк будет полностью приспособлен для инвалидов, на 50% будут приспособлены для инвалидов трамваи», - сказал он, выступая на московском межрегиональном форуме «Современные тенденции защиты прав инвалидов: мониторинг, баланс интересов, инновации».

Петросян отметил, что, учитывая невозможность переоборудования многих старых станций метро для инвалидов, в Москве действует специальная мобильная группа, которая помогает передвигаться людям с ограниченными возможностями. Он также подчеркнул, что все новые станции метро, а также МЦК полностью приспособлены для данной категории граждан.

«Сегодня департаментом транспорта совместно с нашей инвалидной общественностью разрабатываются специальные схемы передвижения инвалидов по городу в районах, округах, а дальше будем их уже концентрировать и координировать в масштабах передвижения на наземном пассажирском транспорте в городе», - уточнил руководитель департамента.

<https://tass.ru/obschestvo/5718104>

### РИА НОВОСТИ ПРАЙМ; 2018.10.25; МИНПРОМТОРГ ХОЧЕТ ПРЕДОСТАВИТЬ СКИДКУ ПОТРЕБИТЕЛЯМ РОССИЙСКОЙ СТРОИТЕЛЬНО-ДОРОЖНОЙ ТЕХНИКИ

Минпромторг РФ предлагает компенсировать из бюджета скидку, предоставляемую российскими машиностроительными предприятиями потребителям строительно-дорожной техники, сообщили в пресс-службе министерства.

«Министерство промышленности и торговли разработало проект постановления правительства РФ, предусматривающий компенсацию за счет средств федерального бюджета скидки, предоставляемой российскими машиностроительными предприятиями потребителям, по договорам купли-продажи строительно-дорожной, коммунальной, лесозаготовительной и прицепной техники», – говорится в сообщении.

Предложение российских производителей специализированной техники о формировании нового механизма было поддержано главной Минпромторга Денисом Мантуровым в ходе отраслевого совещания, состоявшегося 25 апреля.

«Согласно проекту постановления, размер предоставляемых скидок будет составлять 15% цены приобретаемой техники. При этом с целью переориентации потребителей на продукцию российских предприятий в таких удаленных регионах, как Сибирь, Дальний Восток, республика Крым, город Севастополь и Калининградская область, размер предоставляемой скидки будет составлять 20% цены поставляемой специализированной техники», – приводятся в сообщении слова Мантурова.

По его словам, реализация аналогичных механизмов господдержки в отраслях машиностроения для пищевой и перерабатывающей промышленности оказала благоприятный эффект, позволив российским предприятиям нарастить долю на внутреннем рынке.

Отмечается, что субсидирование скидки, предоставляемой российскими машиностроительными предприятиями потребителям, позволит повысить уровень загрузки мощностей отечественных производителей, обеспечив сохранение кадрового и технического потенциала отрасли. Кроме того, оно будет способствовать ускорению обновления действующего парка машин строительных и эксплуатационных организаций.

### КОММЕРСАНТ; ВЛАДИСЛАВ НОВЫЙ; 2018.10.26; ПРОКУРАТУРА ПРОВЕРИЛА ПОПУТЧИКОВ; ОТ BLABLACAR ТРЕБУЮТ ЗАБЛОКИРОВАТЬ НЕЛЕГАЛЬНЫХ ПЕРЕВОЗЧИКОВ

У правоохранительных органов вновь возникли претензии к работе французского онлайн-сервиса попутчиков BlaBlaCar. В прокуратуре Брянска потребовали от онлайн-сервиса не допускать к коммерческим перевозкам нелегальные маршрутки и автобусы и заблокировать профили таких водителей. Санкции пока могут грозить лишь самим перевозчикам, считают юристы.

Прокуратура Брянска направила в российское представительство BlaBlaCar (ООО «Комьюто Рус») информацию о необходимости обновить условия регистрации и пользования сервисом, говорится в ответе ведомства на обращение краснодарской краевой ассоциации «Региональный автотранспортный союз» (РТС; копия письма от 16 октября есть у “Ъ”). BlaBlaCar нужно «исключить возможность допуска» к сервису коммерческих перевозчиков, у которых нет разрешений, а также «блокировать профили водителей» нелегальных маршруток и автобусов, указывает прокуратура.

Как следует из документа, брянская прокуратура также вынесла представление партнеру BlaBlaCar, транспортной компании «Клен 2». В апреле 2018 года «Клен 2» и BlaBlaCar заключили договор об оказании услуг, следует из письма прокуратуры. Изучив сайт BlaBlaCar, прокуратура установила, что предложения о поездках от имени «Клен 2» публикуются не только самой компанией, но и физическими лицами, не являющимися ее представителями. Они «могут предлагать поездки, не отвечающие требованиям безопасности», сочла прокуратура, потребовав «закрыть профили таких перевозчиков». На запрос “Ъ” в брянской прокуратуре не ответили.

BlaBlaCar начал тестировать профессиональные аккаунты для коммерческих перевозчиков весной и «Клен 2» стала одним из первых партнеров сервиса, всего их четыре. Представитель BlaBlaCar сообщил “Ъ”, что в компании не получали обращений от прокуратуры. «Во время проведения тестовых исследований рынка «Клен 2» действительно был партнером BlaBlaCar. Однако некоторое время назад компания расторгла с нами договор по своей инициативе и лишилась возможности публиковать предложения на нашей платформе»,– отметили в сервисе, подчеркнув, что проведут дополнительную проверку ситуации.

Гендиректор «Клен 2» Александр Сергеев сообщил “Ъ”, что компания рассмотрела представление прокуратуры и приняла меры к устранению нарушений. Информацию о рейсах на BlaBlaCar публиковали штатные диспетчеры, которые могли допустить ошибки, поясняет он.

Это не первые претензии прокуратуры к BlaBlaCar. Летом 2017 года после жалобы РТС прокуратура провела проверку и сочла, что сервис способствует незаконному предпринимательству. Из-за этого в сентябре 2017 года BlaBlaCar грозила блокировка в России по решению суда, но компании удалось ее оспорить. По данным самого BlaBlaCar, в 2017 году сервис заблокировал около 30 тыс. учетных записей «из-за негативных отзывов».

По мнению главы ассоциации ЕТС «Автобусные линии страны» Бориса Лорана, объем нелегальных перевозчиков на BlaBlaCar ранее составлял около 30% и «растет в геометрической прогрессии». Он считает, что это происходит благодаря распространившейся в последнее время практике работы компаний, которые имеют лицензию и позволяют работать под своей вывеской перевозчикам, не имеющим необходимых разрешений. В этом смысле BlaBlaCar фактически пошел по пути агрегаторов такси, полагает господин Лоран.

За невыполнение требований прокурора компаниям могут грозить штрафы, напоминает партнер юридического бюро «Замоскворечье» Дмитрий Шевченко. Физические лица, размещающие объявления от лица компании, могут быть оштрафованы на 1–1,5 тыс. руб., а сам перевозчик – на 50–100 тыс. руб. или столкнуться с приостановлением деятельности на срок до 90 суток. С учетом того, что BlaBlaCar направлена только «информация» о необходимости совершения действий, скорее всего сервису никакие санкции не грозят, полагает партнер юридической фирмы «Рустам Курмаев и партнеры» Дмитрий Горбунов.

<https://www.kommersant.ru/doc/3780475>

### РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; : ИВАН ПЫШЕЧКИН; 2018.10.26; ВЕЗЕТ И НЕ КРАСНЕЕТ

Московский департамент транспорта предложил дать перевозчикам право самим определять стоимость поездок на такси. Предполагается, что перевозчики станут отправлять свои тарифы агрегаторам, а затем тарифное меню будет размещено в открытом доступе.

Соответствующие дополнения могут быть внесены в проект закона о такси, поступивший на рассмотрение в Госдуму еще в июне. В настоящее время стоимость проездок на такси формируют агрегаторы - Uber, Gett, «Яндекс.Такси» и так далее. «РГ» попросила экспертов высказать свое мнение.

«Если дополнения к закону будут приняты, и он вступит в силу, люди вряд ли почувствуют разницу. Снижения тарифов точно не произойдет - ведь не меняются параметры ценообразования, - считает автоэксперт Сергей Асланян.

«Если агрегаторы перестанут задавать цену поездок, то на первом этапе тарифы поползут вверх. Но уже где-то через полгода цены начнут снижаться и приблизятся к среднерыночным из-за конкуренции между перевозчиками», - рассказал «РГ» автоэскперт Сергей Бургазлиев.

Представитель одной из таксомоторных компаний поделился с «РГ» своими опасениями относительно новой инициативы, а также предложил создать отдельный орган, который стал бы отвечать за ценообразование на рынке такси. «Инициатива двоякая, с одной стороны, если реализовать ее прямолинейно, это приведет к взвинчиванию цен и падению рынка. Есть опасность возвращения бомбил, и работы «с руки» - голосованию на дорогах. Но сама по себе идея интересная и нужная. На данный момент государство не берет на себя роль регулятора формирования цен на таксомоторные услуги. Но нужна организация, которая будет лавировать между спросом и предложением. Либо какой-то выборный от классических таксопарков орган-регулятор, либо профсоюз федерального уровня, в который войдут как представители госаппарата, так и таксомоторных компаний», - рассказал «РГ» операционный директор «ТаксовичкоФ» Анатолий Малышев.

<https://rg.ru/2018/10/25/stoimost-poezdok-v-taksi-budet-opredeliat-perevozchik.html>

### РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; ТАТЬЯНА ШАДРИНА; 2018.10.26; РЕЙС НЕ ЗАКАЗЫВАЛИ; В РОССИИ ВВЕДУТ ТОТАЛЬНЫЙ КОНТРОЛЬ ЗА АВТОБУСАМИ

В России планируется ввести глобальный дистанционный контроль за автобусными перевозками с помощью датчиков и видеокамер в самих автобусах, рассказал глава **Ространснадзор**а Виктор Басаргин на пресс-конференции в медиацентре «Российской газеты».

Перевозчикам, владеющим транспортными средствами вместимостью более восьми мест, предстоит оборудовать свои автобусы видеокамерами и «умными» тахографами. Детали требований к новым устройствам пока не раскрываются.

**Ространснадзор** и ГИБДД будут обмениваться данными об идентификации транспортного средства, проверять, сертифицировано ли оно, есть ли у перевозчика лицензия, не нарушает ли водитель автобуса правила труда и отдыха, перевозок.

Такая система мониторинга создается по поручению президента, которое он дал более года назад по итогам заседания Госсовета в Ульяновске. Проект системы уже обсуждался **минтрансом** и МВД, он будет дорабатываться. Четких сроков запуска новой системы и введения требований по оборудованию пока нет.

Новые устройства позволят в онлайн-режиме, не останавливая транспортное средство, производить контроль режима труда и отдыха водителя, отметил начальник Отдела технического надзора Главного управления по обеспечению безопасности дорожного движения МВД России Сергей Чипурин. Но еще необходимо внести поправки в законодательную и нормативную базу.

В ближайшем будущем автоперевозчиков ждет переоформление лицензий. На это отведут четыре месяца. Компаниям, которые занимаются автобусными перевозками, придется переоформить ранее выданные лицензии на коммерческую перевозку пассажиров, когда вступят в силу поправки в закон о лицензировании автобусных перевозок. Их на этой недели одобрил Совет Федерации. Когда закон будет подписан, то получать лицензию придется и тем, кто занимается заказными перевозками. Тем, кто уже работает «вбелую», предстоит просто переоформить документы. Лицензия по-прежнему останется бессрочной, отметил Виктор Басаргин.

На закупки машин скорой помощи и школьных автобусов выделили 5 млрд рублей

Пока же закон требует получать разрешение на перевозку только по регулярным маршрутам. Этим пользуются недобросовестные перевозчики, которые фактически занимаются регулярными перевозками под видом заказных рейсов. Это привело к тому, что рынок пассажирских перевозок на более чем 45 процентов - «серый» (25 процентов приходится на псевдозаказные перевозки, 20 процентов - на «подбор» пассажиров через сервисы «попутчиков» типа Bla-Bla-Car), отметил президент Ассоциации «Единая транспортная система «Автобусные линии страны» Борис Лоран. Главная опасность таких перевозчиков не в том, что они не платят налоги, а в том, что нарушают правила перевозки пассажиров, что приводит к гибели людей. Осенью этого года произошло несколько крупных аварий с участием автобусов и маршрутных такси. И практически везде фигурировал заказной перевозчик. За 9 месяцев этого года произошло 16 ДТП с особо тяжкими последствиями с участием заказных автобусов. Погибло 40 человек, ранено 206. Погибло в 2,5 раза больше людей, чем за аналогичный период прошлого года.

<https://rg.ru/2018/10/25/v-rossii-vvedut-totalnyj-kontrol-za-avtobusami.html>

### РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; ВЛАДИМИР БАРШЕВ; ЮРИЙ ГЕНЬ, ТИМУР АЛИМОВ; 2018.10.26; КАМЕРАМ – ШТРАФ; ДЕПУТАТЫ ПРОСЯТ ГЕНПРОКУРАТУРУ ПРОВЕРИТЬ ЗАКОННОСТЬ УСТАНОВКИ КОМПЛЕКСОВ ФОТОВИДЕОФИКСАЦИИ НАРУШЕНИЙ

Камеры автоматической фотовидеофиксации вновь попали в громкую историю. Депутаты просят Генеральную прокуратуру проверить законность их установки, а также предлагают упорядочить их размещение.

К Генеральному прокурору РФ Юрию Чайке обратился первый зампред Комитета Госдумы по госстроительству и законодательству Вячеслав Лысаков. Он попросил проверить законность установки на городских улицах камер фиксации нарушений Правил дорожного движения «Стрит Фалькон».

Такие камеры похожи на уличные фонари, имеют круговой обзор и способны уследить даже за 10-секундной остановкой в неположенном месте.

Но, как указывает депутат, для фиксации правонарушений в области дорожного движения в качестве систем фото- и видеофиксации могут применять специальные технические средства, утвержденные в установленном порядке в качестве средств измерения, имеющие соответствующие сертификаты и прошедшие метрологическую поверку. «Стрит Фалькон» не прошел всех необходимых испытаний. Это не сертифицированный измерительный прибор, достоверно определяющий координаты фиксируемого транспортного средства. Поэтому его применение недопустимо, считает Лысаков.

Однако он применяется, и автовладельцы массово получают штрафы. «Аппарат предназначен для наружного наблюдения и фиксации времени, а его используют как систему автоматической фотовидеофиксации», говорит депутат.

Чуть ранее в МВД и прокуратуру обратилась Федерация автовладельцев России с просьбой проверить на соответствие ГОСТ установку камер. По данным федерации, из 106 проверенных ею комплексов фотовидеофиксации только у 11 установлены знаки, предупреждающие о приближении к такой камере.

Как считают в федерации, это приводит к тому, что камеры работают не на обеспечение безопасности дорожного движения, а исключительно на пополнение бюджетов. Причем зачастую даже не региональных, а конкретных частных фирм.

Напомним, что у нас вошло в моду отдавать установку камер по концессионым соглашениям коммерческим организациям. Бюджет не тратит деньги на их установку, зато такая фирма получает вполне приличный доход.

С каждого выписанного штрафа она получает 230 рублей.

Если учесть, что минимальный штраф 500 рублей и его можно уплатить со скидкой в 50 процентов, то бюджеты от такой совместной деятельности получают всего 20 рублей.

