**20 ДЕКАБРЯ 2018**

**Вернуться в оглавление**

|  |
| --- |
| **Содержание** |

### ТАСС; 2018.12.19; НЕРАДЬКО: САМОЛЕТ «БАЙКАЛ» МОЖЕТ БЫТЬ ПЕРСПЕКТИВЕН ДЛЯ РАЗВИТИЯ МЕСТНЫХ ВОЗДУШНЫХ ЛИНИЙ

Легкомоторный многоцелевой самолет ТВС-2ДТС с рабочим названием «Байкал», производство которого планируется на Улан-Удэнском авиационном заводе (У-УАЗ, входит в холдинг «Вертолеты России»), может быть перспективным для развития местного воздушного сообщения и воздушных линий. Об этом заявил в среду руководитель **Федерального агентства воздушного транспорта** Александр **Нерадько** во время рабочей встречи в Улан-Удэ с главой Бурятии Алексеем Цыденовым.

«Представляется, что это может быть очень перспективный самолет, необходимый для развития местных воздушных линий: этого самолета пассажировместимостью 14 кресел остро не хватает нам для развития местного воздушного сообщения», - сказал **Нерадько**.

По словам главы **Росавиаци**и, на встрече были рассмотрены вопросы, связанные с сертификацией самолета. «Будем всемерно способствовать формированию сертификационного базиса, сертификации и развитию производства этого самолета», - сказал **Нерадько**.

Он также принял участие в открытии новой взлетно-посадочной полосы (ВПП) в аэропорту Байкал в Улан-Удэ, посетил Улан-Удэнский авиационный завод, где познакомился с линейкой производимых вертолетов и планируемым к производству самолетом «Байкал».

«Довелось в 2014 году побывать на Улан-Удэнском авиационном заводе, и за это время завод очень продвинулся в оснащении самым современным оборудованием, - заметил руководитель **Росавиаци**и. - У нас очень много проблем, связанных именно с качеством авиационной техники из-за устаревшего станкостроения Заводу удалось оснаститься самым современным оборудованием, и примечательно, что среди станков с числовым программным оборудованием - отечественные станки. Это залог будущего качества продукции».

О самолете

ТВС-2ДТС разработки Сибирского научно-исследовательского института авиации (СибНИА) им. Чаплыгина (Новосибирск) станет заменой самолету Ан-2, более известному как «кукурузник», производство которого было прекращено в СССР в 1971 году (до 2002 года также выпускался в Польше). Воздушное судно планируется использовать для решения проблемы низкой транспортной доступности отдаленных населенных пунктов, оказания экстренной медицинской помощи населению, тушения лесных пожаров, выполнения сельскохозяйственных работ. Ранее глава Бурятии Алексей Цыденов заявлял, что теперь самолет будет называться «Байкал».

В рамках Российского инвестиционного форума в Сочи в этом году, который проходил 15-16 февраля, было подписано пятистороннее соглашение между **Минтрансом**, Минпромторгом России, правительствами Бурятии и Якутии и компанией «Вертолеты России». Документ предусматривает организацию серийного производства легкомоторного самолета ТВС-2ДТС на У-УАЗ. Эксплуатантом выступит новая якутская авиакомпания «Полярные авиалинии»: в начале апреля Улан-Удэнский авиазавод и «Полярные авиалинии» подписали долгосрочный контракт на поставку 200 самолетов ТВС-2ДТС.

<http://tass.ru/ekonomika/5931849>

### КОММЕРСАНТ; АНАСТАСИЯ ВЕДЕНЕЕВА; 2018.12.20; К СЕВМОРПУТИ ПРИСТРОЯТ СПАСАТЕЛЕЙ; ДЛЯ ОБСЛУЖИВАНИЯ МАРШРУТА ТРЕБУЮТСЯ СУДА НА 65 МЛРД РУБЛЕЙ

**Росморречфлот** хочет построить 27 гидрографических и аварийно-спасательных судов для обеспечения безопасности мореплавания на Севморпути. Объем требуемых на это средств в агентстве не называют, но флот необходим в работе к 2024 году, когда объем перевозимых грузов должен вырасти по указу президента до 80 млн тонн. Пока в федеральной адресной программе на 2019–2021 годы запланировано лишь восемь таких судов на 4,7 млрд руб. По данным “Ъ”, окончательная сумма может быть почти в 15 раз больше – около 65 млрд руб.

**Росморречфлот** планирует построить 27 новых судов для работы на Севморпути (СМП), рассказал глава агентства, заместитель **министра транспорта** Юрий Цветков. Он уточнил, что речь идет, в частности, о 14 гидрографических судах и 13 аварийно-спасательных, от крупных до пожарных буксиров. Стоимость проекта чиновник не назвал, по данным источников “Ъ”, **Росморречфлот** хочет получить на это из бюджета 64–67 млрд руб. Один из собеседников “Ъ” уточнил, что в планах строительство четырех многофункциональных гидрографических судов ледового класса Arc7 для промеров в целях картографии, четырех лоцмейстерских судов и пяти гидрографических катеров для работ на реках. Флот поступит в ФГУП «Гидрографическое предприятие» (ГП), у которого сейчас только четыре рабочих судна. В чьем ведении по итогам реформы управления СМП и назначения «Росатома» его инфраструктурным оператором окажется само ФГУП ГП, пока неизвестно (см. “Ъ” от 18 декабря). Аварийно-спасательные суда должны быть переданы ФБУ «Морспасслужба **Росморречфлот**а».

В Минфине запрос “Ъ” переадресовали в **Минтранс**, где не дали комментариев. В Минэкономики “Ъ” сообщили, что в рамках госпрограммы по развитию транспортной системы предусмотрено строительство пяти гидрографических судов в 2019–2021 годах и 22 аварийно-спасательных: 16 – в 2010–2018 годах и 6 – в 2019–2021 годах. Федеральная адресная инвестиционная программа на 2019–2021 годы предусматривает постройку в ближайшие три года пяти гидрографических судов за 1,2 млрд руб. и трех аварийно-спасательных судов за 3,6 млрд руб. Также в ней заложено 438,1 млн руб. в 2021 году на модернизацию трех гидрографических судов.

Между тем Юрий Цветков подчеркнул, что новую программу обновления флота необходимо начинать уже в 2019 году, так как «цикл строительства такого типа судов достаточно длинный». Когда к 2024 году по указу президента объем перевозимых грузов по СМП достигнет 80 млн тонн, пояснил чиновник, суда уже должны быть «в работе», а высокоширотные трассы для безопасного прохода судов – обследованы. План развития магистральной инфраструктуры нужно сбалансировать и «увязать с опережающим график вводом проектов НОВАТЭКа», а также «передачей ряда функций госкорпорации «Росатом»«. Господин Цветков уточнил, что по поручению премьера Дмитрия Медведева и вице-премьера **Максима Акимова** в ближайшие два месяца план должен быть сверстан «с учетом всех корректировок». В то же время в начале декабря тот же Юрий Цветков говорил, что в бюджете 2019–2021 годов средства на развитие инфраструктуры СМП снижены «с 37 млрд руб. на 24 млрд руб.», то есть почти втрое, из-за решения о строительстве еще двух атомных ледоколов (ЛК-60). Исходно часть средств предназначалась как раз на нужды ФГУП ГП и Морспасслужбы.

В Объединенной судостроительной корпорации (ОСК) говорят, что пока официальных переговоров о строительстве судов не вели, но «поступил запрос расчета стоимости». ОСК собирается «претендовать на выполнение заказа». На «Звезде» (управляется консорциумом «Роснефти», «Роснефтегаза» и Газпромбанка) также подтверждают интерес к программе в случае заказа крупных судов. Глава консультационного центра «Гекон» Михаил Григорьев отмечает, что для обеспечения плавания на СМП крупнотоннажных судов, в частности газовозов, нужно подготовить новые глубоководные маршруты в морях Лаптевых и Восточно-Сибирском севернее Новосибирских островов и до пролива Лонга: район изучен слабо, суда меньшего дедвейта использовали традиционные маршруты через проливы Санникова и Дмитрия Лаптева. Также, добавляет эксперт, необходимо обследование лимитирующих судоходство участков в Обской губе и Енисейском заливе и на подходах к ним.

<https://www.kommersant.ru/doc/3835797>

### ТАСС; 2018.12.19; МИНТРАНС ПРЕДЛАГАЕТ РАЗРЕШИТЬ СУДАМ «ЯМАЛ СПГ» ТРИ ГОДА РАБОТАТЬ ПОД ИНОСТРАННЫМ ФЛАГОМ

**Министерство транспорта** РФ считает целесообразным на три года исключить иностранные суда, работающие на проекте «Ямал СПГ», из-под действия положения Кодекса торгового мореплавания (КТМ), который устанавливает запрет на использование с 1 января 2019 года таких судов для перевозок в Арктике. Об этом сообщил журналистам зам**министра транспорта** Юрий Цветков.

По его словам, соответствующий проект решения правительства **Минтранс** уже разработал, сейчас проходят согласительные совещания по этому вопросу.

«Пока должен быть переходный период. По нему тоже дискуссии идут, изначально предлагали год, потом посчитали, что год - это маловато, вроде как сошлись на трех годах. Как будет в итоговом документе - прогнозировать не могу», - сказал он.

Что меняется

Кодекс торгового мореплавания (КТМ РФ) устанавливает запрет на использование с 1 января 2019 года новых иностранных судов для перевозки нефти и газа в российской Арктике. Исключительное право на эти работы получат суда, построенные на территории РФ. Зарубежные суда могут быть допущены к такой перевозке только по отдельному решению правительства РФ. «Новатэк», который заказал строительство 15 газовозов для «Ямал СПГ» на иностранных верфях еще до принятия изменений в КТМ, летом просил исключить их из-под действия кодекса.

Что обсуждается

Комментируя обращение «Новатэка», Цветков сказал: «С моей точки зрения, это логично, но это должен быть какой-то короткий срок, чтобы к тому времени мы могли либо построить свои суда, либо привлечь какие-то другие суда из-за рубежа, но «перефлагировать» их в соответствии с законодательством. Сейчас по деталям этого плана идут обсуждения с министерствами и ведомствами».

При этом замминистра отметил, что трехлетняя отсрочка должна предполагать план мероприятий, который позволит либо построить, либо взять иностранные суда, но под российским флагом. «Я бы подчеркнул, что это вопрос не только «Новатэка», поскольку там разные проекты, связанные с углем, с нефтью, там тоже инвесторы есть. Мы их сейчас побуждаем в комплексный план, хотя это не было предусмотрено, вносить данные, когда и что они собираются строить, и использовать российский флаг», - сообщил он.

На прошлой неделе на совещании по вопросам развития Арктики **министр транспорта РФ** Евгений **Дитрих** отметил, что ведомство рассмотрело предложения «Новатэка» по тем судам, которые были заложены ранее, чем принимался закон о каботаже. Между тем «Новатэк» предложил изъять из-под действия КТМ и суда, которые зафрахтованы с рынка по краткосрочным тайм-чартерам в связи с ускоренным вводом проектов СПГ. Но **Дитрих** на совещании по развитию Арктики заявил, что такое изъятие не может быть безусловным и необходимо рассматривать такие предложения комплексно, с учетом возможности российской промышленности постройки такого рода судов.

<http://tass.ru/ekonomika/5932767>

На ту же тему:

* [РБК (rbc.ru), Москва, 19 декабря 2018](https://www.rbc.ru/rbcfreenews/5c1a8f649a7947afd34a81d7)
* [ПРАЙМ, Москва, 19 декабря 2018](https://1prime.ru/energy/20181219/829558589.html)

### РБК; СВЕТЛАНА БУРМИСТРОВА; 2018.12.19; БЕЛОУСОВ ПРЕДУПРЕДИЛ О РИСКЕ НЕВЫПОЛНЕНИЯ ЗАДАЧ ИЗ МАЙСКОГО УКАЗА ПУТИНА

Помощник президента Андрей Белоусов раскритиковал работу транспортной комиссии правительства по подготовке плана развития магистральной инфраструктуры. Он заявил об угрозе невыполнения задач, поставленных в майском указе Путина

Риски для майского указа

Помощник президента Андрей Белоусов в письме вице-премьеру **Максиму Акимову** указал на недостатки работы правительственной комиссии по транспорту над комплексным планом модернизации и расширения магистральной инфраструктуры до 2024 года. У РБК есть копия письма чиновника от 30 ноября, его подлинность подтвердили два источника, близкие к участникам комиссии.

Белоусов обнаружил в материалах комиссии по транспорту к ее последнему заседанию ( состоялось в конце ноября) значительные расхождения по объему финансирования мероприятий этого плана на 2019 год с утвержденными правительством цифрами и проектом федерального бюджета на 2019-2021 годы, следует из письма.

В частности, бюджетные средства на следующий год оказались сокращены на 34 млрд руб., внебюджетные - на 61,5 млрд руб., пишет помощник президента. «В указанных условиях существуют риски невыполнения поставленных в майском указе президента задач (например, в части мероприятий по развитию грузопотока по Северному морскому пути), а также отсутствия возможности начала реализации новых проектов», - предупреждает он. В майском указе президент Владимир Путин поставил задачу увеличить грузопоток по Северному морскому пути почти в восемь раз, до 80 млн т, к 2024 году.

