**21 ДЕКАБРЯ 2018**

**Вернуться в оглавление**

|  |
| --- |
| **Публикации** |

### ОПРФ.РУ; 2018.12.20; «ОЖИДАЕМ ОТ ОБЩЕСТВЕННОСТИ КОНКРЕТНЫХ ПРЕДЛОЖЕНИЙ, КОТОРЫЕ ПОМОГУТ НАМ ДВИГАТЬСЯ БЫСТРЕЙ» – ЕВГЕНИЙ ДИТРИХ; В ОП РФ ПРОШЛО ПЕРВОЕ ЗАСЕДАНИЕ ОБЩЕСТВЕННОГО СОВЕТА ПРИ МИНТРАНСЕ РОССИИ

«Мы уделяем огромное внимание общественным советам, потому что они в каком-то смысле сильнее самого ведомства, – заявил Секретарь Общественной палаты РФ Валерий Фадеев, открывая первое заседание Общественного совета при **Минтрансе** России, которое прошло на площадке ОП РФ 20 декабря.

«Ведомство – это бюрократическая структура, бумаги, входящие и исходящие, задания оперативные и тактические и так далее. А в общественных советах собран огромный экспертный потенциал и опыт, и они имеют возможность предлагать больше решений по существу», – сказал глава ОП РФ.

По его словам, цель ближайших лет – действовать в соответствии с майским указом Президента, и для этого предстоит решать множество задач.

«Хоть и считается, что главная функция общественного совета – это контроль, и, согласно закону, это, безусловно, обязательная функция, но, как мы считаем, его вторая функция – творческая, созидательная. Мы в Палате, наблюдая за тем, что происходит в исполнительной власти, честно говоря, не видим чего-то такого, что может взволновать сердце активиста-обывателя», – добавил Фадеев.

Он привел слова Президента РФ Владимира Путина о том, что без общества не удастся достичь тех целей, которые он поставил в своем указе. «И сегодня (на ежегодной пресс-конференции. – Прим.ред.) он сказал, что бюрократию победить нельзя, но и без нее невозможно», – сказал Фадеев.

«Сегодня общество может внести огромный вклад в реализацию поставленных целей, именно под это нам нужно затачиваться. Нужна творческая помощь. Общество, эксперты должны помогать чиновникам, министерствам решать задачи, добиваться целей. Вот как мы видим задачу общественных советов», – заключил Фадеев.

Председатель Комиссии по общественному контролю и взаимодействию с общественными советами Владислав Гриб также отметил, что «экспертный потенциал гражданского общества больше, чем любого ведомства. Излишне говорить о важности, об ответственности общественных советов».

«Это один из самых интересных общественных советов, потому что ведомство затрагивает много тем. Предлагаю провести совместное заседание с региональными палатами и профильными комиссиями», – сказал общественник

Владислав Гриб призвал членов общественного совета «критиковать и ведомство, и министра, но делать это взвешенно и грамотно».

«Опирайтесь на наши профильные комиссии. Мы хотим, чтобы вы знали, что вы наш реальный партнер и мы на вас очень рассчитываем и будем оказывать вам максимальную методическую помощь», – обратился Гриб к членам совета.

**Министр транспорта** России Евгений **Дитрих** рассказал о пользе взаимодействия с общественностью, приведя в пример работу над приоритетным национальным проектом «Безопасные и качественные автомобильные дороги».

«Когда был развернут этот проект, была создана система получения обратной связи. Это было важно не только на нашем верхнем уровне, но и для властей в регионах. Рассматривались и откровенно враждебные выпады, проверялся каждый из них. Когда люди видят, что они действительно оказывают влияние на власть, они работают в этой системе, они готовы включаться, оставлять свои комментарии», – рассказал министр.

Он предложил, чтобы каждый из членов общественного совета взял на себя какие-то направления и курировал их в плане сбора обратной связи от граждан и бизнеса.

«Наш клиент кто? Это пассажир – человек, который передвигается с помощью транспорта по своим собственным нуждам. И наш клиент – это грузоотправитель, то есть это бизнес, который что-то перевозит по нашим транспортным сетям. Когда мы удовлетворим этих двух клиентов, счастье и наступит», – уверен Евгений **Дитрих**.

На заседании не только обсудили организационные вопросы работы общественного совета и выбрали его председателя (им стал директор Института экономики транспорта и транспортной политики Национального исследовательского университета «Высшая школа экономики», и.о. декана Высшей школы урбанистики имени А.А. Высоковского Михаил Блинкин), но и коснулись практических тем.

Так, Евгений **Дитрих** рассказал, что сегодня Министерство модерирует, по сути, два национальных проекта. Один из них это «Безопасные и качественные автомобильные дороги», а второй – комплексный план модернизации и расширения магистральной инфраструктуры.

«Конечно, мы очень рассчитываем на помощь общественного совета в уточнении параметров, в общественном обсуждении и в общественном контроле реализации этих инициатив. Нам нужно, чтобы взаимодействие с регионами, которое мы сейчас разворачиваем, тоже было под контролем коллег из общественного совета. Это даст огромную синергию. Мы ожидаем, что для нас концентрированное мнение общественности будет подано нам в формате конкретных предложений, которые помогут нам двигаться быстрей», – сказал Евгений **Дитрих** уже по итогам заседания.

Говоря о составе общественного совета, он отметил: «Я вижу, что люди очень заинтересованы, что все они компетентные, знающие, многие из них трудились в старые времена в транспортном секторе. Настрой бодрый, веселый и энергичный, и я жду, что результаты будут очень позитивны»

Министр поблагодарил Общественную палату, высоко оценив ее работу по формированию состава общественного совета.

«Я считаю, что это огромный труд, который сегодня получил свое выражение в утверждении и одобрении состава. Мы очень благодарны за слаженную работу, мы очень надеемся на ее помощь и поддержку. Это, конечно, огромный прямой канал для того, чтобы мы имели возможность с разных сторон смотреть на транспортный комплекс», – заключил Евгений **Дитрих**.

<https://oprf.ru/press/news/2018/newsitem/47775>

### ИНТЕРФАКС; 2018.12.20; РОСМОРРЕЧФЛОТ ПЛАНИРУЕТ К ВЕСНЕ ДОРАБОТАТЬ КРИТЕРИИ ТРАНСПОРТНОГО БАЛАНСА, ОБСУЖДАЕТ ГРУЗОПОТОКИ С РЖД

**Федеральное агентство морского и речного транспорта** (**Росморречфлот**) планирует к весне 2019 года определить критерии транспортного баланса грузопотоков, сообщил журналистам замглавы **Минтранса** - руководитель **Федерального агентства морского и речного транспорта** Юрий Цветков.

«Мы к следующей навигации, к весне, планируем с РЖД обсудить и решить этот вопрос», - сказал он, отвечая на вопрос о сроках доработки критериев транспортного экономического баланса.

По его словам, в некоторых регионах ОАО «Российские железные дороги» (РЖД) выгоднее перенаправить грузы на внутренние водные пути, чем создавать дорогостоящую инфраструктуру. «Очень простая арифметика - для них (РЖД - ИФ) выгоднее отдать массовые грузы на реку, чем строить дорогостоящую инфраструктуру на южном направлении, которое перегружено и где строительные работы просто фантастические суммы отнимают. Им проще заниматься расширением инфраструктуры на Дальнем Востоке, где сейчас идет массовая отгрузка угля и поставлены достаточно серьезные задачи выйти с 90 млн тонн до 180 млн тонн к 2024 году, и это требует существенных инвестиций в инфраструктуру, причем в инфраструктуру до конечного пользователя в Кемеровском бассейне», - пояснил Ю.Цветков.

Глава **Росморречфлот**а отметил, что ведомство на созданной совместной рабочей группе активно обсуждает с РЖД баланс грузопотоков.

«Вопрос (перераспределения грузопотоков с ж/д на реку - ИФ) поручено было решать в рамках разрабатываемого экономического транспортного баланса, он сейчас находится в финальной стадии. Там все это должно быть отражено. Поскольку конкуренция не только внутренняя с ж/д транспортом, там еще трубопроводный транспорт забирает определенные вещи с железной дороги», - напомнил глава **Росморречфлот**а.

ОАО «Российские железные дороги» в декабре 2018 года продлило на 2019-2020 годы действие объемной 25%-ной скидки на экспортные перевозки дизельного топлива и мазута со станций Нефтяная и Князевка, расположенные вблизи Саратовского нефтеперерабатывающего завода «Роснефти» (MOEX: ROSN). Монополия ввела скидку в январе 2017 г. Кроме того, РЖД также продлили на 2019-2020 годы объемную скидку 18% на экспортные перевозки дизтоплива и мазута со станций Новокуйбышевская и Кряж, расположенных вблизи Новокуйбышевского нефтеперерабатывающего завода «Роснефти, а также со станций Кашпир и Сызрань - вблизи Сызранского НПЗ этой же компании. Между тем пока нет решения по продлению 37% объемной скидки на экспортные перевозки дизельного топлива и мазута с уфимских ж/д станций Загородняя, Бензин, Новоуфимская на станции Автово-экспорт (припортовая станция Большого порта Санкт-Петербург), Лужская-экспорт и Высоцк-экспорт (обслуживают порты Усть-Луга и Высоцк в Ленинградской области).

В «Роснефти» не комментируют информацию.

### ИНТЕРФАКС; 2018.12.20; ПУТИН ПРИЗВАЛ ПРОСЧИТАТЬ ЭКОНОМИЧЕСКИЙ ЭФФЕКТ ОТ ПРОЕКТА СТРОИТЕЛЬСТВА МОСТА ЧЕРЕЗ ЛЕНУ

Президент РФ Владимир Путин призвал просчитать экономический эффект от проекта строительства моста через реку Лена, оценить его влияние на развитие региона.

«Это (строительство моста - ИФ) должно быть связано с развитием, вот это нужно точно посчитать. Стоимость этого моста - а мы говорим об этом уже давно, несколько лет - очень большая, это дорогой проект. Надо посмотреть - он упрется просто в город и все, или есть возможность развития региона в целом на другом берегу реки Лены, развитие экономики, инфраструктуры, выход на какие-то месторождения. Вот что надо решить - надо сопоставить расходы и конечный результат для экономики региона в целом. Вот если коллеги между собой на уровне **Минтранса**, Минэкономики договорятся, то мы, конечно, этот проект реализуем», - сказал В.Путин в ходе пресс-конференции в четверг.

Накануне сообщалось со ссылкой на региональное правительство, что потенциальные инвесторы строительства мостового перехода через реку Лена в районе Якутска и глава Якутии Айсен Николаев обсудили проект в ходе заседания научно-технического совета **Росавтодор**а, подготовят доклад в правительство РФ. Готовность реализовать частную концессионную инициативу подтвердили PowerChina International Group Ltd. и группа «ВИС». «По итогам совета и обмена мнениями мы подготовим совместный протокол. Затем совместно с республикой подготовим доклад в правительство. Оно примет решение или дополнительно укажет нам на необходимость проработки, какими способом этот проект будет реализован», - приводились в сообщении слова заместителя руководителя **Росавтодор**а Дмитрия Прончатова. В доклад также войдет экспертное заключение **Росавтодор**а.

В свою очередь председатель совета директоров группы «ВИС» Игорь Снегуров сообщил журналистам, что группа готова выступать в качестве частного партнера в проекте строительства автомобильного моста через Лену. «Мы готовы выступать концессионером, частным партнером. То есть мы готовы взять весь комплекс, начиная от разработки проекта, юридической его части, затем финансового закрытия - обеспечить его финансированием, в том числе и нашими средствами, и генподряд тоже», - сказал И.Снегуров.

В **Росавтодор**е в среду также заявили, что при ведомстве будет создана научно-экспертная рабочая группа по рассмотрению вариантов строительства моста. По итогам ее работы будет подготовлено экспертное заключение **Росавтодор**а для правительства РФ с рекомендацией по дальнейшей работе. При этом потенциальные участники проекта представили два варианта строительства объекта - концессионер из Китая рассматривает возможность строительства неразрезной стальной конструкции, российская компания выступает за вантовую. По мнению представителей PowerChina International Group Ltd, стальной неразрезной мост в сложных климатических условиях Якутии окажется более надежным при экстремально низких температурах. При этом представители ГК «ВИС» оспаривают данное утверждение, опираясь как на российский опыт возведения подобных конструкций в тяжелых климатических условиях (Югорский мост в Сургуте, мост «Факел» в Салехарде), так и на зарубежную практику (мост «Свеча дровосека» в Рованиеми в Финляндии, Саамский мост на границе между Финляндией и Норвегией и др.).

При этом А.Николаев отметил, что строительство моста даст мощный толчок для развития имеющегося производства и создания новых проектов. «Оно позволит соединить широтные транспортные магистрали. В частности, речь идет о Транссибирской и Байкало-Амурской - с одной стороны, и Северного морского пути - с другой, который призван стать перспективным международным транспортным коридором «Европа - Севморпуть - Тикси - Якутск - Благовещенск - Китай - АТР», - говорилось в сообщении **Росавтодор**а.

Строительство моста через Лену также объединит федеральные автомобильные дороги «Лена» и «Колыма» с автодорогой «Вилюй», благодаря чему Восточная Сибирь кратчайшим путем свяжется с портами Охотского моря. Кроме того, появится транспортный коридор от Иркутска до Магадана, «существенно снизятся затраты по завозу ресурсов для нужд республики».

«Возведение моста через реку Лена обеспечит транспортно-логистическую пространственную связанность на 18% территории РФ. В зону круглогодичного транспортного сообщения попадут 83% жителей самого большого региона страны», - добавил А.Николаев.

Как сообщалось, власти Якутии рассчитывают, что мост в районе Якутска через реку Лену, будет введен не позднее 2024 года. Стоимость моста, по разным оценкам составляет от 60 до 100 млрд рублей.

О готовности участвовать в проекте ранее заявлял консорциум, созданный группой «ВИС» и China Railway Construction Corporation (CRCC). Консорциум основан в августе 2018 года для реализации проектов по развитию транспортной инфраструктуры Якутии. В рамках Восточного экономического форума-2018 группа «ВИС» и CRCC подписали с Якутией трехстороннее соглашение, которое стало одним из первых шагов к реализации достигнутых договоренностей. Участием в консорциуме для строительства моста также интересовались банк ВТБ (MOEX: VTBR) и Российский фонд прямых инвестиций (РФПИ).

Проект предполагает строительство моста, автодорожных подходов к нему и сопутствующих сооружений. Начальная точка строительства - примыкание к автодороге «Лена» (Невер-Якутск), конечная точка - примыкание к дороге «Умнас» (Якутск-Олекминск). Общая протяженность моста - 17,7 км, в том числе пересечение реки протяженностью 5,8 км и подъездные пути длиной 11,9 км.

### РИА НОВОСТИ/ПРАЙМ; 2018.12.20; ГТЛК РАЗРАБАТЫВАЕТ ПРОГРАММУ НЕКОММЕРЧЕСКОГО ЛИЗИНГА РОССИЙСКОЙ ЭНЕРГОЭФФЕКТИВНОЙ ТЕХНИКИ

Государственная транспортная лизинговая компания (ГТЛК) совместно с **Минтрансом** и Минэнерго разрабатывает программу некоммерческого лизинга отечественной энергоэффективной техники и оборудования газозаправочной инфраструктуры и прогнозирует ежегодный объем заказов производства техники на газомоторном топливе (ГМТ) в размере свыше 2,2 тысяч штук, сообщили РИА Новости в пресс-службе ГТЛК.

«ГТЛК совместно с **Минтрансом** и Минэнерго разрабатывает программу некоммерческого лизинга отечественной энергоэффективной техники и оборудования газозаправочной инфраструктуры. Реализация этой программы окажет поддержку российским машиностроительным предприятиям путем размещения заказов на производство техники и стимулирует спрос на отечественную технику, работающую на ГМТ (газомоторном топливе – ред.)», – отметили в пресс-службе.

Представители ГТЛК уточнили, что ежегодный прогнозный объем заказов производства техники на ГМТ составит более 2,2 тысячи единиц, общий объем закупки техники по программе за 5 лет составит порядка 11 тысяч единиц.

В декабре представитель вице-премьера Дмитрия Козака Илья Джус сообщил журналистам, что Козак принципиально поддержал предложение о субсидировании развития инфраструктуры для газомоторного топлива. По словам Джуса, на совещании рассматривались вопросы развития газозаправочной инфраструктуры, расширения производства автомобильной техники, работающей на газе, и новая концепция развития рынка газомоторного топлива.

### РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; СВЕТЛАНА БАТОВА ; 2018.12.20; КАМЕРА СМОТРИТ В КЛЕТКУ; ЗА ВЫЕЗД НА «ВАФЕЛЬНИЦУ» НАЧНУТ ШТРАФОВАТЬ

В будущем году камеры на дорогах начнут фиксировать выезд на занятый перекресток с разметкой «вафельница». Об этом на встрече с журналистами сообщил глава Центра организации дорожного движения столицы Вадим Юрьев.

В Москве уже несколько лет на перекрестки наносится клетчатая разметка. Она напоминает водителям, что на занятый перекресток въезжать нельзя. Пока штрафы в автоматическом режиме за это выписываются только в Орликовом переулке на одном из сотни перекрестков с «вафельницей».

Планируется, что в 2019 году около 200 комплексов будут штрафовать водителей, не пропускающих пешеходов на нерегулируемых переходах. В Москве пока три таких комплекса. Помимо фотовидеофиксации для спорных случаев будет вестись и видеозапись непропусков, которая будет храниться в течение некоторого времени.

Смертность на дорогах Москвы за год снизилась на 8 процентов. «За 11 месяцев прошлого года погибли 443 человека, а в этом году за такой же период на 34 человека меньше», - отметил Юрьев.

Меньше людей стали получать травмы на переходах, это произошло благодаря новой схеме движения. Ситуация может улучшиться, если будут строже наказывать за превышение скорости.

Кроме того, Вадим Юрьев отметил, что в случае принятия таких поправок знаки на дорогах Москвы необходимо будет поменять. Сейчас на многих улицах ограничение скорости - 40 километров в час. Водители едут 59 - ведь штраф за это не придет. Теперь, если будут наказывать даже за превышение на 10 км/ч, придется устанавливать какой-то новый скоростной лимит.