При этом зачастую мобильные комплексы устанавливают не только и не столько в действительно опасных местах, сколько там, где легче собирать штрафы. Все водители прекрасно понимают необходимость этих приборов там, где требуется снижать скорость, на опасных участках дорог. А когда их ставят там, где никогда аварий не было, то водители также понимают, что это не забота об их же безопасности, а перекачивание денег из их кармана в чей-то другой.

Именно по этой причине заместитель председателя Комитета Госдумы по транспорту и строительству Сергей Бидонько предлагает законодательно запретить бессистемную установку камер фото- и видеофиксации нарушений правил дорожного движения. Об этом он заявил, комментируя итоги совещания с представителями МВД России, **Федерального дорожного агентства**, **Минтранса** России, Всероссийского общества автомобилистов, Ассоциации «РАДОР» по вопросу внесения изменений в действующее законодательство в части регулирования расстановки камер фото- и видеофиксации.

«Действующее законодательство не устанавливает требования к процедуре выбора мест для размещения дорожных камер. В результате технические средства фиксации нарушений, как правило, ставятся в бессистемном порядке», - сказал он на совещании.

«Если места размещения стационарных камер в обязательном порядке согласовываются сегодня в Комиссиях по безопасности дорожного движения, на заседание которых приглашаются представители ГИБДД субъекта Федерации, то для расстановки передвижных камер правил применения на сегодняшний день вообще не существует. Владельцы дорог тоже должны иметь обязанность согласовывать установку таких камер. Сегодня это не закреплено законодательно», - подчеркнул депутат.

Проект заключается в том, чтобы сделать камеры элементами дорожной инфраструктуры, такими же, как знаки. Их можно устанавливать только по соответствующему проекту организации дорожного движения. То же предлагается сделать и с камерами, в том числе мобильными. Надо поставить где-то камеру - надо сделать проект организации дорожного движения. Тогда использование комплексов будет упорядоченным, прозрачным и понятным.

А как в регионах?

В Краснодаре, по разным подсчетам, установлено 47 автономных видеокамер, фиксирующих нарушения ПДД. Однако на практике это число, по всей вероятности, больше на порядок.

Жители региона неоднократно обращались в полицию и прокуратуру региона с жалобами на неисправную работу видеокамер и неправомерно выписанные штрафы. Так, краснодарец, которому пришел штраф в несколько тысяч рублей за якобы нарушенные правила ПДД, сумел доказать в суде, что, когда камера зафиксировала его нарушение, он на самом деле находился в своем автомобиле в другом конце города. С аналогичными жалобами в прокуратуру обратились и другие жители Краснодара. Разбирательство этого инцидента обернулось скандалом, вызвало широкий резонанс в обществе и привело к тому, что неправомерно выписанные штрафы аннулировали. Однако причины происшествия так и не обнародовали.

А одним из лидеров по числу камер на дорогах стал Татарстан. Только на трех федеральных трассах, проходящих по территории республики, недавно установили сто стационарных приборов «АвтоУраган-ВСМ2». Эти комплексы регистрируют не только моментальную скорость движения автомобиля, но и, будучи расставленными на определенном расстоянии друг от друга, вычисляют среднюю скорость. В следующем году камеры этого типа планируется устанавливать и в Казани. Поскольку «автоураганы» могут также фиксировать проезд на запрещающий сигнал светофора, выезд на встречную полосу и трамвайные пути, велодорожки и тротуары.

Сейчас нарушения ПДД в крупных городах республики фиксируют сотни разнотипных стационарных и мобильных комплексов. Места дислокации последних, как рассказал «РГ» источник в УГИБДД МВД по РТ, регулярно меняются, чтобы автомобилисты не привыкали. Однако камеры ставятся лишь на участках, где есть дорожные знаки с предупреждением о том, что нарушение фиксируется в автоматическом режиме.

<https://rg.ru/2018/10/25/genprokuraturu-poprosili-proverit-kamery-videonabliudeniia-na-dorogah.html>

### ТРАНСПОРТ РОССИИ; СЕРГЕЙ ОЗУН; 2018.10.26; ДОРОГИ ВЕДУТ В КАЗАНЬ; УЧАСТНИКИ ФОРУМА ОЗНАКОМИЛИСЬ С ИННОВАЦИЯМИ, ОБМЕНЯЛИСЬ ОПЫТОМ

В канун Дня работников дорожного хозяйства в МВЦ «Казань Экспо» столицы Татарстана при поддержке **Минтранса** России, **Федерального дорожного агентства** и правительства Республики Татарстан состоялась международная специализированная выставка–форум «Дорога». По количеству участников она превзошла численность аудитории прошлогодней аналогичной площадки в Москве, на которой собралось тогда 5 тыс. человек. «Дорога 2018» приняла в Казани более 6,3 тыс. участников. Среди них – представители федеральных и региональных органов власти, предприятий – производителей и поставщиков спецтехники и дорожно–строительных материалов, проектных, подрядных дорожных и научных организаций, нефтяных компаний, отраслевых объединений.

В мероприятиях выставки–форума приняли участие помощник Президента РФ Игорь Левитин, **министр транспорта РФ** Евгений **Дитрих**, президент Республики Татарстан Рустам Минниханов, глава Республики Бурятия Алексей Цыденов, врио губернатора Курской области Роман Старо-

войт, руководитель **Федерального дорожного агентства** Андрей Костюк, первый заместитель председателя правления Госкомпании «Автодор» Вячеслав Петушенко, начальник Главного управления по обеспечению безопасности дорожного движения MBД PФ Михаил Черников и другие.

В течение трех дней в павильонах нового выставочного комплекса, где демонстрировались образцы современной спецтехники, технологического оборудования, инновационных материалов, господствовала дорожная тематика. Участники форума знакомились с новыми технологиями и инженерными решениями, делились опытом и мнениями по самым разным вопросам, определяли новые точки роста дорожного хозяйства своих территорий и страны в целом.

Решение о передислокации выставки в субъекты РФ, безусловно, имеет определенную подоплеку. Именно в регионах в ближайшие годы объемы дорожных работ резко возрастут. Сделать наглядным опыт передовых регионов, таких как Татарстан, выработать новые подходы для развития территориальной дорожной сети, внедрения прогрессивных технологий и стремились организаторы выставки.

Деловая программа форума была насыщенной и разнообразной. В рамках выставки состоялось более 20 мероприятий: «круглых столов», семинаров, конференций, заседаний секций Научно–технического совета **Росавтодор**а. Число участников некоторых мероприятий составляло более 300 человек.

Комплекс мероприятий **Росавтодор**а стартовал с пресс–конференции заместителя руководителя **Федерального дорожного агентства** Игоря Астахова по итогам работы **Росавтодор**а в прошлом году и предварительным результатам текущего дорожно–строительного сезона. В 2018 году планируется ввести в эксплуатацию 275,7 км федеральных автодорог после строительства и реконструкции, сообщил Игорь Астахов. Программой ремонтных работ по итогам года ожидается ввод в эксплуатацию около 8450 км трасс. Досрочно сданы 97 ремонтируемых объектов. Возможен дополнительный ввод четырех объектов общей протяженностью более 40 км на территории Ленинградской, Свердловской, Новосибирской областей и Кабардино–Балкарии.

Ярким событием нынешнего дорожного сезона стало досрочное открытие движения по автодорожной части Крымского моста. Среди наиболее значимых объектов – строительство участков федеральных автодорог Р–21 «Кола» в Карелии (424–445 км), А–121 «Сортавала» в Ленинградской области (57–81 км), А–290 Новороссийск – Керчь в Краснодарском крае (0–42 км); реконструкция участков федеральных дорог М–10 «Россия» в обход Твери, Р–258 «Байкал» в Бурятии (243–248 км), подъездной дороги А–135 от трассы М–4 «Дон» к Ростову–на–Дону и другие.

В рамках реализации приоритетного проекта «Безопасные и качественные дороги» завершается ремонт региональных и муниципальных трасс на территории агломераций. Задача 2018 года – приведение в порядок 3100 объектов, увеличение доли протяженности дорожной сети территорий в нормативе до 61,7% (более 31 тыс. км), сокращение числа мест концентрации ДТП более чем на 70% по сравнению с уровнем 2016 года.

Отвечая на вопрос корреспондента «ТР», касавшийся передачи региональных дорог в федеральную собственность, Игорь Астахов пояснил, что на федеральный баланс передаются не случайные участки территориальных трасс, а те, которые дадут возможность сформировать замкнутую сеть дорог, чтобы можно было связать все субъекты РФ. Так, в 2018 году в федеральную собственность приняты 727,8 км автодорог

регионального и межмуниципального значения. Сложности, которые по понятным причинам на этом этапе возникают, преодолимы. К окончанию периода реализации Плана перспективного развития сети федеральных автодорог (2031 год) общий прирост федеральной дорожной сети составит 16,5 тыс. км.

Одно из ключевых мероприятий выставки–форума – пленарное заседание научно–практической конференции **Росавтодор**а, где обсуждались лучшие практики реализации приоритетного проекта БКД и перспективы национального проекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги».

Во исполнение майского указа Президента России Правительством РФ утвержден Комплексный план модернизации и расширения магистральной инфраструктуры на период до 2024 года. Необходимо построить и модернизировать более 800 км участков автодорог первой категории, отметил помощник Президента РФ Игорь Левитин. Он напомнил о национальном проекте «Безопасные и качественные автомобильные дороги», предусматривающем целый ряд мероприятий по приведению дорожной сети регионов в нормативное состояние. Одна из целей проекта – снижение смертности в результате ДТП в 3,5 раза по сравнению с 2017 годом до уровня, не превышающего четырех человек на сто тысяч населения. Игорь Левитин высказал уверенность в том, что эту серьезную задачу можно решить совместными усилиями.

Приоритетный проект БКД, стартовавший в 2017 году, показал свою эффективность, отметил первый заместитель **министра транспорта** РФ Иннокентий Алафинов. В 38 крупнейших агломерациях уже приведено в нормативное состояние более половины существующей дорожной сети, ликвидированы 1500 мест концентрации ДТП. Результат реализации проекта затрагивает каждого третьего жителя России.

Проект реализуется в регионах с разным успехом. Один из передовиков – участников проекта – Татарстан. Здесь, по словам главы республики Рустама Минниханова, основными направлениями дорожных работ стали приведение в нормативное состояние вылетных региональных трасс, а также главных магистральных улиц городов, формирующих основные транспортные потоки. За время действия проекта в Татарстане отремонтированы более 300 км дорог, выполнены мероприятия по повышению безопасности движения на 163 участках мест концентрации ДТП, 74 перекрестка оборудованы светофорами.

Значимым мероприятием выставки–форума «Дорога 2018» стал «круглый стол» Ассоциации «РАДОР» «Дорожные фонды в РФ». **Министр транспорта РФ** Евгений **Дитрих** призвал субъекты РФ, которые примут участие в национальном проекте «Безопасные и качественные автомобильные дороги», активно включиться в работу. Участие в этом проекте – огромная ответственность, которая подразумевает дисциплину и слаженное взаимодействие. Важно, чтобы регионы были готовы использовать федеральные средства, не теряя времени на различные корректировки, подчеркнул министр.

С точки зрения бюджетной дисциплины (это отметили все выступавшие) в подавляющем большинстве субъектов РФ ситуация заметно улучшилась. Нецелевое использование средств дорожных фондов на социальные и иные нужды практически сведено на нет. У регионов с нового года появляется возможность пополнять дорожные «копилки» штрафами за нарушения ПДД, зафиксированные камерами фотовидеофиксации. А те регионы, где процент соответствия дорожной сети нормативу особенно низок, получат еще и дополнительную поддержку: часть акцизов ГСМ оставят в местном бюджете.

На следующий год из федерального бюджета будет выделено в четыре раза больше средств, чем в этом году, отметил заместитель руководителя **Росавтодор**а Игорь Астахов. К проекту подключаются регионы, не имеющие опыта участия в подобных программах. Чтобы подрядные организации справились с многократно возросшим объемом работ, необходимо уже сейчас озаботиться вопросом как кадровой обеспеченности, так и заготовки стройматериалов, считает он.

Игорь Астахов поддержал предложения Ассоциации «РАДОР», обозначенные в выступлении генерального директора ассоциации Игоря Старыгина и направленные на совершенствование управления дорожным хозяйством и эффективное использование средств дорожных фондов. В своем докладе Игорь Старыгин также сформулировал ряд предложений, касающихся уточнения некоторых нормативных и статистических документов в области дорожного хозяйства. Эти и другие предложения Ассоциации «РАДОР» были поддержаны заместителем **министра транспорта** и дорожного хозяйства Татарстана Артемом Чукиным, председателем Госкомитета Башкортостана по транспорту и дорожному хозяйству Тимуром Мухаметьяновым, министром транспорта и дорожного хозяйства Мурманской области Дмитрием Сосниным.

На второй день работы выставки «Дорога 2018» в Рыбно–Слободском районе Татарстана было открыто движение по участку, который завершил реконструкцию трассы М–7 «Волга» от Казани до Набережных Челнов. Федеральные дорожники ликвидировали «бутылочное горлышко» под Казанью длиной 31 км. Результатом работ по расширению проезжей части стал ввод в эксплуатацию четырехполосной дороги первой технической категории на всем протяжении до главного промышленного центра республики.

Для обеспечения безопасности движения встречные транспортные потоки разделены металлическим барьерным ограждением протяженностью около 27 км. Проект реконструкции участка включил установку более 2000 сигнальных столбиков, 500 дорожных знаков, устройство 5,3 км линий электроосвещения на транспортной развязке на 857–км трассы и 14 автобусных остановках. В целом, по оценкам специалистов, пропускная способность дороги увеличится вдвое.

Руководитель **Федерального дорожного агентства** Андрей Костюк высоко оценил результаты работы подрядной организации и подведомственного ФКУ «Волго–Вятскуправтодор». По его словам, среди субъектов РФ Татарстан по праву является одним из лидеров по сохранению и развитию дорожной сети. Все самые лучшие разработки, которые есть у **Росавтодор**а, активно применяются в республике.

Повышение уровня безопасности дорожного движения – один из приоритетов деятельности дорожников. Проблемам обеспечения БДД был посвящен прошедший в рамках форума «круглый стол». Было отмечено, что за 9 месяцев текущего года по сравнению с аналогичным периодом прошлого года число ДТП на подведомственных **Росавтодор**у федеральных трассах снизилось на 5,8%, а погибших и раненых – на 3% и 5,1% соответственно. До 2020 года на федеральной дорожной сети планируется установить тысячу комплексов фотовидеофиксации нарушений ПДД. Продолжится работа по возведению надземных пешеходных переходов, установке разделительного барьерного и пешеходного ограждения, светофорных объектов, а также метеостанций и пунктов учета интенсивности движения.

На дискуссионных площадках представители **Росавтодор**а, регионов, бизнес–сообщества рассмотрели механизмы финансирования развития автодорог, перспективы цифровизации отрасли, разрабатываемые нормативные документы, определяющие требования к материалам. Деловая программа выставки–форума также включала «круглые столы», посвященные перспективам развития производства дорожно–строительной техники в России, расширению практики применения контрактов жизненного цикла, повторного использования асфальтобетона, развитию инжиниринговых центров в дорожной отрасли, инновационным материалам и технологиям для зимнего содержания автодорог, вопросам ценообразования, развитию придорожного сервиса, современным методам обследования и испытания мостовых сооружений и т. д.

Подводя итоги работы выставки «Дорога 2018», директор Департамента государственной политики в области дорожного хозяйства **Минтранса** России Игорь Костюченко отметил, что форум был посвящен подготовке к реализации национального проекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги». Темы, которые в течение трех дней поднимались на «круглых столах», имеют важное значение для активного включения субъектов РФ в данный проект.