Главным грузоотправителем на Северном морском пути станет газовая компания НОВАТЭК Леонида Михельсона и Геннадия Тимченко, которая планирует построить на Камчатке перегрузочный комплекс мощностью 20 млн т в год (его строительство оценивается в 60 млрд руб.). В начале декабря 2018 года компания запустила на полную мощность завод по производству сжиженного природного газа «Ямал СПГ», который будет выпускать 16,5 млн т СПГ в год, а в 2022 году она планирует построить второй завод «Арктик СПГ 2» мощностью 19,8 млн т на Гыдане. Севморпуть позволит компании значительно снизить стоимость транспортировки сырья, которое зимой доставляется через Суэцкий канал, говорил ранее Михельсон. Кроме того, можно будет сократить срок поставок газа в Азию с 36 до 19 дней, а затраты - с $2,49 до $1,65 за 1 млн британских термических единиц (MMBTU), указывал он.

Сейчас в летний период по Севморпути идут также грузы «Газпром нефти», ЛУКОЙЛа и «Норникеля.

План на 6 трлн руб.

Комплексный план модернизации и расширения магистральной инфраструктуры до 2024 года на 6,3 трлн руб., утвержденный распоряжением правительства от 30 сентября 2018 года, предполагал выделение финансирования его транспортной части в 2019 году в размере 764,8 млрд руб., в том числе 348 млрд руб. - из бюджета. В него включены такие проекты, как «Европа - Западный Китай», «Морские порты России», «Северный морской путь», «Железнодорожный транспорт и транзит», «Транспортно-логистические центры», «Коммуникации между центрами экономического роста», «Развитие региональных аэропортов и маршрутов», «Высокоскоростное железнодорожное сообщение» и «Внутренние водные пути».

В общей сложности правительство внесло в план сотни объектов транспортной инфраструктуры: например, строительство скоростной трассы Москва - Нижний Новгород - Казань, которая войдет в состав международного транспортного маршрута Европа - Западный Китай, мост через Волгу в обход Тольятти, строительство участка платной автомагистрали «Меридиан», увеличение мощностей морских портов, строительство ледокольного флота и многие другие.

Реализация плана будет способствовать росту экспорта транспортных услуг в 1,5 раза, до $25 млрд, за шесть лет, прогнозируют разработчики документа.

В письме **Акимову** Белоусов также указывает, что в перечень федеральных проектов плана на 2019 год не вошло строительство ледоколов по линии «Росатома» и вторых путей на участке Крымской железной дороги (Багерово - Джанкой). Кроме того, в план не включили проекты частных инвесторов, под которыми он подразумевает развитие транспортно-логистических центров, российского участка автомагистрали «Меридиан» и развитие портовых мощностей.

В 2019 году «Росатом» рассчитывает подписать контракт на строительство третьего и четвертого атомных ледоколов, говорил «Интерфаксу» его представитель. Газета «Коммерсантъ» сообщала, что общая стоимость строительства этих ледоколов достигает 136 млрд руб. Из этой суммы 45 млрд руб. должно выделить государство, а остальные средства вложит «Росатом».

Представитель Белоусова не ответил на запрос, а представитель **Акимова** сообщила РБК, что вице-премьер поручил **Минтрансу** учесть замечания помощника президента при дальнейшей работе комиссии по транспорту. Представитель **Минтранса** сообщил РБК, что это будет сделано.

<https://www.rbc.ru/business/19/12/2018/5c1a29fd9a794788f46f0297>

### РИА НОВОСТИ; 2018.12.19; ПРАВИТЕЛЬСТВО ОБСУДИТ КРИТЕРИИ ПРИВЛЕЧЕНИЯ ЧАСТНЫХ ИНВЕСТИЦИЙ В НАЦПРОЕКТЫ

Президент РФ Владимир Путин поручил правительству до 31 декабря выработать критерии привлечения частных инвестиций в нацпроекты, сообщается на сайте Кремля. Соответствующий текст поручений опубликован по итогам совещания по вопросу привлечения частных инвестиций в нацпроекты, которое состоялось в конце ноября.

«Правительству Российской Федерации: выработать критерии привлечения частных инвестиций в национальные проекты, предусмотренные указом президента Российской Федерации от 7 мая 2018 года... «О национальных целях и стратегических задачах развития Российской Федерации на период до 2024 года», - говорится в поручении. Правительство должно представить доклад до 31 декабря 2018 года.

Также президент поручил в срок до 1 февраля 2019 года определить порядок формирования портфеля проектов для привлечения частных инвестиций в нацпроекты федеральными ведомствами.

Кроме того, президентом поручено «обеспечить регулярное рассмотрение и утверждение проектов по привлечению частных инвестиций в национальные проекты на заседаниях президиума Совета по стратегическому развитию и национальным проектам». Доклад должен быть представлен до 1 апреля 2019 года, далее - один раз в полгода.

Ответственным по поручению назначен первый вице-премьер, министр финансов Антон Силуанов.

Кроме того, президент поручил Минздраву, Минкультуры, Минкомсвязи, Минобрнауки, Минприроды, Минпромторгу, Минпросвещения, Минсельхозу, Минстрою, **Минтрансу**, Минэнерго совместно с Минфином и Минэкономразвития обеспечить формирование портфеля проектов для частных инвестиций в нацпроекты. Доклад должен быть представлен до 1 марта 2019 года, далее - один раз в квартал.

Президент РФ Владимир Путин

<https://ria.ru/20181219/1548256737.html>

На ту же тему:

* [Российская газета (rg.ru), Москва, 19 декабря 2018](https://rg.ru/2018/12/19/putin-poruchil-vyrabotat-kriterii-privlecheniia-investicij-v-nacproekty.html)
* [ПРАЙМ, Москва, 19 декабря 2018](https://1prime.ru/state_regulation/20181219/829557796.html)
* [Life.ru, Москва, 19 декабря 2018](https://life.ru/1179702)
* [РЖД-Партнер (rzd-partner.ru), Санкт-Петербург, 19 декабря 2018](http://www.rzd-partner.ru/other/news/putin-poruchil-ministerstvam-podgotovit-portfel-zakazov-dlya-investitsiy-v-natsproekty/)
* [ИА Rambler News Service (rns.online), Москва, 19 декабря 2018](https://rns.online/economy/Putin-poruchil-podgotovit-portfel-proektov-dlya-chastnih-investitsii-v-natsproekti--2018-12-19/)
* [ТАСС, Москва, 19 декабря 2018](http://tass.ru/ekonomika/5931209)

### РЖД-ПАРТНЕР; 2018.12.19; ДЛЯ ОБЕСПЕЧЕНИЯ МУЛЬТИМОДАЛЬНОСТИ НУЖНЫ УНИФИЦИРОВАННЫЕ СТАНДАРТЫ ОФОРМЛЕНИЯ И УПРАВЛЕНИЯ ПЕРЕВОЗКАМИ

Автор: Евгений Ткаченко, заместитель директора Департамента программ развития **Министерства транспорта** РФ

Грузоотправителю или грузополучателю совершенно неважно каким видом транспорта их груз будет доставлен по адресу вовремя и в должном состоянии.

Поэтому мы говорим о мультимодальных перевозках. Это значит, что в различных ситуациях у вас могут использоваться различные вид транспорта. К примеру, летом в навигацию что-то выгодно перевозить неспеша внутренним водным транспортом. Зимой это сделать невозможно. Что-то нужно перевозить быстро, то есть, самолетом. Дальше необходимо решить как осуществить перевозку на последней миле. Так вот, наша задача разработать специальную систему, если так можно выразиться, надстройку, которая позволит не отвлекаться на то, как именно технологически осуществляется перевозка. Но только для этого нужны унифицированные стандарты оформления и управления перевозками.

<http://www.rzd-partner.ru/logistics/opinions/dlya-obespecheniya-multimodalnosti-nuzhny-unifitsirovannye-standarty-oformleniya-i-upravleniya-perev/>

### ВЕДОМОСТИ; ОЛЬГА АДАМЧУК, ПОЛИНА ТРИФОНОВА; 2018.12.20; ГОСУДАРСТВО МОЖЕТ ЗАПЛАТИТЬ ОПЕРАТОРУ «ПЛАТОНА» БОЛЕЕ 121 МЛРД РУБЛЕЙ; РТИТС ПРЕДЛАГАЕТ ОРГАНИЗОВАТЬ СИСТЕМУ ВЕСОГАБАРИТНОГО КОНТРОЛЯ

Взвешивание большегрузных автомобилей может принести «РТ-инвесту» 134 млрд руб.

Сборы с большегрузных автомобилей – система «Платон» – появились, чтобы поддерживать в хорошем состоянии федеральные трассы: грузовики наносят покрытию ущерб. Администрирует эту систему «РТ-инвест транспортные системы» (РТИТС).

Но многие большегрузные автомобили везут больше груза, чем позволяют правила, и лет пять назад чиновники задумали создать всероссийскую систему автоматического весогабаритного контроля, чтобы защитить дорожное покрытие сверх тех денег, что получает «Платон».

Сейчас проводится эксперимент – на федеральных трассах организовано 27 контрольных пунктов. К 2024 г. пунктов должно стать 387, а управлять контрольным хозяйством вызвался тот же самый РТИТС. В июне 2018 г. компания подала заявку – частную концессионную инициативу – в правительство. Гендиректор РТИТС Антон Замков (передавал ТАСС) оценил капитальные затраты на контрольную систему в 30 млрд руб., возврат инвестиций предполагался из платы концедента, т. е. из федерального бюджета.

Но в приложении к заявке указана выручка компании от создания и эксплуатации системы: 121,5 млрд руб. С копией документа ознакомились «Ведомости», подлинность ее содержания подтвердили четыре участника совещаний в **Минтрансе** и федеральный чиновник. Всего через компанию пройдет 134 млрд руб. с учетом займов и кредитов. РТИТС хочет получать 10,46 млрд руб. в год в качестве платы концедента после 2020 г., когда система будет создана: более 11 лет действия концессионного соглашения. Практически столько же государство уже платит за «Платон»: по 10,6 млрд руб. в год. «Сделали как под копирку», – иронизирует чиновник.

РТИТС подавал заявку на создание системы автоматического весогабаритного контроля и год назад, но передумал. Проект политически чувствительный, возмущенных будет не меньше, чем с системой «Платон», перед выборами решили не рисковать, говорили два чиновника «Ведомостям».

Платеж складывается из фиксированного и индексируемого, он меняется с учетом инфляции и других параметров и может увеличиться, считает чиновник. Те 30 млрд руб. (точнее, 30,8 млрд с НДС), о чем говорил Замков, – капитальные затраты, еще 30,2 млрд (здесь и далее – без НДС) – операционные расходы, 48,69 млрд – замена оборудования и программного обеспечения, 4,88 млрд – акционерный заем, 6,7 млрд руб. – кредит и т. д., сказано в заявке.

28 сентября **Минтранс** решил концессионное соглашение с РТИТС заключить, но на иных условиях, говорит участник совещаний: еще раз обсудить стоимость проекта, разделить риски между инвесторами и государством – при создании и эксплуатации системы, подготовке территории, повреждениях датчиков и весов и проч.

Обсуждение должно было завершиться 12 декабря, рассказывает участник совещаний в **Минтрансе**, не успели, новый срок – 25 декабря: появится и будет опубликован текст концессионного соглашения. Если других претендентов не найдется, соглашение о создании системы автоматического весогабаритного контроля будет подписано с РТИТС. Других предложений пока нет, претенденты могут появиться, предупреждают чиновник и другой собеседник «Ведомостей». 23,5% РТИТС – у Игоря Ротенберга (сына Аркадия), 50% – у «РТ-инвеста», в котором блокпакет у «Ростеха», 19% – у Андрея Шипелова и 7,5% – у Антона Замкова (данные РТИТС). В «СПАРК Интерфаксе» актуальной информации о собственниках «РТ-инвеста» нет.

Пока идет обсуждение, говорить о цифрах рано, считает представитель **Минтранса**. «Информация [о стоимости проекта] не соответствует действительности, обсуждение условий нашей частной концессионной инициативы продолжается, – предупреждает представитель «РТ-инвеста». – Говорить об итоговых капитальных и операционных затратах преждевременно, финальный состав и перечень объектов государственной автоматизированной системы весогабаритного контроля, или АСВГК, не утверждены».

Существует альтернативная оценка стоимости системы, она меньше на 30–40%, говорит участник совещаний в **Минтрансе**: держать лишь треть рамок в работающем состоянии – таков опыт европейских стран, например Германии, но всерьез такой сценарий сейчас не рассматривается.

Пока что суммы не изменились, говорят три участника рабочей группы в **Минтрансе**. Один из них знает, что существенно финансовые параметры измениться уже не могут: не выйдет значительно отклониться от заявки, раз она подана в правительство. Таблица разногласий будет готова в начале следующей недели, знают два собеседника «Ведомостей».

Один из главных вопросов – кто будет контролировать состояние дорожного полотна перед весами и после весов: если не обязать компанию-оператора АСВГК следить за состоянием асфальта, к ней нельзя будет предъявить претензий за некорректное взвешивание – качество асфальта влияет на качество измерений. А с учетом ремонта асфальта капитальные затраты могут вырасти до 70 млрд руб., оценивал Замков.

Создание АСВГК опоздало лет на 10, говорит директор ЗАО «Рустранс-спедишн» Кондратий Гайкевич, если бы она появилась вовремя, можно было бы уберечь огромное количество мостов и дорог. Работа выездных весов у портов или у карьеров показала, что все едут с перегрузом, сетует Гайкевич. Но даже если сейчас вводить систему, есть сомнения, что заявленных примерно 400 рамок на федеральных трассах хватит: нужно 1500, оценивает он. Сейчас на 15 рамок АСВГК приходится в среднем 1,1 млн нарушителей в год, сказал представитель **Росавтодор**а.