<https://rg.ru/2018/12/20/reg-cfo/za-vyezd-na-vafelnicu-nachnut-shtrafovat.html>

### ИЗВЕСТИЯ; ТИМУР ХАСАНОВ; 2018.12.20; ДОХОДНЫЙ ТОМ: ТРАНСПОРТНЫЙ НАЛОГ С ЛЮКСОВЫХ АВТО ПОМОГАЕТ БЮДЖЕТУ; ГДЕ В РОССИИ БОЛЬШЕ ВСЕГО ПЛАТЯТ ЗА ЛИЧНЫЙ ТРАНСПОРТ

В пересчете на одного жителя больше всего платят в казну транспортный налог жители Камчатского края и Москвы, а меньше всего – Ингушетии, Чечни и Дагестана. К такому выводу пришли аналитики аудиторско-консалтинговой группы «Финэкспертиза» в своем исследовании, с которым ознакомились «Известия». Качество сбора налога напрямую связано с уровнем работы налоговиков, считают эксперты.

Лидеры по сборам

В России с началом декабря этого года закончился срок уплаты транспортного налога за 2017 год. Основываясь на финализированных данных МВД и Федерального казначейства по уплате в регионах, аналитики «Финэкспертизы» определили размер транспортного налога в пересчете на одного жителя субъекта федерации. Этот показатель одновременно отражает качество работы налоговых органов, размер налога и исправность уплаты гражданами налогов.

Так, лидером по уплате транспортного налога стал Камчатский край, где в пересчете на одного жителя он составил 1979 рублей. На второй строчке Москва с результатом в 1710 рублей, а на третьей – Санкт-Петербург (1625 рублей). Далее в десятке идут Московская область (1601), Сахалинская область (1229), Ленинградская область (1204), Ханты-Мансийский автономный округ (1094), Новгородская область (1031), Нижегородская область (1009), Хабаровский край (989).

В то же время «Финэкспертиза» указывает и регионы с минимальными сборами транспортного налога. Здесь первой стала Ингушетия – в пересчете на одного жителя республики здесь получился всего 91 рубль. На втором месте Чечня (172 рубля), а на третьем – Дагестан (175). Далее следуют Чукотский автономный округ (185), Кабардино-Балкария (202), Тюменская область (234), Северная Осетия – Алания (247), Тыва (303), Карачаево-Черкесия (321), Оренбургская область (357).

По подсчетам «Финэкспертизы» в среднем по России транспортный налог за 2017 год составил 869 рублей на каждого гражданина страны. За два года россияне стали платить в среднем на 16%, или 252 рубля, больше за пользование своими транспортными средствами. Сильнее всего средний платеж вырос в Камчатском крае (+859 рублей на человека), Ханты-Мансийском автономном округе (+ 375) и Приморском крае (+298), отмечает руководитель налоговой практики компании «Финэкспертиза» Сергей Зубков.

«Безусловно, налоги – это ключевой источник доходов, позволяющий властям исполнять возложенные на них задачи. Тем не менее 20-кратная разница в размере транспортного налога в пересчете на одного жителя говорит о разных подходах в налоговой стратегии субъектов РФ. Где-то величина налоговой нагрузки на человека обеспечена большим количеством транспортных средств в регионе, где-то – более высокими тарифами и усилением контроля за собираемостью налога», – объясняет аналитик «Финэкспертизы».

По словам Зубкова, хотя среди лидеров рейтинга по размеру транспортного налога Москва и Камчатский край, оба региона не являются лидерами по размеру ставок налога. В столице средний размер транспортного налога связан с большим числом более мощных автомобилей, а в Камчатском крае – с большим количеством автомобилей на 1 тыс. жителей (496 авто на 1 тыс. жителей в 2017 году по сравнению с 285 автомобилями в среднем по России). В Санкт-Петербурге размер транспортного налога связан с более высокими, чем в других регионах, ставками и значительным количеством мощных автомобилей.

Во всех регионах, вошедших в первую тройку по динамике платежей транспортного налога на каждого жителя, за два года (с 2015-го по 2017-й) ставки налога на транспортные средства выросли в среднем на 40–45%. При этом количество транспортных средств значительно выросло лишь в Приморском крае. Если в среднем по России за два года количество автомобилей на человека выросло на 16 единиц в пересчете на 1 тыс. жителей, то в Приморском крае – на 28.

Качество сбора налогов, в том числе транспортного, сильно варьируется от региона к региону, вдобавок на общую массу регионального сбора влияет количество люксовых автомобилей, отмечает автомобильный эксперт Сергей Ифанов.

«Логично, чем больше в регионе автомобилей, внесенных в реестр «роскошных авто» с повышенным коэффициентом транспортного налога, тем выше сборы, и отсюда Москва в лидерах. Однако куда более очевидно, что работа налоговиков и приставов, обязанных взыскивать неуплату, на более-менее высоком уровне налажена только в крупных городах. Ну и, конечно же, ставки этого налога традиционно очень низкие на юге России», – подчеркнул Ифанов.

В прошлом году Счетная палата России проводила ревизию задолженности автомобилистов по транспортному налогу, общая сумма составила порядка 100 млрд рублей. Однако в том же году был внесен пакет поправок в Налоговый кодекс, предусматривающих признание государством «безнадежных к взысканию и подлежащих списанию долгов», образовавшихся до 1 января 2015 года.

<https://iz.ru/825150/timur-khasanov/dokhodnyi-tom-transportnyi-nalog-s-liuksovykh-avto-pomogaet-biudzhetu>

### РБК; ЛЮДМИЛА ПОДОБЕДОВА; 2018.12.20; ДМИТРИЙ КОЗАК ЖМЕТ НА ГАЗ; АВТОПАРКАМ ГОСКОМПАНИЙ ПРЕДПИСАНО ПЕРЕХОДИТЬ НА ГАЗОМОТОРНЫЙ ТРАНСПОРТ

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

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/newspaper/2018/12/20/5c1372479a79473f5ae372cb>

### РБК; АЛЁНА АБРАМОВА; 2018.12.20; ПЕРЕВОЗЧИКИ В СВЕРДЛОВСКОЙ ОБЛАСТИ ПРОСЯТ ФСБ ЗАПРЕТИТЬ BLABLACAR

Автотранспортные перевозчики пассажиров и грузов требуют запретить на свердловских дорогах услуги таких сервисов, как «Яндекс.Автобусы», «BlaBlaCar», «Автокруиз», «Unitiki» и др. Коллективную жалобу (есть в распоряжении РБК Екатеринбург) направят в 14 ведомств, в том числе в региональное УФСБ РФ, областную налоговую службу, губернатору Евгению Куйвашеву, главе **минтранса** РФ Евгению **Дитрих**у. Инициатором сбора подписей выступил Северный автовокзал в Екатеринбурге. Источник РБК Екатеринбург сообщает о шести подписавшихся перевозчиках.

В письме говорится, что перевозчики испытывают финансовые трудности из-за сложной экономической ситуации, растущих цен на топливо, высоких требований к безопасности транспорта (в т.ч. антитеррористической) и штрафов. Поэтому ситуация с нелегальными перевозчиками становится критической для лицензированных участников рынка.

«Не неся практически никаких затрат на получение лицензии, исполнение лицензионных требований, согласование и надлежащее оформление своей деятельности, обеспечение транспортной безопасности и безопасности дорожного движения, скрывая свои доходы от налогообложения и не подвергаясь штрафным санкциям за нарушения действующего законодательства со стороны надзорных и контролирующих органов, нелегальные перевозчики откровенно демпингуют на рынке пассажирских перевозок, осуществляют незаконную и недобросовестную конкуренцию легальным перевозчикам», – сообщается в письме.

По словам директора одной из подписавшихся компаний – «МосТрансАвто» (зарегистрировано в Москве) – Максима Сартакова, нелегальные перевозчики занижают цену до 20–30% от стоимости билета за счет меньшей финансовой нагрузки. Кроме того, на официальных маршрутах установлено время прибытия и отбытия транспорта, что позволяет «нелегалам» уводить клиентов.

В ноябре 28 перевозчиков обратились в Таганский райсуд Москвы, чтобы запретить деятельность французского сервиса BlaBlaCar в России. Компании и индивидуальные предприниматели требовали закрыть доступ к интернет-сайту и приложению сервиса по поиску попутчиков. Иск подала компания «ТРАНС ЛАЙН» к юридическому лицу BlaBlaCar в России («Комьюто Рус») и Роскомнадзору.

Суд не принял иск к рассмотрению, потому что дело находится вне его компетенции. Сегодня перевозчики пытаются обжаловать это решение.

Годом ранее Тимашевский райсуд Краснодарского края признал деятельность BlaBlaCar нелегальной, но его решение было отменено вышестоящей инстанцией уже через месяц.

<https://ekb.rbc.ru/ekb/freenews/5c1b7e4e9a7947f7fc066677>

### ТАСС; 2018.12.20; АВТОШКОЛЫ ПРЕДЛОЖИЛИ ПРОВЕРЯТЬ ЗНАНИЯ ПДД У ВОДИТЕЛЕЙ ПРИ ЗАМЕНЕ ПРАВ

Директор ярославской автошколы «Ярфина» Сергей Калмыков предложил обязать водителей сдавать теорию при замене водительских прав. Такое предложение он высказал во время выступления на IV Конгрессе автошкол в Москве.

«Возможно, стоит задуматься над введением обязательного теста на знание ПДД для водителей, которые меняют свое водительское удостоверение после истечения срока его действия», - сказал он. По словам главы ярославской школы, это поможет повысить уровень подготовки шоферов и снизит аварийность.

Глава ГИБДД Михаил Черников призвал отнестись к этой идее с осторожностью. «А если он не сдаст данный тест? Тогда права у него отбирать?» - сказал он. При этом Черников отметил, что такое тестирование можно было бы сделать добровольным.

В настоящее время при замене прав раз в десять лет шофер проходит медкомиссию, но никакие специальные тесты не сдает.

<https://tass.ru/obschestvo/5934461>

### РИА НОВОСТИ; 2018.12.20; КРУПНЕЙШИМ ОБЪЕКТОМ ФЦП КРЫМА В 2019 Г СТАНЕТ СТРОИТЕЛЬСТВО «ТАВРИДЫ» - МИНЭКОНОМРАЗВИТИЯ

Самым крупным объектом по объему финансирования в рамках федеральной целевой программы (ФЦП) в 2019 году в Крыму станет строительство второй очереди трассы «Таврида», суммарно на ее строительство будет выделено около 55 миллиардов рублей, сообщил журналистам в Симферополе замминистра экономического развития РФ Сергей Назаров.

«В республике Крым самым крупным объектом по объему финансирования является строительство и реконструкция (трассы) Керчь-Феодосия-Белогорск-Симферополь-Бахчисарай-Севастополь (до границ Бахчисарайского района) – 48,22 миллиарда рублей», – сказал Назаров.

В Севастополе также самый большой объем финансирования в 2019 году – 5,03 миллиарда рублей – будет направлен на строительство седьмого участка трассы «Таврида». 690 миллионов рублей направят на восьмой этап трассы (Севастополь).

В Крыму строится четырехполосная трасса «Таврида», которая соединит Керчь, откуда построен мост через Керченский пролив, с Симферополем и Севастополем. Первую очередь строительства трассы (две полосы от Керчи до Симферополя) планируется завершить к концу 2018 года, вторую (четыре полосы от Керчи до Севастополя) – к концу 2020 года. Общая протяженность трассы – 250,7 километра, пропускная способность – до 40 тысяч автомобилей в сутки. Генподрядчик строительства – АО «ВАД». Полная стоимость строительства «Тавриды» определена на уровне 149,3 миллиарда рублей.

### РИА НОВОСТИ; 2018.12.20; МОСКВА, ПЕТЕРБУРГ И СЕВАСТОПОЛЬ СМОГУТ РЕШАТЬ, КОМУ ЕЗДИТЬ ПО «ВЫДЕЛЕНКАМ»

Закон, который дает право исполнительным органам власти Москвы, Санкт-Петербурга и Севастополя решать, кому разрешено движение по выделенной полосе, вступает в силу с 21 декабря.

Год назад документ подписал президент РФ Владимир Путин. Главная цель закона - установить дополнительные требования по обеспечению безопасности дорожного движения при перевозке пассажиров и грузов автомобильным и городским наземным электрическим транспортом.

У Политехнического музея обустроили первую в Москве двойную выделенную полосу для общественного транспорта и специальный островок безопасности для пешеходов - рефюж.

Документ наделяет органы исполнительной власти городов федерального значения правом самим выбирать, какие транспортные средства (ТС) будут ездить по выделенной полосе. Теперь они могут утверждать перечень авто, которым разрешено движение по полосе для маршрутных транспортных средств. При этом транспорт должен иметь более восьми мест для сидения (не считая водительского), а его допустимая максимальная масса - превышать 5 тонн.

Закон наделяет должностных лиц органов госнадзора правом доступа к тахографу для контроля оснащения транспорта этим прибором и соблюдения водителями норм о времени управления и отдыха.

Собянин открыл «выделенки» для двухэтажных автобусов и коммунальной техники

В ходе заседания Госдумы законопроект возвращался во второе чтение для принятия поправки, а затем принят в третьем чтении. Как пояснял на заседании в 2017 году глава комитета Госдумы по транспорту и строительству Евгений Москвичев, ранее было предусмотрено, что устанавливать тахографы муниципальный пассажирский транспорт обязывает приказ **Минтранса**.

Он отмечал, что необходимо будет установить тахографы почти на 370 тысяч автобусов, затраты на это составят 18-20 миллиардов рублей.

<https://ria.ru/20181221/1548375741.html>

### ТАСС; 2018.12.20; ПУНКТЫ ДЛЯ ЛИКВИДАЦИИ ПОСЛЕДСТВИЙ ДТП ПОЯВИЛИСЬ НА МКАД

Специальные пункты для ликвидации последствий дорожно-транспортных происшествий появились на Московской кольцевой автодороге (МКАД). Это позволит в три раза быстрее освобождать проезжую часть при серьезных авариях, сообщил журналистам руководитель столичного Центра организации дорожного движения (ЦОДД) Вадим Юрьев.

«Четыре диспетчерских пункта ЦОДД на МКАД оборудовали для разбора ДТП. На эти площадки перемещаются автомобили-участники ДТП с проезжей части, чтобы не создавать заторы. Это позволяет освобождать проезжую часть в три раза быстрее», - сказал он.

Пункты появились на базе бывших постов ДПС. Они размещены в местах пересечения крупных дорожных магистралей и использованы как опорные точки для базирования различных служб города. Объекты расположены по адресам: МКАД 21-й км, владение 8 (внутренняя сторона); МКАД 52-й км, дом 8 (внутренняя сторона); МКАД 78-й км, строение 2 (внутренняя сторона); МКАД 105-й км, дом 4 (внутренняя сторона).

В прошлом году Юрьев сообщал ТАСС, что ранее разбор аварий с учетом проведения необходимых замеров, следственных мероприятий, проверки техсостояния автомобилей занимал до шести часов. Все эти мероприятия проводились на проезжей части и затрудняли движение на магистрали. Планировалось, что для оперативного освобождения проезжей части следственно-оперативные группы при МВД оснастят современными измерительными приборами, камерами и квадрокоптерами для осмотра и фиксации мест ДТП. По словам Юрьева, после приезда сотрудников полиции автомобили в короткие сроки будут перебазированы городскими службами перемещения в пункты разбора аварий для проведения следственных действий.

<https://tass.ru/moskva/5935227>

### ТАСС; 2018.12.20; СМЕРТНОСТЬ НА ДОРОГАХ МОСКВЫ СНИЗИЛАСЬ В 2018 ГОДУ НА 8%

Число погибших в результате ДТП на дорогах Москвы в 2018 году по сравнению с прошлым годом сократилось на 8%. Об этом сообщил в четверг журналистам руководитель столичного Центра организации дорожного движения (ЦОДД) Вадим Юрьев.

«Смертность на дорогах в 2018 году снизилась на 8%. За 11 месяцев 2017 года погибли 443 человека, а в этом году за тот же период - 409, то есть на 34 человека меньше», - сказал он.

По его словам, таких результатов удалось достичь благодаря применению комплекса мер - в частности, установки видеокамер, изменению схемы движения и появлению на пешеходных переходах дополнительной подсветки. «Также такие мероприятия, как реорганизация парковочного пространства, пересмотр схемы движения на перегруженных участках в комплексе дали положительный эффект, выраженный в увеличении пропускной способности и скорости, а главное - снижении уровня аварийности и, как следствие, снижение числа погибших в автомобильных авариях», - добавил он.

Кроме того, в 2018 году на 23% сократилось количество погибших на пешеходных переходах - с 64 до 49, а также сократилось количество случаев с наездом на пешеходов, в прошлом году было зафиксировано на 67 таких случаев больше.

«Пешеходы являются одной из самых уязвимых групп на дороге. Пешеходные переходы были оснащены дополнительной подсветкой, а также новыми дорожными знаками с внутренней подсветкой. Проводилась работа и по оптимизации парковочного пространства. Аварии с пешеходами происходят, в том числе, и из-за плохого обзора: автомобилисты не видят пешеходов, выходящих из-за неправильно припаркованных машин, деревьев, а также в темное время суток», - пояснил Юрьев.

По словам главы ЦОДД, из 409 погибших на дороге в 2018 году половина - пешеходы. «Для решения этой проблемы в 2019 году мы планируем продолжать делать город безопасным для пешеходов: организовывать удобные переходы, в том числе с дополнительной подсветкой, усиливать контроль за пропуском пешеходов на «зебрах», ограничивать скорость движения на узких улицах с большим пешеходным трафиком», - уточнил он.

<https://tass.ru/moskva/5935369>

### ТАСС; 2018.12.20; В ПОДМОСКОВЬЕ ЗАПУСТИЛИ ПЕРВЫЙ ЭЛЕКТРОБУС

Власти Московской области запустили первый пилотный электробус. Маршрут свяжет железнодорожные станции «Одинцово», «Трехгорка» и инновационный центр «Сколково», сообщили в пресс-службе министерства энергетики Подмосковья.

«Сегодня мы присутствуем на запуске первого маршрута общественного электротранспорта, который свяжет железнодорожные станции «Одинцово», «Трехгорка» и инновационный центр «Сколково». Протяженность маршрута - 7,4 км, время в пути - около 15 минут», - приводятся в сообщении слова министра энергетики Московской области Леонида Неганова.

В пресс-службе министерства уточнили, что вместительность электробуса составляет 16 человек, а 2-3 часа подзарядки хватит на 8 рейсов.

По словам Неганова, специалисты проанализируют работу электротранспорта с точки зрения экономики, безопасности и надежности, после чего примут решение по дальнейшему развитию этого вида транспорта на территории региона.

Для развития в регионе электрозарядной инфраструктуры устанавливаются станции подзарядки в местах постоянного пребывания людей и на федеральных трассах. К концу года на территории Московской области установят порядка 250 электрозарядок.