Как подчеркнул заместитель руководителя **Росавтодор**а Игорь Астахов, рассмотрение десятков актуальных тем не ограничилось обсуждением на дискуссионных площадках. По итогам «круглых столов», семинаров будут сформированы предложения по совершенствованию дорожной деятельности, а в перспективе – план по реализации принятых решений.

<http://transportrussia.ru/item/4601-dorogi-vedut-v-kazan.html>

### ТРАНСПОРТ РОССИИ; ВАЛЕРИЙ БУДУМЯН; 2018.10.26; ЗАКОН ФОРМИРУЕТ ОТВЕТСТВЕННОСТЬ

Директор Департамента государственной политики в области автомобильного и городского пассажирского транспорта **Минтранса** России Алексей Бакирей – о законодательном обеспечении автотранспортной отрасли.

– Алексей Сергеевич, во время одной из наших встреч, отвечая на вопрос о достаточности обеспечения автомобильного транспорта нормативно–правовыми актами, вы отметили, что о полном правовом урегулировании всех проблемных вопросов в этой сфере говорить преждевременно, и привели много примеров нормотворческой деятельности, направленной на улучшение работы автомобильного транспорта. Поясните, что уже сделано, какие нормативные документы работают, и как они влияют на деятельность автотранспортников, а также, что им ждать в перспективе.

– Ничто не стоит на месте, работа, связанная с анализом правоприменительной практики и совершенствованием законодательной базы, идет постоянно. Один из примеров – принятие Госдумой закона, касающегося лицензирования перевозок, не только регулярных, но и заказных, а также перевозок для собственных нужд. Было соответствующее поручение Президента России, проект закона долго обсуждался на различных площадках, и в первом чтении в декабре 2017 года он был принят. Правда, затем последовала некоторая пауза, связанная с необходимостью уточнения ряда положений законопроекта. Но я думаю, что решение, которое должно быть формализовано, в целом является наиболее приемлемым. Это решение предполагает создание единых условий для допуска к осуществлению деятельности всех перевозчиков, вне зависимости от организационно–правовой формы или от вида выполняемых перевозок. То есть уже на этапе допуска компаний к осуществлению деятельности будет проводиться проверка их соответствия тем или иным требованиям, установленным законодательством, в чем, собственно, и заключается смысл лицензирования.

Второй документ – Федеральный закон № 398, который был принят в декабре 2017 года и внес достаточно серьезные изменения в Федеральный закон № 196 «О безопасности дорожного движения». Здесь уточняются требования к юридическим лицам и индивидуальным предпринимателям, которые осуществляют перевозку пассажиров. Немаловажно, что даны, наконец, определения коммерческим перевозкам, перевозкам для собственных нужд. Кроме того, легализован такой документ, как Правила технической эксплуатации городского наземного электрического транспорта. Фактически эти правила существуют и применяются многие годы, но необходимого правового статуса у них не было.

Закон также вводит понятие предсменного контроля технического состояния транспортного средства в дополнение к используемому в действующей редакции документа понятию «предрейсовый контроль». Необходимость уточнения исходит из анализа правоприменительной практики. Понятие «рейс», исходя из Федерального закона № 220 о регулярных перевозках пассажиров, предполагает выполнение перево-

зок из начального пункта в пункт конечный. И понятно, что при коротком маршруте в течение суток можно совершить несколько десятков рейсов. Поэтому формально предрейсовый контроль предусматривает его осуществление перед каждым рейсом. Но это по крайней мере излишне. Таким образом, законодательно мы хотим ввести контроль предсменный, которому будут подвергнуты транспортные средства, осуществляющие за сутки больше одного рейса. Если же транспортное средство выходит на линию на сутки и более и за этот период времени выполняет только один рейс, будет осуществляться предрейсовый контроль.

Очень важно еще и то, что требования этого закона будут распространяться на перевозки для собственных нужд. Дело в том, что согласно действующей редакции № 196–ФЗ требования, связанные с предрейсовым медицинским осмотром водителей, предъявлялись только к тем, кто осуществляет перевозки пассажиров и грузов. А ведь в трактовке Устава автомобильного транспорта и городского наземного пассажирского транспорта перевозка – это гражданско–правовое отношение. Исходя из этого, позиция ряда судов состояла в том, что, если перевозка осуществляется для собственных нужд, то гражданско–правовых отношений она не порождает, и, соответственно, требования являются не «подуставными», а значит, не подходят под № 196–ФЗ. Но наша позиция такова: с точки зрения обеспечения безопасности не имеет значения, эта перевозка «подуставная» или нет. Как пример: еду я на автомобиле, навстречу мне грузовой автомобиль или автобус, и я должен быть уверен, что водитель в этом транспортном средстве прошел медосмотр, а автомобиль – предрейсовый контроль технического состояния. Поэтому во избежание проблем трактовки норм закона и с учетом судебной практики были внесены изменения, предусматривающие распространение таких требований на все виды перевозок, вне зависимости от их вида. В связи с такой постановкой вопроса мы должны издать новые и актуализировать действующие подзаконные акты Правительства России и приказы **Минтранса**, чтобы эту специфику учесть. Стремимся к тому, чтобы к моменту вступления закона в силу, а произойдет это в декабре 2018 года, необходимые подзаконные акты были изданы.

Третий документ, поддержанный Госдумой в первом чтении, касается внесения изменений в ст. 11.23 КоАП РФ, которая регулирует ответственность за нарушение режима труда и отдыха водителя. Сегодня ответственность, например, за выпуск на линию транспортного средства для перевозки грузов и (или) пассажиров возлагается на водителя и должностное лицо, а размер административного штрафа за нарушение требований в отношении режима труда и отдыха составляет одну–три тысячи рублей. Поэтому, во–первых, размер штрафа должен быть увеличен, а во–вторых, должна быть установлена ответственность за такие нарушения в отношении юридических лиц.

Далее, с точки зрения осуществления регулярных перевозок определяющим законом является №220–ФЗ, в результате применения которого был выявлен ряд проблемных вопросов. В декабре прошлого года в закон были внесены комплексные изменения, направленные на их устранение. И хотя законодательная инициатива исходила от депутатов Госдумы, в **Минтрансе** была создана рабочая группа, которая отрабатывала проект совместно с общественными организациями, ассоциациями, регионами. Сегодня в высокой степени готовности у нас есть пакет еще одних изменений, который до конца этого года, надеюсь, начнет рассматриваться на площадке профильного комитета Госдумы.

– Следующий вопрос проистекает из первого и касается опять же нормотворческой деятельности. Есть данные, что сегодня в Российской Федерации более 3,5 млн грузовых автомобилей. Однако чуть ли не 80% из них исчерпали свои амортизационные сроки, так как эксплуатируются уже более 20 лет. При этом, насколько мне известно, нет ни одного нормативного акта, который бы не допускал такие устаревшие автомобили к осуществлению перевозок. Мало того, что это ведет к снижению производительности автотранспорта, есть серьезные угрозы и в плане безопасности дорожного движения.

– Есть такое понятие, как «технический осмотр». Это процедура, подтверждающая соответствие транспортного средства требованиям, установленным в отношении него. Предположим, что транспортное средство произведено 10, 12 или 15 лет назад. Но если оно соответствует необходимым требованиям, стоит ли запрещать его эксплуатацию?

Серьезная дискуссия на этот счет ведется уже несколько лет в отношении автобусов, используемых для перевозки организованных групп детей. В постановлении Правительства РФ № 1177, в частности, сказано, что для организованной перевозки групп детей могут использоваться автобусы не старше 10 лет. Были проведены исследования на предмет зависимости аварийности от возраста транспортного средства. В результате согласно статистике, предоставленной МВД, прямой зависимости нет. Мы не являемся сторонниками тотального запрета. Понятно, что существует усталость металла, что к транспортным средствам, произведенным 10 лет назад, не предъявлялись требования к активной пассивной безопасности автомобилей, которые есть сегодня. Конечно, все новое – лучше старого, но нужно ли в данном случае прибегать к жестким административным мерам? На этот счет такой уверенности нет.

– На прошедшем недавно публичном обсуждении правоприменительной практики Центрального МУГАДН за II квартал 2018 года было объявлено о полной ликвидации нелегальных перевозчиков на московских внутригородских маршрутах. Очень позитивный момент. Между тем, могут ли таким же позитивом похвастаться сегодня другие крупные региональные транспортные системы?

– В зависимости от спе-цифики тех или иных правоотношений органы по–разному могут влиять на этот процесс. **Ространснадзор**, МВД, налоговая служба и другие органы – каждый из них имеет свою компетенцию, и только при организации комплексного подхода к решению проблемы с нелегальными перевозчиками можно достичь результата. В качестве примера можно привести Москву, Санкт–Петербург, где утверждаются совместные планы, проводятся согласованные рейдовые осмотры, проверки. Тем не менее проблема, безусловно, во многих регионах сохраняется. Но я хотел бы подчеркнуть важную роль региональных властей в координации деятельности по ликвидации нелегальных перевозок. Возьмем конкретный пример: сейчас по

№ 220–ФЗ региональные органы власти могут определять территории, с которых не допускается осуществление заказных перевозок с периодичностью более трех раз в месяц. В случае выявления нарушений в отношении этой систематичности **Ространснадзор** вправе привлекать нарушителей к административной ответственности за посадку/высадку пассажиров в неустановленных местах. Довольно часто нам приходится слышать от регионов: мол, около вокзала, к примеру, перевозчик, работающий под видом заказного, регулярно забирает пассажиров, это нелегал, а надзор бездействует. Мы, в свою очередь, отвечаем коллегам: для привлечения госавтодорнадзором нарушителя к ответственности необходимо, чтобы эта территория соответствующим нормативным актом была запретной для осуществления заказных перевозок. Просто нужно делать все последовательно. Сначала надо определить территории, запрещенные для работы таких «заказников», принять соответствующий акт, словом, создать условия, чтобы эта деятельность стала юридически некорректной. В противном случае надо не забывать, что заказные перевозки сами по себе – это не нарушение закона. Заказные перевозки от регулярных отличаются лишь формой заключения договоров: либо билет как договор перевозки, либо договор фрахтования в письменной форме. Словом, при выработке определенного правового механизма очень многое зависит от готовности, способности, заинтересованности региональных и муниципальных органов власти навести порядок. Это вопрос организации работы совместно с **Ространснадзор**ом, и, несмотря на масштабность наших регионов, даже те ресурсы, которые есть в наличии, можно использовать более эффективно.

– Возвращаясь вновь к нелегалам, не могу не спросить о нелегальном такси. Тема очень злободневная, и многие актуальные вопросы получили широкую огласку во время недавнего VI Международного евразийского форума «Такси».

– Вы затронули очень большой пласт проблем, и первая – это так называемые бомбилы, которые не состоят в реестре, но зарабатывают перевозкой пассажиров и, соответственно, занимаются незаконной предпринимательской деятельностью. С нашей точки зрения незначительная административная ответственность за эти действия, которая предусмотрена КоАП РФ, порождает практически абсолютную безнаказанность. Размер штрафа составляет 500 рублей. Понятно, что это ничто в сравнении с заработками «бомбилы». Особенно в крупном городе. Поэтому мы подготовили проект закона, предусматривающий увеличение административной ответственности за занятие подобной деятельностью без соответствующего разрешения. Не скажу, что наша инициатива всеми поддержана. Контролирующие органы говорят, что у них нет возможностей бегать за каждым незаконным перевозчиком, есть масса других насущных вопросов. И тем не менее полагаем, что если административная ответственность будет ужесточена, хотя и это не избавит от всех проблем, по крайней мере человек серьезнее задумается: а стоит ли этой деятельностью заниматься, если размер штрафа вырастет многократно?

Вторая проблема связана с контролем за водителями легковых такси, получившими разрешение, но потом убравшими все опознавательные знаки и осуществляющими деятельность по своему усмотрению: сегодня они такси, завтра – не такси. Сегодня по № 69–ФЗ региональный государственный контроль за деятельностью легкового такси осуществляют органы государственной власти субъектов Российской Федерации. Это был первый случай на федеральном уровне, когда в транспортной сфере полномочия по контролю передали регионам. Именно на уровне регионов нужно мониторить ситуацию.

В результате проведенного изучения правоприменения было решено подкорректировать законодательную базу, и сейчас в стадии подготовки находится проект закона, который должен заменить № 69–ФЗ. Новый документ внесет ряд дополнений, в частности, относительно служб такси (агрегаторов). Сегодня они мало за что отвечают. Их задача – свести между собой пассажира и такси. Однако зачастую, прибегая к услугам агрегаторов, пассажир получает некачественный продукт, не соответствующий законодательным нормам. Мы же хотим организовать регулятивное воздействие на этих агрегаторов. Они как минимум должны проверять соответствие привлекаемых ими перевозчиков требованиям законодательства. То есть агрегатор должен удостовериться, что транспортное средство получило разрешение на осуществление перевозок в качестве легкового такси. И если здесь имеет место нарушение, то ответственность ложится именно на агрегатора, предоставившего некачественную услугу. А чтобы пассажир сам удостоверился в этом, как пример могу привести опыт наших коллег из Краснодарского края. Коллеги создали приложение для смартфона. Пассажир подходит к автомобилю, который подан как такси, наводит смартфон на государственный регистрационный знак и в автоматическом режиме получает информацию о выдаче такому–то юридическому лицу соответствующего разрешения от конкретного числа.

Третья проблема – это так называемые совместные перевозки типа «карпулинг», «райдшеринг». Это новая реальность, которая серьезно влияет на рынок перевозок, особенно межрегиональных, и администрировать этот процесс очень сложно. Есть добросовестные люди, использующие ресурс, исходя из общечеловеческих, гуманитарных ценностей, на которых этот ресурс и был рассчитан, – оказание помощи, содействия, разделение затрат на перевозку. А есть опять же «бомбилы», которые под этот сервис мимикрируют и не подчиняются общепринятым его нормам и правилам. Поэтому нами подготовлен проект закона, который пока что находится на внутреннем обсуждении. Документ предполагает установление правовых рамок для урегулирования деятельности по совместным перевозкам, так как организации, предоставляющие подобный сервис, тоже должны иметь четкие права и обязанности, ответственность. Какова степень ответственности, каковы эти права и обязанности – предмет серьезной дискуссии, но я уверен, что мы этот путь пройдем успешно и определимся во всех вопросах. Тем более что есть наработанный зарубежный опыт. А учиться на чужом опыте, как известно, никогда не поздно и совсем не вредно.

– Еще одна серьезная проблема: автомобильные пробки. С каждым годом автомобилизация населения растет, что, соответственно, ведет к многокилометровым заторам на дорогах. И, несмотря на все старания, стремление разгрузить автомагистрали, особенно в крупных городских агломерациях, ситуация к лучшему меняется очень незначительно. Что делается в этом направлении?

– В декабре 2017 года был принят Федеральный закон № 443 «Об организации дорожного движения в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации». Наша задача – до конца этого года обеспечить издание подзаконных актов. Это новые правила подготовки комплексных схем и проектов организации дорожного движения. Должен быть также установлен порядок мониторинга организации дорожного движения и какими показателями оно характеризуется. Эти параметры должны будут калькулироваться, мониториться, и должны будут приниматься меры по достижению целевых показателей. Кроме того, законом вводится институт государственного контроля за организацией дорожного движения. Как представляется нам, должна сложиться новая система правоотношений в этой сфере. В силу закон вступит в конце декабря 2018 года.