В России 52 000 км федеральных дорог, рамки, если их будет всего 400, расположатся очень не часто, в среднем одна на 130 км, считает директор Института транспорта Высшей школы экономики Михаил Блинкин: навскидку кажется маловато, но если по уму расставить – не так и мало, в России много трасс, где их никак не миновать.

За превышение веса и габаритов сейчас назначаются высокие штрафы – до 450 000 руб. и почти нет возможности их оспорить; к примеру, если провести контрольное взвешивание на частных весах, результат не может стать основанием для пересмотра наказания, говорит Гайкевич.

Почти год назад министр (тогда замминистра) транспорта Евгений **Дитрих** оценивал погрешность весов автоматического весогабаритного контроля в 10%, в то время как у стационарных – 1,5%. «Когда АСВГК полноценно заработает, дороги вы не узнаете», – надеется Гайкевич.

Опрошенные «Ведомостями» грузоотправители считают, что для добросовестных компаний ужесточение регулирования не должно создать проблем.

Концессия на весогабаритный контроль вызывает вопросы, замечает Блинкин: в случае с платными дорогами концессия оправданна, нужно собирать плату, здесь такого компонента нет – и, когда система налажена, поток штрафных денег падает до минимума, по сути, государство берет у частной компании кредит – договор подряда мог быть выгоднее. «Нужны ли государству такого рода заимствования – не очевидно», – заключает он.

<https://www.vedomosti.ru/economics/articles/2018/12/19/789802-gosudarstvo-zaplatit-operatoru-platona>

### КОММЕРСАНТ; ИВАН БУРАНОВ; 2018.12.20; ГИБДД ПРАВИТ ПРАВИЛА; ЗНАНИЕ ПДД У ВОДИТЕЛЕЙ, ВОЗМОЖНО, БУДУТ ПРОВЕРЯТЬ РЕГУЛЯРНО

Госавтоинспекция меняет правила допуска граждан за руль: планируется перейти на электронные медицинские справки, ужесточить выдачу автобусных прав, а также ввести обязанность для иностранцев, получивших вид на жительство в России, обучаться в автошколах и сдавать экзамены. Обсуждается идея о введении обязанности для водителей пересдавать «теорию» раз в десять лет.

О запланированных нововведениях представители ГИБДД России рассказали в ходе четвертого ежегодного конгресса автошкол. Справки, которые выдаются медкомиссиями, будут переведены в электронный вид, рассказал начальник отделения экзаменационной работы Госавтоинспекции Николай Гиляков. Законопроект о создании реестра документов уже направлен в Минюст, сведения будут передаваться в информационную систему только с согласия гражданина. «Минздрав нас заверил, что в принципе готов предоставлять данные в электронной форме уже в следующем году»,– заявил господин Гиляков. С учетом того, что с нового года автошколы будут обязаны загружать свидетельства об окончании курсов в базу данных Рособрнадзора (“Ъ” сообщал об этом ранее), в будущем автомобилисты на экзамен будут приходить только с паспортом.

Другая инициатива касается положения иностранных водителей. Растет число аварий с их участием, поэтому ГИБДД предложила обязать иностранцев, которые получили вид на жительство (или оформили гражданство) в России, в течение полугода поменять права на российские. Это же правило коснется и россиян, которые получили права за рубежом и вернулись на родину. Не исключено, что им нужно будет пройти обучение в автошколе по сокращенной программе, уточнил господин Гиляков, но это коснется только обладателей категорий C и D. Иностранцев, которые временно находятся на территории страны, новое правило не коснется. Законопроект уже направлен в правительство РФ. Еще одно нововведение (поправки к закону «О безопасности дорожного движения») – запрет на открытие «автобусной» категории (D) для граждан, не имеющих стажа вождения в рамках других категорий.

В последние полгода ГИБДД уделяла основное внимание реформе экзаменов на права: планируется объединить «площадку» и «город» в единый тест. Он будет начинаться с проверки базовых навыков вождения (трогание с места и т. д.), а продолжаться уже в уличном потоке. Подготовлен соответствующий проект постановления правительства, после подписания руководством МВД документ уйдет на оценку регулирующего воздействия в Минэкономики. Реформа ранее вызвала множество вопросов у автошкол, о чем неоднократно рассказывал “Ъ”. Вчера в ходе конгресса их также задавали: организациям непонятно, где будет проходить новый экзамен, какова судьба учебных площадок, в оборудование которых ранее были вложены серьезные средства. Подробности, заверил Николай Гиляков, будут описаны в регламенте приема экзаменов (документ готовится). Пока известно лишь, что тестирование будет длиться около получаса.

Директор ярославской автошколы «Ярфина» Сергей Калмыков предложил ввести проверку знаний ПДД при замене водительского удостоверения (раз в десять лет). Начальник ГИБДД России Михаил Черников назвал это «хорошей инициативой» и предложил ее «сформулировать», заметив, что вопрос «потребует серьезной проработки и больших ресурсов», при этом экзамены такие, скорее всего, должны быть добровольными. Участники могут рассчитывать, например, на скидки при покупке полиса ОСАГО, предложил глава Союза автошкол Москвы Александр Ачкасов.

Комментируя планы по переходу на электронный реестр водительских медсправок, нарколог Александр Ковтун пояснил “Ъ”, что уже сегодня у граждан в медучреждениях берут согласие на обработку их персональных данных, это предусмотрено законодательством. Отказ гражданина, скорее всего, будет отражен в единой информационной системе. Что касается иностранцев, то их надо обязать проходить полноценное обучение в автошколах, считает главный эксперт Национального экспертного совета по обучению и тестированию водителей Александр Лыткин, поскольку в их родных странах ПДД могут существенно отличаться от российских.

<https://www.kommersant.ru/doc/3835811>

### ИЗВЕСТИЯ; ПОЛИНА ГРИЦЕНКО; 2018.12.20; ВЫДАЮЩИЙСЯ ШУМ: НА ТРАССАХ ПОЯВИТСЯ ЧУВСТВИТЕЛЬНАЯ РАЗМЕТКА; ТАК ВОДИТЕЛИ БУДУТ РЕЖЕ ВЫЕЗЖАТЬ НА ВСТРЕЧНУЮ ПОЛОСУ

В 2019 году на федеральных трассах появятся пилотные участки с шумовой разметкой на разделительных полосах, сообщили «Известиям» в **Росавтодор**е. На таких участках машины начнет трясти, и водители поостерегутся выезжать на встречку. Шумовая разметка особенно актуальна на дорогах, где нельзя поставить барьерное ограждение. Эта мера поможет снизить аварийность, убеждены эксперты, но не защитит от лобовых столкновений, которыми грозит запрещенный обгон. Кроме того, вызывает вопросы долговечность покрытия с учетом климатических особенностей России.

Пилотный вариант

Участки с шумовой разметкой по оси на разделительных полосах появятся на отдельных федеральных трассах в 2019 году, сообщили «Известиям» в **Росавтодор**е. Первыми ее протестируют на трассах М7 «Волга» в Республике Татарстан, Р-22 «Каспий» между Москвой и Волгоградом, в Уральском регионе на М5 «Урал», в Сибири – на Р-258 «Байкал» и Р-254 «Иртыш». Но преимущественно такой шумовой разметкой предполагается оснащать трассы в Южном и Северо-Кавказском федеральных округах: там множество однополосных участков дорог и серпантинов, сказал представитель федерального агентства. Конкретные отрезки и километраж, по его словам, пока не определены.

Разметка будет наноситься на участках дорог, где нельзя поставить барьерное или тросовое ограждение. При выезде на такую разметку машину начинает трясти, и ехать в тряске водителю не захочется, отметил начальник отдела сохранности и организации дорожного движения **Росавтодор**а Дмитрий Ставский. Автомобили зачастую оказываются на встречной полосе в процессе обгона. В **Росавтодор**е рассчитывают, что с появлением разметки автомобилисты будут мотивированы совершать маневры на разрешенных участках.

Сейчас на федеральных трассах шумовая разметка не применяется. Ее использует ГК «Автодор» на подведомственных ему платных дорогах, причем не только на разделительной, но и на краевой полосе. Например, она нанесена на отдельных участках трассы М1 «Беларусь» в Московской области. В «Автодоре» на запрос «Известий» не ответили.

Простота нанесения

На трассах «Автодора» шумовая разметка выглядит как множество «лежачих полицейских» небольшого размера, тогда как **Росавтодор** предлагает наносить ее методом фрезерования, когда «нарезаются» небольшие куски асфальта.

Процесс создания шумовой разметки достаточно прост, уверяют в федеральном агентстве. Но компаний, имеющих специальное оборудование, немного, а срок износа таких полос невелик, сказал «Известиям» сотрудник одного из дорожных предприятий-подрядчиков.

– Мера эффективная с точки зрения безопасности, но нужно учитывать региональную специфику: на большей части территории России необходимость постоянной уборки снега сделает такое покрытие практически односезонным. Кроме того, не все подрядчики владеют этой технологией из-за высокой стоимости специального оборудования, – пояснил он.

В российских реалиях выходом было бы не повсеместное, а зональное использование шумовых полос на потенциально аварийных участках, где наиболее часто происходят ДТП, заключил он.

Барьеры – надежней

Применение шумовой разметки положительно скажется на безопасности дорожного движения, но барьерное ограждение всё же надежнее, считают эксперты.

– Шумовая разметка будет эффективна, когда водитель полностью управляет транспортным средством. Если же он не справляется с управлением, например что-то случилось с колесом, она не поможет автомобилисту скорректировать положение транспортного средства, чтобы избежать лобового столкновения, – рассказал «Известиям» замруководителя Федерации автовладельцев России Дмитрий Клевцов.

Целесообразнее в любом случае ставить механические ограничители, считает он.

Начинать применение шумовой разметки с разделительных полос, а не обочин, оправданно: лобовые столкновения случаются чаще, чем съезды в кювет, отметил первый зампредседателя комитета Госдумы по государственному строительству и законодательству Вячеслав Лысаков. Но эффективнее всего защищает тросовое ограждение: оно мягче возвращает автомобиль на полосу, он не разбивается о бетон. Кроме того, такие разграничители дешевле, чем бетонные. Шумовая разметка стоит меньше других вариантов, затем следуют тросовые барьеры, а самая дорогостоящая защита – бетонные ограждения, указал Вячеслав Лысаков.

В январе 2018 года правительство утвердило стратегию безопасности дорожного движения на 2018–2024 годы. Она предполагает стремление к нулевой смертности на дорогах к 2030 году, а к 2024 году должен быть достигнут показатель социального риска не более четырех погибших на 100 тыс. населения.

Такие же показатели обозначены в майском указе президента. В нем также есть требование о снижении к 2024 году количества мест концентрации ДТП в два раза по сравнению с 2017-м.

**Росавтодор** в целях снижения аварийности уже экспериментировал с использованием желтой разметки на разделительных полосах: предполагалось, что она будет видна лучше белой. **Минтранс**, как писали «Известия», рекомендовал распространить такой цвет разметки в регионах. ГИБДД идею поддержала.

<https://iz.ru/825371/polina-gritcenko/vydaiushchiisia-shum-na-trassakh-poiavitsia-chuvstvitelnaia-razmetka>

### РБК; ЛЮДМИЛА ПОДОБЕДОВА, ТИМОФЕЙ ДЗЯДКО; 2018.12.20; ГОСКОМПАНИИ ОБЯЖУТ ПЕРЕВЕСТИ АВТОТРАНСПОРТ НА ГАЗ

Госкомпании обяжут перевести свой транспорт на газ и закупить новую технику согласно планам ввода газовых заправок в регионах. От этого могут выиграть «Газпром» и производители автомобилей на газе

Кому предстоит перейти на газ

Вице-премьер Дмитрий Козак поручил профильным ведомствам подготовить директивы, обязывающие госкомпании, в которых России принадлежит более 50% акций, поэтапно закупить автомобили и другую технику, использующую газомоторное топливо, и переоборудовать под него свои автопарки. Они должны будут синхронизировать процесс со сроками ввода заправочной инфраструктуры на газе в регионах.

Это следует из протокола совещания у вице-премьера от 12 декабря, на котором обсуждалась программа по развитию рынка газомоторного топлива до 2024 года (копия есть у РБК, подлинность подтвердил один из участников совещания). По словам источника РБК в Минэкономразвития, которому поручено готовить директивы, сроки их подготовки пока не обозначены, круг госкомпаний также еще не определен. Однако реализовать поручение нужно будет с 2019 по 2024 год, на которые рассчитана программа по развитию рынка газомоторного топлива Минэнерго.

«Российским железным дорогам» по итогам совещания было дано отдельное поручение: совместно с **Минтрансом**, Минэкономразвития и Минфином предусмотреть в долгосрочной программе развития компании расходы на появление заправок с газомоторным топливом вдоль железнодорожных путей общего пользования для подвижного железнодорожного состава, следует из протокола.

РЖД планирует к 2023 году увеличить парк работающих на сжиженном природном газе магистральных газотурбовозов и маневровых газотепловозов суммарно с трех до 22 единиц, сообщил РБК представитель компании, не сообщив, сколько будет это стоить. Он отказался комментировать неподписанные директивы правительства об обязательствах госкомпаний по переводу транспорта на газ.