<https://tass.ru/moskovskaya-oblast/5937846>

### ТАСС; 2018.12.20; ВЛАСТИ КУБАНИ ГОТОВЫ ДАТЬ ЛЬГОТЫ ИНВЕСТОРУ, КОТОРЫЙ БУДЕТ СТРОИТЬ САМУЮ ДОРОГУЮ ТРАССУ РФ

Власти Краснодарского края ищут инвестора, который возьмется за строительство новой автодороги в Сочи на условиях государственно-частного партнерства (ГЧП), и готовы предоставить ему налоговые льготы, сообщил в интервью ТАСС замгубернатора региона Игорь Галась.

В настоящее время единственная автомобильная дорога, соединяющая Сочи с другими регионами России - это трасса А-147 Джубга - Сочи - граница с Абхазией. Из-за постоянно растущего трафика машины могут стоять на подъезде к курорту по несколько часов, пробки растягиваются на десятки километров. Проект ее реконструкции в четырехполосный вариант оценен в 1,6 трлн рублей, в случае реализации трасса станет самой дорогой в России. Глава **Минтранса** РФ Евгений **Дитрих** ранее сообщил, что министерство ищет более дешевую альтернативу этому проекту.

«Разные суммы называются. Оценка колеблется в пределах 1 трлн рублей. Естественно, что мы ищем варианты финансирования в рамках государственно-частного партнерства. Мы готовы оказывать преференции, предоставить налоговые льготы потенциальным инвесторам, иные меры господдержки», - сказал Галась, отметив, что исключительно за счет бюджетных средств такой проект реализовать невозможно.

По словам Галася, проект подавался для включения в Стратегию пространственного развития России. Проект сочинской автодороги предполагает строительство трассы вдоль черноморского побережья, от Джубги до Лазаревского (населенный пункт в составе Большого Сочи), и далее до города Сочи.

<https://tass.ru/ekonomika/5936452>

### ТАСС; 2018.12.20; НА РЕМОНТ ДОРОГ ОРЛОВСКОЙ ОБЛАСТИ В 2019 ГОДУ ПЛАНИРУЮТ НАПРАВИТЬ 4,8 МЛРД РУБЛЕЙ

Власти Орловской области намерены направить 4,8 млрд рублей на ремонт дорог в 2019 году, сообщил ТАСС в четверг руководитель департамента строительства, топливно-энергетического комплекса, жилищно-коммунального хозяйства, транспорта и дорожного хозяйства региона Денис Блохин.

«Объем дорожного фонда Орловской области на 2018 год составил 4,6 млрд рублей. На следующий год у нас запланировано повышение - в 2019 году объем дорожного фонда превысит 4,8 млрд рублей», - сказал Блохин.

Он уточнил, что программа дорожных работ на 2019 год сформирована еще не до конца. Однако уже известно, что планируется построить более 30 километров дорог в селах, на это выделено 435 млн рублей.

Из федерального центра, по словам руководителя департамента, на ремонт дорог региона направят порядка 1 млрд рублей. Ранее премьер-министр РФ Дмитрий Медведев подписал постановление о выделении 150 млн рублей дополнительно на строительство второй очереди одной из основных дорог региона - Орел - Ефремов.

Блохин также отметил, что в 2019 году региональные власти усилят контроль за подрядчиками, выполняющими ремонт дорог. «Не нужно гнаться за большими деньгами, их нужно, прежде всего, суметь освоить. Следить, что бы наши дорожники смогли выполнить работы качественно и в срок, не укладывать асфальт зимой, чтобы был битум, щебень», - отметил он.

<https://tass.ru/v-strane/5934865>

### ТРАНСПОРТ РОССИИ; СЕРГЕЙ ОЗУН,; 2018.12.20; В ПОЕДИНКЕ С ЦИКЛОНОМ; ВЫИГРЫВАЮТ ТЕ ДОРОЖНЫЕ СЛУЖБЫ, КОТОРЫЕ ИСПОЛЬЗУЮТ СОВРЕМЕННЫЕ ТЕХНОЛОГИИ.

Под занавес уходящего года природа обрушила на многие регионы России большое количество осадков. Циклоны свирепствуют, температура воздуха на многих территориях то опускается до аномальных значений, то поднимается к нулю. Толщина снежного покрова в некоторых местах бьет рекорды. Это вынуждает дорожников работать в авральном режиме. На расчистку транспортных коммуникаций брошены большие силы. О том, с какими сложностями связано обслуживание автодорог в зимнее время, рассказывает этот материал.

Готовь КДМ летом

Еще к началу ноября подведомственные **Росавтодор**у учреждения отчитались о стопроцентной готовности к зиме. Чтобы обеспечить безаварийный и бесперебойный проезд по подведомственной сети, подрядные организации заготовили 755 тыс. куб. м песка, 115 тыс. т жидких противогололедных материалов, 4 млн т реагентов и столько же пескосоляной смеси, что полностью покрывает потребность. Были подготовлены к работе зимой все 958 имеющихся пескобаз, завершена подготовка инженерных и дорожных сооружений.

Парк специальной дорожной техники, применяющейся для очистки федеральных трасс от снега и льда, насчитывает почти 10 тыс. единиц. В распоряжении федеральных дорожников больше 4000 комбинированных дорожных машин (КДМ), свыше 1000 автогрейдеров, 423 роторных снегоочистителя, почти 1500 экскаваторов и погрузчиков, 393 бульдозера, около 1700 тракторов со снегоочистительным оборудованием.

Для обеспечения круглосуточного графика работы организовано 986 теплых стоянок для техники и 880 помещений для обогрева и отдыха дорожных рабочих и водителей. Их обустройство проверили специальные межведомственные комиссии. Главная задача дорожников – обеспечить безопасное, бесперебойное движение транспортных средств при любых погодных условиях.

Многие автомобилисты, вероятно, помнят ситуацию на автодороге М–10 «Россия» в 2012 году, когда в результате крупного ДТП и сильного снегопада было парализовано движение на трассе. В обоих направлениях скопились грузовики, образовались многокилометровые пробки. На полное восстановление движения ушло несколько дней. Дорожники извлекли серьезный урок из происшествия. По следам тех событий был разработан комплекс дополнительных мер по содержанию федеральных автотрасс в зимнее время. И хотя от чрезвычайных ситуаций никто не застрахован, специалисты делают все, чтобы предотвратить их возникновение.

Опять метель

Например, в Чувашии, где протяженность региональных дорог составляет 1540 км, все подрядные организации, занимающиеся их содержанием, еще с середины октября переведены на круглосуточной режим работы. В арсенале дорожников, кроме КДМ, имеются автогрейдеры, погрузчики, трактора, шнекороторные снегоочистители. Работы по обслуживанию дорог в зимний период ведутся с учетом проблемных участков. Для предупреждения заторов на них установлены ящики с пескосоляной смесью (159 шт.), при наличии гололеда запланировано дежурство КДМ, тягачей для буксировки.

Ухудшение метеоусловий отмечалось в начале декабря в Дальневосточном, Сибирском, Центральном, Южном и Северо–Кавказском федеральных округах. К бесперебойной работе в условиях гололеда, обильных снегопадов и снежных заносов приступили подрядные организации на федеральной трассе А–360 «Лена». Для борьбы с наледью и снегопадом они задействовали 108 единиц техники, для устранения зимней скользкости заготовлено более 40 тыс. кубометров противогололедных материалов. На протяжении всей автодороги в готовность приведены 20 пескобаз и 16 теплых стоянок для размещения техники и обогрева людей в случае чрезвычайной ситуации. Кроме того, на сложных участках трассы в период неблагоприятных погодных условий осуществляется круглосуточное дежурство дорожной техники, а на самом опасном (494–506 км) организовано дежурство бульдозера.

В Магадане за двое суток выпало 70% месячной нормы осадков. Порывы ветра достигали 22 метров в секунду. На дорогах образовались снежные заносы, видимость была нулевой, общественный транспорт ходил с перебоями. В регионе объявлена лавинная опасность. Циклон пришел на Колыму с Охотского моря и охватил все побережье области. Территориальная дорога Магадан – Балаганное – Талон, идущая вдоль моря на восток, закрыта, на ней развернут мобильный пункт обогрева.

В критических ситуациях люди помогают друг другу. Так случилось в конце ноября на федеральной трассе «Колыма», где в результате ДТП (груженый КамАЗ с прицепом из–за сильного заноса развернуло поперек дороги) застряли более 50 автомашин. Происшествие случилось недалеко от участка добычи золоторудной компании «Хангалас» Оймяконского района. Водители оказались в транспортной ловушке. Столбик термометра в момент ДТП приближался к отметке минус 40 градусов.

Первым на просьбу водителей о помощи откликнулся предприниматель из Усть–Неры Александр Карась. С участка ООО «Хангалас» были доставлены необходимая техника и материалы. На скользкий склон для облегчения подъема прицепа подсыпали щебень, а вытаскивать грузовик пришлось с помощью 40–тонного крана и бульдозера, которые доставили с участка золотодобычи. Вся операция по ликвидации последствий ДТП заняла четыре часа.

Усилили группировку спецтехники, задействованной в уборке снега и борьбе с гололедом на трассах, дорожники Краснодарского края. В конце ноября на федеральной трассе Р–217 «Кавказ» на Кубани из–за непогоды застряли около 700 машин. Сотни людей почти сутки провели в заторах, которые образовались из–за сильного снегопада и метровых сугробов. Сотрудники МЧС организовали пункты временного размещения и патрулировали дороги, помогая водителям выбраться из снежного плена.

На участке с 11 по 22 км автодороги «Кавказ», на границе Павловского и Тихорецкого районов, из–за сильного ветра и переметов снега автоинспекторы периодически вводили ограничения для движения, чтобы специальная техника могла расчистить дорожное полотно. Экипажи ДПС перераспределяли транспортные потоки в объезд этого участка. Такая же работа велась на участках трассы «Кавказ» в районе Гулькевичского, Новокубанского районов и Армавира. Из–за резкого ухудшения погоды большегрузам на несколько дней закрыли проезд по федеральной трассе А–161 Владикавказ – Нижний Ларс в Северной Осетии – Алании в направлении российско–грузинской границы.

Затяжная зима – большое испытание для северных регионов страны. В некоторые из них в период холодов доставить товары первой необходимости, продовольствие и топливо можно только по зимнику. В конце ноября, когда на Ямале установились устойчивые низкие температуры и достаточный снежный покров, дорожники приступили к устройству зимних автодорог.

На переправе через реку Обь между городами Салехард и Лабытнанги проведены работы по заливке трассы. На ближайшие дни запланирована заливка ледовых переправ на дорогах Лабытнанги – Мужи – Азовы – Теги, Аксарка – Салемал – Панаевск – Яр–Сале. Эксплуатация зимников начнется в конце декабря, дата открытия каждой сезонной дороги во многом зависит от погодных условий.

Следит за дорогой АСМО

Одной из технологий, значительно повышающих эффективность зимнего содержания автодорог, является применяемая в России автоматизированная система метеорологического обеспечения (АСМО), включающая сеть дорожных метеостанций, комплексов учета интенсивности движения и постов видеонаблюдения. Данные АСМО, а также прогнозы Гидрометцентра дают возможность оценивать состояние дорожного покрытия, условия проезда и транспортную нагрузку в текущий момент времени. Информация со всех АСМО в круглосуточном режиме обрабатывается ситуационным центром **Росавтодор**а. За счет применения АСМО дорожники могут формировать прогноз погодных условий на ближайшие 2–4 часа и заранее направлять дорожную технику на нужные участки трасс. Таким образом повышается эффективность информирования пользователей автодорог о сложных погодных ситуациях (туманы, метели, снегопады), режимах движения и возможных путях объезда.

Если надвигающийся циклон имеет затяжной характер, сотрудники подведомственных учреждений принимают меры для оповещения пользователей по каналам федеральных и местных СМИ, посредством всевозможных интернет–ресурсов. Это способствует оперативному реагированию на изменение состояния дорожного покрытия, текущей ситуации на трассе, более качественному содержанию дорожной сети.

За счет использования АСМО достигается снижение прямых затрат на зимнее содержание дорог, так как на 10–25% уменьшается расход противогололедных и горюче–смазочных материалов, более эффективно используются техника и рабочая сила. Одновременно достигается общехозяйственный эффект за счет снижения количества ДТП и пострадавших в них, увеличения средней скорости движения и сокращения сроков доставки грузов.

Как сообщила пресс–служба **Росавтодор**а, в нынешнем году на федеральной сети дорог действуют 1215 автоматизированных систем метеорологического контроля и 969 пунктов учета интенсивности дорожного движения. В перспективе на трассах федерального значения планируется установить дополнительно около 400 метеостанций и 200 пунктов учета интенсивности движения. К 2020 году системами автоматического метеоконтроля оснастят всю подведомственную дорожную сеть **Росавтодор**а.

Дорожные службы обеспечивают защиту трасс от снежных заносов, а в некоторых регионах и от лавин. Особое внимание уделяется борьбе с гололедом, ведь зимняя скользкость может стать причиной серьезных аварий. Для этого подрядчики используют противогололедные материалы, подбирая их в зависимости от погодных условий, интенсивности движения и типа покрытия дороги.

Спасут от гололеда песочницы?

Пользователи Интернета обсуждают случай: в Новосибирске, в одном из дворов Железнодорожного района, рабочие коммунальной службы пытались забрать песок из детских песочниц, чтобы использовать его для борьбы с гололедом на тротуарах. Жители близлежащих домов позвонили в управляющую компанию и добились возвращения песка на место. Представители УК заявили, что песочницы в любом случае были бы снова наполнены весной.

Эта ситуация наглядно демонстрирует, что далеко не все коммунальщики понимают, какие средства лучше использовать для борьбы с гололедом. Песок должен быть крупной фракции, без примесей глины и пыли. Только в этом случае поверхность дороги или тротуара будет менее скользкой. Песок же из песочницы слишком мелкий – он не обеспечивает сцепление и годится только для того, чтобы разводить грязь.

Для Новосибирска описанная ситуация – скорее исключение из правил. Тамошние дорожные службы сокращают использование песка в любом виде, понимая, что даже если он будет нужной фракции, лед и снег такой материал расплавить не сможет. А согласно новому ГОСТу

автодороги и тротуары нужно убирать до асфальта. Многие центральные улицы Новосибирска этой зимой обрабатываются современными растворимыми противогололедными реагентами. Дороги в спальных районах города обрабатываются песком, но с особым гранулометрическим составом – с крупными частицами. Это позволит сократить объемы пыли и грязи.

Специалисты–медики считают, что используемая в качестве противогололедного материала на российских дорогах пескосоляная смесь вредит здоровью людей. Исследования, проведенные сотрудниками Северо–Западного государственного медицинского университета им. И.И. Мечникова в ряде городов России, показали значительное содержание опасных пылевых частиц и тяжелых металлов в дорожном смете весной. Некоторые вещества (в частности, цинк, мышьяк, медь, кобальт и никель) превышали предельно допустимые концентрации в 25 раз. По заключению медиков, дорожный смет на 90% состоит из песка, твердые частицы которого образовывают пылевые облака с превышением ПДК в воздухе в десятки раз. Подобные взвеси провоцируют серьезные заболевания дыхательных путей, эндокринной, нервной и других систем организма человека.

Вдобавок ко всему пескосоляная смесь, которую предпочитают использовать на большинстве дорог страны, не обладает необходимыми качествами, которые бы позволяли содержать трассы согласно современным требованиям. По данным специалистов, песок на льду не обеспечивает требуемый коэффициент сцепления колес, а небольшое содержание соли в смеси вместо плавления порой дает обратный эффект, то есть вторичное оледенение. Как результат – сотни тысяч людей получают травмы при падении на скользких улицах. В некоторых случаях это ведет к инвалидности и даже смерти.

В то же время в Москве, где в борьбе с зимней скользкостью дорожники используют современные многокомпонентные материалы, уровень травматизма пешеходов зимой один из самых низких в России. В ряде других городов страны в зимний период дорожники также берут на вооружение передовые методы, стремятся использовать более экологичные противогололедные материалы. Многие ДЭПы имеют современные дорожные машины, позволяющие перейти на ресурсосберегающие технологии. Дозировку распределения реагентов по дорожному полотну контролируют компьютеры. Это дает возможность при зимнем содержании дорог расходовать на квадратный метр минимальное количество пескосоляной смеси, противогололедных реагентов.

Успешным признан эксперимент, проведенный в течение нескольких лет по инициативе **Росавтодор**а на федеральной трассе Р–21 «Кола» в Мурманской области, по эксплуатации автодорог с низкой интенсивностью движения под уплотненным снежным покровом (УСП). Опыт показал, что использование такой технологии существенно сокращает количество применяемых реагентов (до 60%), а также износ дорожного полотна, которое при «снежном накате» в гораздо меньшей степени подвергается воздействию зимней шипованной резины.

Трудно переоценить экологические преимущества этого метода, ведь он исключает применение противогололедных химреагентов. Возможность более широкого использования технологии УСП появилась после того, как был разработан и утвержден новый ГОСТ, устанавливающий нормативы содержания трасс под уплотненным снежным покровом. Вот только широко распространять опыт мурманских коллег дорожники почему–то не спешат. Хотя протяженность северных трасс с небольшой интенсивностью движения (с учетом региональных и местных дорог), где можно применять технологию УСП, в России насчитывает многие десятки тысяч километров.

Гранула от скользкости

С первого сентября уходящего года вступил в силу новый вариант Госстандарта, касающегося зимнего содержания автодорог. Он ужесточает сроки уборки снега и наледи с улично–дорожной сети городов и ликвидации зимней скользкости, пояснила руководитель аппарата Ассоциации зимнего содержания дорог Анна Климентова. Специалисты рассчитывают, что такая мера поможет максимально снизить аварийность и смертность на российских дорогах.

Конечно, многое зависит от используемых дорожными организациями материалов и технологий. Специалисты Уральского завода противогололедных материалов, к примеру, создали эффективное и быстродействующее противогололедное средство. Основу материала составляет единая гранула, содержащая в себе 4 компонента. Два из них позволяют удалять с поверхности дороги снег и наледи, другие обладают биофильными и антикоррозийными свойствами. Материал в отличие от песка и соли щадяще воздействует на окружающую среду.

Недавно дорожные службы Казани для борьбы с гололедицей перешли на использование еще более эффективного – двухфазного реагента. Инновационный материал начал применяться этой зимой преимущественно на дорогах с интенсивным движением. Скорость его срабатывания выше в два раза, чем у прежнего средства. Двухфазный реагент плавит наледь при температуре до минус 25 градусов, благодаря фрикционному эффекту улучшает сцепление с дорогой.

<http://transportrussia.ru/item/4703-v-poedinke-s-tsiklonom.html>

### ТРАНСПОРТ РОССИИ; ВЛАДИМИР ГОНДУСОВ; 2018.12.20; ВСЕВИДЯЩИЕ «ЭЛЕКТРОННЫЕ ГЛАЗА»; ОНИ НЕ ТОЛЬКО ФИКСИРУЮТ ОПАСНУЮ ЕЗДУ И РЕЗКИЕ ПЕРЕСТРОЕНИЯ, НО И ОПЕРАТИВНО ИНФОРМИРУЮТ ДОРОЖНУЮ ПОЛИЦИЮ.