– В завершение нашей беседы хотелось бы узнать вашу точку зрения по поводу проведения конкурсов водительского мастерства. Как пример – Всероссийский конкурс «Лучший водитель грузовика», который прошел недавно в Ростове–на–Дону под патронажем возглавляемого вами департамента. На ваш взгляд, какова польза от таких конкурсов?

– Мотивация для многих – быть лучшим в своей профессии. И такие конкурсы позволяют людям совершенствоваться и достигать того, чего у них нет. Есть реальная возможность сравнить себя с другими. Находясь в своем рабочем коллективе, трудно всесторонне оценить себя с точки зрения профессио-нализма. Но когда появляется возможность пообщаться, посоревноваться с коллегами из других предприятий, приехавших из других регионов, можно, что называется, и себя показать, и других посмотреть. Можно познакомиться с методикой подготовки коллег, с их опытом и использовать его в своей работе, на своем предприятии, передать молодому поколению. Кстати, мы сейчас активно работаем над введением категорий молодых профессионалов в рамках международного некоммерческого движения Worldskills, целью которого является повышение престижа рабочих профессий и развитие навыков мастерства. Понятно, что в транспортной отрасли имеет место некоторая специфика в силу возрастных категорий, которые ограничивают возможности управления транспортным средством. Тем не менее вводятся подкатегории для молодых водителей, что порождает здоровый интерес к профессии, повышает ее престиж, способствует развитию навыков, мастерства, что является залогом обеспечения безопасности дорожного движения, высокого качества перевозок.

<http://transportrussia.ru/item/4600-zakon-formiruet-otvetstvennost.html>

### ИНТЕРФАКС; 2018.10.25; ПРАВИТЕЛЬСТВО ОБСУДИТ РЕИНВЕСТИРОВАНИЕ ПРИБЫЛИ РЖД В ПРОЕКТЫ «КОМПЛЕКСНОГО ПЛАНА»

Президент РФ Владимир Путин поручил правительству РФ проработать вопрос о направлении чистой прибыли ОАО «Российские железные дороги» после выплаты дивидендов по привилегированным акциям на проекты развития железнодорожного транспорта, которые включены в комплексный план модернизации и расширения магистральной инфраструктуры.

Срок исполнения - 1 февраля. Поручения даны по итогам совещания с членами правительства, состоявшегося 11 октября. Средства предлагается направлять в объемах, соответствующих параметрам финансирования проектов, определенным планом.

«Российские железные дороги» ранее предлагали реинвестировать прибыль после выплаты по «префам» на проекты, заложенные в своей долгосрочной программе развития.

При этом планируется предусмотреть условие о том, что при выделении средств федерального бюджета, что проекты скоростного и высокоскоростного ж/д сообщения между крупными городами, предусмотренные планом, обеспечивают выход на плановую операционную безубыточность эксплуатации. Это поручение правительство должно выполнить к 1 марта.

Также министерства финансов и транспорта РФ должны будут к 1 октября 2019 г. дополнительно проработать вопрос равномерного финансирования транспортной части комплексного плана в период 2020-2024 гг.

На ту же тему:

<https://rns.online/transport/Putin-poruchil-prorabotat-pereraspredelenie-chasti-pribili-RZHD-na-razvitie-zhd-transporta-2018-10-25/>

### РИА НОВОСТИ ПРАЙМ; 2018.10.25; ФАС УТВЕРДИЛА ИНДЕКСАЦИЮ ГРУЗОВЫХ ТАРИФОВ РЖД НА 2019-2025 ГГ ПО ФОРМУЛЕ «ИНФЛЯЦИЯ МИНУС»

Федеральная антимонопольная служба (ФАС) утвердила индексацию грузовых тарифов РЖД на период с 2019 по 2025 годы по принципу потребительская инфляция минус 0,1 процентный пункт, сообщили РИА Новости в пресс-службе ведомства.

«Тарифы проиндексированы на 2019-2025 годы по формуле «инфляция минус», – сообщили в пресс-службе.

Правительство РФ в декабре прошлого года утвердило индексацию грузотарифа РЖД в 2019–2025 годы по принципу потребительская «инфляция (два года до периода, два года после) минус 0,1 процентных пункта». Тарифы РЖД в 2019 году, исходя из этого, вырастут на 3,5%.

В середине сентября вице-премьер **Максим Акимов** заявлял, что ожидает индексацию грузовых тарифов РЖД в 2019 году в соответствии с утвержденной правительством формулой «инфляция минус».

### ТАСС; 2018.10.25; РЖД ПЛАНИРУЕТ НАПРАВИТЬ 1 МЛРД РУБЛЕЙ НА МОДЕРНИЗАЦИЮ ВОКЗАЛА МАХАЧКАЛЫ

РЖД планирует направить 1 млрд рублей в течение трех лет на комплексную модернизацию железнодорожного вокзала Махачкалы. Об этом было заявлено в ходе встречи председателя правительства Дагестана Артема Здунова с начальником Дирекции железнодорожных вокзалов - филиала ОАО «РЖД» Виталием Вотолевским в четверг в Махачкале, сообщили в пресс-службе администрации главы и правительства региона.

«Вотолевский сообщил о планах по дальнейшему развитию вокзальных комплексов, расположенных в Дагестане… Что касается вокзала в Махачкале, планируется провести его комплексную модернизацию, в том числе расширить и реконструировать пассажирские платформы. Проект оценивается в 1 млрд рублей, его реализация займет около трех лет», - сказал представитель пресс-службы.

По его словам, вокзальный комплекс планируют сделать «максимально удобным и отвечающим всем современным стандартам». «К примеру, вокзал будет оснащен современной системой навигации и информирования, небольшой комнатой ожидания для маломобильных граждан, детским уголком. Здесь также будет организована удобная схема организации движения транспорта и парковки», - уточнил представитель пресс-службы.

Он отметил, что достигнуты договоренности «о содействии правительства Дагестана в вопросах благоустройства прилегающей к вокзалу территории и объектов, подведению необходимых коммуникаций».

Кроме того, как сообщили в пресс-службе, все зоны и помещения вокзалов в Дербенте и Кизляре «в ближайшее время пройдут переоснащение и будут отвечать в том числе потребностям людей с ограниченными возможностями и современным требованиям безопасности».

«Артем Здунов поддержал планы развития вокзальных комплексов, предложил рассмотреть вопросы реализации проекта на Совете при главе Республики Дагестан по развитию градостроительства и архитектуры и начать активную работу уже сегодня», - сказал представитель пресс-службы, добавив, что стороны указали на необходимость опроса общественного мнения по вопросу модернизации вокзала Махачкалы.

<https://tass.ru/obschestvo/5719676>

### ИНТЕРФАКС; 2018.10.25; ТРАНСКОНТЕЙНЕР В 2019Г НАМЕРЕН ЗАПУСТИТЬ РЕГУЛЯРНУЮ ДОСТАВКУ ГРУЗОВ В КИТАЙ ПО НОВОМУ МАРШРУТУ

ПАО «Трансконтейнер» (MOEX: TRCN) в 2019 году планирует запустить регулярную ускоренную доставку грузов по новому маршруту - из Екатеринбурга в Китай через Монголию, сообщили «Интерфаксу» в пресс-службе Свердловской железной дороги (СвЖД, филиал ОАО «РЖД»).

«Данная доставка является прообразом постоянного контейнерного сервиса, который в перспективе свяжет Екатеринбург и северные регионы Китая. На первом этапе такие поезда будут отправляться из Екатеринбурга по мере накопления груза. То есть пока его нельзя назвать регулярным маршрутом, регулярным он станет в перспективе. По прогнозам «Трансконтейнера» это произойдет в 2019 году», - сказали в пресс-службе.

Как говорится в сообщении СвЖД, первая группа вагонов с 62 крупнотоннажными контейнерами, отправленными по новому железнодорожному маршруту Екатеринбург-Товарный - Наушки (на границе с Монголией) - Эрлянь-Хото (Китай), в четверг достигла границы РФ и Монголии.

«Ускоренный контейнерный поезд через Наушки позволит существенно сократить сроки и стоимость перевозки. Оператором сервиса выступает «Трансконтейнер», предоставляя собственную терминальную инфраструктуру, фитинговые платформы и контейнеры», - уточняется в сообщении.

В настоящее время при экспорте с Урала пиломатериалов и минералов, химической и металлургической продукции чаще всего контейнеры отправляют через Владивосток, а уже оттуда груз морем следует в разные порты Китая - Шанхай, Циндао, Тяньцзинь, Далянь, Нингбо, Гуанчжоу. Этот путь занимает около 60 суток. Прямое железнодорожное сообщение из Екатеринбурга через Наушки в Эрлянь-Хото и дальше по территории Китая позволит сократить время доставки до 25 суток.

Обработка грузов производится на площадке «Трансконтейнера» на СвЖД (парк Гипсовая станции Екатеринбург-Товарный). Этот комплекс является крупнейшим на Урале и одним из самых масштабных в стране: действует семь площадок для погрузки, а общая вместимость превышает 4,5 тыс. контейнеров. Терминал ежемесячно принимает по 30 контейнерных поездов, отправляет - до 25.

«Трансконтейнер» владеет и управляет примерно 70 тыс. крупнотоннажных контейнеров, более 25 тыс. вагонов-платформ для их перевозки, имеет сеть терминалов в РФ (на 42 станциях) и в Словакии, также ему принадлежит 50% акций АО «Кедентранссервис» (с 19 ж/д терминалами в Казахстане) и доли в «дочках» и совместных предприятиях в различных странах.

Контрольный пакет акций принадлежит АО «Объединенная транспортно-логистическая компания» (99,84% - у ОАО «Российские железные дороги»). Еще 24,84% акций оператора владеет банк ВТБ. 24,5% - у ООО «Енисей Капитал» Александра Абрамова и Романа Абрамовича.

### РИА НОВОСТИ ПРАЙМ; 2018.10.25; СТРУКТУРЫ FESCO ДАЛИ ГАРАНТИИ ВТБ ДО 30 МЛРД РУБ В СВЯЗИ С ПРОДАЖЕЙ «ТРАНСКОНТЕЙНЕРА»

Структуры группы Fesco (входит в группу «Сумма» Зиявудина Магомедова, который арестован по делу о мошенничестве и создании организованной преступной группы) предоставили гарантии банку ВТБ на сумму до 30 миллиардов рублей в связи со сделкой по продаже акций «Трансконтейнера», следует из сообщений «Дальневосточного морского пароходства» (ДВМП, головная компания Fesco).

Fesco во вторник сообщила, что закрыла сделку по продаже 25,1% «Трансконтейнера» банку ВТБ и стороннему инвестору (24,8% и 0,3% соответственно).

«В соответствии с условиями гарантии ООО «Фирма «Трансгарант» обязуется уплатить в пользу банка ВТБ по его требованию денежные суммы, в совокупности не превышающие лимит гарантии… Лимит гарантии составляет 30 миллиардов рублей… Гарант предоставил гарантию по просьбе компании Halimeda International Limited (Fesco владела через нее «Трансконтейнером» - ред.) в связи с заключением договора купли-продажи акций ПАО «Трансконтейнер», – говорится в одним из сообщений.

Аналогичная формулировка содержится в сообщении «Феско Интегрированный Транспорт».

Транспортная группа Fesco – одна из крупнейших частных транспортно-логистических компаний России с активами в сфере портового, железнодорожного и интегрированного логистического бизнеса.

Основной акционер группы «Сумма» Зиявудин Магомедов совместно с группой TPG косвенно контролируют 49,9% акций Fesco. Юридические лица, подконтрольные Марку Гарберу, одному из главных акционеров группы GHP, опосредованно владеют 23,8% акций Fesco.

На ту же тему:

<https://www.rbc.ru/newspaper/2018/10/25/5bcf4cbc9a79470c8ea148d4>

### КОММЕРСАНТ; НАТАЛЬЯ СКОРЛЫГИНА, АНАТОЛИЙ ДЖУМАЙЛО; 2018.10.26; МИНИСТР ПРИТОРМОЗИЛ ЖЕЛЕЗНЫЕ ДОРОГИ; АЛЕКСАНДР НОВАК ВЫСТУПИЛ ПРОТИВ ЭКСПОРТНОЙ НАДБАВКИ К ТАРИФУ

У грузоотправителей появился шанс избежать дополнительных платежей за железнодорожные перевозки. Министр энергетики Александр Новак вступился за курируемых им угольщиков – именно они больше всего пострадают в случае продления экспортной надбавки в 8%. Чиновник выступил против, сославшись на договоренности о долгосрочной тарифной политике железных дорог. Правление Федеральной антимонопольной службы, которая заложила надбавку в проект приказа о тарифах ОАО РЖД, пока лишь одобрило общий принцип «инфляция минус», но остальные изменения не утвердило.

Глава Минэнерго Александр Новак 24 октября направил вице-премьеру **Максиму Акимову** письмо, выступив против планов продления экспортной надбавки в 8% к тарифу ОАО РЖД (“Ъ” видел документ). Как указывается в письме, прошлогодняя версия долгосрочной программы развития (ДПР) ОАО РЖД до 2025 года была использована в качестве основания для выработки подходов к установлению долгосрочной системы тарифов, утвержденных распоряжением правительства от 29 декабря 2017 года. Федеральная антимонопольная служба (ФАС) своим приказом от 13 июля «зафиксировала параметры установления долгосрочного тарифа, определила долгосрочные целевые надбавки на компенсацию расходов ОАО РЖД, а также предусмотрела уменьшение с 2019 года верхнего предела тарифного коридора».

Однако 17 октября **Минтранс** направил в Минэнерго предложения ОАО РЖД по корректировке ДПР и по тарифным изменениям, «которые прямо противоречат ранее принятым решениям по долгосрочным тарифам», предыдущим проектам программы и материалам заседания президентской комиссии по ТЭК, пишет господин Новак. Речь идет о сохранении экспортной надбавки в 8%, индексации платы за порожний пробег на 63 млрд руб., реализации механизма финансирования малодеятельных и новых линий за счет грузовладельцев.

Минэнерго «не поддерживает вышеуказанные предложения ОАО РЖД и считает, что их реализация поставит под угрозу внедрение долгосрочной тарифной политики на железнодорожном транспорте». Увеличение транспортных расходов окажет негативное влияние на инвестпрограммы компаний ТЭК, повысит оценку рисков инвестиционной среды в отрасли, снизит возможности привлечения средств, «которые уже являются ограниченными из-за санкций». Также министерство против предложений разработать механизм обеспечения доходности перевозок грузов, в том числе на экспорт, учитывающий конъюнктуру внешних рынков. Это сделает тарифную политику непредсказуемой и поставит вопрос введения таких же мер в других монопольных отраслях, в том числе в электроэнергетике и транспортировке нефти.

Александр Новак просит правительство поручить ФАС «обеспечить последовательность и стабильность в реализации долгосрочной тарифной политики на железнодорожном транспорте», а **Минтранс** и ОАО РЖД – доработать финплан, инвестпрограмму и ДПР в соответствии с распоряжением правительства, приказом ФАС по долгосрочным тарифам и с решениями президентской комиссии по ТЭК (протокола еще нет).