Представители «Роснефти», «Газпром газомоторное топливо», «Россетей», «Росатома» и «Ростеха» на запрос не ответили. Представитель Козака не стал комментировать итоги совещания.

Насколько газ выгоднее бензина

Сейчас госкомпании, как и другие участники рынка, переводят технику на газ на добровольной основе. Это выгодно с точки зрения экономии на топливе: природный газ стоит почти в три раза дешевле бензина: 15 руб. за 1 куб. м метана на заправках «Газпрома» против 42-46 руб. за литр бензина на столичных заправках (по данным Московской топливной ассоциации на 17 декабря). Расход метана и бензина примерно одинаковый - 10-12 л на 100 км. К примеру, председатель совета директоров «Газпрома» Виктор Зубков в конце ноября говорил, что «Газпром» за пять лет сэкономил 3,7 млрд руб. за счет перевода 30% своего транспорта (10,7 тыс. авто) на газ.

Руководитель направления «Газ и Арктика» энергетического центра бизнес-школы «Сколково» Роман Самсонов оценил стоимость перевода на газ одного автомобиля с пробегом в 67-100 тыс. руб. «Экономически выгодно иметь газовый транспорт тем компаниям, чьи авто проезжают не менее 200-250 км в день», - отметил он. В северных широтах, по мнению эксперта, лучше иметь двухтопливные двигатели: на морозе газовый автомобиль может не завестись.

Игорь Мещерин, директор международного учебного центра «Газомоторное топливо стран СНГ» при РГУ им. Губкина, назвал основным условием массового перехода автопарков на газ подорожание бензина и дизеля до европейского уровня. «В Армении сейчас 95% транспорта работает на газе: бензин там дорог, а расстояния короткие. В Узбекистане - 65%, в Италии - 40%, а в России всего 4% автомобилей», - отметил он. Главными выгодоприобретателями от поручения Козака Мещерин назвал «Газпром» и производителей автотранспорта.

Как будет реализован план Минэнерго

Минэнерго оценивает реализацию программы развития рынка газомоторного топлива на 2019-2024 годы в 174,7 млрд руб. бюджетных средств. По ее итогам рынок сбыта газа на транспорте в России может увеличиться в пять раз, до 3,8 млрд куб. м в год, к 2024 году с 685 млн куб. м в 2018-м. К этому сроку должны быть построены 1,4 тыс. газовых заправок.

В 2017 году, по данным Росстата, в стране было 323 заправки с компримированным газом, 22 заправки с криогазом и ни одной с СПГ. «Дочке» «Газпрома» - «Газпром газомоторное топливо» - принадлежит 281 из них, в 2017 году на них было реализовано 526 млн куб. м газа, рассказал РБК представитель компании.

По словам одного из участников совещания, программа будет дорабатываться с точки зрения обоснования расходов на конкретные проекты. Согласно протоколу, пока Минфину поручено выделить 4 млрд руб. в 2019 году на развитие газомоторного транспорта и инфраструктуры в пилотных регионах. Один из участников совещания объяснил РБК, что получателей финансирования будут выбирать из тех трех десятков регионов, в которых уже есть газовые заправки. По его словам, эти средства будут распределены между строителями новых газовых заправок (до 25-30% возмещения стоимости возведения заправки, или около 40 млн руб. на каждую, при оценочной стоимости 160 млн руб.), производителями транспорта на газе и муниципалитетами, закупающими общественный транспорт на газе.

Бюджет программы развития рынка газомоторного топлива может быть сокращен до 100-105 млрд руб., рассказал один из собеседников РБК. Расходы могут снизиться за счет использования средств РЖД на закупку железнодорожного транспорта на СПГ (сейчас на это заложено 16 млрд руб. бюджетных средств) и других мероприятий РЖД. Другой собеседник РБК, знакомый с итогами совещания, отметил, что эти расходы могут быть профинансированы за счет роста тарифов на железнодорожные перевозки, а не из бюджета. Доработать и внести программу в правительство поручено до 29 марта 2019 года.

<https://www.rbc.ru/business/20/12/2018/5c1372479a79473f5ae372cb>

### РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; ИВАН ПЫШЕЧКИН; 2018.12.20; МИНУС 9 СЕКУНД; НАЗЕМНЫЙ ОБЩЕСТВЕННЫЙ ТРАНСПОРТ В СТОЛИЦЕ СТАЛ ЕХАТЬ БЫСТРЕЕ

Скорость движения наземного транспорта в Москве увеличилась за последний год на 2%. Такие данные опубликовала компания «Яндекс», сравнив ноябрьские показатели в 2018 году с данными за это же время 2017 года. При этом пассажиры стали меньше ждать автобусы, троллейбусы и трамваи на остановках.

Заметнее всего ускорение в Северном административном округе - на 5,7%. На втором месте Центральный округ с приростом в 2,66%. Чуть ниже показатели у Юго-Восточного и Северо-Восточного округов - 2,52% и 2,34%, а замыкает рейтинг Западный округ - но и там транспорт поехал на 0,72% быстрее. Средняя скорость движения теперь составляет 15,7 км/ч, и это с учетом простоя на остановках. Для сравнения, в 2011 году «наземка» буквально ползла со скоростью лишь 11 км/ч. А дожидаться транспорта москвичи стали в среднем на 9 секунд меньше.

Почему же автобусы стали ходить быстрее? В пресс-службе столичного дептранса «РГ» подтвердили озвученные «Яндексом» цифры и рассказали, что для этого в городе принимается целый ряд мер: «Мы постоянно работаем над вводом новых выделенных полос для общественного транспорта - сегодня их действует более 320 километров. Обособляются и трамвайные пути от проезжей части, а значит, никто в пути не мешает трамваю. Кроме того, в минувшем сентябре весь наземный транспорт стал бестурникетным, что сделало посадку удобнее и позволило пассажирам экономить в пути 10-20 минут». В ведомстве также подчеркнули, что благодаря платным парковкам водители стали меньше бросать свои машины где попало, что также способствует ускорению перевозок.

Казалось бы, как могут быть связаны парковки и городской транспорт? Если вспомнить, как ходили трамваи по Бульварному кольцу еще 5-6 лет назад, все сразу станет ясно. Например, на пересечении с Покровкой они постоянно упирались в машины, брошенные на краю тротуара, потому что водители в спешке просто не рассчитали габариты и оставили машину так, что по рельсам не проехать. Несчастные вагоновожатые постоянно выбегали из трамвая и пытались найти телефон нерадивого автомобилиста на лобовом стекле, чтобы доступным языком объяснить, что так ставить машину нельзя. Теперь же поблизости есть организованные парковочные карманы, а сами пути после реконструкции обособили. «Выделенные пути для трамваев сделали как в центре города, так и на периферии. Теперь на этих участках по сути появилось наземное метро», - рассказал «РГ» директор Института экономики транспорта и транспортной политики НИУ ВШЭ Михаил Блинкин.

Что касается «выделенок» для автобусов и троллейбусов, то в 2018 году их длина увеличилась более чем на 34 км. Долгожданная полоса общей длиной 5,5 км появилась на улице Хачатуряна, Северном бульваре, проезде Дежнева и улице Менжинского. Проезд транспорта обособили на Ломоносовском и Нахимовском проспектах, Коломенском проезде, улице Новинки и на множестве других магистралей. «В Москве не одна сотня километров выделенных полос. По Варшавке, Каширке, Ленинскому проспекту и другим магистралям автобусы и троллейбусы бойко едут, обгоняя водителей в пробках. Сам же я если не каждый день, то очень часто пользуюсь 144-м маршрутом и с юго-запада Москвы до центра доезжаю быстрее, чем на машине», - делится наблюдениями Блинкин.

Кстати, сегодня транспорт «Мосгортранса» выполняет почти 96% запланированных рейсов - это на 2% больше, чем в прошлом году.

<https://rg.ru/2018/12/19/reg-cfo/nazemnyj-obshchestvennyj-transport-v-stolice-stal-ehat-bystree.html>

### РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; ВЛАДИМИР ФЕДОСЕНКО; 2018.12.20; ДАВИЛ НА ГАЗ; ВИНОВНИК СТРАШНОЙ АВАРИИ ПОЛУЧИЛ ЧЕТЫРЕ ГОДА КОЛОНИИ

Дорогомиловский районный суд Москвы закончил процесс по уголовному делу о наезде автобуса на пешеходов на остановке общественного транспорта и в подземном переходе у станции столичного метрополитена «Славянский бульвар».

Водитель Виктор Тихонов продолжает утверждать, что автобус поехал сам. Экспертиза сочла иначе.

По решению суда водитель автобуса марки «ЛиАЗ» Виктор Тихонов признан виновным в совершении преступления, предусмотренного частью 5 статьи 264 УК РФ - в нарушении Правил дорожного движения, повлекшее по неосторожности причинение тяжкого вреда здоровью и гибель двух и более лиц.

Максимальная санкция по этой статье - лишение свободы до 7 лет. Прокурор в прениях сторон попросил отправить виновника в колонию-поселение на 5 лет с лишением права управления транспортным средством сроком на три года после отбытия наказания. А суд в приговоре назначил виновнику смертельной аварии 4 года колонии.

Вину свою осужденный не признал. С его слов, автобус, находясь на остановке, сам внезапно начал самостоятельное движение. При этом, несмотря на якобы его попытки остановить автобус, тормозная система не сработала, и автобус продолжил движение.

По словам официального представителя Следственного комитета России Светланы Петренко, в рамках расследования уголовного дела была восстановлена вся хронология криминального происшествия. Она назвала действия водителя «преступной небрежностью».

По версии следствия, шофер Виктор Тихонов «потерял контроль за дорожной обстановкой и движением транспортного средства», выехал с проезжей части на находившийся справа по направлению движения пешеходный тротуар, не принял никаких мер к остановке автобуса, не использовал тормоза, в том числе вспомогательную тормозную систему, не выключил замок зажигания. Последовал резкий разгон до скорости не менее 23 километров в час.

Следствием с привлечением специалистов было установлено, что автобус находился в работоспособном техническом состоянии, когда Тихонов начал движение с открытыми пассажирскими дверьми, заехал на тротуар и врезался в стену, после чего автобус скатился в подземный переход.

<https://rg.ru/2018/12/19/reg-cfo/vinovnik-smertelnogo-dtp-s-avtobusom-v-moskve-poluchil-4-goda-kolonii.html>

### РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; НАТАЛЬЯ КОЗЛОВА; 2018.12.20; ЧИНОВНИКИ ЗАШЕВЕЛИЛИСЬ; СЛЕДСТВЕННЫЙ КОМИТЕТ НАЧАЛ ПРОВЕРКУ В ПЕРЕСЛАВЛЕ-ЗАЛЕССКОМ ПОСЛЕ СТАТЬИ В «РГ»

Следственный комитет начал проверять факты, изложенные в статье «Удаленный доступ», которая была опубликована в номере «Российской газеты». В ней рассказывалось о том, что проживающие в деревне Чашницы под Переславлем-Залесским дети вынуждены преодолевать по грязи и снегу десять километров, чтобы попасть в школу.

Примечательно, что об этом вопиющем факте, как оказалось, глава Переславля-Залесского прекрасно знает, но у него своя чиновничья правда: незачем селиться так далеко от школы. А если уж поселились - терпите.

Два года назад автобус подвозил ребят от дома до школы. Но в муниципальной администрации сочли, что дорога, по которой он ездит, плохого качества. И запретили автобусный маршрут. Мама школьников подала в суд на действия администрации. Суд встал на ее сторону. И обязал власти сделать все для возобновления движения автобуса к 1 сентября этого года. А также поставить в деревне, где живут школьники, автобусную остановку, провести освещение и повесить дорожные знаки. Но автобус так и не пошел.

Ситуацией заинтересовался Следственный комитет. Вот что рассказала корреспонденту «РГ» старший помощник руководителя следственного управления СКР по Ярославской области подполковник юстиции Кристина Гузовская. По ее словам, следователи Следственного комитета «оперативно выясняют все обстоятельства, изложенные в материале СМИ».

Но кроме Следственного комитета статью прочли и в других организациях. Как сообщила редакции мама детей Елена Жукова, как только вышла газета, с утра у нее уже побывали представители местной администрации, центра занятости, соцзащиты, инспекции по делам несовершеннолетних. Мало того, подключились депутаты Госдумы.

«Российская газета» будет следить за развитием ситуации и информировать о ней читателей.

<https://rg.ru/2018/12/19/reg-cfo/sk-nachal-proverku-v-pereslavle-zalesskom-posle-stati-v-rg.html>

### РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; ВЛАДИМИР БАРШЕВ; 2018.12.20; ЭКЗАМЕН - ПРЯМО НА УЛИЦЕ; ГАИ ПРИБЕРЕТ АВТОШКОЛЫ К РУКАМ

Буквально завтра-послезавтра проект постановления правительства, который вносит серьезные изменения в правила приема экзаменов на водительское удостоверение в ГИБДД, будет направлен в Минэкономразвития на получение необходимых заключений.

Об этом заявил на прошедшем в Москве в Общественной палате IV конгрессе автошкол России начальник отделения экзаменационной деятельности главного управления ОБДД МВД России Николай Гиляков. Согласно документу в прошлое уходит экзамен по проверке первоначальных навыков управления автомобилем. То есть площадка. Однако по сути эти навыки инспекторы все-таки будут проверять перед тем, как выехать на дорогу с кандидатом на права. То есть два экзамена объединят в один. Также Госавтоинспекция получит право проверять автошколы уже после того, как им было выдано соответствующее заключение, а также и отзывать его.