В рамках нацпроекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги» количество комплексов фото– и видеофиксации на отечественных трассах к 2024 году вырастет в два раза и достигнет 20 тыс. Об этом сообщили в **Минтрансе** России. По этим данным, камерами сейчас охвачены дороги всех регионов России, включая Крым и Севастополь. Исключение – Чукотка, где в камерах просто нет острой необходимости.

…От аэропорта Домодедово в район Вешняков добирался на такси. Мобильный телефон со специальным приложением, закрепленный на передней панели, то и дело предупреждал водителя о расположенных на маршруте камерах видеонаблюдения и введенном на участке ограничении скорости. Всего по маршруту пришлось проехать под объективами 22 камер, и разрыва между ними практически не было.

Естественно, поинтересовался у таксиста, насколько он обращает внимание на постоянно звучащие в салоне предупреждения. Ответ был утвердительным: да, обращает, что позволяет обходиться без «писем счастья», а немалый водительский опыт – без ДТП.

То, что камеры действительно оказывают положительное влияние на безопасность дорожного движения, – аксиома. Впрочем, даже в западных странах водители ездят аккуратно и не бьются на дорогах не из–за врожденной порядочности, а из–за жесткого контроля и неотвратимости наказания.

Свою эффективность камеры показывают во многих регионах. Например, они результативно работают в Южно–Сахалинске. На участках, где они установлены, существенно снизилось количество ДТП и пострадавших в них людей. За год до ввода комплексов в эксплуатацию было зарегистрировано 27 ДТП, в которых три человека погибли, 35 получили телесные повреждения. Через год после ввода – 4 ДТП, где четыре человека получили травмы. Погибших не было вообще.

Снижение аварийности на 30–50% после установки «умных приборов» зафиксировано в Санкт–Петербурге и Ленинградской области, в Казани, на Кубани, во многих других городах и регионах. Правда, довольны увеличением числа дорожных камер на отечественных дорогах не все. Иных водителей они раздражают: ни разогнаться, ни пробку по обочине или автобусной полосе нормально объехать. Некоторые ворчат, что все эти меры – попытка государства собрать больше денег с населения…

На дорогах столицы – более 1700 стационарных комплексов, свыше 300 мобильных комплексов и сотни ручных планшетов у инспекторов, и ежегодно эти цифры возрастают. Как отмечает вице–мэр столицы Максим Ликсутов, «благодаря нашим совместным действиям с УГИБДД столица занимает первое место по безопасности движения в России, всего четверо погибших в год на 100 тыс. человек. Этот показатель сопоставим с Германией – страной, где культ автомобилей, где очень строго следят за соблюдением ПДД. Результаты эти достигнуты во многом благодаря работе камер, и это не только мое мнение».

При этом, как отметил чиновник, «камеры, которые мы покупаем либо берем в аренду, – самые лучшие, самые точные, самые надежные и с минимальным количеством погрешностей».

Насчет «лучших и надежных» – очень важно. Более десяти лет назад «глазки», которые должны быть всевидящими, «съели» миллиарды рублей из городского бюджета, однако их установка и эксплуатация породили немало афер, приписок и «распилов». Многим памятно крупное мошенничество, которое провернула некая фирма «Строймонтажсервис». Аферисты тогда украли 30 млн руб., «обслуживая» неисправную технику. Целых полгода установленные фирмой камеры транслировали одну и ту же картинку. Афера вскрылась лишь после того, как Следственный комитет задался вопросом: почему раскрываемость преступлений с помощью камер – всего один процент от общего числа? Проверка и выявила, что большинство камер в одном из округов Москвы не работали вовсе.

В свое время бывший глава столичной полиции Анатолий Якунин, отчитываясь перед Мосгордумой, признал полную неэффективность системы видеонаблюдения. По словам генерала, никакого проку от камер в деле борьбы с преступностью нет, так как полицейские на снятых записях «ничего не видят». А ведь в годы правления Юрия Лужкова на их установку и обслуживание были потрачены огромные суммы, превысившие 7 млрд руб.

Ныне другая ситуация: камеры, а точнее – комплексы с компьютером автоматически с высокой точностью идентифицируют превышение скорости, проверяют машины на предмет угона по различным базам данных, а установленные у пешеходного перехода способны даже определять: водитель не пропустил пешехода, или пешеход сам бросился под колеса…

Всего же эти «электронные глаза» способны распознавать 17 видов нарушений.

Но «умные приборы» не только фиксируют, например, опасную езду и резкие перестроения, но и оперативно передают сигналы для дорожной полиции, которая ловит нарушителей на месте. Как пояснил руководитель Центра организации дорожного движения Вадим Юрьев, «к примеру, водитель едет со скоростью 200 км в час. Штраф ему придет через неделю, а ДТП он может спровоцировать уже через минуту. Мы наладили простую технологию: проехал водитель с такой скоростью – информация передается на планшет сотрудника ГИБДД, который сможет остановить его, оценить ситуацию и принять необходимые меры». Такая проверка не отменит штрафа за превышение скорости, который камера выпишет в автоматическом режиме.

С нынешнего ноября дорожные камеры в Москве отслеживают водителей, у которых нет полиса ОСАГО. Возможность использования дорожных камер для этой цели обсуждается несколько лет, но внедрение системы неоднократно откладывалось. Если московский эксперимент будет признан успешным, практика использования камер для выявления автовладельцев без ОСАГО будет внедрена и в других регионах.

Сыграли свою роль камеры и в борьбе с автоугонами, которых в столице стало на треть меньше. По мнению вице–президента Национального автомобильного союза Антона Шапарина, «ввод в эксплуатацию новых систем фото– и видеофиксации позволил отследить машину практически от подъезда любого дома и до выезда из города. Попасть в объектив камеры стало намного проще, поэтому угонщикам рисковать хочется меньше». По его данным, угонщики «передислоцировались» в другие регионы, где местные власти не столь озабочены тотальной «камеризацией» подведомственных территорий.

Ныне Москва тестирует нейронную сеть для фиксации дорожных нарушений и борьбы с автомобильными угонами. Как пояснил вице–мэр столицы Максим Ликсутов, ее дорожные специалисты позаимствовали у военных: «Допустим, у вас синий «Форд». Но кто–то подделал или украл номер, поставил его на другую машину и проехал под камерой с нарушением. В нейросеть загружена информация обо всех моделях автомобилей, их так называемые маски, эта информация есть в открытом доступе. Сверяясь с базой данных МВД, система может в автоматическом режиме определить, что данная машина не соответствует данному номеру. В таком случае дается сигнал сотруднику полиции о том, что нужно проверить автомобиль. Сотрудник должен выяснить, что произошло: может, камера неправильно номер распознала, или кто–то совершил мошеннические действия и подменил номера».

Резко наращивают число современных комплексов видеонаблюдения в Подмосковье. Более 1,2 тыс. новых приборов появились на участках трасс М–1 «Беларусь», М–5 «Урал», М–7 «Волга», М–8 «Холмогоры», Р–22 «Каспий» и других трассах, и обмануть их становится все сложнее. Как отметили в подмосковном ЦОДД, «комплексы не определяются антирадарными системами, находящимися в транспортном средстве. Соответственно, не могут заранее оповестить водителя о месте их расположения». По данным заместителя **министра транспорта** и дорожной инфраструктуры Московской области Игоря Королева, «комплексы, которые у нас работают, показали свою эффективность: в тех местах, где они стоят, заметно снизилась аварийность. Именно поэтому было принято решение об увеличении их количества…».

По его мнению, карта дорожного наблюдения расширится не только за счет увеличения количества камер, но и за счет их подвижности. Больше стало мобильных комплексов, которые при необходимости легко переместить на любой аварийно опасный участок.

Тем временем в столичном метрополитене более года эффективно работает система распознавания лиц по камерам

видеонаблюдения. Система оповещает полицию о том, что среди пассажиров метро есть люди, которые находятся в базах правоохранительных органов. Кроме того, такая аналитическая система помогает полиции при поимке преступника выстроить маршрут его передвижения по городу. Система сама подберет нужные видеозаписи с разных камер наблюдения, идентифицировав подозреваемого на видео. Подобные системы распознавания лиц уже распространены в мире. Теперь они появились и в России. Правоохранители получают необходимые данные по запросу в рамках действующего законодательства, и каждое обращение к системе слежения фиксируется. По данным полиции, внедрение функции распознавания лиц уже повысило эффективность расследования правонарушений и поиска преступников. До этого некоторых из них не могли найти в течение многих лет.

А вот в Свердловской области с начала 2018 года камеры помогают «вычислять» злостных должников. Это удалось сделать благодаря программному обеспечению, пока не имеющему аналогов в России. Оно разработано по заданию судебных приставов для повышения эффективности совместных с ГИБДД рейдов. Комплексы видеофиксации ГИБДД, которые «скрестили» с базой данных судебных приставов, позволяют не тратить время на дисциплинированных граждан, а останавливать только машины должников. Как пояснили в службе судебных приставов, камера фиксирует транспортное средство, программа распознает его номер и сравнивает с банком исполнительных производств. Если автовладелец имеет долги по оплате штрафов, кредиту, алиментам и т. д., на телефон приходит сигнал, и инспекторы останавливают именно эту машину. «Мы проводим рейды во всей территории Свердловской области одновременно, скажем так, до 60–70 точек мы достаточно легко сможем охватить», – говорит заместитель руководителя областного Управления ФССП Евгений Швейковский.

Разработкой уральских программистов, которая, отметим, не требует больших финансовых затрат, но показала высокую эффективность, заинтересовались и в других регионах России.

На днях стало известно, что до конца 2019 года треть всех дорожных камер в Москве будут перенесены в новые места, а вместо некоторых из них будут установлены так называемые активные муляжи. Соответствующий контракт ЦОДД заключил с одной из компаний, которой предстоит демонтировать 530 самых распространенных в столице стационарных комплексов типа «Автоураган» и «Стрелка» в тех местах, где они уже выполнили свою функцию. Снятые приборы перевесят на новые места – в очаги аварийности и нарушений. Вместо них будут установлены муляжи. Речь идет об устройствах, которые могут снимать видео, распознавать номера, формировать кадры видеозаписи с включением координат, даты и времени фиксации, но не могут измерять скорость. Как отметил специалист по системам фотовидеофиксации Григорий Шухман, водители, которых и так приучили почаще смотреть на спидометр, не заметят исчезновения или подмены камер, а если и заметят, то по привычке продолжат ездить в спокойном скоростном режиме без нарушений.

<http://transportrussia.ru/item/4705-v-poslednee-vremya-vse-bolshuyu-populyarnost-nabiraet-kruiznyj-turizm-po-dannym-mezhdunarodnoj-assotsiatsii-kruiznykh-linij-v-2016-godu-morskoe-puteshestvie-sovershili-24-7-mln-chelovek-pri-.html>

### ТРАНСПОРТ РОССИИ; ТАТЬЯНА ЛАРИОНОВА; 2018.12.20; НАРУШИТЕЛЯМ НА ТРАССЕ МЕСТА БЫТЬ НЕ ДОЛЖНО; БИЗНЕС–СООБЩЕСТВО НАСТАИВАЕТ НА ОТКРЫТОСТИ И ПРОЗРАЧНОСТИ.

9 октября 2018 года в городе Свободный Амурской области автомобильный мост рухнул на пути Забайкальской железной дороги. По предварительным данным, причиной обрушения стал перегруз, вызванный «проездом груженого большегрузного транспорта». Строительство нового автомобильного моста в Свободном оценивается примерно в 2 млрд руб. У регионального бюджета, а тем более у муниципального образования, таких денег нет, поэтому все затраты на восстановление моста, скорее всего, лягут на федеральный бюджет.

В этот же день обрушился двухполосный 15–метровый автомобильный мост в Мордовии. Путепровод связывал два села – Дубенки и Ардатово. В связи с ЧП движение транспорта организовано по объездному пути, и теперь, чтобы попасть из одного населенного пункта в другой, машинам приходится делать крюк в 15 км. По информации ГУ МЧС России по Республике Мордовия, обрушение произошло в результате проезда грузового автомобиля, вес груза которого превышал допустимую норму.

26 октября обрушился мост на въезде в село Осиновка Михайловского района Приморского края. По переправе ехали два автомобиля: многотонная фура и легковая иномарка. Въезд на путепровод был ограничен для грузовиков массой более 20 тонн, о чем предупреждал соответствующий дорожный знак, установленный перед переправой. Однако водитель фуры, перевозивший около 20 тонн картофеля, проигнорировал данное предупреждение, не учел, что вес самого транспортного средства составляет порядка 7,7 тонны. В результате обрушения перекрытия ехавшая следом легковушка была зажата между обломком моста и съехавшей назад фурой. Без содрогания смотреть на кадры с места трагедии невозможно: машина буквально расплющена, шансов выжить у водителя – ноль.

Вот только небольшая подборка того, что происходит сейчас на российских дорогах в результате нарушений правил перевозок грузов автомобильным транспортом. По данным **Минтранса** России, этим грешат более 1/3 всех грузовых автомобилей и автопоездов. Из них более 50% движутся с нарушением весовых параметров по массе транспортного средства и/или нагрузке на ось, причиняя вред автодороге. Удельный перевес груженого транспортного средства нарушителя превышает 40% от допустимой массы и/или нагрузки на ось. Бывалые водители знают не понаслышке, что на карьерах каждый месяц меняют от 8 до 10 покрышек у самосвалов: взрываются от перегруза.

В итоге (вдумайтесь в эти цифры!) причиняемый автодорогам Российской Федерации вред от указанных нарушений сопоставим с пятикратным размером Федерального дорожного фонда, что порождает несбалансированные расходы федерального бюджета страны.

Системность и контроль

По инициативе комиссии ОП РФ по развитию экономики, предпринимательства, сферы услуг и потребительского рынка в Общественной палате РФ прошли общественные слушания, посвященные созданию государственной автоматизированной системы весогабаритного контроля.

В мероприятии приняли участие первый заместитель **министра транспорта** РФ Иннокентий Алафинов, председатель Комитета ГД по транспорту и строительству Евгений Москвичев, представители **Росавтодор**а,

**Ространснадзор**а, Ассоциации «РАДОР», грузоперевозчиков, грузоотправителей, отраслевых ассоциаций.

**Минтранс** представил на суд общественности паспорт государственной автоматизированной системы весогабаритного контроля. Проект предполагает развертывание до 2024 года на федеральных трассах 387 АПВГК и размещение 366 АПВГК на автомобильных дорогах регионального и межмуниципального значения в 75 субъектах Российской Федерации.

Иннокентий Алафинов подчеркнул, что данная система является частью национального проекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги» и создается на основе требований бизнес–сообщества. Внедрение системы АСВГК вызвано тем, что законопослушные перевозчики оказываются в неравных условиях с теми, кто нарушает весогабаритные нормы, выезжает с перегрузом на автодороги, будь то федеральные, региональные или муниципальные, разрушает государственное имущество и снижает безопасность дорожного движения, сказал Иннокентий Алафинов.

Продолжая дискуссию, Евгений Москвичев подчеркнул, что внедряемая АСВГК должна носить статус государственной, только так можно навести порядок на 1 млн 500 тыс. км российских дорог.

«В случае повсеместной реализации этой системы автотранспортный бизнес получит целый ряд экономических преимуществ, связанных с тем, что будут установлены экономически целесообразные тарифы на перевозки, будет отсутствовать демпинг на рынке, вероятно, удастся справиться с неправомерными поборами, улучшится техническое состояние ТС», – заявил председатель Межотраслевого экспертного совета по развитию автомобильной грузовой и дорожной отрасли (МОЭС) Борис Рыбак.

Ключевые требования бизнеса: введение обязательного трехмесячного тестового периода; трактование измерительной погрешности в пользу перевозчиков; организация оперативного информирования владельцев ТС и водителей о зафиксированных нарушениях; передача **Ространснадзор**у полномочий по вынесению постановлений по АСВГК; прозрачный механизм оспаривания вынесения штрафных санкций.

«Грузовики не должны выезжать из карьеров и распределительных центров невзвешенными, но эти изменения должны иметь юридическую силу. Требования весового контроля должны быть едины для всей страны и распространяться на региональные дороги. Необходимо разработать и утвердить методику поверки весов, проработать нормативную базу коммерческих весов. Чтобы исключить погрешности импортных элементов, надо разработать отечественную элементную базу для весов», – заключил Борис Рыбак и предложил создать постоянно работающую группу профессионалов, которые бы осуществляли мониторинг данного проекта и оперативно вносили предложения по его совершенствованию.

Карты в руки

Директор службы эксплуатации транспортных средств компании «Деловые линии» Александр Лашкевич поддержал идею о передаче **Ространснадзор**у полномочий по администрированию нарушений весогабаритных параметров: «Система АСВГК должна быть единой на территории всей страны. Данные о нарушениях весогабаритного контроля должны стекаться в **Ространснадзор**, что обеспечит единый подход, и штрафные санкции к нарушителям будут накладываться одним ведомством. Должна быть четко прописана ответственность грузоотправителей, для чего требуется внести изменения в КоАП, предусматривающие солидарную ответственность перевозчика и грузоотправителя за превышение веса груза по общей массе, зафиксированного в автоматическом режиме».

Заместитель руководителя **Ространснадзор**а Асланбек Ахохов заверил, что с технической точки зрения нет никаких препятствий для внедрения АСВГК, тем более что ведомство имеет достаточный опыт работы по администрированию нарушений весогабаритных параметров на федеральных дорогах, совершенных международными и российскими перевозчиками, в стационарном и передвижном режиме, а также опыт работы по администрированию правонарушений в системе «Платон». «Задача проекта – выработать максимально эффективную схему защиты сети федеральных автомобильных дорог, – отметил он. – На период тестовых испытаний необходимо объединить в едином информационном пространстве динамические, стационарные и передвижные посты, чтобы любой чиновник, любой владелец бизнеса мог зайти в систему и увидеть, как движется транспортное средство, какие пункты пройдены и с какими весовыми нагрузками, есть ли спецразрешение на перевозку крупногабаритного или тяжеловесного груза, и в случае нарушения мог задать вопрос контролирующим органам, почему это транспортное средство двигается дальше. Тогда мы исключим все варианты, связанные с коррупцией, с необоснованной конкуренцией, создадим единые условия для всех участников рынка перево-

зок и формирования рынка профессиональных перевозчиков».