По оценкам промышленников, их дополнительные расходы от надбавки составят 253 млрд руб. (см. “Ъ” от 25 октября), из них более половины – у угольщиков. Отказаться от надбавки просило Общероссийское отраслевое объединение работодателей угольной промышленности (“Ъ” видел обращение к главе ФАС Игорю Артемьеву). Затраты будут особенно чувствительны для угольщиков в свете того, что в 2018 году они надбавку не платили, а с 2015 года она была всего 1,3%. Еще около 50 млрд руб. потеряют металлурги, 95 млрд руб.– прочие отрасли, включая химиков и аграриев. Письма с просьбой не продлевать надбавку уже писали «Русская сталь» и Российская ассоциация производителей удобрений (см. «Ъ-Онлайн» от 11 октября). На протестующие ассоциации приходится порядка 80% экспорта ОАО РЖД, говорит один из источников “Ъ”.

Шанс избежать затрат у грузоотправителей есть – решение по надбавке еще не оформлено. Правление ФАС 25 октября утвердило для ОАО РЖД лишь общую индексацию по принципу «инфляция минус 0,1%», а работа над другими изменениями продолжается, пояснили в службе. Инфляция, на которую индексируют, осталась потребительской – ОАО РЖД предлагало поменять ее на более высокий индекс цен в промышленности (см. “Ъ” от 9 октября). В самой монополии ситуацию с тарифами не комментируют. Позиция профильных министерств не ясна: в **Минтрансе** лишь отметили, что направили в ФАС свою позицию, в Минэкономики не ответили “Ъ”. Окончательное решение ожидается на совещании у Дмитрия Медведева, которое состоится 29 октября на станции Бекасово-Сортировочное.

<https://www.kommersant.ru/doc/3780488>

### ТАСС; 2018.10.25; КОМИТЕТ ПО ТРАНСПОРТУ ПЕТЕРБУРГА ДО 10 НОЯБРЯ СОГЛАСУЕТ С РЖД МАРШРУТ АЭРОЭКСПРЕССА

Комитет по транспорту Санкт-Петербурга согласует с ОАО «РЖД» маршрут аэроэкспресса до аэропорта Пулково до 10 ноября. Стороны должны рассчитать стоимость строительства железнодорожного пути с Витебского вокзала, за который выступает Смольный и Балтийского, на котором настаивает холдинг, сообщил ТАСС в четверг председатель комитета по транспорту Александр Головин в кулуарах заседания коллегии комитета.

«Пока сравниваем варианты Балтийского и Витебского вокзалов, скоро определим стоимость строительства двух вариантов маршрута и, думаю, до 10 ноября мы согласуем окончательный вариант», - отметил он.

ОАО «РЖД» предварительно внесло в Федеральную целевую программу по развитию железнодорожного транспорта оба варианта маршрута до окончательного согласования вокзала, с которого будут ходить поезда, конечную станцию прибытия маршрута и объем движения пассажирских поездов, добавил Головин.

11 октября комитет по инвестициям Санкт-Петербурга продлил срок подачи заявок на участие в конкурсе до 28 ноября. Причиной переноса сроков стало обращение руководства ОАО «РЖД» в адрес правительства Петербурга. В рамках предварительной работы по проекту город не получил от монополии одобрение на строительство аэроэкспресса Пулково - Витебский вокзал. В ОАО «РЖД» полагают, что начальной станцией должен быть Балтийский вокзал.

Ориентировочная стоимость проекта по созданию аэроэкспресса до аэропорта Пулково составляет 18,8 млрд рублей. Из них не менее 8,8 млрд рублей - частные инвестиции. Проект предполагается реализовать на основе государственно-частного партнерства.

Соглашение о реализации проекта было подписано на ПМЭФ-2018. Итоги конкурса по выбору инвесторов подведут 12 марта, срок концессии - 30 лет.

<https://tass.ru/ekonomika/5718167>

### ВЕДОМОСТИ; ВЛАДИМИР ШТАНОВ, АЛЕКСАНДР ВОРОБЬЕВ; 2018.10.26; РЖД ИЗ-ЗА НАВОДНЕНИЯ ПРИОСТАНОВИЛА ДВИЖЕНИЕ ПОЕЗДОВ В РАЙОНЕ ТУАПСЕ; ПАССАЖИРСКИЕ ПЕРЕВОЗКИ МОГУТ ВОЗОБНОВИТЬСЯ ЧЕРЕЗ ТРИ ДНЯ, ГРУЗОВЫЕ – ЧЕРЕЗ 5–6 ДНЕЙ

Для восстановления движения поездов в Краснодарском крае на участке Туапсе – Кривенковская Северо-Кавказской железной дороги может потребоваться до трех дней, сообщила 25 октября РЖД.

Движение было остановлено 24 октября из-за наводнения, вызванного обильными ливнями. На перегоне Греческий – Туапсе смыло насыпи протяженностью 200 м, на станции Туапсе и перегоне Греческий – Кривенковская вода затопила железнодорожные пути, на станции Водопадный зафиксирован сход селя, сообщила РЖД.

К моменту ЧП миновать опасные участки не успели и были задержаны на промежуточных станциях более 30 поездов с 1300 пассажирами. Отправка остальных составов из Адлера и Сочи временно отменена. Сколько пассажиров не смогли уехать, представитель Федеральной пассажирской компании (ФПК, «дочка» РЖД, оператор поездов дальнего следования) вечером 25 октября пояснить не смог.

Поезда, направляющиеся в сторону курортов, следуют до Краснодара. Для дальнейшей перевозки пассажиров привлечены автобусы. Организовано питание в поездах и на вокзалах Краснодара, Туапсе, Горячего Ключа. Пассажирам задержанных поездов РЖД предложила несколько возможностей. Первая – продолжить поездку после открытия движения с переоформлением проездного документа и предоставлением бесплатного места для проживания в гостиницах РЖД или других отелях. Вторая – вернуть деньги за билеты с начислением 6000 бонусных баллов (достаточно для покупки билетов на поездки дальностью не более 500 км). Третий – улететь самолетом за счет ФПК.

«Аэрофлот» перевезет пассажиров ФПК, не взимая с них платы, сказал и представитель авиакомпании. От других комментариев он отказался. «Аэрофлот» может вывезти всех пассажиров своими регулярными рейсами через Москву, но при необходимости могут быть организованы прямые чартеры, говорит человек, знающий об этом от участника штаба ликвидации последствий наводнения.

В связи с наводнением в Краснодарском крае Utair увеличила количество рейсов между Краснодаром и Сочи до 3-х в сутки. Авиакомпания за свой счет запускает дополнительный дневной рейс с 26 по 29 октября включительно. «Несмотря на погодные условия, Utair выполняет все запланированные рейсы. Из Краснодарского края Utair ежедневно летает в Москву: из Сочи 4 раза в день, из Краснодара – 3, из Анапы – 1. Если из-за сложных погодных условий вы опаздываете на свой рейс, пожалуйста, обратитесь в раздел обратной связи на сайте авиакомпании, и Utair оформит вынужденный возврат вашего билета с полным возмещением стоимости или обмен без штрафов», – сообщил президент «Utair – Пассажирские авиалинии» Павел Пермяков.

Сколько из-за наводнения было задержано грузовых поездов, представитель РЖД не сказал. После восстановления движения приоритет будет отдан пассажирским поездам, подчеркнул он.

Наводнение привело к проблемам при отправлении грузов в сторону Туапсинского морского торгового порта (ТМТП), комментирует гендиректор «Infoline-аналитики» Михаил Бурмистров. Если последствия будут устранены за три дня, потери РЖД в погрузке не превысят 180 000 т, подсчитал он. Это, скорее всего, удастся компенсировать в течение ноября – декабря 2018 г. В структуре грузов порта превалируют нефтеналивные (нафта, мазут и дизельное топливо), черные металлы (в первую очередь продукция НЛМК), уголь и зерно, перечисляет Бурмистров.

Погрузочные работы в ТМТП «приостановлены по погодным условиям», сообщил его представитель. Возобновление работы будет зависеть от восстановления железнодорожного движения. «Мы внимательно следим за развитием ситуации в Туапсе и по мере необходимости перенаправляем грузопотоки в другие порты для минимизации возможных потерь», – сказал представитель НЛМК.

Из-за подтопления в Краснодарском крае сейчас простаивают восемь грузовых поездов, знает человек, близкий к одному из железнодорожных операторов. Кроме того, на Приволжской и Юго-Восточной железных дорогах по приказу РЖД от движения отставлено еще 11 поездов. По предварительным данным, открытие пути намечено на 26 октября, «однако для восстановления нормальной работы по пропуску грузовых поездов потребуется до 5–6 дней», говорит собеседник «Ведомостей».

<https://www.vedomosti.ru/business/articles/2018/10/25/784701-navodnenie>

На ту же тему:

<https://rg.ru/2018/10/25/reg-ufo/navodnenie-na-kubani-ruhnuvshie-mosty-i-30-zatoplennyh-poselkov.html>

### ТАСС; 2018.10.25; «Ъ»: ВЛАСТИ ПЕТЕРБУРГА ГОТОВЯТ ПРОГРАММУ РАЗВИТИЯ ТЕРРИТОРИИ МОРСКОГО ВОКЗАЛА

Комитет по инвестициям Санкт-Петербурга разрабатывает стратегию развития территории Морского вокзала в Гавани, сообщает «Коммерсантъ».

В феврале комитет имущественных отношений (КИО) расторг арендный договор с бывшим оператором комплекса - АО «Морской вокзал». Власти Петербурга намерены передать имущественный комплекс Морского вокзала в управление АО «Пассажирский порт Санкт-Петербург «Морской фасад»« (на 100% принадлежит Смольному). Окончательное решение о передаче комплекса новому пользователю будет принято после того, как будет зарегистрировано расторжение договора с АО «Морской вокзал» в Росреестре.

В дальнейшем город планирует реконструировать Морской вокзал и создать центр международного круизного туризма. По словам источника «Ъ» в транспортной отрасли, рассматривается вариант реновации за счет инвестора, который впоследствии окупит вложения, построив на площади Морской Славы, где сейчас расположена парковка, торгово-деловой комплекс.

<https://tass.ru/ekonomika/5717819>

### ИНТЕРФАКС; 2018.10.25; КОЗАК ПОРУЧИЛ МИНЭНЕРГО ВМЕСТЕ С НОВАТЭКОМ ПРОРАБОТАТЬ ОТСРОЧКУ ЗАПРЕТА ИСПОЛЬЗОВАНИЯ СУДОВ ПОД ИНОСТРАННЫМ ФЛАГОМ

Вице-премьер правительства РФ Дмитрий Козак поручил Минэнерго совместно с «НОВАТЭКом» (MOEX: NVTK) проработать вопрос об отсрочке запрета на использование судов под иностранным флагом.

«Я вчера отдал поручение, чтобы проработать этот вопрос. Чтобы сам «НОВАТЭК» продумал, какой срок ему нужен, какой график должен быть сформирован? Потому что сегодня очевидно совершенно, что этот запрет, очевидно, не может начать действовать с 1 января 2019 года», - сообщил журналистам Д.Козак.

«Они сядут вместе с Минэнерго, **Минтрансом**, Минпромторгом и просчитают, чтобы этот срок был не очень большой и не расслаблял, и не очень маленький, когда в новогоднюю ночь, нужно прекращать реализацию проекта СПГ», - отметил вице-премьер.

Ранее глава «НОВАТЭКа» Леонид Михельсон напомнил о просьбе компании внести изменения в Кодекс торгового мореплавания для вывоза продукции завода «Ямал СПГ».

Полный ввод завода удалось обеспечить на год раньше, подчеркнул он: «Третью линию мы вводим в декабре месяце - практически на год раньше срока».

«В связи с ранним вводом проекта потребуется привлекать газовозы для вывозки СПГ на рынке. В связи с этим просим внести соответствующие изменения в Кодекс торгового мореплавания, которые разрешат это делать», - добавил Л.Михельсон.

### РИА НОВОСТИ ПРАЙМ; 2018.10.25; МИХЕЛЬСОН ОБРАТИЛСЯ К КАБМИНУ С ПРОСЬБОЙ ВНЕСТИ ИЗМЕНЕНИЯ В ЗАКОН В ЧАСТИ КАБОТАЖА ПО СМП

«Новатэк» просит внести изменения в законодательство, разрешающие судам под иностранным флагом каботаж СПГ по Северному морскому пути, сообщил председатель правления «Новатэка» Леонид Михельсон, выступая на заседании правительства РФ.

«Введена первая линия в прошлом году, вторая линия в августе и третью линию мы вводим в декабре, практически на год раньше срока. В связи с ранним вводом проекта потребуется привлекать газовозы для вывозки СПГ на рынки. В связи с этим просим внести соответствующие изменения в кодекс торгового мореплавания, которые разрешат это делать», – сказал Михельсон.

Ранее он говорил журналистам, что «Новатэк» не сможет принять инвестиционного решения (FID) относительно проектов создания перевалочных СПГ-терминалов на Камчатке и в Мурманске без соответствующих изменений.

Медведев в августе поручил **Минтрансу** и Минпромторгу до 10 сентября проработать вопрос о каботажных перевозках сжиженного природного газа (СПГ) и газового конденсата судами под иностранным флагом, об этом сообщалось на сайте кабмина.

Чуть ранее в августе Михельсон заявлял, что «Новатэк» обратился в **Минтранс** с просьбой разрешить компании каботажные перевозки СПГ по Севморпути судами не только под флагом России. Он отмечал, что принятые поправки к Кодексу торгового мореплавания не позволяют использовать 15 газовозов «Ямал СПГ» для каботажа между Сабеттой и перевалочными пунктами в Мурманске и на Камчатке без соответствующего разрешения правительства РФ.

### ИНТЕРФАКС; 2018.10.25; СПГ И КОНДЕНСАТ МОЖЕТ СТАТЬ ОСНОВОЙ ГРУЗОВОЙ БАЗЫ СЕВЕРНОГО МОРСКОГО ПУТИ

Сжиженный природный газ (СПГ) и конденсат может стать основой грузовой базы Северного морского пути (СМП).

«Сегодня через СМП идет всего 6-9 млн тонн. Цель, стоящая перед нами, - амбициозная - выйти на 80 млн тонн трафика в год, из которых 50 млн тонн будет составлять СПГ и конденсат, добытый на полуостровах Ямал и Гыдан», - заявил министр энергетики РФ Александр Новак на заседании правительства РФ в четверг.

Важным элементом для развития производства сжиженного природного газа, по словам чиновника, является строительство перевалочных терминалов на Камчатке и в Мурманске. «Они позволят максимально реализовать арктический потенциал при снижении операционных затрат по транспортировке СПГ за счет перевалки с судов класса Arc7 на обычные газовозы. В точках расположения перевалочных пунктов и на протяжении Северного морского пути потребуется создание портовой инфраструктуры, углубление каналов, реновация арктических портов», - отметил глава Минэнерго.

При этом, добавил А.Новак, развитие СМП невозможно без активного увеличения атомного флота РФ. Речь идет о заказах до пяти универсальных атомных ледоколов мощностью 60 МВт и до трех атомных ледоколов класса «Лидер» мощностью 120 МВт. Кроме того, для обслуживания «Арктик СПГ-2» планируется заказать газовозы класса Arc7 на российской верфи «Звезда».

«Для развития научной и производственной базы, связанной с освоением Северного морского пути, министерством промышленности и торговли РФ совместно с «Росатомом» разработана программа по развитию судостроения и техники для освоения шельфовых месторождений. Она была утверждена правительством в марте 2017 г. В рамках нее предусматривается строительство атомного ледокольного флота», - напомнил министр.

Первым якорным проектом для развития Северного морского пути стал «Ямал СПГ», отметил чиновник. По его мнению, новая транспортная артерия в перспективе может изменить логистику мировой торговли между Европой и Азией. «Сегодня СМП позволяет сократить путь из Азии в Европу для энергоносителей и товаров из Европы в Азию примерно на треть», - сказал А.Новак.