Как сообщил на конгрессе начальник Госавтоинспекции МВД России Михаил Черников, сейчас есть предложение полностью вернуть ГИБДД контроль над автошколами. По его словам, это позволит покончить с теми учебными заведениями, которые не имеют ни базы, ни площадок, ни автомобилей, а занимаются подготовкой водителей. Сейчас лицензии автошколам выдают органы Рособрнадзора.

Лишить лицензии автошколу может только суд по представлению органов Рособрнадзора. Чтобы автошкола могла обучать водителей, она должна получить заключение из ГИБДД на соответствие учебных программ и материальной базы всем требованиям. При этом отозвать выданные заключения ГИБДД не может.

В итоге мошенники арендуют площадки, учебные классы и автомобили, получают заключения ГИБДД, а потом расторгают договоры и учат будущих водителей где придется.

Начальник ГИБДД Москвы Виктор Коваленко рассказывал, что в столице числится 217 автошкол, на которые приходится 49 площадок для подготовки водителей. Из них 11 находятся в Подмосковье. Понятно, что автошкола не станет возить учеников за десятки километров, чтобы они прошли обучение на этих площадках. Это лазейка в законе позволяет автошколе получить заключение, а после обучать водителей на любом пустыре.

- Мы провели проверку, мы довольно часто видим, как водителей обучают под какими-нибудь мостами, - говорит Виктор Коваленко. - О таких фактах мы сообщаем в органы Рособрнадзора, однако эффекта не видим. Поэтому возможность отозвать выданное заключение в отношении таких автошкол позволит навести порядок на рынке.

Как отметил Михаил Черников, добросовестные руководители школ даже окажут содействие ГИБДД в этом вопросе.

Фото: Алексей Сухоруков / РИА Новости

В ГИБДД прокомментировали идею проверять знание ПДД при обмене прав

Проблема отмены площадки вызвала жаркие споры со стороны автошкол в том числе и на этом конгрессе. А ведь речь идет не о драконовских мерах по их приему, а только о совершенствовании процедуры приема экзаменов, сокращении времени на это. Тем не менее, как показывает практика, с 2016 года сократилось количество сдающих экзамен с первого раза. В среднем по России требуется 6 попыток. Это при том, что число кандиадтов, у которых принимали экзамен, остается примерно тем же. Это говорит о том, что качество подготовки водителей в автошколах снизилось. Не во всех, правда. Довольно стабильным остается процентное соотношение тех, кто сдает экзамены с первого раза. Значит выросло количество плохих автошкол.

Напомним, что сейчас довольно суровые требования к приему экзаменов. В частности, все проходит под видеоконтролем. Но сбить с толку кандидата на права несложно. Поэтому надо проработать вопрос о том, чтобы перед кандидатом стояли четкие задачи. Чтобы сократить влияние человеческого фактора на прием экзаменов.

Кстати

Такой способ сокращения человеческого фактора предложил глава столичного ГИБДД Виктор Коваленко. Он напомнил, что в следующем году в Москве будет тестироваться около 100 беспилотных машин. Автомобиль правила знает. Он оснащен всей необходимой техникой, чтобы фиксировать ситуацию как на улице, так и внутри машины. Почему бы не использовать ее для приема экзаменов? В таком случае инспектор потребуется только в качестве статиста, фиксирующего нарушения, а также для того, чтобы вовремя перехватить управление на себя.

<https://rg.ru/2018/12/19/gai-priberet-avtoshkoly-k-rukam.html>

### ТАСС; 2018.12.19; МВД РАЗРЕШИТ ОБУЧАТЬСЯ ВОЖДЕНИЮ АВТОБУСОВ ТОЛЬКО ИМЕЮЩИМ ПРОЧИЕ КАТЕГОРИИ ПРАВ

В МВД РФ предлагают допускать до обучения вождению автобусов лишь тех, кто уже имеет прочие категории прав. Об этом в среду сообщил начальник управления экзаменаторской деятельности ГИБДД Николай Гиляков.

«Со следующего года мы планируем разрешить обучаться на категорию D лишь тем, кто имеет прочие категории прав», - сказал он на IV Конгрессе автошкол России.

Категория D дает право управления автобусом с числом посадочных мест свыше 16.

<https://tass.ru/obschestvo/5930799>

### ТАСС; 2018.12.19; ПРАВИТЕЛЬСТВО НАПРАВИТ 270 МЛН РУБЛЕЙ НА МОДЕРНИЗАЦИЮ ДОРОГ КУБАНИ В 2019 ГОДУ

Кубань получит 270 млн рублей из федерального бюджета на модернизацию дорожной сети в 2019 году, на эти средства планируют отремонтировать 11 дорожных участков, об этом говорится на официальном сайте администрации Краснодарского края.

«Правительство РФ выделит 270 млн рублей на модернизацию дорог Кубани. На эти средства планируется отремонтировать 81 км улично-дорожной сети в семи районах края. Всего регионам выделили около 12 млрд рублей на развитие и модернизацию автомобильных дорог», - говорится в сообщении, распространяемом пресс-службой администрации. Денежные средства выделят по программе «Развитие транспортной системы».

Уточняется, что за счет получения дополнительного финансирования в Краснодарском крае планируют увеличить протяженность дорог, устранить дефекты покрытия и привести их в соответствие стандартам.

Пресс-служба администрации края сообщает, что на реализацию госпрограммы из бюджета Кубани направят свыше 935 млн рублей, таким образом, общий объем ее финансирования составит более 1,2 млрд рублей, на эти средства планируют отремонтировать 11 дорожных участков.

<https://tass.ru/ekonomika/5929970>

### ТАСС; 2018.12.20; ПО ДТП С 20 ПОСТРАДАВШИМИ В БАРНАУЛЕ ВОЗБУЖДЕНО АДМИНИСТРАТИВНОЕ РАССЛЕДОВАНИЕ

Административное расследование возбуждено по факту ДТП с 20 пострадавшими в Барнауле, рассматривается вопрос о возбуждении уголовного дела, сообщил ТАСС прокурор города Владимир Елизаров.

Ранее в центре Барнаула рейсовый автобус № 35 компании «Евробус-плюс» наехал на опору линии электропередачи. За рулем находилась женщина 1992 года рождения, имевшая водительский стаж в шесть месяцев. В результате происшествия 20 человек получили травмы различной степени тяжести, в том числе двое детей.

«Проводится проверка органами ГИБДД, возбуждено административное расследование по статье 12.24 КОАП («Нарушение ПДД или правил эксплуатации транспортных средств, повлекшее причинение легкого либо среднего вреда здоровью»). Рассматривается вопрос о возбуждении уголовного дела по статье 264 ч. 1. («Нарушение ПДД и правил эксплуатации транспортных средств, повлекшее по неосторожности тяжкий вред здоровью»). Возбуждение уголовного дела будет зависеть от заключения судебно-медицинской экспертизы о тяжести вреда здоровью пострадавших», - рассказал Елизаров. Он пояснил, что на месте происшествия всю ночь работали сотрудники ГИБДД и, по их данным, дорога находится в нормальном состоянии.

«Автобус (попавший в ДТП - прим. ТАСС) - 1981 года выпуска, марки Daimler-Benz. Автобус такого возраста можно эксплуатировать, главное - чтобы транспорт был в исправном техническом состоянии. Думаю, сейчас мы широко захватим [проверкой транспорт перевозчика]», - пояснил Елизаров.

По словам прокурора города, проводятся проверочные мероприятия в отношении перевозчика - компании «Евробус плюс». Опрошена водитель автобуса - женщина 1992 года рождения. По предварительным данным, она не справилась с управлением - произошел занос транспортного средства при торможении.

Мэрия также проверяет

Водитель автобуса отстранена от работы, сообщили ТАСС сообщили в пресс-службе мэрии города. «Водитель автобуса сейчас отстранена от работы и пока находится в состоянии стресса. Скорее всего, она будет давать показания сегодня», - сказал собеседник агентства, добавив, что водитель до вчерашнего дня работала полтора месяца без происшествий и прошла необходимую стажировку.

В мэрии также уточнили, что в данный момент по их поручению все пассажироперевозчики города проводят дополнительные инструктажи для своих водителей. «Они усиливают контроль за водителями в плане соблюдения ПДД и скоростного режима, в том числе с использованием системы ГЛОНАСС. Инструктажи уже начались», - добавили в пресс- службе.

Ранее сообщалось, что медики отправили на амбулаторное лечение троих из семи человек, доставленных в больницу после ДТП. Согласно данным СПАРК, компания «Евробус-плюс», занимающаяся регулярными пассажирскими перевозками городского и пригородного сообщения, зарегистрирована в Барнауле в 2001 году.

<https://tass.ru/proisshestviya/5934203>

На ту же тему:

<https://tass.ru/proisshestviya/5933056>

### ТАСС; 2018.12.20; В ДТП В ПСКОВСКОЙ ОБЛАСТИ ПОСТРАДАЛИ СЕМЬ ЧЕЛОВЕК

Семь человек пострадали при ДТП в Палкинком районе Псковской области, сообщили ТАСС в Единой дежурно-диспетчерской службе (ЕДДС) района.

«Семь человек пострадали при столкновении легкового автомобиля с микроавтобусом. Еще один автомобиль съехал в кювет, чтобы уйти от столкновения. Четыре человека госпитализированы, троим оказана помощь на месте», - сказали в службе.

Собеседник агентства добавил, что состояние госпитализированных, предварительно, средней степени тяжести.

<https://tass.ru/proisshestviya/5934054>

### ТАСС; 2018.12.19; В ТАМБОВСКОЙ ОБЛАСТИ ПАССАЖИРСКИЙ АВТОБУС ОПРОКИНУЛСЯ В КЮВЕТ

Пассажирский автобус маршрута Тамбов - Тула опрокинулся в кювет в Тамбовской области, три человека пострадали. Об этом сообщил ТАСС руководитель пресс-службы регионального управления МЧС Светлана Погориловская.

«Пассажирский автобус в результате нарушения правил движения - водитель не справился с управлением - опрокинулся в кювет. Двое пострадавших доставлены в Тамбовскую городскую больницу №2 имени архиепископа Луки. На дороге затруднение движения отсутствует, разлива топлива тоже нет», - сказала Погориловская.

Позже поступила информация от регионального управления МЧС, что еще одному пассажиру автобуса потребовалась медицинская помощь.

Как добавил представитель ГИБДД по региону Станислав Коньшин, авария с участием пассажирского автобуса, следовавшего из Тамбова в Тулу, произошла на 392-м километре автодороги Тамбов - Ливны у поселка Иванково в Тамбовском районе.

По данным МЧС по региону, в салоне автобуса находились 11 пассажиров и водитель. Трое пострадавших получили незначительные травмы, их жизни ничего не угрожает. «Водитель остается на месте опрокидывания автобуса, а восемь пассажиров на проходящем автобусе Тамбов - Липецк выехали на автовокзал Липецка, где сделают пересадку в Тулу», - добавили в ведомстве.

<https://tass.ru/proisshestviya/5930179>

### ТАСС; 2018.12.19; ПЯТЬ ЧЕЛОВЕК НАХОДЯТСЯ В БОЛЬНИЦЕ ПОСЛЕ ДТП С АВТОБУСОМ В НИЖЕГОРОДСКОЙ ОБЛАСТИ

Пятеро из 13 пострадавших госпитализировали после столкновения автобуса с деревом в Выксе Нижегородской области. Об этом ТАСС сообщили в пресс-службе минздрава региона.

«Четыре человека были госпитализированы с травмами средней степени тяжести, еще девять получили медицинскую помощь на месте», - сказал собеседник агентства.

Позже за медицинской помощью обратился подросток, его также доставили в травматологическое отделение.

Вечером 18 декабря рейсовый автобус съехал с дороги и врезался в дерево. По предварительной информации, причиной произошедшего стали проблемы со здоровьем у водителя транспортного средства. В минздраве уточнили, что водитель госпитализирован.

<https://tass.ru/proisshestviya/5929791>

### ТАСС; 2018.12.19; У ЖЕНЩИНЫ, КОТОРУЮ БЕЗ СОЗНАНИЯ ВЫСАДИЛИ ИЗ МАРШРУТКИ НА КУБАНИ, ДИАГНОСТИРОВАЛИ ИНСУЛЬТ

Женщина, которую в бессознательном состоянии высадили из маршрутки на Кубани, находится в больнице в тяжелом состоянии, у нее диагностировали инсульт, сообщили ТАСС в пресс-службе администрации Тимашевского района.

Ранее в одном из сообществ в социальных сетях появилась информация о том, что в Тимашевске из маршрутного такси высадили женщину. Говорится, что она почувствовала недомогание во время движения, также было опубликовано видео. На кадрах зафиксировано, что женщину вытащили из транспортного средства и положили на асфальт, а маршрутка с пассажирами уехала. В полиции в связи с инцидентом проводят проверку.

«Пациентка находится в неврологическом отделении больницы, у нее диагностировали инсульт, состояние стабильно тяжелое. Врачи пока не дают никаких прогнозов», - сказали ТАСС в пресс-службе администрации Тимашевского района, уточнив, что речь идет о женщине 1934 года рождения.

В администрации добавили, что перевозчиком является индивидуальный предприниматель, контракт с ним заключен администрацией города.