По мнению исполнительного директора Национального союза экспертов в сфере транспорта и логистики (СЭЛ) Ольги Федоткиной, то, как сегодня система весогабаритного контроля реализуется в регионах, нарушает единый принцип экономического пространства. «Возникают 85 точек регулирования, потому что нормы законодательства в каждом регионе трактуются по–своему. Поэтому необходимо, чтобы система работала в рамках единой государственной политики под контролем **Минтранса**», – пояснила она.

Ольга Федоткина предложила провести программу пилотных испытаний для более точного определения технических требований к системе и публично обсудить полученные результаты. По ее словам, для участия в этих испытаниях одна из крупных транспортных компаний готова предоставить свой автопарк. «Это инновационный подвижной состав, есть весы, которыми оборудованы коммерческие распределительные центры, весы проходят поверку и аттестацию, ТС оборудованы датчиками контроля давления на ось», – рассказала Ольга Федоткина.

Иннокентий Алафинов поддержал идею о проведении пилотных испытаний, чтобы отработать взаимодействие с весами, которые есть у перевозчиков, понять, как технологически они стыкуются с АСВГК, и оценить степень погрешности.

Генеральный директор корпорации «АСИ» Игорь Бучин обратил внимание на то, что внедрение АСВГК – абсолютно правильная идея, но это всего лишь один из элементов мониторинга. По мнению эксперта, необходимо создать рабочую группу и вернуться к разработке концепции создания единой государственной системы обеспечения сохранности автомобильных дорог.

Давай, наливай!

По информации Союза транспортников России (СТР), автоперевозчики наливных грузов за период 2017–2018 годов оплатили штрафов больше чем на 20 млн руб. за нарушения весовых параметров по осям, выявление которых в отсутствие методики определения весовых параметров ТС с наливным грузом производится неверно. В свою очередь, это не позволяет перевозчикам аргументированно оспаривать штрафные санкции на всех уровнях судебных инстанций, и они вынуждены мириться с формулировкой «нет оснований не доверять сертифицированному оборудованию». Чтобы уйти от необоснованных штрафных санкций, перевозчики наливных грузов вынуждены искать пути объезда АПВГК по другим маршрутам, не предназначенным для перевозки крупнотоннажных грузов, нанося ущерб дорогам и снижая безопасность перевозок.

СТР предлагает разработать методику определения весовых параметров ТС с наливными грузами на АПВГК в движении. До ее разработки – не выставлять штрафные санкции в адрес ТС с наливными грузами за неверные определения поосных нагрузок на АПВГК, оставив при этом контроль за соблюдением требований по общей массе.

В случае отсутствия возможности разработки соответствующей методики, учитывающей все факторы, влияющие на поведение наливных грузов в движении, – увеличить инструментальную погрешность измерения параметров осевых нагрузок ТС с наливными грузами в движении до величин, позволяющих компенсировать все факторы, влияющие на поведение жидких грузов в движении.

Ввести поосный контроль весовых параметров ТС с наливными грузами на весах предприятий грузоотправителей с передачей данных в электронном виде в единую государственную базу, которая будет связана с ЦАФАП. Информация данной базы будет приоритетной при сравнении с данными ЦАФАП, поступившими с АПВГК, при определении весовых параметров ТС с наливными грузами по осям и общей массе в движении на маршруте.

Ввести наравне с грузоперевозчиком ответственность грузоотправителей за нарушение требований весовых параметров ТС на АПВГК по аналогии с существующей системой ответственности грузоотправителей при определения весовых параметров на СПВГК и ППВГК.

Грузоотправители, те же карьеры, вынуждают перевозчика возить с перегрузом, убежден президент ассоциации «Грузавтотранс» Владимир Матягин. «Необходимо внести изменения в Закон «О недрах» и ужесточить ответственность грузоотправителя, обязать держателя лицензии обеспечивать выпуск автомобиля на дорогу общего пользования в нормативном весе, для чего оборудовать все карьеры весами для измерения осевых нагрузок и общей массы автомобиля», – заявил он. Также Владимир Матягин обратил внимание на то, что на перевозчика сегодня пытаются возложить функцию, которую он не может выполнить при перевозке сыпучих и наливных грузов. «Наши многочисленные судебные тяжбы закончились тем, что вышло определение Конституционного суда РФ от 27.03.2018 № 633–0, в котором разъясняется, что в отношении отдельных видов грузов (перевозимых навалом, насыпью, наливом или в контейнерах) перевозчик не может обеспечить осевые нагрузки в процессе его перевозки автомобильным транспортом», – отметил он.

Перевозчики ратуют за объективные показания с автоматических пунктов весового контроля, заявил представитель бизнеса: «На региональных пунктах весового контроля в Белгородской, Костромской, Нижегородской, Рязанской, Свердловской, Саратовской областях есть проблемы, – подчеркнул Владимир Матягин. – Например, в Нижегородской области на один из агрохолдингов за 2017 год было наложено штрафов на 38 млн руб., причем у перевозчика на распределительных центрах стоят весы для измерения общей массы и осевых нагрузок. Проезжают под рамками – на водителей накладывается штраф».

Владимир Матягин привел в пример опыт Австралии, где после рамок автоматического весового контроля у перевозчика есть возможность заехать на контрольное взвешивание, если он не согласен с измерениями, проведенными в автоматическом режиме. «Да, это дополнительные расходы, но мы предлагаем сделать дополнительные системы контроля обязательным элементом, бизнес готов вкладывать в это деньги, – подчеркнул он. – Если данную программу реализовать в комплексе с информационным табло для водителя и СМС–оповещениями для собственника ТС, это создаст справедливое отношение к перевозчику и разгрузит суды».

Итак, бизнес–сообщество настаивает на открытости и прозрачности внедряемой АСВГК. Причем предполагается установить ее не только на федеральных трассах, но и на части

региональных автомобильных дорог. **Минтранс** России исходит из того, что проработанные совместно с профессиональным сообществом инициативы являются наиболее эффективным способом решения государственных задач стратегического масштаба. «Все понимают, что перевозчику, который намеренно нарушает законодательство Российской Федерации, на дороге не место, – заявил Иннокентий Алафинов, подводя итог обсуждению. – Как минимум три месяца система АСВГК будет работать в режиме опытной эксплуатации, то есть сообщать всю информацию пользователям без начисления штрафов. Более того, в рамках пилотной эксплуатации после обсуждения с экспертным сообществом определим порог погрешности, который будет считаться в пользу перевозчика».

Госдума приняла в первом чтении проект федерального закона «О внесении изменений в Федеральный закон «Об автомобильных дорогах и о дорожной деятельности в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации» в части, касающейся весового и габаритного контроля транспортных средств». Законопроект подготовлен по итогам встречи Председателя Правительства РФ Дмитрия Медведева с представителями малого и среднего бизнеса в сфере автоперевозок 23 марта 2017 года.

Законопроектом предлагается расширение полномочий **Минтранса** России в части регулирования порядка весогабаритного контроля транспортных средств, в том числе возможность установления метрологических требований к оборудованию, используемому на пунктах весогабаритного контроля, требований к оборудованию, информирующему водителей транспортных средств о нарушениях правил движения тяжеловесного и (или) крупногабаритного транспортного средства, выявленных с помощью работающих в автоматическом режиме специальных технических средств, имеющих функции фото– и киносъемки, видеозаписи для фиксации нарушений правил дорожного движения.

Предлагаемые изменения будут способствовать совершенствованию весогабаритного контроля транспортных средств, в том числе в части организации пунктов весогабаритного контроля, а также информирования водителей транспортных средств о возможных нарушениях весогабаритных параметров транспортного средства.

<http://transportrussia.ru/item/4702-narushitelyam-na-trasse-mesta-byt-ne-dolzhno.html>

### РИА НОВОСТИ ПРАЙМ; 2018.12.20; ПАССАЖИРЫ АВТОБУСА, ПОСТРАДАВШИЕ В ДТП В БАРНАУЛЕ, МОГУТ ПОЛУЧИТЬ ВЫПЛАТЫ ОТ «СОГАЗА»

Гражданская ответственность автобуса, попавшего в ДТП в Барнауле, застрахована в «Согазе», сообщила страховая компания.

«Гражданская ответственность владельца автобуса, который 19 декабря попал в ДТП на площади Октября в Барнауле, застрахована в АО «Согаз». Пассажиры автобуса, пострадавшие в результате этой аварии, имеют право на выплаты в соответствии с требованиями закона № 67-ФЗ «Об обязательном страховании гражданской ответственности перевозчика», – говорится в сообщении.

Как отмечает компания, для получения страховой выплаты пострадавшим пассажирам необходимо обратиться в ближайший офис «Согаза» с письменным заявлением на выплату. Все пострадавшие могут обратиться за страховыми выплатами и после завершения лечения.

В среду в на площади Октября в Барнауле произошло ДТП: автобус №35, перевозящий около 100 человек, врезался в электроопору, в результате пострадали 19 человек, в том числе двое детей. Прокуратура Алтайского края в связи с ДТП организовала проверку. Представитель регионального Минздрава сообщил РИА Новости, что по состоянию на утро четверга врачи выписали троих пострадавших после аварии пассажирского автобуса в Барнауле, ещё четверо с травмами различной степени тяжести остаются в стационаре.

### ИЗВЕСТИЯ; 2018.12.20; ЖЕНЩИНА ПОГИБЛА В ДТП С АВТОБУСОМ В КРАСНОЯРСКОМ КРАЕ

В Красноярском крае автобус «ПАЗ» столкнулся с иномаркой. Погиб пассажир легковушки, еще один человек пострадал. В автобусе находились 20 пассажиров, среди них пострадавших нет.

По информации ГИБДД по краю, авария произошла в четверг, 20 декабря, на 101-м км автодороги Минусинск–Кускун. Автомобиль Toyota под управлением 61-летней женщины выехал на встречную полосу, где столкнулся с автобусом «ПАЗ». Водитель пытался избежать аварийной ситуации, но автобус врезался в ВАЗ-2107, пишет ИА KrasnoyarskMedia.

В результате дорожно-транспортного происшествия погибла 50-летняя женщина – пассажир иномарки. Водитель была госпитализирован.

В момент аварии в двигавшемся по маршруту Большая Ирба – Курагино автобусе находились 20 пассажиров. Из них никто не пострадал.

<https://iz.ru/825760/2018-12-20/zhenshchina-pogibla-v-dtp-s-avtobusom-v-krasnoiarskom-krae>

### РИА НОВОСТИ; 2018.12.20; В РЯЗАНСКОЙ ОБЛАСТИ ИНОМАРКА ВРЕЗАЛАСЬ В ШКОЛЬНЫЙ АВТОБУС

Два человека погибли, еще один госпитализирован в результате столкновения иномарки со школьным автобусом в Рязанской области, сообщает в четверг региональное управление МВД.

По данным полиции, автобус ехал без пассажиров.

Авария произошла 20 декабря в 7.30 мск в Касимовском районе на 249-м километре автодороги «Москва – Егорьевск – Тума - Касимов».

Сорокашестилетний житель города Москва, управляя автомобилем Škoda Rapid, по предварительным данным, двигаясь со стороны Москвы в сторону города Касимов, не справился с рулевым управлением и совершил столкновение со школьным автобусом ПАЗ под управлением 50-летнего жителя Касимовского района», - говорится в сообщении.

«В результате ДТП водитель и 59-летний пассажир легкового автомобиля погибли на месте. Водитель автобуса доставлен в медицинское учреждение», - сообщает УМВД.

На месте происшествия работают сотрудники полиции. Обстоятельства произошедшего уточняются.

<https://ria.ru/20181220/1548305482.html?utm_source=yxnews&utm_medium=desktop>

### ИНТЕРФАКС; 2018.12.20; ФПК РАЗРАБАТЫВАЕТ ДИЗАЙН-КОНЦЕПЦИЮ НОВОГО ПЛАЦКАРТА, В Т.Ч. С УВЕЛИЧЕННОЙ ДЛИНОЙ ПОЛКИ

«Дочка» ОАО «Российские железные дороги» - АО «Федеральная пассажирская компания» (ФПК) разрабатывает несколько дизайн-концепций новых плацкартных вагонов, в том числе с увеличенной длиной полки.

«В новом варианте вагона мы рассматриваем несколько вариантов, в том числе некоторые концепции учитывают увеличенную длину полки», - сообщила замгендиректора ФПК Марина Жегулина на лекции «Железнодорожный маркетинг: как создать идеальный транспорт».

Согласно нормативным документам, средняя длина полки в плацкарте составляет 166,5 см.

Как сообщалось, окончательное решение по проекту нового плацкартного вагона РЖД примут в течение следующего года - после проверки в эксплуатации обновленного после ремонта плацкарта.

РЖД запланировали до конца года 2018 года изготовить и запустить в тестовую эксплуатацию один вагон «обновленного плацкарта». 10 декабря на Казанском вокзале в Москве монополия представила полномасштабный макет отремонтированного плацкартного вагона с новым интерьером.

Новую концепцию и дизайн отремонтированных плацкартных вагонов РЖД впервые показали на выставке «Транспорт России» в ноябре.

### КОММЕРСАНТ; НАТАЛЬЯ СКОРЛЫГИНА, КСЕНИЯ ДЕМЕНТЬЕВА, ИЛЬЯ УСОВ, ДМИТРИЙ КОЗЛОВ; 2018.12.21; «РОСТЕХ» ПАРКУЕТ ВАГОНЫ; К УРАЛВАГОНЗАВОДУ ГОСКОРПОРАЦИЯ ДОБАВИТ ДОЛЮ В ОВК

В российском вагоностроении произошла одна из крупнейших сделок: «Ростех», уже владеющий Уралвагонзаводом (УВЗ), выкупит у группы ИСТ пакет в Объединенной вагонной компании (ОВК; 9,33%). По мнению аналитиков, «Ростех» может увеличить долю в ОВК, но не выше блокпакета, чтобы не создать для нее риска санкций. Однако участники рынка отмечают, что даже при небольшой доле ИСТ могла операционно контролировать ОВК, и воспринимают перспективу координации стратегий компаний как угрозу монополизации рынка – вместе они занимают около 60%.

«Ростех» выкупает долю группы ИСТ Александра Несиса (9,33%) в ОВК. В госкорпорации пояснили, что сделку на днях одобрило правление. Фактическим покупателем выступит структура входящего в «Ростех» УВЗ – «Омсквагонмаш», средства выделят из бюджета госкорпорации в виде целевого займа. Подписание обязывающих документов планируется до конца недели, расчеты отнесены на январь 2019 года. Сумму сделки стороны не раскрывают.

Заместитель гендиректора «Ростеха» Дмитрий Леликов отмечает, что по стратегии развития госкорпорации доля гражданской продукции в общем объеме производства к 2025 году должна достигнуть 50%. «Высокотехнологичное вагоностроение является для нас одним из ключевых направлений производства,– пояснил топ-менеджер.– Усиление позиций «Ростеха» в этой сфере требует привлечения дополнительных компетенций со стороны других участников рынка. Этим обусловлено намерение корпорации войти в капитал ОВК».

В группе ИСТ также подтвердили сделку: «Это элемент стратегии группы: она создает бизнес с нуля, развивает его и потом монетизирует, продавая либо стратегическому инвестору, либо на международном рынке». Теперь ИСТ планирует сконцентрироваться на новом проекте по добыче и переработке редкоземельных металлов – освоении Томторского месторождения в Якутии, которое ведет ООО «Триарк Майнинг» (у ИСТ – 50% плюс одна акция, у «Ростеха» – 25% плюс одна акция).

По мнению главы «Infoline-Аналитики» Михаила Бурмистрова, «Ростех» в перспективе может увеличить долю в ОВК, но не выйдет за пределы блокпакета – в частности, потому что иначе возникнет риск попадания компании под санкции, а у нее много международных контрактов. Но даже блокпакет даст необходимый уровень менеджерского контроля.

До сделки 24,3% ОВК принадлежало ФК «Открытие», 19% – ООО «УК «Север ЭМ»«, 7,9% – «Открытие Холдингу», 5,7% – «Сафмар финансовые инвестиции», 6,6% находилось у других стратегов, 0,03% – у менеджмента, 27% – в свободном обращении. В «Открытии» “Ъ” заверили, что не планируют продавать пакет. Источники, знакомые с ситуацией, говорят, что УК «Север ЭМ» также не собирается избавляться от акций (получить комментарий в УК не удалось). НПФ «Доверие» и НПФ «Сафмар» (входят в группу «Сафмар» семьи Гуцериевых) находятся в корпоративном конфликте с ОВК, требуя выкупа принадлежащих им около 10% акций по 797,2 руб. за бумагу (см. “Ъ” от 7 декабря). Представители НПФ заявили, что продолжат «защиту интересов застрахованных лиц в порядке, предусмотренном законодательством».

По мнению представителя пенсионного дивизиона «Сафмара», именно корпоративный конфликт привел к резкому падению в этом году капитализации ОВК. На момент закрытия биржи бумаги ОВК торговались по 381,6 руб. за штуку, что дает стоимость продаваемого пакета – 4,13 млрд руб., но, допустим, по цене, требуемой «Сафмаром», она составит 8,6 млрд руб. Но источник “Ъ”, знакомый с условиями сделки, говорит о дисконте даже к рыночной цене.

Группа ИСТ, несмотря на постоянное снижение своей доли и ее скромный размер в итоге, фактически контролировала ОВК, говорит источник “Ъ” среди покупателей вагонов.

При этом компания 20 декабря объявила о смене гендиректора: возглавлявшего ее более шести лет Романа Савушкина сменил Тимофей Хряпов – председатель правления, первый вице-президент группы «Арети» Игоря Макарова. В «Арети» комментариев “Ъ” не дали. Господин Хряпов работал в Evraz, «Стройтрансгазе», а после продажи «УВЗ-Логистик» (переименована в «Модум-Транс») возглавил ее совет директоров. Кем предложена его кандидатура, в ОВК не поясняют, стороны сделки вопрос также не комментируют.

Возможность объединения ОВК и УВЗ «на стратегическом уровне» создает «серьезные риски монополизации» – особенно в сегменте инновационных вагонов, где два производителя не имеют существенных конкурентов, говорит один из источников “Ъ”. Другой собеседник “Ъ” уточняет, что, по недавнему исследованию ИПЕМ, цена инновационного полувагона от ноября 2017 года к ноябрю 2018 года выросла более чем на треть, до 3,9 млн руб. Связаться с представителем ФАС не удалось. На ОВК и УВЗ приходится до 60% выпуска вагонов в РФ, подтверждает Михаил Бурмистров. Но эксперт не видит рисков ущемления конкуренции, поскольку компании занимают разные ниши – ОВК выпускает парк с увеличенной грузоподъемностью, в том числе спецпарк, и поставляет полувагоны по крупному долгосрочному контракту ГТЛК, а УВЗ закрывает потребности рынка в типовых полувагонах.