### ИНТЕРФАКС; 2018.10.25; СУД 30 ОКТЯБРЯ ВЕРНЕТСЯ К РАССМОТРЕНИЮ ИСКА НМТП О НЕДЕЙСТВИТЕЛЬНОСТИ РЕШЕНИЯ ФАС ПО ПОРТОВЫМ УСЛУГАМ В НОВОРОССИЙСКЕ

Арбитражный суд Краснодарского края 30 октября вернется к рассмотрению иска ПАО «Новороссийский морской торговый порт» (НМТП) о признании недействительными решения и предписания управления ФАС по Краснодарскому краю относительно руководства по обработке судов на причалах ПАО «НМТП» (MOEX: NMTP), сообщил корреспондент «Интерфакса» с заседания суда в четверг.

Представитель НМТП на заседании заявил ходатайство об отложении судебного разбирательства для ознакомления с позицией «Роснефтефлота» (входит в «Роснефть» (MOEX: ROSN)).

«Мы просим отложить судебное разбирательство для предоставления нам дополнительного времени для того, чтобы представить свои мотивированные возражения по существу заявленного документа», - сообщил представитель НМТП.

Вместе с тем, представитель «Роснефтефлота» выступил против отложения разбирательства.

Суд ходатайство НМТП не удовлетворил и объявил часовой перерыв. После перерыва представитель НМТП заявил отвод состава суда, мотивируя отказом в удовлетворении ходатайства об отложении судебного разбирательства.

Судом вновь объявлен перерыв для рассмотрения отвода, заседание продолжится 30 октября.

Как сообщалось, Краснодарское УФАС 7 мая 2018 года признало НМТП нарушившим закон о защите конкуренции. Нарушение выразилось в принятии и утверждении портом руководства по обработке судов на терминалах ПАО «НМТП», противоречащего нормам законодательства в области морского судоходства.

Согласно предписанию регулятора, НМТП обязан исключить из документа положение об обязанности соблюдения данного руководства компаниями, осуществляющими свою деятельность в порту Новороссийск, не входящими в группу НМТП.

Суд также удовлетворил ходатайство НМТП о принятии обеспечительных мер в виде временной приостановки действия оспариваемого предписания ведомства до вступления в законную силу решения суда.

В определении суда отмечалось, что обработка судов в порту осуществляется не единолично НМТП, а предполагает взаимодействие всех участников процесса, включая судовладельца, капитана судна, операторов буксиров и других морских судов, при этом несогласованность действий любым из участников процесса может создать аварийную ситуацию, в результате которой ущерб может исчисляться сотнями миллионов рублей.

В данном случае, принятие судом обеспечительных мер в виде приостановки действия предписания УФАС гарантирует баланс публичных интересов государства и частных интересов бизнеса, говорилось в определении.

Исковое заявление было подано 7 июня, на следующий день 8 июня суд принял его к производству.

Сообщалось также, что в марте ФАС по жалобе «Роснефтефлота» возбудила в отношении НМТП дело по признакам злоупотребления доминирующим положением, которое заключалось в том, что НМТП «издало руководство по обработке судов в морском терминале» и «направило в адрес ПАО «НК «Роснефть» дополнительные соглашения к договору на оказание услуг по перевалке нефти на 2018 год и предложение учитывать новые условия при взаимодействии с покупателями и судовладельцами», сообщало ведомство.

После завершения сделки по выкупу у группы «Сумма» доли в Novoport Holding (владеет 50,1% НМТП), «Транснефть» (MOEX: TRNF) в настоящее время контролирует 62% ПАО «Новороссийский морской торговый порт». Государство владеет 20% акций НМТП, «Сумме» напрямую принадлежит 2,75%, у структур РЖД 5,3% акций. Free float НМТП составляет менее 10%. Активы «Новороссийского морского торгового порта» расположены в Новороссийске, Приморске и Балтийске.

### ИНТЕРФАКС - ДАЛЬНИЙ ВОСТОК; 2018.10.25; РОССИЙСКАЯ КОМПАНИЯ «ГУДЗОН» И КИТАЙСКАЯ СУДОВЕРФЬ ПРИСТУПИЛИ К ПЕРЕГОВОРАМ ПОСЛЕ КОНФЛИКТА ИЗ-ЗА САНКЦИЙ США

Судоходная компания «Гудзон», которую Минфин США в августе внес в санкционный список, начала переговоры с китайской судоверфью Sino United Docks (SUD), которая запрашивала тройную оплату за ремонт российского судна «Нептун», ссылаясь на санкции.

«Мы пришли к пониманию с заводом, сели за стол переговоров и проводим сверку расходов на ремонт. Предполагаем, что «Нептун» выйдет к 1 ноября, на следующей неделе. Подсчет не займет много времени», - сообщил агентству «Интерфакс - Дальний Восток» заместитель генерального директора по стратегическому развитию и логистике компании «Гудзон» Валерий Улискин.

По его словам, компания полагает, что уже переплатила за ремонт судна.

«После подписания акта выполненных работ какая-то из сторон заплатит, и судно выйдет с завода», - добавил В.Улискин.

Также он уточнил, что если согласие не будет достигнуто, то «Гудзон» намерен обратиться в арбитражный суд.

Ранее компания «Гудзон» сообщила, что китайский судоремонтный завод срывает контракт по ремонту судна «Нептун» из-за внесения этой компании в «черный» список в связи с санкциями США и опасением вторичных санкций. Судно находится в порту Нантонг (КНР) с середины апреля на ремонте, который должен был завершиться к началу лета. Тогда, по информации СК «Гудзон», российское консульство направило ноту в **Минтранс** Китая. Повторную ноту дипломаты отправили в среду.

По данным информационной системы «Интерфакса» X-Compliance, судоходная компания «Гудзон» находится под блокирующими санкциями США с 21 августа 2018 года. Также компания имеет риск подпасть под повторные санкции.

После внесения в санкционный список судам компании был запрещен вход в порты Южной Кореи, затем запрет был снят. Также возникли проблемы с ремонтом судна на китайской судоверфи.

ООО «Судоходная компания «Гудзон» занимается такими направлениями деятельности, как перевозка грузов морским транспортом, а также мультимодальные перевозки (транспортировка грузов по одному договору, но выполненная по меньшей мере двумя видами транспорта), полный комплекс услуг по транспортировке грузов «от двери до двери» с использованием морского, автомобильного и железнодорожного транспорта.

В собственности компании многоцелевые грузовые суда, суда для перевозки генеральных и навалочных, опасных, сборных, негабаритных, тяжеловесных грузов, нефтеналивной флот. География заходов судов включает Дальневосточное побережье, страны Юго-Восточной Азии, восточный сектор Арктики. Компания выполняет морские перевозки на Камчатку, Сахалин, в Магадан, Китай, морские грузоперевозки Северным морским путем.

По данным аналитической системы «СПАРК-Интерфакс», владельцами ООО «Судоходная компания «Гудзон» на паритетных началах выступают гендиректор ООО Геннадий Кононенко и владелец «Приморской морской логистической компании» Андрей Иванец.

### РИА НОВОСТИ ПРАЙМ; 2018.10.25; СУБСИДИИ ПЕРЕЛЕТОВ МНОГОДЕТНЫХ НА ДАЛЬНИЙ ВОСТОК ПОТРЕБУЮТ МИНИМУМ 1 МЛРД РУБ - МИНТРАНС

Включение многодетных семей в список имеющих право на льготную авиаперевозку на Дальний Восток из Центральной России потребует выделения из бюджета как минимум 1 миллиарда рублей, заявил заместитель директора департамента государственной политики в области гражданской авиации **Минтранса** РФ Илья Белавинцев.

Ранее президент РФ Владимир Путин поручил правительству выделить средства на круглогодичное субсидирование рейсов на Дальний Восток для многодетных семей.

«**Минтрансом** уже разработан проект постановления, который предусматривает соответствующие мероприятия, то есть увеличение периода действия этой программы до круглогодичной, включение категории многодетных родителей. И там есть еще очень важная опция – расширение перечня субсидирования маршрутов, мы его практически удвоили, там порядка 150 маршрутов теперь (почти все они на Дальнем Востоке – ред.)», – сказал Белавинцев на заседании комитета Совета Федерации по экономической политике.

«Под эти все изменения сейчас **Минтрансом** совместно с перевозчиками и субъектами ведется работа по определению той суммы, которая потребуется из бюджета. По предварительным расчетам это порядка 1 миллиарда рублей, но у нас есть такое ощущение, что надо эту цифру скорректировать в большую сторону. Мы хотим отработать эту цифру именно с субъектами, чтобы субъекты дали нам, скажем так, ответную реакцию», – заключил он.

### ИНТЕРФАКС; 2018.10.25; АВИАБИЛЕТЫ ПОСЛЕ ВВЕДЕНИЯ БЕЗБАГАЖНЫХ ТАРИФОВ ПОДЕШЕВЕЛИ БОЛЕЕ ЧЕМ НА 3% - МИНТРАНС РФ

Стоимость авиабилетов после введения безбагажных тарифов в прошлом году снизилась более чем на 3%, заявляют в **Минтрансе** РФ.

«Он (средний тариф - ИФ) снизился на 3,3%, то есть это говорит о том, что в целом на отрасль данная мера (введение безбагажных тарифов - ИФ) оказала положительное воздействие», - заявил заместитель директора департамента госполитики в области гражданской авиации **Минтранса** Илья Белавинцев на заседании комитета по экономической политике Совета Федерации.

Он отметил, что безбагажные тарифы сейчас составляют более половины - примерно 53% - всех предлагаемых авиакомпаниями билетов. Разница в стоимости безбагажных и включающих перевозку багажа тарифов колеблется от 500 до 3000 рублей, добавил И.Белавинцев.

Прошлой осенью в РФ вступил в силу закон, который отменил обязанность авиакомпаний включать в стоимость билета плату за провоз багажа. Изменения коснулись только невозвратных авиабилетов, для пассажиров, оформляющих перевозку по возвратным тарифам, право на бесплатный багаж сохранилось.

Инициатором изменений был «Аэрофлот» (MOEX: AFLT), чья дочерняя авиакомпании «Победа» развивает низкобюджетные перевозки. Прежние правила «не учитывали интересов тех пассажиров, которые путешествуют без багажа, но при этом вынужденно оплачивают его перевозку», указывал «Аэрофлот». Введение безбагажных тарифов позволит снизить стоимость билетов на рейсы «Победы» минимум на 20%, заявляли в компании.

### ИНТЕРФАКС; 2018.10.25; МИНТРАНС РФ РАЗРАБОТАЕТ МЕХАНИЗМ РАСЧЕТА КОМПЕНСАЦИИ ДОПРАСХОДОВ АВИАКОМПАНИЙ НА ТОПЛИВО

**Минтранс** РФ разработает механизм расчета компенсации дополнительных расходов авиакомпаний на топливо, заявил заместитель директора департамента государственной политики в области гражданской авиации ведомства Илья Белавинцев.

Накануне сообщалось, что президент Владимир Путин поручил правительству представить к марту следующего года предложения по единовременной компенсации расходов авиакомпаний в связи с ростом стоимости керосина.

«Проблема, которая стала лейтмотивом всего года у авиаперевозчиков, - это резкий рост стоимости топлива. Сейчас на повестке дня у нас два варианта решения этой проблемы - либо единовременная компенсация, либо корректировка акцизов», - сказал И.Белавинцев на заседании комитета по экономической политики Совета Федерации в четверг.

«Но с учетом поручения президента, я так понимаю, у нас уже эта выборность исключается, потому что (в поручении речь - ИФ) о единовременных компенсациях. Поэтому нам сейчас с коллегами придется выработать механизм расчета этой компенсации и соответствующие правила их предоставления», - добавил он.

Ранее глава **Минтранса** Евгений **Дитрих** заявлял, что дополнительные расходы авиакомпаний из-за роста цен на авиатопливо в этом году могут составить 50 млрд руб. Половину этой суммы - 22,5 млрд руб. - ведомство предлагало компенсировать за счет средств госбюджета.

Расходы на керосин крупнейшей в РФ авиационной группы «Аэрофлот» (MOEX: AFLT) по итогам I полугодия увеличились в годовом выражении почти на 40%, до 78 млрд руб. В связи с этим компании пришлось скорректировать бюджет и снизить годовой прогноз по прибыли.

### ИНТЕРФАКС; 2018.10.25; ПРИНЯТ ЗАКОН О ВНЕСЕНИИ СВОБОДНОГО ПОРТА ВЛАДИВОСТОК В НК В РАМКАХ ПРИМЕНЕНИЯ НУЛЕВОГО НДС

Госдума приняла закон, который уточняет правовую коллизию и позволяет применять НДС в размере 0% в рамках свободной таможенной зоны порта Владивосток.

Согласно действующему Налоговому кодексу (НК), НДС в размере 0% применяется, в частности, при продаже товаров, помещенных под процедуру свободной таможенной зоны в рамках особых экономических зон (и порта Владивосток в частности). Для получения льготы нужно предоставить ряд документов. При этом в перечне документов не было указана документация, позволяющая применять данную ставку для порта Владивосток. «Возникший правовой пробел затрудняет применение налоговой ставки 0 процентов», - говорится в пояснительной записке к документу.

Принятый закон устраняет данный правовой пробел и расширяет перечень документов, которые представляют налогоплательщики для применения нулевого НДС.

Закон вступит в силу по истечении одного месяца со дня его официального опубликования, но не ранее 1-го числа очередного налогового периода по НДС.

### ИНТЕРФАКС; 2018.10.25; СУД 28 НОЯБРЯ МОЖЕТ ПРЕКРАТИТЬ ДЕЛО ПО ИСКУ UNIJET К «ВНУКОВО» И «ГОСКОРПОРАЦИИ ПО ОРВД» НА 7 МЛН ЕВРО И $1,3 ТЫС

Арбитражный суд Москвы в четверг отложил на 28 ноября заседание по иску французской компании Unijet о взыскании с АО «Международный Аэропорт «Внуково» и подведомственного **Росавиаци**и ФГУП «Госкорпорация по ОрВД» 6,8 млн евро, $1,3 тыс.

Как передал корреспондент «Интерфакса» из суда, таким образом, суд удовлетворил ходатайство иностранной компании об отложении слушания. Ходатайство поддержали другие стороны процесса.

По словам представителя Unijet, в октябре 2018 года стороны заключили мировое соглашение, в соответствии с которым его доверителю была перечислена часть средств по иску. До конца октября компания рассчитывает получить средства в полном объеме. В этом случае, сказал адвокат, компания планирует отказаться от требований по данному иску, а также от требований по второму иску, связанному с этим авиапроисшествием, производство по которому было приостановлено в 2016 году.

Ранее дело неоднократно откладывалось в связи с переговорами о мирном урегулировании спора.

В ночь на 21 октября 2014 года в аэропорту Внуково при взлете разбился, столкнувшись со снегоуборочной машиной, легкомоторный самолет Falcon 50EX авиакомпании Unijet. При крушении погибли четыре человека - президент французского энергетического концерна Total Кристоф де Маржери и три члена экипажа.

По версии следствия, снегоуборочная машина, за рулем которой сидел в состоянии алкогольного опьянения В.Мартыненко, нарушая все правила, выехала на взлетно-посадочную полосу, что не проконтролировал старший сменный инженер Владимир Леденев. В результате произошло столкновение.

В.Мартыненко и В.Леденев признали вину, остальные фигуранты дела заявили о своей невиновности.