<https://tass.ru/proisshestviya/5929752>

### КОММЕРСАНТ; НАТАЛЬЯ СКОРЛЫГИНА; 2018.12.20; ЖЕЛЕЗНЫМ ДОРОГАМ НЕ УВЕРНУТЬСЯ ОТ ШТРАФОВ; ГРУЗООТПРАВИТЕЛИ ПРОТИВ СНИЖЕНИЯ ОТВЕТСТВЕННОСТИ ОАО РЖД

Конфликт между грузоотправителями и железными дорогами вокруг сроков доставки грузов обостряется. ОАО РЖД удалось добиться продвижения законопроекта о снижении штрафов за опоздания, но против выступили металлурги. По их мнению, монополия и так может избежать выплат, а сроки доставки ухудшаются. В ОАО РЖД уверяют, что скорость доставки, напротив, растет, а в международной практике штрафы ниже. Эксперты считают, что пока обстановка на сети не улучшится, клиенты будут блокировать любые инициативы по снижению ответственности ОАО РЖД и монополии нужно договариваться с ними на долгосрочной основе, фиксируя свои обязательства.

Глава ассоциации «Русская сталь» (объединяет крупные предприятия черной металлургии), основной владелец Объединенной металлургической компании Анатолий Седых обратился к помощнику президента – начальнику государственно-правового управления (ГПУ) Ларисе Брычевой и главе экспертного управления администрации президента Владимиру Симоненко с просьбой не понижать пени для ОАО РЖД за срыв сроков доставки грузов (письмо от 14 декабря есть у “Ъ”).

Сегодня пеня составляет 9% от стоимости перевозки за каждые сутки просрочки и может достигать 100% провозной платы. В 2017 году депутаты подготовили законопроект, снижающий размер пени до 6% в сутки и в целом до 50% провозной платы. Объяснялось это необходимостью гармонизировать российские нормы с законодательствами стран–членов ЕЭС и Соглашением о международном железнодорожном грузовом сообщении. В начале декабря проект обсуждал комитет по транспорту Госдумы, который, по данным “Ъ”, рекомендовал его к рассмотрению в первом чтении. В комитете на запрос не ответили.

В **Минтрансе** поддерживают законопроект, апеллируя к международным соглашениям и добавляя, что для ОАО РЖД ситуация осложняется отсутствием своих вагонов и необходимостью содержать и развивать инфраструктуру. Минэкономики, Минфин и Минюст согласовали положительный отзыв **Минтранса**, но ГПУ и экспертное управление президента не поддерживают законопроект.

По мнению металлургов, принятие законопроекта приведет к снижению мотивации ОАО РЖД доставлять грузы в срок, снизит оборот локомотивов и вагонов на сети. Монополия и так может не уплачивать пеню при технологических простоях, форс-мажорах, иных не зависящих от нее обстоятельствах. При этом, отмечают в «Русской стали», грузоотправители и операторы также платят ОАО РЖД за простой и отклонение груза от накладной.

«Сегодня в случае задержки груза в пути на 11 суток перевозчик при предъявлении претензии рискует ничего не получить за свою работу, такая норма демотивирует»,– подчеркивают в ОАО РЖД, отмечая, что за рубежом ответственность железных дорог ниже (5% и 50% в Казахстане, 6% и 30% в Белоруссии). В «Русской стали» возражают, что протяженность железных дорог этих стран (5,6 тыс. км и 15,3 тыс. км соответственно) и России (85,3 тыс. км) несопоставимы.

Металлурги считают, что именно снижение штрафов демотивирует перевозчиков, которые и так часто задерживают доставку на три-пять суток. В ОАО РЖД эту информацию опровергают, уверяя, что в январе–ноябре скорость доставки грузов выросла на 7,5 км, до рекордных 370 км в сутки, а надежность достигла 97%. Однако, уточняет источник, знакомый с отзывом **Минтранса** на законопроект, число претензий по просрочке в 2018 году выросло более чем вдвое. Один из крупных грузоотправителей поясняет, что ОАО РЖД просто изменило в этом году методику подсчета, что позволило резко увеличить официальный показатель скорости движения. По данным собеседника “Ъ”, на самом деле скорость доставки в январе–ноябре снизилась на 5%.

ОАО РЖД давно борется со штрафами и не только в законодательном поле, отмечает глава «Infoline-Аналитики» Михаил Бурмистров, в результате большинство клиентов претензий просто не предъявляют, предпочитая идти на компромиссы. Однако вопрос остается очень болезненным, добавляет эксперт, и если ОАО РЖД хочет уступок в правовом поле, компании, возможно, придется пойти на заключение долгосрочных договоров с ключевыми клиентами, где будут зафиксированы дополнительные обязательства по скорости, надежности и срокам доставки грузов.

<https://www.kommersant.ru/doc/3835804>

### ТАСС; 2018.12.19; КОНСОРЦИУМ «НЕМЕЦКАЯ ИНИЦИАТИВА» ЗАЯВИЛ ОБ ИНТЕРЕСЕ К ПРОЕКТУ ВСМ МОСКВА - ПЕТЕРБУРГ

Консорциум «Немецкая инициатива» заинтересован в участии в проекте строительства высокоскоростной железнодорожной магистрали Москва - Санкт-Петербург, но не ожидает его быстрой реанимации, заявил руководитель проекта «Немецкая инициатива» по развитию ВСМ в России Евгений Макаров на полях сессии «Роль бизнеса в реализации проектов железнодорожной инфраструктуры».

«Мы видим в этом (заявлении министра экономического развития Максима Орешкина о возможной реанимации проекта ВСМ Москва - Санкт-Петербург - прим. ТАСС) желание вернуться к этому проекту. Мы не знаем, будет ли это означать, что он будет наряду с Москва - Казань реализовываться или это конкурирующие [проекты], но в любом случае, мы это рассматриваем», - рассказал Макаров.

В консорциум «Немецкая инициатива» входят Siemens, Deutsche Bank, Deutsche Bahn и другие компании.

Ранее глава Минэкономразвития Максим Орешкин на встрече с представителями Ассоциации европейского бизнеса (АЕБ) заявил, что его ведомство ведет оценку эффективности строительства ВСМ Москва - Казань и Москва - Санкт-Петербург. По его словам, строительство ВСМ Москва - Казань требует больших вложений государства, поэтому необходимо оценить социально-экономический эффект от реализации проекта. Министр предположил, что более эффективным может оказаться проект ВСМ Москва - Петербург.

Таким образом, отметил Макаров, сейчас в России идет обсуждение трех проектов ВСМ (Москва - Казань, Екатеринбург - Челябинск и Москва - Санкт-Петербург). Говоря о последнем, Макаров добавил, что «тот проект, который существует, был подготовлен в 90-е годы и на данный момент нуждается в переработке, поэтому быстро выйти на строительство здесь мы не сможем».

Как отметил Макаров, компании «Немецкой инициативы» находятся на «низком старте» и «готовы в любой момент начинать». «Участвовать в капитале концессионера, привлекать земное финансирование, в том числе в Германии, и, конечно, выступать стратегическим технологическим партнером», - пояснил он.

«Но чтобы войти в проекты как инвестор и как сторона, привлекающая заемное финансирование, нам не хватает принципиальных решений со стороны правительства РФ. Не хватает официальной позиции и выраженной готовности идти по тому или иному пути», - добавил Макаров.

ВСМ Москва - Казань и Москва - Петербург

Протяженность ВСМ Москва - Казань составит около 790 км, скорость движения поездов будет достигать 400 км/ч, на трассе будут организованы остановки через каждые 50 - 70 км. Время в пути от Москвы до Казани составит 3,5 часа против нынешних 14 часов.

Согласно плану развития магистральной инфраструктуры, первый участок ВСМ от Москвы до Нижнего Новгорода стоимостью более 620 млрд рублей может быть введен в эксплуатацию до 2024 года. Общий объем инвестиций в ВСМ Москва - Казань **Минтранс** РФ оценивает в 1,7 трлн рублей.

ВСМ Москва - Санкт-Петербург должна была стать первой высокоскоростной железнодорожной магистралью в России, однако в 2013 году проект строительства был отложен на неопределенный срок.

<http://tass.ru/ekonomika/5932900>

### РЖД-ПАРТНЕР; 2018.12.19; МЕТОДИКА БАЛАНСА ПАРКА ВСЕГДА БУДЕТ ВЫСТРОЕНА ТАКИМ ОБРАЗОМ, ЧТОБЫ СЛУЖИТЬ ОПЕРАТОРАМ

Автор: Денис Семенкин, заместитель председателя Некоммерческого партнерства операторов железнодорожного подвижного состава

Совет операторов железнодорожного транспорта (СОЖТ) предложил создать единую методику баланса парка во избежание коллапса на сети. К эффективности перевозок этот метод не имеет никакого отношения. Уже много лет высказывается точка зрения о лимитировании погрузочного ресурса - то есть количества вагонов на сети. Берутся разные аналогии, например, из Таиланда, где количество личного автотранспорта ограничено, или аналогия с такси Нью-Йорка, где количество такси ограничено количеством в 250 тыс. единиц.

Обосновывается это тем, что большее количество вагонов, чем может освоить инфраструктура, влияет на ее пропускные способности, снижает скорость, увеличивает оборот вагона. Эта цель, которая не анонсируется, сейчас является истинной причиной разработки методики баланса парка. В качестве официальных причин называются такие, как необходимость установления ориентиров для производителей вагонов и регуляторов - о том, какое количество вагонов может быть на сети, для того, чтобы они их больше не производили или не давали финансовых гарантий.

Повторяю, что основная цель методики - зацементировать рынок в определенном его количестве, чтобы действующие игроки не использовали конкуренцию в связи с появлением новых игроков или с расширением парка действующих игроков. Сложившийся пул операторов хочет защитить себя от падения цены в связи с превышением предложения, как это было в 2008-2009 гг. и в 2014-2015 гг.

После того как эта гипотеза станет ориентиром для регулятора, экспертного сообщества, войдет в умы, следующим этапом станет принятие конкретных регуляторных решений на основе этой методики в виде закрепления определенного количества вагонного парка или определенного числа операторов на сети.

Конечно, эта методика не может не вызывать опасение у тех, кто заинтересован в сохранении свободной рыночной конкуренции, в ее развитии, в появлении новых игроков. Естественно, эта методика сейчас необходима всем грузоотправителям. Эта методика имеет очень существенные изъяны - методологические. Она составлена таким образом, чтобы подходить в среднем к вагонному парку без учета особенностей перевозок тех или иных грузоотправителей. Методика не позволяет нивелировать пиковое значение погрузки на железнодорожном транспорте. Она всегда будет выстроена таким образом, чтобы служить операторам.

Поэтому утвердить ее можно не более чем в качестве определенного научного или экспертного взгляда на отрасль. Ни в коем случае нельзя утверждать ее официально на уровне **Минтранса** или Минэкономразвития России. Нельзя эту методику делать декларацией операторского движения. Это всего лишь экспертный взгляд определенных групп на отрасль, который может иметь место на уровне круглых столов, серьезных статей в специальной литературе.

Конечно, грузоотправители или иные участники перевозочного процесса должны давать свою оценку перспективам развития железнодорожного транспорта, операторского движения, чтобы что-то противопоставить этому событийному взгляду.

<http://www.rzd-partner.ru/zhd-transport/opinions/metodika-balansa-parka-vsegda-budet-vystroena-takim-obrazom-chtoby-sluzhit-operatoram/>

### ВЕДОМОСТИ; АРТУР ТОПОРКОВ; 2018.12.20; «НОВАТЭК» ПОДПИСАЛ ПЕРВЫЙ КРУПНЫЙ КОНТРАКТ НА СТРОИТЕЛЬСТВО ВТОРОГО СПГ-ЗАВОДА; СУММА СДЕЛКИ С ИТАЛЬЯНСКОЙ SAIPEM И ТУРЕЦКОЙ RENAISSANCE – $2,2 МЛРД

19 декабря «Новатэк» заключил контракт на проектирование и строительство гравитационных платформ для проекта «Арктик СПГ – 2». Подрядчиком выступит совместное предприятие Saipem и Renaissance, стоимость сделки составит $2,2 млрд, сообщила итальянская компания.

В задачи итальяно-турецкого СП входит проектирование и строительство трех гравитационных платформ площадью более 50 000 кв. м и высотой 30 м. Каждая из них будет снабжена хранилищем СПГ в объеме до 687 0000 куб. м (четыре полных танкера класса Yamalmax. – «Ведомости») и, по сути, будет представлять собой самостоятельный завод по сжижению газа производительностью 6,6 млн т в год. Строить гравитационные платформы предполагается на верфи в Мурманске, где сейчас «Новатэк» готовит два сухих дока для этих целей. В дальнейшем они будут отбуксированы к берегу Гыдана.

На прошлой неделе с опережением проектного срока на год на полную мощность вышел первый СПГ-завод «Новатэка» – «Ямал СПГ» (16,5 млн т СПГ в год, стоимость – $27 млрд). «Арктик СПГ – 2» – следующий возможный проект «Новатэка», окончательное инвестиционное решение (FID) по нему еще не принято (предполагается в 2019 г.). Проектная мощность пока определена в 19,8 млн т СПГ в год, капитальные затраты – около $20 млрд. Снизить оценку капитальных затрат позволило в том числе решение применить гравитационные платформы. Запустить первую очередь завода компания рассчитывает в 2023 г.