<https://www.kommersant.ru/doc/3836740>

### РИА НОВОСТИ; 2018.12.20; АРБИТРАЖ МОСКВЫ ПО ЗАЯВЛЕНИЮ «УРАЛВАГОНЗАВОДА» НАЧАЛ БАНКРОТСТВО «РЭЙЛТРАНСХОЛДИНГА»

Арбитражный суд Москвы по заявлению НПК «Уралвагонзавод» ввел начальную процедуру банкротства – наблюдение – в отношении крупного железнодорожного грузового перевозчика «Рэйлтрансхолдинг», передает корреспондент РИА Новости из зала суда.

Суд включил задолженность перед «Уралвагонзаводом» в размере около 199 миллионов рублей в реестр требований кредиторов ООО «УК «Рэйлтрансхолдинг». Временным управляющим утвержден Павел Чураков, его отчет о результатах наблюдения и рассмотрение дела о банкротстве по существу суд назначил на 6 мая.

Представитель «Уралвагонзавода» заявил в четверг в суде ходатайство об увеличении суммы требований к должнику в связи со вступлением 6 декабря в силу еще одного судебного акта о взыскании долга в размере более 103 миллионов рублей, но суд это ходатайство отклонил.

Представитель должника признал существующую задолженность перед «Уралвагонзаводом». Он заявил в суде, что у компании «не так много кредиторов» и она рассчитывает с ними расплатиться.

По данным ЕГРЮЛ, ООО «УК «Рэйлтрансхолдинг» на 99% принадлежит кипрской Upascomer Services Limited. Газета «Ведомости» в феврале 2017 года сообщала, что Магомед Магомедов, старший брат совладельца группы «Сумма» Зиявудина Магомедова, владеет 50% «Рэйлтрансхолдинга». Как утверждал источник издания, бизнесмен купил долю в Upascomer Services.

«Рэйлтрансхолдинг» занимается грузовыми железнодорожными перевозками. По состоянию на 2017 год в управлении компании находилось около 21,5 тысячи полувагонов, цистерн, платформ, крытых вагонов и хопперов. Также «Рэйлтрансхолдингу» принадлежат Новозыбковский и Армавирский машиностроительные заводы (производство и ремонт подвижного состава), машиностроительный концерн «Ормето-ЮУМЗ», Брянское и Армавирское вагоноремонтные депо.

### РИА НОВОСТИ/ПРАЙМ; 2018.12.20; СОВДИР РЖД ОБСУДИТ ПЕРЕХОД НА ПРЕИМУЩЕСТВЕННОЕ ИСПОЛЬЗОВАНИЕ ОТЕЧЕСТВЕННОГО СОФТА

Совет директоров РЖД 25 декабря 2018 года обсудит переход компании на преимущественное использование отечественного программного обеспечения (ПО), говорится в сообщении компании.

Газета «Ведомости» в понедельник написала, что государственные компании в России должны запланировать переход преимущественно на отечественное программное обеспечение до 2021 года. По данным издания, первый зампред правительства Антон Силуанов подписал директиву о поэтапном переходе госкомпаний на отечественное ПО. Факт подписания газете подтвердил представитель Силуанова Андрей Лавров.

«О переходе ОАО «РЖД» на преимущественное использование отечественного программного обеспечения», – говорится в сообщении РЖД в четверг.

В пресс-службе РЖД ранее сообщали РИА Новости, что госкомпания занимается импортозамещением в сфере информационных технологий. Там отмечали, что значительная часть IT-ландшафта компании уже сформирована отечественными решениями, и РЖД намерены увеличивать долю российского программного обеспечения.

### РИАМО; РИАМО; 2018.12.20; ПОЕЗД НАСМЕРТЬ СБИЛ МУЖЧИНУ В МОСКВЕ

Мужчина погиб под колесами скоростного поезда Москва - Санкт-Петербург рядом с платформой «Рижская», переходя в неположенном месте железную дорогу, сообщил РИАМО в четверг сотрудник пресс-службы управления на транспорте МВД России по ЦФО.

«Около 20:00 недалеко от платформы «Рижская» скоростным поездом сообщением Москва - Санкт-Петербург смертельно травмирован мужчина. По предварительным данным, он переходил железнодорожные пути в неустановленном месте», - сказал собеседник агентства.

Он добавил, что на месте происшествия работают сотрудники транспортной полиции. Устанавливается личность погибшего и обстоятельства произошедшего.

<https://riamo.ru/article/331799/poezd-nasmert-sbil-muzhchinu-v-moskve.xl>

### ТРАНСПОРТ РОССИИ; ТАТЬЯНА ЛАРИОНОВА; 2018.12.20; ДОБРО ПОЖАЛОВАТЬ В КРУИЗ!; ЭКСПЕРТЫ ОБСУДИЛИ ПЕРСПЕКТИВЫ РАЗВИТИЯ КРУИЗНОГО СУДОХОДСТВА В ВЫСОКИХ ШИРОТАХ.

В последнее время все большую популярность набирает круизный туризм. По данным Международной ассоциации круизных линий, в 2016 году морское путешествие совершили 24,7 млн человек, при этом 35% всего мирового круизного рынка пришлось на Карибский бассейн, 18,3% – на Средиземноморский бассейн. Затем следуют круизы в Европу, Азию, на пятом месте морские путешествия в Австралию, Новую Зеландию и острова Тихого океана, на шестом – круизы по Аляске, и замыкает топ–7 Южная Америка. В 2017 году этот показатель составил примерно 25,8 млн пассажиров. Ожидается, что в 2018 году круизный турпоток превысит 27 млн пассажиров.

Один из трендов – рост интереса к северным направлениям, круизы в Балтийский регион, Канаду, Аляску…

Курс – на Северный полюс

Как развивается круизный туризм в России? Об этом шла речь на совместном заседании Экспертного совета при Комитете ГД по экономической политике, промышленности, инновационному развитию и предпринимательству и Комитета по судостроительной промышленности и морской технике Союза машиностроителей России, где обсуждались перспективы развития круизного судоходства в высоких широтах.

Морские круизы перестали быть уделом сверхбогатых людей и становятся одним из видов доступного и распространенного отдыха, считает президент ОСК Алексей Рахманов: «Протяженность российской водной границы более 38,8 тыс. км, но Россия, обладающая уникальным природным и историческим потенциалом, является одной из немногих стран, где круизный бизнес в настоящее время недооценен. Как считают эксперты, интерес к круизам будет расти рекордными темпами, причем повышенным спросом будут пользоваться экспедиционные круизы, в том числе в Арктику. Таяние ледников открывает еще больше арктических вод для круизных судов с туристами, желающим побывать в труднодоступных местах планеты. И мы уже видим, что этот сегмент растет быстрее остального круизного рынка».

«На сегодняшний день рынок арктического туризма трех стран (США, Норвегии и Китая) дает выручку в размере $6 млрд, это очень перспективное направление деятельности, и нам непростительно упускать такой большой рынок, тем более что наша страна обладает компетенциями по строительству ледокольного флота, есть наработки по строительству арктического круизного лайнера», – выразил уверенность Алексей Рахманов.

По словам президента ОСК, зарубежные компании уже определили ледокольные круизы одним из самых перспективных направлений деятельности. Норвежские судостроители заключили контракт на проектирование и создание первого дизель–электрического круизного ледокола с двухтопливным двигателем, работающим на сжиженном природном газе и дизельном топливе.

Китай также строит спроектированный в Норвегии круизный лайнер для полярных туров. К слову, именно Китай и обеспечил основной рост этому виду туризма.

По оценкам Ростуризма, российскую Арктику могут посещать около 80 тыс. туристов в год, а круизные путешествия к Северному полюсу могут стать для России услугой, не имеющей аналогов в мировой индустрии туризма. Для этого необходимо создавать условия для развития туризма в Арктической зоне России, заниматься широким продвижением туристских возможностей этого региона.

Авиационное сообщение существенно может снизить цену морских полярных экспедиционных туров за счет сокращения времени переходов из Архангельска и Мурманска, считает генеральный директор компании «Географические открытия» Вячеслав Гаврилов. Для этого необходимо решить вопрос о двойном назначении взлетно–посадочной полосы на аэродроме на Земле Франца Иосифа, чтобы уменьшить издержки при организации экспедиционных круизов в высокие широты.

Динамично развивающийся сегмент

В рамках разрабатываемой ФЦП «Развитие внутреннего и въездного туризма в Российской Федерации (2019–2025 годы)» круизный туризм вошел в число пяти приоритетных направлений развития туризма в нашей стране, подчеркнул начальник Управления государственных туристских проектов и безопасности туризма Федерального агентства по туризму Евгений Куделя.

Сегодня туризм в целом формирует 3,4% ВВП страны, влияя на 53 смежные отрасли. Создание одного рабочего места в сфере туризма влечет создание до 5 рабочих мест в смежных отраслях.

Туристско–рекреационные активы Российской Федерации позволяют развивать практически все виды туризма: культурно–познавательный, событийный, экологический, деловой, круизный, паломнический, горнолыжный, санаторно–курортный и оздоровительный.

На конец 2016 года более 12 тыс. туристических фирм, осуществляющих операторскую, агентскую и экскурсионную деятельность на территории Российской Федерации, реализовали около 3,5 млн туристических пакетов, из них более 1,5 млн – по России. Число российских туристов, путешествующих по территории нашей страны, в 2016 году возросло по отношению к 2015 году в 1,3 раза и составило более 3,3 млн человек.

Рынок круизов растет намного быстрее, чем другие виды транспортных путешествий, поскольку он неразрывно связан с культурно–познавательным туризмом. Сегодня морские и речные круизы являются одним из популярных и динамично развивающихся сегментов путешествий. Круизный туризм в большей степени развит в Центральном, Северо–Западном, Приволжском и Южном федеральных округах. Перспективными регионами для развития этих видов туризма являются Сибирский и Дальневосточный федеральные округа.

В настоящее время можно выделить 15 перспективных туристских укрупненных инвестиционных проектов, привлекающих туристов и обладающих высоким потенциалом расширения туристского предложения по конкретным приоритетным видам туризма.

В рамках круизного туризма получат развитие такие проекты, как «Приморье» (Приморский край); «Волжский путь» (Самарская, Ульяновская, Нижегородская, Пензенская, Саратовская, Тверская, Астраханская, **Иванов**ская, Костромская, Волгоградская, Ярославская области, Пермский край, Республика Башкортостан, Республика Мордовия, Республика Татарстан, Республика Марий Эл, Чувашская Республика); «Русская Арктика» (Архангельская, Мурманская области, Ямало–Ненецкий автономный округ, Красноярский край, Республика Саха (Якутия); «Амур» (Хабаровский край, Амурская область, Еврейская автономная область); «Камчатка – Сахалин» (Камчатский край, Сахалинская область).

По словам Евгения Кудели, финансирование данной ФЦП увеличится на 2 млрд руб., регионы активно готовят предложения, этих денег вполне достаточно, чтобы в том числе развивать и круизный туризм.

Очевидно, что для организации круизного туризма помимо судов необходимо наличие современной портовой инфраструктуры, пассажирских терминалов и причалов. В рамках подготовки программы за Федеральным агентством морского и речного транспорта закрепляются мероприятия по созданию инфраструктуры морского и внутреннего водного транспорта, интеграции потенциала мореплавания и судоходства на внутренних водных путях в туризм. Мероприятия, связанные с развитием инфраструктуры пунктов пропуска через государственную границу Российской Федерации, в том числе с оснащением, информационным оформлением и формированием сервисной среды пограничных пунктов пропуска в местах пересечения туристами границы Российской Федерации, закрепляются за **Министерством транспорта** Российской Федерации.

Ожидается, что конечным результатом программы будет являться рост совокупного туристского потока по РФ до уровня свыше 93 млн человек (рост в 28% от уровня базового периода), что позволит достичь запланированного увеличения вклада туризма в ВВП РФ более чем на 70% к концу 2025 года.

Законодательный парадокс

Заместитель руководителя администрации морских портов Приморского края и Восточной Арктики Виталий Клюев рассказал о мерах по совершенствованию российского законодательства в сфере круизного туризма.

Эксперт напомнил, что Федеральный закон от 3 июля 2016 г. № 253–ФЗ «О внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации в части совершенствования правового регулирования отношений, связанных с ограничением ответственности по морским требованиям, а также с использованием иностранных судов во внутренних морских водах и территориальном море Российской Федерации» внес серьезные поправки в закон

№ 155–ФЗ «О внутренних морских водах, территориальном море и прилежащей зоне Российской Федерации», куда внесена новая статья 142, устанавливающая специфичный режим плавания судов под флагом иностранного государства во внутренних морских водах и в территориальном море РФ. Кроме того, внесены поправки в статью 16 Закона Российской Федерации от 1 апреля 1993 года № 4730–I «О Государственной границе Российской Федерации», согласно которым правила пограничного режима не применяются к судну под флагом иностранного государства, перевозящему пассажиров–туристов в круизных целях.

Однако при этом возник ряд проблем: кроме пунктов и портов, куда разрешен заход иностранных круизных судов, необходимо установить маршруты. «Определить эти маршруты оказалось практически невозможно. Если понимать под маршрутом последовательность портов и пунктов захода судна, то в реальной жизни эта последовательность может меняться от рейса к рейсу. При этом в российском законодательстве отсутствует четкое определение термина «маршрут», – заметил Виталий Клюев. – И вторая проблема связана с неоднозначностью трактования возможности схода на берег туристов и членов экипажа, выполняющих плавание в высоких широтах, а без схода на берег вообще нет смысла в таком круизе».

Чтобы отрегулировать эти моменты, Правительством РФ был внесен в Госдуму законопроект, направленный на развитие круизного туризма в районах внутренних морских вод и территориального моря Российской Федерации, прилегающих к территориям субъектов Федерации, входящих в Арктическую зону и Дальневосточный федеральный округ.

Проектом федерального закона «О внесении изменений в статью 16 Закона Российской Федерации «О Государственной границе Российской Федерации» и статью 142 Федерального закона «О внутренних морских водах, территориальном море и прилежащей зоне Российской Федерации» предлагается установить, что в перечне портов, утверждаемом Правительством РФ, должны быть указаны порты или пункты, в которых иностранным туристским судам разрешается производить посадку пассажиров–туристов и высадку их на берег.

Информация о возможности схода иностранных туристов на берег позволит туроператорам с наименьшими рисками планировать маршруты следования иностранных туристских судов с посещением туристами – пассажирами этих судов – туристических объектов, расположенных в том числе на суше, формировать турпродукт, представляющий интерес для иностранных туристов. В свою очередь это будет способствовать развитию круизного туризма в субъектах Федерации, входящих в Арктическую зону и Дальневосточный федеральный округ.

«Более детальное рассмотрение этой проблемы показало, что суда под Российским флагом выпадают из этой схемы полностью, так как не решается проблема пограничного режима, под который подпадают территориальное море и внутренние морские воды, – заявил Виталий Клюев. – Получился законодательный парадокс: на иностранные суда пограничный режим не распространяется, а на суда под Российским флагом он распространяется в полной мере».

Таким образом, внесенный законопроект нуждается в серьезной доработке, чтобы не только не ущемлять права судов под Российским флагом, но и предоставить им соответствующие преференции.

Проблемы и решения

Советник руководителя московского представительства ФГУП «Крыловский государственный научный центр» Лев Клячко напомнил, что первые круизные компании появились в конце XIX века, а первые компании, специализирующиеся на туризме в высоких широтах, – только в начале 90–х годов прошлого века.

На сегодняшний день в мире насчитывается 14 компаний (США, Австралия, Канада, Новая Зеландия и др.), занимающихся высокоширотным морским туризмом, в основном это страны, имеющие выход к высокоширотным морям, в последние годы к ним присоединился и Китай. Большинство компаний имеют в составе 1–2 судна со средней пассажировместимостью 100 человек, как правило, это старые суда, переоборудованные для круизных целей и находящиеся в аренде.

Но ситуация стремительно меняется. Сегодня строятся порядка 20 круизных судов с пуском на воду в 2020–2021 годах. Все они строятся с учетом положений Полярного кодекса, имеют повышенный тоннаж – до 16–20 тыс. тонн и пассажиро-

вместимость до 500 человек.

«Круизный туризм – перспективное направление на рынке туристических услуг, и российская Арктика обладает большим туристическим потенциалом. При этом наша страна обладает необходимыми компетенциями для строительства судов ледового класса, стоимость которых оказывает непосредственное влияние на стоимость круизов в высоких широтах, – сказал Лев Клячко. – Разработан концептуальный проект научно–исследовательского ледокола, который может быть переформатирован в такое круизное судно. Крыловский государственный научный центр может использовать свои компетенции по оптимизации прочности корпуса для обеспечения безопасности, проведению необходимых ледовых испытаний движительного комплекса, оптимизации шума для обеспечения комфортных условий плавания для пассажиров».

Вопрос: кто будет заказывать такие суда? Нужна круизная компания–оператор, однако срок окупаемости такого судна составляет 20–30 лет, поэтому без мер государственной поддержки не обойтись, считают эксперты и напоминают, что в случае массового плавания судов в полярных водах необходимо создавать аварийно–спасательную службу.

Генеральный директор, председатель правления ОАО «Московское речное пароходство» Константин Анисимов подчеркнул, что круизное судоходство создает мощный мультипликативный эффект, благодаря чему развиваются судостроение, машиностроение, транспортная инфраструктура и т.д. «Вклад круизной индустрии в европейскую экономику в 2017 году составил около 48 млрд евро, это единственный вид туризма, который растет на 10% ежегодно, – проинформировал эксперт. – В сегменте морских круизных судов каждые два года идет удвоение строительства судов. Это современные инновационные суда экологического класса, работающие на газомоторном топливе или использующие энергию солнца и ветра и снижающие нагрузку на окружающую среду. Средняя стоимость стандартного судна, способного разместить в среднем 5–6 тыс. человек, составляет около 1 млрд долларов США. В строительстве одного судна принимают участие сотни тысяч человек, средний срок постройки – 2 года. В мире 4 крупных верфи, которые строят круизные суда, расположенные в Италии, Франции, Германии. Заказчиками выступают 7–8 круизных компаний, и на ближайшие 5–6 лет все верфи загружены заказами на период до 2022–2023 годов, что лишний раз свидетельствует о тенденции роста круизной индустрии».

Также в мире отмечается рост речных круизов как по числу строящихся судов, так и по числу пассажиров. Например, в Европе ежегодно строятся порядка 20–30 судов. В России, напротив, ежегодно 10–15 судов списываются, средний возраст речных круизных судов составляет около 50 лет, сейчас в работе осталось порядка 90 судов и продолжается процесс их выбытия. Кроме того, к сдерживающим факторам развития круизного туризма в нашей стране относятся несовершенство инфраструктуры, длительные сроки постройки и окупаемости судов.