По версии Межгосударственного авиационного комитета, пилоты имели техническую возможность избежать катастрофы.

### ИНТЕРФАКС; 2018.10.25; АЭРОПОРТ «КАЗАНЬ» ЗА 9 МЕСЯЦЕВ УВЕЛИЧИЛ ПАССАЖИРОПОТОК НА ЧЕТВЕРТЬ

Международный аэропорт «Казань» в январе-сентябре обслужил около 2,5 млн пассажиров, что на 24% больше, чем за аналогичный период 2017 года, говорится в сообщении пресс-службы компании.

На международных рейсах перевезено 924,4 тыс. пассажиров (рост на 26,9%), в том числе пассажиропоток в Дубай вырос вдвое, в Бодрум - в 1,8 раза, Джербу - в 1,5 раза, Пхукет - на 38,4%.

Пассажиропоток на внутренних рейсах составил 1,5 млн человек (рост на 21,3%). Наибольший рост отмечен на рейсах в Анапу (в 3,6 раза), Минеральные Воды (в 1,7 раза), Сочи (на 39%), Екатеринбург (на 32,6%), Санкт-Петербург (на 28,5%) и Москву (14,3%).

Всего за 9 месяцев выполнено около 14 тыс. самолето-вылетов.

Международный аэропорт Казани принадлежит ОАО «Связьинвестнефтехим», которым владеет правительство Татарстана.

### ИНТЕРФАКС; 2018.10.25; АВИАВЛАСТИ КАЗАХСТАНА ВЫДАЛИ «УРАЛЬСКИМ АВИАЛИНИЯМ» РАЗРЕШЕНИЕ НА ПОЛЕТЫ В РЕСПУБЛИКУ

- Комитет гражданской авиации (КГА) Мининвестразвития Казахстана выдал авиакомпании «Уральские авиалинии» (MOEX: URAL) разрешение на выполнение полетов в республику по маршруту аэропорт «Жуковский» (Московская область) - Алма-Ата, сообщает пресс-служба КГА.

Согласно утвержденному расписанию, в период осенне-зимней навигации рейсы будут выполняться с 24 декабря по 29 марта 2018-2019 гг пять раз в неделю (с понедельника по пятницу) на воздушных судах А319/320/321.

«В области воздушных перевозок Россия занимает лидирующее положение по количеству маршрутов и выполняемых рейсов из Казахстана. Стороны намерены развивать взаимовыгодное двустороннее сотрудничество в области авиаперевозок», - отмечается в сообщении.

Согласно пресс-релизу, с начала текущего года казахстанскими авиаперевозчиками были открыты 8 новых маршрутов: Астана-Франкфурт, Астана-Тюмень (Air Astana), Астана-Казань, Астана-Вильнюс, Астана-Челябинск, Астана-Краснодар, Астана-Томск, Астана-Сочи (SCAT). Иностранными перевозчиками открыты новые авиамаршруты Рига-Алма-Ата (Air Baltic), Новосибирск-Павлодар («Сибирь»), Красноярск-Алма-Ата («Ангара»), Москва-Кызылорда («Аэрофлот» (MOEX: AFLT)) и Хельсинки-Астана (Finnair).

В конце сентября сообщалось, что авиационные власти Казахстана подтвердили авиакомпании «Уральские авиалинии» слоты для выполнения полетов из подмосковного аэропорта «Жуковский» в Алма-Ату. «Мы аккредитованы авиационными властями Казахстана на выполнение рейсов, слоты подтверждены. Получение разрешения - в процессе. Оно обычно дается непосредственно перед вылетом. Это обычная практика», - сообщал представитель пресс-службы авиакомпании.

«Уральские авиалинии» входят в топ-5 российских авиакомпаний по объему перевозок. Компания базируется в екатеринбургском «Кольцово», московском «Домодедово» и петербургском «Пулково». Крупнейший акционер компании - ее генеральный директор Сергей Скуратов.

Аэропорт «Жуковский» находится в 40 км от Москвы, открылся в середине 2016 года, обслуживает рейсы российских авиакомпаний «Уральские авиалинии» и Pegas Fly, киргизских Avia Traffic Company и Air Manas, белорусской «Белавиа», турецких Onur Air и SunExpress. Полеты выполняются в основном в страны СНГ.

Управляющей компанией аэропорта является АО «Рампорт аэро», 75% минус 1 акция которого принадлежат литовскому авиахолдингу Avia Solutions Group (напрямую и через аффилированные структуры), 25% - «Ростеху» (через дочернее ОАО «ТВК «Россия»).

### РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; ИРИНА РЫБНИКОВА; 2018.10.26; ПРАВИЛ БОЛЬШЕ НЕТ; В ПОДМОСКОВЬЕ ОТМЕНИЛИ ШТРАФЫ ЗА НАРУШЕНИЕ ПОРЯДКА В АЭРОПОРТАХ

Не прошло и полгода с того момента, как подмосковные власти утвердили правила поведения в расположенных на территории области аэропортах, как на все эти правила нашлось одно исключение в виде протестов транспортной прокуратуры. В четверг депутаты Мособлдумы отменили поправки в региональные законы, ранее наделившие областное правительство полномочиями по контролю за поведением пассажиров в воздушных гаванях.

Напомним, весной этого года в аэропортах Шереметьево, Домодедово и Жуковский запретили находиться более 24 часов гражданам без билетов или брони на рейс. Им же запретили лежать на креслах или сидеть на полу и лестничных пролетах, переодеваться и умываться в туалетах. Нельзя стало возить багажные тележки, детские и инвалидные коляски по эскалаторам и траволаторам - при их перемещении пассажиров обязали пользоваться только лифтами. Под запрет попала также работа зазывал, предлагающих услуги такси или ночлега. По словам представителей областного **минтранса**, принимавших участие в разработке этих правил, на территории любого аэропорта есть стоянки для легальных такси с фиксированными тарифами, воспользоваться которыми могут все желающие. Поэтому работа агрессивных зазывал, завышающих цены до космических размеров, была признана неактуальной.

Нарушителям нового кодекса поведения грозила административная ответственность: 100-500 рублей для граждан, 1-2 тысячи рублей - для физических и 2-4 тысячи рублей - для юридических лиц. Но, как отметил вчера зампред думского комитета по вопросам транспортной инфраструктуры, связи и информатизации Дмитрий Дениско, транспортная прокуратура потребовала отменить штрафы и прекратить полномочия областного правительства по контролю за соблюдением правил поведения в аэропортах. Парламентарии спорить не стали - правила были актуальны во время проведения чемпионата мира по футболу, когда пассажиропоток в аэропортах возрос в разы и нужны были дополнительные рычаги контроля.

В ближайшее время в областное законодательство будут внесены поправки, отменяющие и ограничения, и административную ответственность за их нарушение.

<https://rg.ru/2018/10/25/reg-cfo/v-podmoskove-otmenili-shtrafy-za-narushenie-poriadka-v-aeroportah.html>

На ту же тему:

<https://tass.ru/obschestvo/5718607>

### ИЗВЕСТИЯ; ТАТЬЯНА ГЛАДЫШЕВА ДМИТРИЙ ГРИНКЕВИЧ ИННА ГРИГОРЬЕВА; 2018.10.26; ДЛЯ СТРАНЫ: КОСТИН СРАВНИЛ СОЗДАНИЕ НОВОЙ АВИАКОМПАНИИ С НАЦПРОЕКТОМ; РАНЕЕ ПРЕЗИДЕНТ ВЛАДИМИР ПУТИН ЗАЯВИЛ, ЧТО ЖДЕТ ОТ ГОСКОМПАНИЙ ПРЕДЛОЖЕНИЙ ОБ ИХ ВКЛАДЕ В РЕАЛИЗАЦИЮ ПРОГРАММ ПРОРЫВА

Стране нужна новая региональная авиакомпания, поэтому этот проект имеет значение национального, сказал «Известиям» президент – председатель правления банка ВТБ Андрей Костин в кулуарах ХI Евразийского экономического форума в Вероне. Накануне президент России Владимир Путин провел совещание, посвященное реализации нацпроектов. Глава государства призвал госкомпании принять участие в «программах и проектах прорыва».

Создание новой региональной авиакомпании по значимости близко к нацпроекту – это нужно стране, считает Андрей Костин. По его словам, банки постоянно участвуют в крупных проектах, предоставляя финансирование.

Владимир Путин подчеркнул, что правительство ждет от госкомпаний и других структур с госучастием «проработанных предложений по финансовому, технологическому, научному и кадровому вкладу в программы и проекты прорыва». Речь идет о 12 национальных проектах и плане развития магистральной инфраструктуры. До 2024 года на них предполагается потратить около 28 трлн рублей, часть этих денег привлекут из внебюджетных источников.

Появление нового регионального авиаперевозчика пока под вопросом. Как пояснил Андрей Костин, проект находится на ранней стадии и предложений для правительства еще нет. При этом банкам необязательно именно создавать компанию: они могут финансировать ее через лизинг, а оператор может быть действующим, пояснил глава ВТБ.

Если такой авиаперевозчик будет создан, «Сбербанк Лизинг» может обеспечить его парком самолетов, заявил ранее зампред Сбербанка Лев Хасис. Это не предполагает акционерного участия в капитале компании. Он подчеркнул, что вклад Сбербанка ограничится консультациями и обеспечением парком воздушных судов на условиях лизинга.

Однако чтобы реализовать проект, потребуется господдержка, считает Андрей Костин.

– Тема убыточная, поэтому без государственной поддержки она не взлетит. Мы еще не обсуждали с правительством никаких условий, никаких параметров, – подчеркнул он.

Для банков это очень привлекательный бизнес-кейс, считает председатель подкомитета Торгово-промышленной палаты по лизингу, директор НП «Лизинговый союз» Евгений Царев. Он пояснил, что лизинг авиасудов – это один из наиболее выгодных с точки зрения рисков и доходности видов финансовой деятельности. По мнению эксперта, вряд ли банки будут работать без господдержки, так как проект слишком масштабный.

Наладить воздушное сообщение с изолированными регионами необходимо, иначе население продолжит мигрировать в более логистически доступные города, полагает президент Фонда развития инфраструктуры воздушного транспорта «Партнер гражданской авиации» Олег Смирнов. Однако эффективность реализации проекта может быть низкой, если создание авиакомпании не будет сопровождаться строительством аэропортов по стране. С начала 1990-х было закрыто около 1 тыс. аэропортов, сейчас их порядка 300. Без развития сети создание авиакомпании не имеет большого смысла, пояснил эксперт.

Исходя из прогнозируемых показателей перевозок в 10 млн человек в год, размер авиапарка должен быть около 50 самолетов вместимостью 100 человек и 100 самолетов вместимостью 10–12 человек для транспортировки пассажиров в труднодоступные районы с небольшой численностью населения, добавил Олег Смирнов. По его словам, стоимость такого рода судов российского производства составляет порядка $30 млн за крупный самолет и $1 млн – за небольшой. Таким образом, только авиапарк обойдется примерно в $15 млрд.

<https://iz.ru/804672/tatiana-gladysheva-dmitrii-grinkevich-inna-grigoreva/dlia-strany-kostin-sravnil-sozdanie-novoi-aviakompanii-s-natcproektom>

На ту же тему:

<https://rns.online/transport/VTB-rassmatrivaet-razlichnie-varianti-sozdaniya-regionalnoi-aviakompanii-v-partnerstve-so-Sberbankom-2018-10-25/>

<https://tass.ru/ekonomika/5720648>

### ТРАНСПОРТ РОССИИ; ; ТАТЬЯНА ЛАРИОНОВА; 2018.10.25; КРАЙНИЙ СЕВЕР: ВСТАТЬ НА КРЫЛО; В СОВЕТЕ ФЕДЕРАЦИИ ПРОШЕЛ «КРУГЛЫЙ СТОЛ», ПОСВЯЩЕННЫЙ ВОПРОСАМ РАЗВИТИЯ МЕЖРЕГИОНАЛЬНЫХ И МЕСТНЫХ АВИАПЕРЕВОЗОК В РАЙОНАХ КРАЙНЕГО СЕВЕРА И ПРИРАВНЕННЫХ К НИМ МЕСТНОСТЯХ

Участники «круглого стола» обсудили вопросы нормативно–правового регулирования и государственной поддержки региональных, межрегиональных и местных воздушных перевозок в районах Крайнего Севера и приравненных к ним местностях, обеспечения доступности авиационного транспорта в этом регионе, модернизации авиационной инфраструктуры, сохранения и обновления авиапарка, обеспечения безопасности полетов.

Где найти подрядчика?

Как сказал начальник отдела нормативно–правового обеспечения и развития деятельности организаций гражданской авиации Департамента государственной политики в области гражданской авиации **Министерства транспорта** РФ Андрей **Иванов**, в госреестре аэродромов гражданской авиации РФ зарегистрированы 99 аэродромов, расположенных в районах Крайнего Севера и приравненных к ним местностях (58 – имеют искусственное покрытие, 41 – грунтовые взлетно–посадочные полосы), и 408 посадочных площадок. На базе 60 аэродромов функционируют 8 федеральных казенных предприятий (ФКП). В 2017 году в аэропортах, входящих в состав ФКП, были обслужены почти 790 тыс. пассажиров.

Мероприятия по строительству и реконструкции объектов аэродромной инфраструктуры аэропортов, расположенных в районах Крайнего Севера и приравненных к ним местностях, осуществлялись по двум ФЦП: «Развитие транспортной системы России (2010–2021 годы)»

и «Экономическое и социальное развитие Дальнего Востока и Байкальского региона до 2018 года». В соответствии с решением Правительства РФ эти программы прекратили свое действие, а указанные в них мероприятия включены в Госпрограмму РФ «Развитие транспортной системы», утвержденную постановлением Правительства РФ от 20 декабря 2017 года

№ 1596. В пределах бюджетных ассигнований, выделенных на 2018 год и на плановый период 2019–2020 годов, ведутся ранее начатые мероприятия, в том числе по реконструкции аэропортов Якутск, Магадан, Норильск и др.

Во исполнение Указа Президента РФ № 204 от 7 мая 2018 года «О национальных целях и стратегических задачах развития РФ на период до 2024 года» необходимо обеспечить к 2024 году повышение экономической связанности регионов, в том числе путем реконструкции инфраструктуры региональных аэропортов, расширения сети межрегиональных регулярных пассажирских авиационных маршрутов, минуя Москву, до 50% от общего количества внутренних регулярных авиационных маршрутов.

С этой целью **Минтранс** России подготовил предложения о включении мероприятий в сфере воздушного транспорта в проект Комплексного плана модернизации и расширения магистральной инфраструктуры до 2024 года. В план будут включены 40 аэродромов, расположенных в районах Крайнего Севера и приравненных к ним местностях, что составляет порядка 60% мероприятий по реконструкции инфраструктуры аэропортов. Необходимый объем финансирования из федерального бюджета составляет 90,4 млрд руб., в том числе дополнительные средства – 54 млрд руб., что также составляет более половины объема финансирования в рамках Комплексного плана, проинформировал Андрей **Иванов**.

Заместитель директора Департамента инфраструктурных проектов Министерства РФ по развитию Дальнего Востока Ирина Маканова обратила внимание на то, что около 40 аэропортов на Дальнем Востоке с финансированием в объеме 60 млрд руб. «потерялись» среди существующих госпрограмм. По ее словам, в Комплексный план включены 38 аэропортов на общую сумму 86 млрд руб., но без расшифровки по объектам и срокам выполнения работ.