В мае о покупке 10% в проекте (из оценки $25,5 млрд. – «Ведомости») договорилась Total. «Новатэк» рассчитывает ограничиться продажей не более 40%. Интерес к участию проявляют китайская CNPC, Saudi Aramco, японские партнеры, корейская Kogas.

Подписание контракта говорит о серьезном настрое «Новатэка» по отношению к проекту, уверен директор отдела корпораций Fitch Дмитрий Маринченко. «Несмотря на то что финальное инвестиционное решение формально еще не принято, компания, а также потенциальные подрядчики верят в успех проекта. Низкие издержки по добыче и холодный арктический климат, за счет чего можно экономить на стоимости сжижения, делают «Арктик СПГ – 2» конкурентоспособным почти при любой цене на газ», – считает он.

Конкурентом «Арктик СПГ – 2» будет новый проект Катара, ожидает директор по исследованиям Vygon Consulting Мария Белова. «Последний заявил о запуске новой техлинии мощностью 7,8 млн т в IV квартале 2023 г. Проекты в каком-то смысле сейчас идут ноздря в ноздрю, поэтому в интересах «Новатэка» реализовать свой раньше, – говорит Белова. – Если учитывать только строящиеся СПГ-заводы, рост потребностей в импорте СПГ на 4% в год уже в 2023 г. может привести к дефициту его производства». Чтобы стать первыми в волне проектов нового инвестиционного цикла, FID по российским заводам необходимо принимать уже сегодня, считает эксперт. Подписание контрактов на строительство до FID и окончательного формирования акционерной структуры уже было в мировой практике, напоминает Белова.

Леонид Михельсон: «Новатэк» в декабре прошлого года принял новую стратегию, в которой 57 млн т собирается производить к 2030 г. Думаю, через 3–4 года мы это пересмотрим и у нас будет возможность увеличить в наших стратегических планах до 70 млн т».

Вопрос с принятием окончательного инвестиционного решения увязан с вопросом предоставления льгот, как для «Ямал СПГ», предполагает замдиректора Фонда национальной энергетической безопасности Алексей Гривач. «Если государство предоставляет льготы для экспортного проекта, оно должно четко понимать, как эти средства будут способствовать развитию экономики страны. В «Ямал СПГ» уровень локализации был близок к нулю. Если новый проект ограничится строительством в России гравитационных платформ, предоставление льгот имеет мало смысла», – говорит Гривач. СПГ будет так или иначе конкурировать с российским трубопроводным экспортом в Европу и Китай, который приносит бюджету десятки миллиардов, напоминает он.

<https://www.vedomosti.ru/business/articles/2018/12/20/789816-novatek>

На ту же тему:

<https://www.kommersant.ru/doc/3835799>

### РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; ТАТЬЯНА ШАДРИНА; 2018.12.20; СУДОХОДНЫЕ КОМПАНИИ ТОЖЕ ЗАХОТЕЛИ ПОЛУЧИТЬ КОМПЕНСАЦИИ ЗА ТОПЛИВО

Судоходные компании хотят (также как и авиаперевозчики) получить компенсации за топливо и планировали обсудить данный вопрос на совещании в администрации президента.

Об этом шла речь на общественном совете **Росморречфлот**а на текущей неделе. Судоходные компании, особенно на внутренних водных путях (реках), могут зарабатывать только во время навигации, то есть не весь год, и для них всплески повышения стоимости топлива особенно чувствительны.

Ранее **Минтранс** предлагал рассмотреть в этом году возможность единовременных субсидий для авиакомпаний, чтобы компенсировать им рост стоимости керосина, а в дальнейшем рассмотреть вопрос компенсации по акцизам.

### РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; ДИНА НЕПОМНЯЩАЯ; 2018.12.20; ВОЗОБНОВЛЕНО ПАРОМНОЕ СООБЩЕНИЕ МЕЖДУ САХАЛИНОМ И МАТЕРИКОМ

Работу паромной переправы Ванино-Холмск, закрытой накануне из-за сильного циклона, который активизировался над Охотским морем, вновь возобновили.

«В связи с улучшением метеоусловий с 20 декабря ограничение паромного сообщения снято», сообщили в пресс-службе ГУ МЧС по Хабаровскому краю.

Напомним циклон пришел на Сахалин 18 декабря и принес сильные ветры и метель. По прогнозам синоптиков погода окончательно наладится к концу недели под влиянием Сибирского антициклона.

<https://rg.ru/2018/12/20/reg-dfo/vozobnovleno-paromnoe-soobshchenie-mezhdu-sahalinom-i-materikom.html>

### РИА НОВОСТИ; 2018.12.19; В РОССИИ ДО МАРТА РАЗРАБОТАЮТ ПЛАН ПО РЕАЛИЗАЦИИ ПОТЕНЦИАЛА АРКТИКИ

Правительство РФ совместно с «Росатомом», РЖД и другими компаниями до 11 марта подготовят комплексный проект по реализации минерально-сырьевого и логистического потенциала Арктики, ведомства также разработают систему преференций для новых арктических проектов, следует из поручений председателя правительства Дмитрия Медведева.

«Минприроды,... Минэнерго,... Минпромторгу,... **Минтрансу**... совместно с госкорпорацией «Росатом», высшими должностными лицами субъектов РФ, входящих в состав Арктической зоны Российской Федерации и относящихся к районам Крайнего Севера, ОАО «РЖД» и другими заинтересованными организациями подготовить комплексный проект «Реализация минерально-сырьевого и логистического потенциала Арктики», - говорится в поручении. Срок выполнения поручения - 11 марта 2019 года.

Кроме того, Медведев поручил Минвостокразвития, Минэнерго и Минфину подготовить и внести в правительство РФ предложения по созданию системы преференций для новых проектов в Арктике.

Медведев в середине декабря провел совещание по вопросам развития Арктики в поселке Сабетта в Ямало-Ненецком автономном округе. Он также принял участие в церемонии вывода проекта «Ямал СПГ» на полную проектную мощность в 16,5 миллиона тонн сжиженного природного газа.

<https://ria.ru/20181219/1548229277.html>

### ТАСС; 2018.12.19; ПРОКУРОРЫ ВЫЯВИЛИ БОЛЕЕ 500 НАРУШЕНИЙ В РАБОТЕ ТОР И СВОБОДНОГО ПОРТА В ХАБАРОВСКОМ КРАЕ

Прокуратура в 2018 году выявила свыше 500 нарушений в части работы территорий опережающего развития (ТОР) и Свободного порта в Хабаровском крае. Об этом ТАСС сообщили в прокуратуре региона.

«В 2018 году в сфере территорий опережающего развития и Свободного порта Владивосток выявлено 511 нарушений закона, принесено 118 протестов, внесено 50 представлений об устранении нарушений закона, возбуждено семь дел об административных правонарушениях, объявлено одно предостережение, в суд направлено одно исковое заявление», - сказали в прокуратуре.

В основном нарушения касались предоставления государственных и муниципальных услуг для резидентов - несвоевременно принимались регламенты по таким услугам, не размещалась информация об этом на сайтах администраций. Так, например, обратившемуся в администрацию Ванинского района за градостроительным планом резиденту Свободного порта Владивосток АО «ВаниноТрансУголь», строящему транспортно-перегрузочный комплекс для перевалки угля, не предоставили вовремя документацию. Подобные нарушения в работе властей с этим резидентом фиксировались еще три раза. Главе района было внесено представление.

В прокуратуре отметили, что нарушения нашли и в работе администрации Комсомольска-на-Амуре. В частности, администрация отказалась предоставить Корпорации развития Дальнего Востока бесплатно в собственность землю в границах города, которая необходима была для резидентов ТОР «Комсомольск». Прокуроры обратились в суд с требованием признать отказ незаконным, суд удовлетворил их требования.

В Хабаровском крае работает три ТОР, режим Свободного порта действует в двух районах.

<https://tass.ru/proisshestviya/5932558>

### ТАСС; 2018.12.19; ЭКИПАЖ СЕВШЕГО НЕДЕЛЮ НАЗАД НА МЕЛЬ В НОВОРОССИЙСКЕ ТЕПЛОХОДА ПОКИНЕТ СУДНО

Несколько членов экипажа теплохода Rio (флаг Того), севшего неделю назад на мель в районе Новороссийска, планируют к понедельнику покинуть корабль по решению судовладельца. Об этом ТАСС сообщили в пресс-службе **Росморречфлот**а.

Прокуратура начала проверку после инцидентов с яхтой и теплоходом в Черном море

Ранее сообщалось, что 12 декабря в морском порту Новороссийск у теплохода Rio оторвался якорь, после дрейфа судно село на мель в районе стоянки новороссийского порта села Кабардинка. На борту находился 21 человек, никто не пострадал.

«Командный состав сидит на борту. Рядовой состав репатриируется постепенно, судовладелец принял такое решение. Несколько человек, скорее всего, покинут судно к понедельнику. Большинство членов экипажа - сирийцы, один из Румынии. Решение по судну пока он [судовладелец] не принимал», - сказали в пресс-службе.

По данным **Росморречфлот**а, судно застраховано от всех видов рисков, «ситуация пока совершенно спокойна».

<https://tass.ru/proisshestviya/5932579>

### ТАСС; 2018.12.19; СУД ВЕРНУЛ НА НОВОЕ РАССМОТРЕНИЕ ДЕЛО ОБ ОТКАЗЕ ЗАКРЫТЬ ПРИСТАНЬ ПОСЛЕ ЧП НА ВОЛГЕ

Волгоградский областной суд вернул на новое рассмотрение Ворошиловским районным судом дело об отказе в закрытии лодочной станции после ЧП с катамараном на Волге, в котором погибли 11 человек, передает корреспондент ТАСС из зала суда.

«Дело вернуть на новое рассмотрение в суд первой инстанции для устранения нарушений», - сказала судья. Адвокат ООО «Пристань» пояснил ТАСС, что какие именно нарушения требуется устранить, станет ясно из определения суда, которое представители ответчика и истца получат позднее.

Ранее сообщалось, что 9 октября районный суд отказал в удовлетворении иска Южной транспортной прокуратуры к ООО «Пристань» о временном закрытии лодочной станции в связи с нарушениями эксплуатации берегоукрепительного сооружения. По мнению прокуратуры, это сооружение эксплуатировалось с нарушениями, однако суд принял во внимание доводы ответчика и установил, что гидротехническое сооружение этой лодочной станцией не используется в качестве пристани. Лодки, катера и катамараны швартуются к трем секциям понтонов, которые и служат на станции причалом.

Вечером 11 июня в 250 метрах от берега около грузового порта Ворошиловского района Волгограда столкнулись прогулочный катамаран и баржа. В результате ЧП погибли 11 человек, были спасены пять пассажиров катамарана. По версии следствия, директор ООО «Пристань» Леонид Жданов не предотвратил выход в акваторию Волги катамарана, который впоследствии столкнулся с баржей, Жданову изменена мера пресечения с домашнего ареста на запрет определенных действий.

Южное следственное управление на транспорте СК РФ по факту столкновения катамарана и баржи возбудило уголовное дело по ч. 3 ст. 263 УК РФ («Нарушение правил безопасности движения водного транспорта, повлекшее по неосторожности гибель двух или более лиц»). По данным СК, катамаран не был зарегистрирован и не состоял на учете с 2017 года, на нем находились 16 человек при разрешенной вместимости 12. По предварительным данным, столкновение произошло по вине владельца катамарана, который, находясь в состоянии алкогольного опьянения, полностью игнорировал как световые, так и звуковые предупреждающие сигналы, доносившиеся с баржи.

<https://tass.ru/proisshestviya/5929882>

### ВЕДОМОСТИ; АЛЕКСАНДР ВОРОБЬЕВ, ВИТАЛИЙ ПЕТЛЕВОЙ; 2018.12.20; РОССИЙСКИЕ ВЛАСТИ СОБИРАЮТСЯ ОСЛОЖНИТЬ ПОСТАВКИ BOEING И AIRBUS В РОССИЮ; ТАКИМ ОБРАЗОМ ОНИ ХОТЯТ ЗАЩИТИТЬ ОТ КОНКУРЕНЦИИ ОТЕЧЕСТВЕННЫЙ МС-21

Президент России Владимир Путин поручил правительству определиться, стоит ли продлевать после 2019 г. льготный режим временного ввоза среднемагистральных реактивных судов. Поручение со сроком исполнения 15 апреля опубликовано на сайте Кремля.

Льготный режим позволяет авиакомпаниям беспошлинно ввозить иностранные самолеты и также не платить с них НДС. Пошлина составляет 7,5–15,7% от стоимости судна. С нового года ставка НДС составит 20% вместо нынешних 18%. Решение по пошлинам будет принимать Евразийская экономическая комиссия (ЕЭК), куда помимо России входят Белоруссия, Казахстан, Армения и Киргизия.

В 2020 г. должны начаться поставки российского среднемагистрального лайнера МС-21, главными конкурентами которого как раз являются самые массовые суда мировой и российской авиации – самолеты семейств Boeing 737 и Airbus 320/321. Парк таких самолетов в России насчитывает около 600 судов, оценивает аналитик АКРА Александр Гущин. Это чуть менее половины всех активно эксплуатируемых в России самолетов, отмечает он.

Минпромторг хотел отменить льготный режим для этих судов уже с 2017 г., но **Минтранс** выступил против. В итоге министерства договорились продлить режим до конца 2019 г. ЕЭК с этим предложением согласилась. Но со следующего года льгота не будет распространяться на ввозимые суда старше 12 лет.