Между тем в 60–70 годах прошлого века Советский Союз был одним из пионеров развития морских и речных круизов. Большими сериями строились суда на зарубежных верфях для Черноморского и Балтийского пароходств. В 1972 году 33 морских круизных судна обслуживали 16 регулярных международных линий, связывающих 25 портов СССР с портами более чем 25 стран Европы, Азии и Америки. В 90–х годах – порядка 200 речных круизных судов различных серий, построенных в разных странах, перевозили более 1 млн пассажиров по рекам РФ, привел цифры Константин Анисимов. Другими словами, это был массовый доступный отдых. К сожалению, сегодня и речные круизы – удовольствие не из дешевых: 7 тыс. руб. в день, на новых теплоходах – 10–15 тыс. руб. в день, иначе невозможно вернуть деньги, которые выделяются на лизинг.

Эксперты были едины в том, что у России огромный потенциал для развития круизного туризма. И многое уже делается для развития этого сегмента. Строительство морского фасада в Санкт–Петербурге позволило увеличить в 5 раз приток туристов на морских судах в Санкт–Петербург. Этому также способствовало решение о

72–часовом безвизовом въезде для туристов, прибывающих на морских круизных судах. Построены терминалы в Санкт–Петербурге, Сочи, строится терминал под Калининградом. Большой потенциал для развития морских круизов на Балтике.

Также развивается речная инфраструктура внутренних водных путей. Началась реконструкция Северного речного вокзала в Москве. И самое главное, что в России благодаря поручению Президента России началось строительство первых круизных судов.

По состоянию на сентябрь 2018 года в России строятся два круизных пассажирских судна проекта PV300: в августе 2016 года на заводе «Лотос» в Астраханской области был заложен теплоход «Петр Великий», а в марте 2017 года на заводе «Красное Сормово» в Нижнем Новгороде – теплоход «Князь Владимир». Эти теплоходы смешанного «река–море» класса плавания предназначены для перевозки пассажиров на круизных линиях на водных путях Европейской части России (Волга, Нева, Дон, Ладожское и Онежское озера, Волго–Балтийский канал, Канал имени Москвы, Волго–Донской канал) с возможностью выхода в Черное, Азовское и Каспийские моря.

Также ведется строительство двух пассажирских круизных колесных теплоходов проекта ПКС–180 типа «Золотое кольцо» на судостроительном заводе «Лотос» в Астраханской области. Малая осадка дает возможность безопасного движения по неглубоким рекам, а также подхода к необорудованному берегу, что позволяет расширять географию речных круизов не только в Европейской части страны, но и в Сибири и на Дальнем Востоке.

<http://transportrussia.ru/item/4704-dobro-pozhalovat-v-kruiz.html>

### РИА НОВОСТИ ПРАЙМ; 2018.12.20; ПУТИН: СТРОИТЕЛЬСТВО МОСТА НЕ МЕШАЕТ СУДОХОДСТВУ В КЕРЧЕНСКОМ ПРОЛИВЕ

Строительство моста не мешает судоходству в Керченском проливе, там всегда была лоцманская проводка, заявил президент России Владимир Путин. «Что касается Керченского пролива, это сложная ситуация, природно сложная: там очень узкие проливы и они достаточно мелкие, глубиной где-то под 13 метров. Там всегда, хочу это подчеркнуть, практически всегда осуществлялась лоцманская проводка», – заявил Путин на ежегодной пресс-конференции.

### ИНТЕРФАКС; 2018.12.20; РМП НАМЕРЕН В 2021 Г НАЧАТЬ СТРОИТЬ ЛЕДОКОЛ НА СПГ, БУДЕТ ПЕРЕХОДИТЬ НА АЛЬТЕРНАТИВНЫЕ ИСТОЧНИКИ ЭНЕРГИИ

ФГУП «**Росморпорт**» (подведомственное **Росморречфлот**у) планирует в 2021 году начать строительство первого ледокола, работающего на сжиженном природном газе (СПГ), в перспективе намерен переводить флот на альтернативные источники энергии в связи с вводом в 2020 году новых требований ИМО по содержанию серы в бункере, сообщил журналистам генеральный директор «**Росморпорт**а» Андрей Лаврищев.

«**Росморпорт** рассматривает возможность строительства ледоколов, использующих СПГ как основное топливо. Будет делаться проект. В 2021 году планируется начать строительство», - сказал Андрей Лаврищев.

По словам А.Лаврищева, подобные решения прорабатываются в рамках требований ИМО (Международная морская организация) по снижению содержания серы в судовом топливе с 3,5% до 0,5% с 2020 года.

До постройки ледоколов, использующих СПГ в качестве основного вида топлива, **Росморпорт** намерен закупать топливо, которое соответствует требованиям ИМО. «Концептуально потом будем все больше переходить на СПГ и электричество», - резюмировал он.

В начале декабря **Росморпорт** объявил конкурс по выбору подрядчика на выполнение научно-исследовательских работ и проектирование ледокола, работающего на двух видах топлива. Речь идет о ледоколе мощностью 12-14 МВт, с возможностью работы на дизельном топливе и сжиженном природном газе.

Согласно техническому заданию, дизель-электрический ледокол, работающий на двух видах топлива, предназначен для выполнения ледокольных операций в портах, а также самостоятельной проводки караванов судов, в т.ч. в летне-осеннюю навигацию в морях Северного ледовитого океана. Запасы топлива на судне должны обеспечивать автономность плавания не менее 20 суток на дизельном топливе, а также не менее 5 суток на СПГ.

Как сообщалось, **Росморпорт** к 2024 году намерен построить 9 ледоколов за 52,5 млрд рублей. За счет федерального бюджета в размере 33,1 млрд рублей планируется построить пять ледоколов, в том числе два судна мощностью 18 МВт ледового класса Icebreaker7 для работы на Дальнем Востоке и в Финском заливе. Средства также направят на два вспомогательных ледокола мощностью 12-14 МВт ледового класса Icebreaker7 и один портовый ледокол мощностью 6-8 МВт. За счет собственных средств **Росморпорт**а в размере 19,4 млрд рублей в 2018-2024 годах планируется построить четыре мелкосидящих ледокола мощностью 6,4 МВт.

ФГУП «**Росморпорт**» является одним из крупнейших в России владельцев объектов прибрежно-портовой инфраструктуры и служебно-вспомогательного флота. Компания осуществляет свою деятельность в 65 морских портах, расположенных в 24 субъектах РФ. По состоянию на 1 июля 2018 года флот предприятия состоял из 267 судов, включая 36 ледоколов и ледокольных буксиров.

### ИНТЕРФАКС; 2018.12.20; ПРЕЗИДИУМ ВС 16 ЯНВАРЯ РАССМОТРИТ СПОР «ДОЧКИ» НМТП С ФАС ПО ТАРИФАМ В ПОРТУ ПРИМОРСК

Президиум Верховного суда (ВС) РФ 16 января рассмотрит спор ООО «Приморский торговый порт» (ПТП, Ленинградская область, входит в НМТП) с Федеральной антимонопольной службой (ФАС) РФ о тарифах в порту Приморск, следует из картотеки арбитражных дел.

ПТП 15 октября обратился в президиум ВС с жалобой на решение суда по спору с ФАС делу о тарифообразовании в порту Приморск. ПТП просил ВС РФ приостановить действие предписания ФАС России от 21 ноября 2016 года в связи с «возможным причинением ему существенного ущерба». В конце октября ВС отказал стивидору в принятии мер обеспечения. Согласно картотеке арбитражных дел, 30 ноября судья ВС Галина Кирейкова направила в президиум ВС письмо об истребовании дела.

Как сообщалось, первая инстанция Верховного суда РФ 3 октября поддержала ФАС в споре с НМТП по делу о тарифах в Новороссийске и Приморске. На заседании суд рассматривал две кассационных жалобы ФАС на решения нижестоящих судебных инстанций.

Суды трех нижестоящих инстанций ранее признали недействительным решение ФАС в отношении ПТП. В ноябре 2016 года ФАС выдала ПТП предписание о снижении тарифов на перевалку нефти и о переводе ставок стивидора в рубли, при неисполнении которого грозила порту оборотным штрафом за нарушение антимонопольного законодательства. Порт оспорил предписание ведомства, в феврале 2018 года кассация подтвердила незаконность решения ФАС в отношении «Приморского торгового порта».

Согласно определению первой инстанции Верховного суда, решение нижестоящих судов в отношении ООО «Приморский торговый порт» было отменено, в удовлетворении заявленных требований ООО «ПТП» было отказано, у компании сохранялось право на подачу надзорной жалобы в Верховный суд.

ФАС после того, как ВС РФ поддержал ведомство, высоко оценила свои шансы в дальнейших судебных спорах с НМТП. «Раз отменили решение о незаконности, значит, у нас очень неплохие шансы доказать свою правоту», - заявлял замглавы ФАС Сергей Пузыревский.

В компании в свою очередь заявляли, что НМТП продолжит отстаивать позицию по тарифообразованию. «По итогам заседаний Верховного суда позиция группы НМТП не изменилась. Мы считаем претензии ФАС к НМТП и ПТП необоснованными. И продолжим отстаивать эту позицию во всех инстанциях»,- сообщали «Интерфаксу» в пресс-службе порта.

Как сообщалось, в конце ноября ВС РФ также принял решение о пересмотре спора НМТП с ФАС по тарифообразованию в порту Новороссийск. Президиум Верховного суда рассмотрит спор ПАО «НМТП» (MOEX: NMTP) с ФАС 26 декабря.

«Новороссийский морской торговый порт» - одна из крупнейших стивидорных групп РФ. Активы холдинга расположены в Новороссийске (Краснодарский край), Приморске (Ленинградская обл.) и Балтийске (Калининградская обл.). «Транснефть» (MOEX: TRNF) контролирует 62% акций ПАО «НМТП». Государство владеет 20% акций, группе «Сумма» принадлежит 2,75%, у структур РЖД 5,3% акций. Free float - менее 10%.

### РИА НОВОСТИ; 2018.12.20; СЕРИЙНЫЙ ЛЕДОКОЛ «ГАЗПРОМ НЕФТИ» ПРИБУДЕТ В АРКТИКУ ИЗ ПЕТЕРБУРГА В КОНЦЕ ЯНВАРЯ

Ледокол «Газпром нефти» «Андрей Вилькицкий» в конце января прибудет из Петербурга в Арктику для сопровождения танкеров с нефтью Новопортовского месторождения в Обской губе (ЯНАО), сообщил журналистам в четверг директор по крупным проектам блока разведки и добычи «Газпром нефти» Денис Сугаипов.

«Ледокольное судно обеспечения «Андрей Вилькицкий» построено специально для Новопортовского месторождения… Ледокол прибудет в Арктику уже в конце января и после торжественной церемонии он… по Северному морскому пути прибудет непосредственно в акваторию Обской губы», – сказал он.

«Газпром нефть» в четверг в Санкт-Петербурге представила ледокол «Андрей Вилькицкий» проекта Arc130A. Главный ледокол этого проекта – «Александр Санников» отправился из Петербурга в Арктику в конце июня 2018 года.

«С вводом в эксплуатацию ледокола «Андрей Вилькицкий» завершена программа «Газпром нефти» по созданию собственного ледокольного флота для наращивания нефтедобычи в Арктике», – говорится в материалах компании.

Как сообщалось, оба ледокольных судна «Газпром нефти» для работы на нефтеналивном терминале Новопортовского месторождения «Ворота Арктики» построены на Выборгском судостроительном заводе под Петербургом.

На ту же тему:

<https://tass.ru/ekonomika/5935112>

### РИА НОВОСТИ; 2018.12.20; АДМИРАЛТЕЙСКИЕ ВЕРФИ ПРИСТУПИЛИ К СТРОИТЕЛЬСТВУ ЛЕДОСТОЙКОЙ ПЛАТФОРМЫ «СЕВЕРНЫЙ ПОЛЮС»

Церемония резки металла для строительства ледостойкой самодвижущейся платформы проекта 00903 «Северный полюс» для исследования Северного Ледовитого океана состоялась в четверг на АО «Адмиралтейские верфи» (входит в Объединенную судостроительную корпорацию), сообщает предприятие.

«АО «Адмиралтейские верфи» приступило к строительству дрейфующей ледостойкой самодвижущейся платформы проекта 00903, которой пророчат прорыв в изучении Арктики … На «Адмиралтейских верфях» состоялась торжественная церемония резки металла на будущую платформу», – говорится в сообщении.

К настоящему времени выполнен и утвержден аванпроект судна (проектировщик – АО КБ «Вымпел»), закуплена первая партия металла, начата процедура закупки основного оборудования. Совместно с Арктическим и антарктическим научно-исследовательским институтом проведены испытания макета платформы в ледовом бассейне.

По словам генерального директора АО «Адмиралтейские верфи» Александра Бузакова, «Северный полюс» станет еще одним проектом предприятия, не имеющим аналогов ни в отечественном, ни в мировом судостроении.

«Он продолжит наши славные традиции создания уникальных кораблей для исследования Арктики, заложенные более 60 лет назад, когда началось строительство атомного ледокола «Ленин». Есть много примеров тому, как «Адмиралтейские верфи» справлялись с самыми сложными задачами, оправдывая доверие своих заказчиков. Уверен, что не подведем мы и в этот раз», – сказал Бузаков, слова которого приводятся в сообщении.

По словам заместителя руководителя Росгидромета Наталии Радьковой, благодаря объединенным усилиям «Адмиралтейских верфей», КБ «Вымпел» и Росгидромета полярники получат уникальное, современное, комфортное и безопасное судно для новых открытий и достижений.

Контракт на проектирование и строительство ледостойкой самодвижущейся платформы «Северный полюс» для Росгидромета был подписан в апреле 2018 года.

Строительство платформы «Северный полюс» реализуется в рамках госпрограммы по социально-экономическому развитию Арктической зоны РФ. Ледостойкая платформа предназначена для проведения круглогодичных комплексных научных исследований в Северном Ледовитом океане. Фактически, это полярная станция с функционалом научно-исследовательского центра, которая будет в течение двух лет без захода в порт дрейфовать в акватории Северного Ледовитого океана.

Нестандартная яйцевидная форма корпуса платформы «Северный полюс» позволит минимизировать воздействие льда на платформу, а сталь редкой марки обеспечивает повышенную прочность в соответствии с ледовым классом судна.

Всесезонная научно-исследовательская платформа со встроенным оборудованием сможет проводить геологические, акустические, геофизические и океанографические наблюдения, двигаться во льдах без привлечения ледокола, принимать на свою вертолетную площадку тяжелые вертолеты типа Ми-8АМТ. Длина платформы составит до 83,1 метра, ширина – 22,5 метра, водоизмещение – около 10,39 тысячи тонн, мощность энергетической установки – 4,2 тысячи кВт, скорость – не менее 10 узлов.

### РИА НОВОСТИ; 2018.12.20; ВОДОЛАЗЫ НЕ НАШЛИ ПОВРЕЖДЕНИЙ НА СНЯТОМ С МЕЛИ У БЕРЕГОВ БРИТАНИИ СУДНЕ «КУЗЬМА МИНИН»

Британские водолазы не обнаружили повреждений на судне «Кузьма Минин», которое во вторник было снято с мели у британского побережья, сообщил РИА Новости заместитель гендиректора мурманского морского пароходства Ильдар Неверов.

«Британская бригада водолазов завершила осмотр судна, которое стоит на рейде порта Фалмут. По нашим данным, повреждений не обнаружено. Есть несколько стандартных замечаний от портовых властей, мы их устраняем», – сообщил собеседник агентства и добавил, что в течение пяти рабочих дней теплоход покинет порт Фалмут и продолжит выполнять рейс в порт Сеута (Испания).

Во вторник стало известно, что российский сухогруз застрял в нескольких метрах от берега в бухте Фалмут в графстве Корнуолл. Оказание помощи судну началось около 6.00 по местному времени (9.00 мск). На борту судна находятся 18 членов экипажа – все они граждане России.

### РИА НОВОСТИ; 2018.12.21; САМОЛЕТ ИЗ ХАБАРОВСКА ВЫЛЕТЕЛ НА ХАЙНАНЬ ЗА ПОСЛЕДНИМИ ТУРИСТАМИ «ЖЕМЧУЖНОЙ РЕКИ»

Самолет авиакомпании «Аврора» вылетел в пятницу из Хабаровска на остров Хайнань (КНР), чтобы забрать последнюю группу туристов, которые не смогли вовремя покинуть Китай из-за проблем туроператора «Жемчужная река», сообщили РИА Новости в **Минтрансе** Хабаровского края.

«Все разрешения получены. Вылет состоялся в запланированное время. В 14.06 (7.06 мск) пятницы рейс HZ-9485 вылетел из Хабаровска на Хайнань. Обратно он вылетает в 18.55 по местному времени», – сообщил представитель министерства.

По данным краевого правительства, самолет вывезет с острова 122 хабаровских туриста и начальника отдела краевого управления по туризму Валентину Неретину, которую отправляли на Хайнань для организации помощи хабаровчанам.

Авиакомпания «ИрАэро» приостановила программу полетов в Китай в связи с задолженностью туроператора «Жемчужная река». Позже авиакомпания согласилась за свой счет вывезти из Китая около 1,5 тысячи туристов, купивших путевки туроператора. Ростуризм 12 декабря исключил два юридических лица, принадлежащих туроператору «Жемчужная река», из Единого федерального реестра туроператоров.

Ранее **Росавиаци**я сообщила, что «Жемчужная река» продавала билеты в Китай на несуществующие рейсы, правоохранительные органы проинформированы о признаках мошенничества со стороны туроператора.

### РИА НОВОСТИ ПРАЙМ; 2018.12.20; АССОЦИАЦИЯ «ТУРПОМОЩЬ» ПОТРАТИЛА 67 МЛН РУБ НА ВЫВОЗ ТУРИСТОВ «ЖЕМЧУЖНОЙ РЕКИ» С ХАЙНАНЯ

Директор ассоциации «Турпомощь» Александр Осауленко сообщил РИА Новости, что на вывоз клиентов туроператора «Жемчужная река» с китайского острова Хайнань в Россию из фонда ассоциации было затрачено 67 миллионов рублей.

Собеседник агентства рассказал, что всего было вывезено около 2,7 тысячи российских туристов. Из них непосредственно «Турпомощью» было вывезено порядка 1,5 тысячи человек, отправка остальных была организована ассоциацией, но осуществлена авиакомпанией «ИрАэро».

«Всего на организацию вывоза туристов с Хайнаня ассоциацией «Турпомощь» было потрачено более 67 миллионов рублей», – уточнил Осауленко.