В Счетной палате РФ считают, что для обеспечения комплексного развития межрегиональных и местных авиаперевозок в районах Крайнего Севера и приравненных к ним местностях **Минтрансу** России и **Росавиаци**и необходимо синхронизировать работу по всем направлениям, финансируемым из федерального бюджета. «Объем бюджетных инвестиций, направленных на проектирование, строительство и реконструкцию аэропортов Крайнего Севера, составил в 2016 году 6,1 млрд руб., в 2017 и 2018 годах – по 5,3 млрд руб. ежегодно. При этом **Росавиаци**я ежегодно не обеспечивает освоение бюджетных инвестиций. По итогам 2016 года кассовое исполнение составило 3,7 млрд руб. (59%), в 2017 году – 4,6 млрд руб. (86%), за первое полугодие 2018 года – 276 млн руб. (5%) от доведенных ассигнований. Соответственно, сроки ввода аэропортов в эксплуатацию ежегодно переносятся. Из 9 объектов реконструкции, подлежащих вводу в эксплуатацию в 2017 году, по 8 объектам работы не были завершены», – заявил аудитор Счетной палаты РФ Валерий Богомолов.

Действительно, зачастую при проведении работ по реконструкции аэропортовой инфраструктуры на Крайнем Севере и приравненных к нему местностях очень трудно найти подрядчиков, заметил Андрей **Иванов**. «Объект стоит в плане, но на конкурсы никто из года в год не выходит. Получается, что деньги есть, но освоить их нет никакой возможности», – пояснил он.

В качестве примера можно привести ситуацию, сложившуюся с подрядными организациями в Камчатском крае, где сохранили свою авиакомпанию, и правительство Камчатского края ежегодно субсидирует авиаперевозки внутри региона на сумму 600 млн руб. Заместитель председателя правительства Камчатского края Юрий Зубарь сказал: «Подрядчики не идут работать на региональные аэродромы, потому что при прохождении госэкспертизы из расчетов исключили доставку грузов внутри региона. Только по одному аэродрому Оссора – это минус порядка 300 млн руб.».

Валерий Богомолов согласился с тем, что одной из основных проблем в районах Крайнего Севера и приравненных к ним местностях является ограниченный круг подрядных организаций, обладающих соответствующими производственными мощностями и кадрами, однако для повышения уровня организации этой работы резервы есть. Счетная палата РФ предложила **Росавиаци**и принять меры по повышению уровня контроля за выполнением подведомственными предприятиями функций госзаказчиков по объектам строительства и реконструкции, в том числе расположенным в районах Крайнего Севера и приравненных к ним местностях.

В настоящее время для решения этой проблемы прорабатывается предложение о подготовке распоряжения правительства о выборе единственного исполнителя работ по конкретному перечню, сообщила Ирина Маканова.

Летай – не хочу

В 2017 году действовали три программы субсидирования воздушных перевозок с объемом финансирования в районах Крайнего Севера и приравненных к ним местностях 2,4 млрд руб. В текущем году на эти цели выделены 2,6 млрд руб., работы продолжаются в рамках двух программ: № 1242 «О предоставлении субсидий из федерального бюджета организациям воздушного транспорта на осуществление региональных воздушных перевозок пассажиров на территории Российской Федерации и формирование региональной маршрутной сети» (полеты выполняются по 43 маршрутам) и № 215 «Об утверждении Правил предоставления субсидий из федерального бюджета организациям воздушного транспорта в целях обеспечения доступности воздушных перевозок населению и о признании утратившими силу некоторых актов Правительства Российской Федерации».

«В настоящее время **Минтрансом** России готовится проект изменений в Правила субсидирования, предусматривающие по программе №1242 изменение предельной ортодормии маршрутов (кратчайшего расстояния между двумя пунктами) до 3 тыс. км для Дальневосточного и Сибирского федеральных округов и 1,5 тыс. км для всех остальных, – проинформировал Андрей **Иванов**. – Также предлагается ввести повышенный коэффициент 1,25 на тарифы для ДФО и районов Арктической зоны, что даст возможность авиакомпаниям улучшить экономику и позволит им выходить на эти маршруты. Кроме того, **Минтранс** предлагает сделать программу № 215 круглогодичной и включить в нее еще порядка 70 маршрутов, что позволит увеличить количество пассажиров определенных категорий, а также распространить ее действие на многодетных родителей».

«Магистральные перевозки с Дальнего Востока оказывают мультипликативный эффект на региональные перевозки, так как люди потянулись во Владивосток, Якутск, Хабаровск, Анадырь, чтобы оттуда улететь в центральную европейскую часть страны. Это очень важно – расширить категории граждан, которые могут воспользоваться программой субсидирования, прежде всего за счет многодетных семей», – подчеркнул заместитель руководителя **Федерального агентства воздушного транспорта** Олег Клим.

Однако при реализации программ субсидирования не все проходит гладко. По данным Счетной палаты, в 2017 году в районы Крайнего Севера осуществлялись 78 из 131 субсидируемого маршрута, в 2018 году – 65 из 154 субсидируемых маршрутов. В соответствии с правилами предоставления субсидий на осуществление региональных авиаперевозок имеются возможности для субсидирования маршрутов в 369 населенных пунктов Крайнего Севера, но из–за отсутствия аэропортовой инфраструктуры субсидируемые авиаперевозки осуществлялись только в 33 населенных пункта Крайнего Севера, то есть охвачено только 9% территории.

По словам Ирины Макановой, в апреле 2018 года все льготные билеты на маршрутах с Дальнего Востока были раскуплены за 5 дней, при этом ими воспользовались не более 10% льготников. «Получается, мы делаем хорошее дело – субсидируем авиаперевозки с Дальнего Востока, а по факту это вызывает справедливое недовольство людей, которые не имеют возможности реализовать свое право», – выразил недоумение председатель Комитета Совета Федерации по федеративному устройству, региональной политике, местному самоуправлению и делам Севера Олег Мельниченко.

«При реализации программ субсидирования мы совершаем ряд методологических ошибок. Эти программы объединяют разные субъекты, которые отличаются по плотности населения, качеству жизни, дальности маршрутов, но при этом они распространяются на всех жителей страны, то есть количество граждан льготных категорий еще увеличивается», – сказала Ирина Маканова и предложила разработать методику для определения точных цифр по пассажиропотоку, чтобы оценить потребности регионов и понимать прогнозируемый спрос на 2019 год. Со своей стороны **Минтранс** предлагает подумать над системой заказов авиаперевозок, поступающих от дальневосточных субъектов, по аналогии с железнодорожными перевозками.

Олег Клим считает, что необходимо менять сам подход и принципы субсидирования воздушных перевозок в труднодоступные районы Крайнего Севера. «Сегодня происходит такая ситуация: когда авиакомпания достигает определенного пассажиропотока, субсидирование резко прекращается, после чего авиакомпания начинает «накатывать» убытки и уходит с этого рейса, – отметил он. – Нужно переходить на комбинированную систему, плавно сокращать субсидирование. Например, сейчас мы субсидируем 50% себестоимости рейса, при достижении пассажиропотока до 10–12 тыс. человек в год сокращаем субсидирование до 20%».

Заместитель руководителя **Росавиаци**и предложил также сформировать каталог социально значимых маршрутов, особенно на Дальнем Востоке и Крайнем Севере, которые никогда не выйдут на экономическую рентабельность, для чего предусмотреть средства из федерального бюджета. В самом деле, какой экономической эффективности стоит ожидать от небольших аэропортов, разбросанных по «северам», когда даже в аэропорту Шереметьево доход от аэропортовой деятельности составляет 18%, а все остальное – различные услуги (кафе, автостоянки и т. п.). «ФКП являются серьезным подспорьем для таких маршрутов, но этого недостаточно. Необходимо совместно с регионами разработать соответствующий федеральный закон. По предварительной оценке, из более чем 400 маршрутов порядка 70 – реально востребованы, но они всегда будут заведомо убыточны из–за крайне низкой интенсивности полетов», – констатировал Олег Клим и привел в пример опыт США, где создан каталог маршрутов первой необходимости, на которые ежегодно выделяется 215 млн долларов.

Сегодня стимулирование обновления парка воздушных судов для осуществления региональных и местных воздушных перевозок проводится путем предоставления российским авиакомпаниям субсидий на оплату части лизинговых платежей за воздушные суда. По информации Счетной палаты РФ, в 2017 году на эти цели направлено 288 млн руб., использовано 140 млн руб. (менее 50%), в 2018 году – 313 млн руб., на 1 июля использовано 148 млн руб. (47%). Кроме того, за 2015–2017 годы взносы РФ в основной капитал ПАО «ГТЛК» для приобретения воздушных судов и последующей передачи их в аренду отечественным авиационным предприятиям составили более 40 млрд руб. «Однако количество субсидируемых воздушных судов, осуществляющих рейсы в районы Дальнего Востока, напрямую зависит от состояния аэропортовой инфраструктуры и наличия возможностей у авиакомпаний организовывать регулярные авиационные перевозки по данным маршрутам», – напомнил Валерий Богомолов и предложил **Минтрансу** России определить в правилах предоставления субсидий на осуществление региональных воздушных перевозок критерии оценки формирования маршрутной сети, Росстату – рассмотреть возможность формирования статистических данных о воздушных перевозках пассажиров на территории Крайнего Севера для формирования объективной оценки эффективности мер господдержки межрегиональных и местных авиаперевозок.

Оживленную дискуссию вызвал вопрос: какие воздушные суда нужны для Крайнего Севера? По большому счету на севере требуются три типа воздушных судов: до 20, до 50 и до 80 кресел. «Если существующий парк воздушных судов до 50 и до 80 кресел может пройти модернизацию и ремоторизацию, то судов до 20 кресел нет, там полный провал, – заявил Олег Клим. – Ремоторизация Ан–2 – это экстенсивный путь развития. Нужна государственная программа по развитию регионального, двухдвигательного, оснащенного современным навигационным оборудованием, воздушного судна до 20 кресел, по аналогии с МС–21 или «Суперджет–100». Кроме того, для эксплуатации в Арктике крайне важна унифицированность авиационной техники».

Зашел спор и о том, какая машина лучше для севера – Ил–112 или Ил–114. По мнению представителя ПАО «Ил», наиболее оптимальным вариантом является Ил–114, машина практически готова, уже есть опытный образец, и в следующем году пройдут летные испытания, а для разработки гражданской модели Ил–112 потребуется еще не менее 7–8 лет.

Плоский и социальный

Отдельно было сказано о программе полетов по «плоскому» тарифу, которая была поддержана Президентом России и является инициативой Аэрофлота.

Программа единых тарифов осуществляется Аэрофлотом с 2015 года. «Плоские» тарифы имеют исключительно социальное значение. Их цель – сделать возможным стабильное и доступное воздушное сообщение отдаленных и стратегически важных регионов с центром европейской части страны.

В 2017 году по «плоским» тарифам были перевезены более 1,5 млн пассажиров, а всего за период действия программы с 2015 по 2017 год «плоскими» тарифами воспользовались более 4,3 млн человек.

Аэрофлот продлил программу «плоских» тарифов на 2018 год и распространил ее на рейсы своей дочерней авиакомпании «Россия» в города Дальнего Востока, что позволит расширить предложение для населения по ключевым направлениям перевозок.

В 2018 году линейка «плоских» тарифов действует в эконом–классе на рейсах Аэрофлота между Москвой и Владивостоком, Южно–Сахалинском, Хабаровском, Петропавловском–Камчатским, Магаданом, Симферополем, Калининградом, а также на рейсах авиакомпании «Россия» между Москвой и пунктами Дальнего Востока. На дальневосточных направлениях авиакомпании «Россия» действуют тарифы, которые предлагал Аэрофлот в течение 2017 года.

По оценкам Аэрофлота, в 2018 году общий объем перевозок пассажиров на Дальний Восток по «плоским» тарифам будет увеличен на 900 тыс. кресел, или на 75%.

Олег Клим подчеркнул, что Аэрофлот как национальный перевозчик делает реальный вклад в обеспечение транспортной доступности: благодаря программе «плоских» тарифов ежегодно дополнительно перевозится 38% пассажиров с Дальнего Востока.

Безопасно, но дорого

Заместитель руководителя **Федерального агентства воздушного транспорта** обратился к сенаторам с просьбой поддержать инициативу **Минтранса** России и **Росавиаци**и, касающуюся категорирования аэропортов. В настоящее время нормативно–правовая база предусматривает одинаковые требования (к авиационной безопасности, оснащению материально–техническими средствами, подборке персонала) что к аэропорту Шереметьево, что к аэропорту Бодайбо или Зырянка, где, по образному выражению Олега Клима, каждый житель знает цвет глаз собаки соседа. Понятно, что для маленьких аэропортов содержать штат из 20–30 сотрудников авиационной безопасности и выполнять все требования авиационной безопасности очень накладно. Во всем мире уже переходят на взаимозаменяемость сотрудников, на электронные системы аэронавигации, следствием чего является существенное (на 30%) сокращение персонала и снижение финансовой нагрузки на предприятие.

Тему продолжил генеральный директор ФКП «Аэропорты Севера» Вадим Волков. По его словам, в состав ФКП входят 31 аэропорт и 2 посадочные площадки. Основные расходы авиа-

компаний связаны с себестоимостью топлива, лизинговыми платежами и аэропортовыми сборами, как следствие, очень высокая стоимость авиабилетов для пассажиров. Одна из причин постоянного увеличения тарифов авиакомпаний – избыточные нормативные требования транспортной безопасности в аэропортах, считает Вадим Волков. Так, согласно п. 25 Федеральных авиационных правил «Требования авиационной безопасности к аэропортам» в целях организации и обеспечения охраны воздушных судов и объектов аэропорта с внутренней стороны вдоль ограждения аэропорта должна быть проложена дорога с искусственным покрытием, а для аэропортов, отнесенных в соответствии с законодательством РФ о транспортной безопасности к 4–й или 5–й категории объектов транспортной инфраструктуры, допускается устройство грунтовых дорог. Например, в аэропорту Сангар, который находится в 250 км от Якутска и 8 мес. в году не имеет транспортной доступности, обслуживаются, по словам Вадима Волкова, две тысячи пассажиров в год. Стоимость билета на Ил–410, который летает один раз в неделю по маршруту Сангар – Якутск, – 20 тыс. руб. Для сравнения: полет по маршруту Якутск – Москва на расстояние 5 тыс. км обойдется в 14–13 тыс. руб. «Достаточно одного снегохода, чтобы посмотреть периметр, для этого не нужно строить и содержать патрульную дорогу, строительство которой по самым минимальным оценкам обойдется в 30–50 млн руб., а на все наши аэропорты на эти цели потребуется уже 3,5 млрд руб.», – заявил гендиректор ФКП «Аэропорты Севера».

Проект приказа по внесению изменений в п. 25 Федеральных авиационных правил «Требования авиационной безопасности к аэропортам» проходил ведомственное согласование, получил положительное заключение

Минэкономразвития России в январе 2018 года, но до сих пор не принят, выразил сожаление Вадим Волков. В этой связи Андрей **Иванов** напомнил, что данный приказ согласовывается с силовыми ведомствами, **Минтранс** разделяет эту озабоченность, но консенсуса пока не удается достигнуть.

Итогом «круглого стола» стали рекомендации, направленные на развитие межрегиональных и местных авиаперевозок в северных регионах России.

[**http://transportrussia.ru/item/4602-krajnij-sever-vstat-na-krylo.html**](http://transportrussia.ru/item/4602-krajnij-sever-vstat-na-krylo.html)