Пошлина на возрастные суда лидеров рынка не затронет: группа «Аэрофлот», S7, «Уральские авиалинии» и Utair пополняют флот только новыми самолетами. Но с 2020 г. их расходы могут серьезно вырасти. Новый В737 или А320 стоит примерно $50 млн. И хотя авиакомпании берут суда в лизинг, именно они ввозят суда и должны платить пошлину. Необходимо соблюсти интересы как наших основных авиаперевозчиков, так и авиапроизводителей, говорит представитель Минпромторга. По его словам, общая позиция правительства будет выработана совместно с **Минтрансом**, Минэкономразвития, Минфином, ЕЭК, а также основными российскими авиаперевозчиками и авиапроизводителями. Поручение поступило в **Минтранс** и находится в проработке, говорит представитель министерства.

Российские МС-21 из лидеров рынка заказал только «Аэрофлот»: 50 лайнеров с поставкой в 2020–2026 гг.

В Россию и страны ЕАЭС можно беспошлинно ввозить суда по другому льготному режиму – для внутреннего пользования, напоминает человек, близкий к **Минтрансу**. Такой режим, правда, не освобождает от уплаты НДС, но это возмещаемый налог, продолжает собеседник. По его словам, этот режим менее удобен, чем режим временного ввоза, но им уже пользуются российские авиакомпании. Например, льготный режим временного ввоза не распространяется на суда до 100 мест, которые конкурируют с SSJ100.

Представители «Аэрофлота» и Utair на запросы «Ведомостей» не ответили.

Отмена льготы очень осложнит жизнь российским перевозчикам, говорит топ-менеджер российской авиакомпании. «И зачем отменять сейчас – какая альтернатива иностранным судам? – возмущается собеседник «Ведомостей». – Пусть МС-21 сначала войдет в крупную серию, докажет, что летает не хуже, и тогда отменяйте».

Гендиректор консалтинговой компании Infomost Борис Рыбак сомневается, что правительство отменит льготы на ввоз самолетов. Если такое произойдет, авиакомпаниям придется поднять стоимость билетов в 1,5–2 раза, чего ни правительство, ни авиакомпании не хотят допустить.

<https://www.vedomosti.ru/business/articles/2018/12/19/789782-boeing-airbus>

На ту же тему:

<https://www.rbc.ru/economics/19/12/2018/5c1a36a79a79478ef4f09604>

### КОММЕРСАНТ; ГЕРМАН КОСТРИНСКИЙ; 2018.12.20; ПРЕЗИДЕНТУ НАПОМНИЛИ О КЕРОСИНЕ; АВИАКОМПАНИИ НЕ ХОТЯТ ЖДАТЬ КОМПЕНСАЦИЙ ДО ВЕСНЫ

Как выяснил “Ъ”, Ассоциация эксплуатантов воздушного транспорта (АЭВТ) попросила президента Владимира Путина ускорить предоставление господдержки авиаторам в связи с подорожанием топлива. Правительство обещало решить вопрос к марту 2019 года, но в АЭВТ считают, что промедление приведет к росту цен на авиабилеты и сокращению числа перевозчиков. Однако в ФАС продолжают настаивать на адекватности роста цен на топливо, а в аппарате вице-премьера Дмитрия Козака считают введение «сплошного регулирования цен» на топливо неприемлемым.

АЭВТ (объединяет крупнейшие авиакомпании) 19 декабря попросила президента РФ ускорить предоставление «топливной» господдержки перевозчикам. В обращении, с которым ознакомился “Ъ”, АЭВТ утверждает, что с ноября 2015-го по ноябрь 2018 года средняя цена керосина росла втрое быстрее инфляции, а с 2017 года – в восемь раз: «В результате стоимость авиакеросина по национальному биржевому индексу ТС в октябре 2018 года была на 77,5% выше, чем в январе 2016 года (при инфляции за период 10,1%.– “Ъ”)». По итогам 2018 года операционный убыток отрасли составит 37–39 млрд руб., пишет АЭВТ.

Владимир Путин в сентябре поручил правительству к 1 марта 2019 года представить предложения по единовременной компенсации расходов перевозчиков, связанных с подорожанием топлива. Позже в **Минтрансе** говорили о выплате 22,5 млрд руб. В ноябре ассоциация также просила вице-премьера **Максима Акимова** поднять налоговый вычет из акциза на топливо, повысив его коэффициент с 2,08 до 3,5 (см. “Ъ” от 21 ноября), что обойдется бюджету в 24 млрд руб. в год. Пока решений нет, в **Минтрансе** в начале декабря говорили, что примут решение в начале 2019 года. В АЭВТ считают, что господдержку необходимо оказать немедленно, так как первый и четвертый кварталы традиционно самые убыточные для отрасли.

Авиаторы предсказуемо поддерживают позицию АЭВТ. Так, в Utair уверяют, что затраты на ГСМ – основная причина ухудшения финансовых результатов отрасли. «Необходимы системные инструменты поддержки отрасли – например, снижение акциза на топливо либо повышение возмещения акциза могло бы сократить негативный эффект от неконтролируемого роста цены»,– добавляют в S7. Но среди участников рынка есть и разногласия. Источник, близкий к «Аэрофлоту», согласен, что «было бы справедливо компенсировать авиакомпаниям потери, но главный вопрос – по какому принципу». По мнению собеседника “Ъ”, «целесообразнее всего» распределять деньги по количеству перевезенных пассажиров («Аэрофлот» – лидер отрасли по перевозкам). В **Росавиаци**и не ответили “Ъ”.

Заместитель главы ФАС Анатолий Голомолзин отмечает, что колебания цен на топливо цикличны. Сейчас биржевые котировки на авиакеросин лишь на 4,5% выше начала 2018 года, а в 2014–2016 годах среднегодовые цены почти не менялись, тогда как инфляция была двузначной, добавляет чиновник. Он признает, что в 2017–2018 годах топливо дорожало быстрее инфляции, но «нарастающим итогом они различаются не так существенно». По данным господина Голомолзина, в целом в 2014–2018 годах инфляция составила примерно 40%, а рост цен на топливо – около 50%. При этом, подчеркнул чиновник, подорожание уже закладывается в цены на билеты и топливные сборы.

Представитель вице-премьера Дмитрия Козака Илья Джус отмечает, что авиакеросин не включен в ценовое регулирование в рамках соглашений правительства с нефтяниками. «Правительство регулировало цену на стеле (АЗС.– “Ъ”) только по топливу для конечного потребителя – населения, требования ряда отраслей о сплошном регулировании цен на все нефтепродукты несостоятельны и сродни предложениям вернуть Госплан СССР». Представитель **Максима Акимова** говорит, что решение о механизме компенсации, ее сумме и сроках еще не принято. Источник “Ъ” уточняет, что в обоснованности позиции авиаторов есть сомнения: «Не исключено, что в топливных сборах они прячут иные издержки и неэффективность».

Глава Infomost Борис Рыбак называет обращение АЭВТ напрямую к президенту исключительным событием, обычно ассоциация ограничивается письмами в **Минтранс**. Эксперт разделяет опасения отрасли: «Я думаю, банки, наученные горьким опытом «Трансаэро», не выдадут кредиты убыточным перевозчикам. А впереди два квартала безденежья». По его мнению, в зоне риска все компании, кроме «Аэрофлота».

<https://www.kommersant.ru/doc/3835807>

### РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; АЛЕКСАНДР ЯРОШЕНКО; 2018.12.20; В РОССИЮ ВЕРНУЛИСЬ ЗАСТРЯВШИЕ НА ОСТРОВЕ ХАЙНАНЬ ЖИТЕЛИ ПРИАМУРЬЯ

Все амурские туристы, которые по вине туроператора «Жемчужная река» вовремя не смогли отправиться домой с курорта на китайском острове Хайнань, вернулись в Россию.

- Двадцать два человека сегодня прилетели в Москву. Они сейчас находятся в аэропорту Домодедово, им предоставлена гостиница и питание. Днем по московскому времени они все улетят в Благовещенск, - рассказала «РГ» пресс-секретарь министерства внешнеэкономических связей, туризма и предпринимательства Амурской области Наталья Храмова.

Всего в этом туристическом тупике было 148 жителей региона.

<https://rg.ru/2018/12/20/reg-dfo/v-rossiiu-vernulis-zastriavshie-na-ostrove-hajnan-zhiteli-priamuria.html>

### ТАСС; 2018.12.19; ДВФУ В ПРИМОРСКОМ КРАЕ НАЧНЕТ ГОТОВИТЬ ЛЕТНЫЙ СОСТАВ И СОТРУДНИКОВ НАЗЕМНЫХ АВИАСЛУЖБ

Новые направления по подготовке летного персонала и сотрудников наземных авиационных служб откроются на базе Дальневосточного Федерального университета (ДВФУ) в Приморском крае. Это предложение поддержал министр науки и высшего образования РФ Михаил Котюков на встрече с властями региона и представителями авиакомпании «Аврора».

«Край нуждается в специалистах этой категории. Сегодня мы готовим инженеров и летчиков, в основном только на западе страны, в Ульяновском и Санкт-Петербургском университетах. Учитывая близость Приморского края к АТР и предстоящий прогноз роста авиаперевозок с этими странами, нам необходимы пилоты и сотрудники инженерно-технического состава. Уже подписан соответствующий меморандум о намерениях с ДВФУ, чтобы развить это направление», - сказал на встрече директор приморского филиала «Авроры» Дмитрий Тыщук.

Котюков поддержал предложение. Глава региона Олег Кожемяко поручил руководству авиакомпании подготовить необходимые документы и предложения, а Тыщуку - возглавить региональную рабочую группу по данному вопросу. Авиакомпания готова в случае положительного решения на федеральном уровне закупить оборудование и подготовить инструкторский состав.

<https://tass.ru/ekonomika/5929615>

### РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; ЮЛИЯ ГАРДНЕР; 2018.12.20; НА САХАЛИНЕ САМОЛЕТ ВЕРНУЛСЯ В АЭРОПОРТ ВЫЛЕТА ИЗ-ЗА РАЗГЕРМЕТИЗАЦИИ

19 декабря самолет, вылетевший из Южно-Сахалинска в Благовещенск вернулся в аэропорт из-за сигнализации датчика разгерметизации салона.

- На высоте около 2,5 тысячи метров экипаж DHC-8 доложил о проблемах с наддувом салона и принял решение о возврате на аэродром, - рассказала старший помощник руководителя ДВСУТ СК РФ Дарья Немцева.

На борту находились 38 пассажиров, никто из них не пострадал.

Проверка ведется по статье об оказании услуг, не отвечающих требованиям безопасности жизни или здоровья потребителей. Следователям предстоит выяснить точные обстоятельства произошедшего и принять решение о возбуждении уголовного дела.

<https://rg.ru/2018/12/20/reg-dfo/na-sahaline-samolet-vernulsia-v-aeroport-vyleta-iz-za-razgermetizacii.html>

### РБК; 2018.12.19; «АЭРОФЛОТ» ОБЪЯСНИЛ ПРИЧИНУ ЗАДЕРЖКИ РЕЙСА КАЗАНЬ – МОСКВА

Информация об обледенении двигателя самолета «Аэрофлота», который должен был лететь из Казани в московский аэропорт Шереметьево, является «очередной фейковой новостью». Об этом сообщили РБК в пресс-службе авиакомпании.

«Задержка рейса SU1197 Казань – Шереметьево связана с необходимостью проведения повторной обработки воздушного судна противообледенительной жидкостью из-за длительного руления по аэродрому», – рассказал собеседник РБК.

Ранее 19 декабря Telegram-канал Mash сообщил, что самолет «Аэрофлота» не смог вылететь из аэропорта Казани из-за обледенения двигателя. Отмечалось, что экипаж вовремя заметил состояние лопаток турбин.

В феврале Ан-148 «Саратовских авиалиний» разбился в Подмосковье вскоре после взлета. Все находившиеся на борту погибли. По предварительной версии, лайнер разбился в связи с обледенением приемников полного давления из-за отключения системы обогрева. Это привело к искажению данных о скорости самолета.​

<https://www.rbc.ru/rbcfreenews/5c19f9199a794771eb1477f5>

### ТАСС; 2018.12.19; ЛЕТЕВШИЙ ИЗ САЛЕХАРДА В ЕКАТЕРИНБУРГ САМОЛЕТ СТОЛКНУЛСЯ СО СТАЕЙ ПТИЦ

Летевший из Салехарда самолет авиакомпании «Ямал» столкнулся со стаей птиц, однако штатно приземлился в аэропорту Екатеринбурга. Об сообщили в среду ТАСС в пресс-службе авиакомпании.

«При взлете из Салехарда произошло столкновение воздушного судна со стаей птиц, поэтому, когда самолет приземлялся в Екатеринбурге, левая стойка основного шасси не выпускалась. Командир экипажа принял решение выполнить еще один заход на посадку, было выполнено три [попытки], после чего [стойка шасси] аварийно выпустилась. Всего на борту было 98 пассажиров и четыре члена экипажа», - сказали в авиакомпании.

Как рассказали ТАСС в пресс-службе международного аэропорта Кольцово в Екатеринбурге, в 17:44 (15:44 мск) рейс YC-122 штатно приземлился. «При посадке рейса службы аэропорта были приведены в готовность. Аэропорт Кольцово работает без ограничений на прием и отправку воздушных судов», - уточнил собеседник агентства.

<https://tass.ru/proisshestviya/5932398>