Авиакомпания «ИрАэро» приостановила программу полетов в Китай в связи с задолженностью туроператора «Жемчужная река». Позже авиакомпания согласилась за свой счет вывезти из Китая около 1,5 тысячи туристов, купивших путевки туроператора. Ростуризм 12 декабря исключил два юридических лица, принадлежащих туроператору «Жемчужная река», из Единого федерального реестра туроператоров.

Ранее **Росавиаци**я сообщила, что «Жемчужная река» продавала билеты в Китай на несуществующие рейсы, правоохранительные органы проинформированы о признаках мошенничества со стороны туроператора.

### РИА НОВОСТИ/ПРАЙМ; 2018.12.20; ПУТИН ЗАЯВИЛ, ЧТО ПРИ НЕОБХОДИМОСТИ МОЩНОСТЬ АЭРОПОРТА В ГРОЗНОМ БУДЕТ УВЕЛИЧЕНА

Международный грозненский аэропорт функционирует, при необходимости его мощность будет дополнительно увеличена, заявил президент России Владимир Путин.

На ежегодной пресс-конференции главы государства чеченский журналист заявил, что аэропорт в Грозном хоть и был восстановлен, но находится в технической фазе: город посещают сотни тысяч туристов, но мощности аэропорта не хватает.

«Что касается аэропорта, то он работает, в том числе когда нужно, работает и в режиме международного аэропорта. Если что-то нужно дополнительно, Рамзан Ахматович (Кадыров, глава Чечни – ред.) придет расскажет, я посмотрю, что нужно сделать. Я просто не понимаю, что можно сделать дополнительно, аэропорт функционирует. Если надо что-то сделать, то мы посмотрим», – заявил Путин на ежегодной пресс-конференции.

### РИА НОВОСТИ; 2018.12.20; : ВЛАСТИ ЗАБАЙКАЛЬЯ НАМЕРЕНЫ РАСШИРИТЬ ГЕОГРАФИЮ СУБСИДИРУЕМЫХ АВИАПЕРЕЛЕТОВ

Власти Забайкалья планируют расширить географию субсидируемых авиаперевозок, а также будут вести переговоры с авиакомпаниями о введении плоского тарифа, сообщил в интервью РИА Новости врио губернатора Александр Осипов.

Льготные тарифы действуют на маршрутах в города Дальнего Востока, Калининград и Симферополь. **Росавиаци**я сообщала, что субсидирование пассажирских авиаперевозок по этим направлениям будет осуществляться круглый год, изменения вступят в силу в текущем году. Президент РФ Владимир Путин в начале ноября подписал указ о передаче Бурятии и Забайкальского края из состава Сибирского федерального округа в Дальневосточный федеральный округ.

«У нас есть два основных механизма. Один – субсидирование для ряда категорий, которые имеют право на льготы. Это люди с ограниченными возможностями здоровья, многодетные семьи. Второй механизм – это плоские тарифы, когда сами авиакомпании принимают решение о том, что билет туда и обратно стоит ровно столько-то. Мы хотим внедрить оба этих механизма. Чита уже ранее была включена в постановление правительства по субсидированию ряда авиационных маршрутов, а сейчас мы работаем над тем, чтобы количество маршрутов расширить», – рассказал Осипов.

«По плоскому тарифу смотрим, по каким авиационным маршрутам, с какой авиакомпанией мы сможем договориться. Скорее всего, это будут рейсы из Москвы в Читу, из Читы в Москву. Это непростой вопрос. Самое главное – найти авиакомпанию, которая будет готова к введению плоского тарифа и понимает рынок настолько хорошо, чтобы на год спланировать и обеспечить такой маршрут», – добавил он.

По действующим правилам правом на приобретение билета по специальному тарифу могут воспользоваться граждане РФ в возрасте до 23 лет, а также в возрасте свыше 60 лет для мужчин и свыше 55 лет для женщин, инвалиды первой группы любого возраста и сопровождающее его лицо, а также лицо, сопровождающее ребенка-инвалида, и инвалид с детства второй или третьей группы.

### ИНТЕРФАКС; 2018.12.20; АВИАРЕЙСЫ В СИМФЕРОПОЛЬ В 2019Г БУДУТ СУБСИДИРОВАТЬСЯ ПО 11 МАРШРУТАМ

Авиарейсы в Симферополь (Крым) и обратно в 2019 году будут субсидировать по 11 из 63 возможных маршрутов, на эти цели планируется направить 572 млн рублей, говорится в материалах **Росавиаци**и.

Речь идет о направлениях Ростов-на-Дону, Минеральные Воды, Воронеж, Волгоград (размер субсидии на одного пассажира составит по 2 тыс. рублей, предельная величина специального тарифа на перевозку одного пассажира в одном направлении - 2,5 тыс. рублей), Самара (субсидия - 2,7 тыс. рублей, предельная величина - 3,375 тыс. рублей), Екатеринбург, Челябинск (субсидия - 3 тыс. рублей, спецтариф- 3,75 тыс. рублей), Новосибирск (субсидия - 4,8 тыс. рублей, спецтариф - 6 тыс. рублей), Томск, Кемерово (субсидия - 5 тыс. рублей, спецтариф - 6,25 тыс. рублей) и Магадан (субсидия - 10 тыс. рублей, предельная величина спецтарифа - 12,5 тыс. рублей).

Льготные перевозки в Крым выполнят 5 авиакомпаний: «Уральские авиалинии», «АЛРОСА», «Сибирь», «Азимут» и «Нордавиа».

Предполагается, что билеты по спецтарифам будут доступны в течение всего года. Их могут приобрести граждане РФ младше 23 и старше 55 лет (мужчины - старше 60 лет), инвалиды и сопровождающие их лица, многодетные семьи.

В настоящее время в России действуют четыре программы поддержки внутренних авиаперевозок - на Дальний Восток, в Калининград и Симферополь (утверждены одним постановлением), а также межрегиональных рейсов.

Рейсы с Дальнего Востока и в обратном направлении будут субсидироваться в 2019 году по 90 маршрутам, их будут выполнять восемь авиакомпаний, которые подали соответствующие заявки. Всего, согласно постановлению правительства, может быть просубсидирован 161 дальневосточный маршрут. Льготные авиаперевозки в Калининград и обратно будут выполнять шесть перевозчиков по семи из семи возможных маршрутов.

В целом в программе участвуют десять авиакомпаний: «Аэрофлот», «Уральские авиалинии», «АЛРОСА», «Сибирь», «Азимут», «Якутия», NordStar, «Нордавиа», «ЮТэйр», «ИрАэро». Общий объем выделяемых им субсидий составляет 3,8 млрд рублей. Согласно постановлению, 75% от этой суммы (2,9 млрд рублей) направляется на дальневосточные рейсы, 15% - на полеты в Симферополь, 10% (381 млн рублей) - в Калининград.

В бюджете на 2018 год на субсидируемые рейсы было предусмотрено 7,2 млрд рублей, из них 2,9 млрд рублей - на дальневосточные рейсы. При этом участвующий в программе «Аэрофлот» дважды за год приостанавливал продажи льготных билетов в ДФО, ссылаясь на полное освоение субсидий. Для возобновления продаж более 600 млн рублей были перераспределены из неосвоенных средств других программ, 400 млн рублей пришлось выделять из Резервного фонда правительства.

### РИА НОВОСТИ; 2018.12.20; КАДЫРОВ ПРИЗВАЛ СОЗДАТЬ В ЧЕЧНЕ АЭРОВОКЗАЛЬНЫЙ КОМПЛЕКС ДЛЯ САМОЛЕТОВ ЛЮБОГО КЛАССА

Глава Чечни Рамзан Кадыров заявил, что в регионе настало время для создания крупного аэровокзального комплекса для самолетов любого класса.

Ранее на ежегодной пресс-конференции главы государства Владимира Путина чеченский журналист заявил, что аэропорт в Грозном хоть и был восстановлен, но находится в технической фазе: город посещают сотни тысяч туристов, но мощности аэропорта не хватает. Путин в свою очередь заявил, что при необходимости его мощность будет дополнительно увеличена.

«Аэропорт Грозного восстановлен по временной схеме. Это имело огромное значение на начальном этапе возрождения экономики и социальной сферы Чечни. Сейчас настало время создать крупный аэровокзальный комплекс, способный принимать самолеты любого класса, обрабатывать большие объемы грузов. И поддержка Владимира Владимировича будет иметь огромное значение для создания крупного авиаузла на юге России!», – написал Кадыров в своем Telegram-канале.

### РИА НОВОСТИ; 2018.12.20; СЕВАСТОПОЛЬ ВНЕС В УСТАВНЫЙ КАПИТАЛ АЭРОПОРТА «СИМФЕРОПОЛЬ» 775,5 МЛН РУБ

Правительство Севастополя внесло в уставный капитал АО «Международный аэропорт «Симферополь» 775,5 миллиона рублей, став акционером авиапредприятия, средства направят на реконструкцию аэропорта «Бельбек», сообщила пресс-служба правительства региона.

«Между департаментом по имущественным и земельным отношениям города и акционерным обществом «Международный аэропорт «Симферополь» заключен договор об участии Севастополя в собственности акционерного общества», – сказано в релизе.

Обществу направлено 775,47 миллиона рублей, из которых 736,7 миллиона рублей – средства федерального бюджета, 38,77 миллиона рублей – бюджетные средства Севастополя. Средства будут направлены на реконструкцию аэропорта «Бельбек» в Севастополе.

«Выбранная концепция наилучшим образом позволит достичь выполнения поставленных задач, направленных на развитие транспортного комплекса и создание объектов аэропортовой инфраструктуры в Севастополе путем организации авиасообщения в гражданском секторе аэропорта «Бельбек», – отмечается в сообщении.

Аэродром «Бельбек» включен в перечень аэродромов совместного базирования, «Международный аэропорт «Симферополь» определен в качестве организации, которой разрешено совместное базирование, сказано в сообщении.

Ранее власти Севастополя планировали найти частного инвестора для строительства гражданского терминала и инфраструктуры аэропорта «Бельбек», к концу 2016 года «Бельбек» стал филиалом симферопольского аэропорта. В ноябре этого года в рамках реконструкции аэропорта военные строители досрочно завершено строительство первой очереди аэродрома «Бельбек»: новой взлетно-посадочной полосы длиной 3450 метров, пяти рулежных дорожек и семи мест для стоянок самолетов классов Ил-96 и А319. Аэродром расположен в 400 метрах от побережья Черного моря.

### РИА НОВОСТИ/ПРАЙМ; 2018.12.20; «АЭРОФЛОТ» ПРОСИТ 21 ДЕКАБРЯ ПРИБЫВАТЬ В АЭРОПОРТ БАРСЕЛОНЫ ЗАРАНЕЕ В СВЯЗИ С ЗАБАСТОВКОЙ

«Аэрофлот» просит пассажиров, вылетающих из Барселоны 21 декабря, прибывать в аэропорт не менее чем за четыре часа до времени вылета, в связи с забастовкой, объявленной в Каталонии, сообщает авиакомпания.

Перевозчик предупреждает, что в связи с объявленной всеобщей забастовкой в Каталонии 21 декабря возможны перекрытия границ региона, а также дорог как в Барселоне, так и за ее пределами, в том числе и подъездные пути к аэропорту.

«Аэрофлот» просит пассажиров прибывать в аэропорт заблаговременно, не менее чем за четыре часа до времени вылета, для своевременного прохождения предполетных процедур», – говорится в сообщении.

На прошлой неделе один из крупнейших профсоюзов Испании «Рабочие комиссии» сообщал, что железнодорожные службы компаний Renfe и Adif собираются бастовать 21 декабря и 7 января.

### РИА НОВОСТИ; 2018.12.20; ФИНСКИЙ ПЕРЕВОЗЧИК, ВЫПОЛНЯЮЩИЙ АВИАРЕЙСЫ В РФ, НАХОДИТСЯ В ПРЕДЗАБАСТОВОЧНОМ СОСТОЯНИИ

Профсоюз, представляющий интересы начальников и специалистов компаний частного сектора Финляндии Yty, объявил о решении ввести запрет на обмен сменами и сверхурочную работу для представителей авиаперевозчика Nordic Regional Airlines (Norra) начиная с 24 декабря, рассказал в четверг РИА Новости представитель профсоюза Сами Суонтама.

Norra фактически выполняет почти все рейсы, закреплённые за компанией Finnair в Россию.

«Входящая в Yty ассоциация пилотов FAPA решила ввести запрет на обмен сменами и сверхурочные для всех своих членов с ноля часов 24 декабря. Целью данных мероприятий является улучшение рабочих условий, управление жизненным циклом, планирование дефицита рабочей силы», – отметил Суонтома.

Членами профсоюза являются около 250 пилотов.

«Мы также стараемся получить компенсации пилотам за годы, когда не индексировалась заработная плата, начиная с 2013 года. Из-за происходящего многие пилоты были вынуждены перейти в другие авиакомпании или переехать в другие страны. Наша ассоциация пилотов находит нынешние условия труда ниже общеевропейского уровня», – добавил Суонтома.

Finnair готовится к возможным изменениям расписания.

«Мы знаем о запрете сверхурочной работы и запрете обмена сменами со стороны Norra. Чтобы свести к минимуму влияние на планы поездок наших клиентов, Finnair арендует самолет ATR с пилотами и бортпроводниками из датской авиакомпании DAT. Арендованный самолет будет использоваться для рейсов, которые могут быть отменены», – рассказали РИА Новости в Finnair.

Там добавили, что обо всех возможных изменениях сообщают напрямую клиентам по телефону и электронной почте.

Nordic Regional Airlines AB (Norra) на 60% принадлежит датской региональной авиакомпании (DAT - Danish Air Transport) и на 40% государственной авиакомпании Финляндии Finnair. Выполняет внутренние и европейские маршруты Finnair, оперируя в общей сложности 24 самолетами ATR и Embraer.

### РИА НОВОСТИ; 2018.12.20; СУД ОТКЛОНИЛ ИСК «БУРЯТСКИХ АВИАЛИНИЙ» К ГТЛК ПО ДВУМ SSJ100 НА 1,2 МЛРД РУБ

Арбитражный суд Москвы отклонил иск авиакомпании «Бурятские авиалинии», в которой идет процедура банкротства, о взыскании около 1,2 миллиарда рублей с «Государственной транспортной лизинговой компании» (ГТЛК), передает корреспондент РИА Новости из зала суда.

Истец требовал взыскать с ГТЛК убытки и упущенную выгоду по заключенным в 2015 году договорам аренды двух самолетов Sukhoi Superjet 100. По ним ответчик передал «Бурятским авиалиниям» воздушные суда, приобретенные у производителя – «Гражданских самолетов Сухого». Однако в 2017 году ГТЛК забрала самолеты в связи с неисполнением арендатором обязательств по договорам. Представитель истца на заседание в четверг не пришел.

Представитель ГТЛК попросил иск отклонить, назвав требования истца необоснованными. По его словами, утверждения авиакомпании, что самолеты были переданы ей не в состоянии летной годности, не соответствуют действительности. Как заявил ответчик, самолеты эксплуатировались субарендатором – авиакомпанией «Центр-Юг», при этом сами «Бурятские авиалинии» не заплатили ГТЛК «ни копейки, ни доллара, ни цента».

**Росавиаци**я в феврале 2017 года аннулировала у «Бурятских авиалиний» сертификат эксплуатанта. Как сообщало ведомство, авиакомпания выполняла полеты на воздушных судах с истекшим ресурсом двигателей, что является грубейшим нарушением норм летной годности, напрямую влияет на безопасность полетов и может быть причиной серьезного авиационного происшествия вплоть до катастрофы. Парк авиакомпании состоял из одного самолета Ан-24РВ и двух вертолетов Ми-8ТВ.

Арбитражный суд Бурятии в августе 2017 года по заявлению транспортной компании «Фрилайн», долг перед которой составлял около 1,7 миллиона рублей, ввел в отношении «Бурятских авиалиний» начальную процедуру банкротства – наблюдение.

### ИА КАМЧАТКА; 2018.12.20; НА КАМЧАТКЕ ПРОКУРАТУРА НАЧАЛА ПРОВЕРКУ ИЗ-ЗА ЗАДЕРЖКИ АВИАРЕЙСА В МОСКВУ

По факту пятичасовой задержки самолёта с Камчатки в Москву проведёт проверку транспортная прокуратура. Сотрудники ведомства выяснят, не были ли нарушены права пассажиров. «Начата проверка на предмет нарушения прав пассажиров в связи с задержкой вылета воздушного судна», – рассказал корреспонденту ИА «Камчатка» заместитель камчатского транспортного прокурора Иван Нецвет. Он пояснил, что, согласно организационно-распорядительным документам ведомства, на контроль берутся задержки вылетов на срок свыше двух часов. Рейс Петропавловск-Камчатский – Москва (Шереметьево), вылет которого планировался на 13:25 в среду, 19 декабря, покинул полуостров около 18:00. В аэропорту сообщили, что «причиной задержки стали несоответствия в результатах подсчёта экипажем авиакомпании “Аэрофлот” пассажиров на борту с фактическим количеством пассажиров». В региональном управлении Роспотребнадзора корреспонденту ИА «Камчатка» пояснили, что пассажиры могут потребовать компенсацию только у перевозчика, вне зависимости от того, произошла задержка по его вине или нет. Например, если рейс вылетел позже не по вине авиакомпании, но ей придётся выплатить пассажиру компенсацию, то за компенсацией собственных расходов «Аэрофлот» будет обращаться к виновному в задержке. «Должен быть документ, в котором указано, по каким основаниям рейс задержан. Его по запросу пассажира выдаёт перевозчик. Тогда человек уже сможет защитить свои права: вернуть стоимость билета или обратиться в суд и взыскать моральный вред, неустойку, понесённые убытки», – сказали в Роспортребнадзоре. Добавим, что в соответствии со статьёй 795 ГК, за задержку отправления перевозчик уплачивает пассажиру штраф, если не докажет, что она имела место «вследствие непреодолимой силы, устранения неисправности транспортных средств, угрожающей жизни и здоровью пассажиров, или иных обстоятельств, не зависящих от перевозчика». Размер штрафа установлен статьёй 120 Воздушного кодекса РФ. Там говорится, что перевозчик уплачивает штраф в размере 25 процентов установленного федеральным законом минимального размера оплаты труда за каждый час просрочки, но не более чем 50 процентов провозной платы. Помимо этого, перевозчик обязан возвратить пассажиру провозную плату в случае его отказа от перевозки из-за задержки отправления. По словам пассажиров задержанного рейса в Москву, от полёта отказались два человека. Официальной информации об инциденте от авиакомпании «Аэрофлот» на момент публикации не поступало.

<https://pressa41.ru/society/na-kamchatke-prokuratura-nachala-proverku-iz-za-zaderzhki-aviareysa-v-moskvu/?utm_source=yxnews&utm_medium=desktop>

### ИНТЕРФАКС; 2018.12.20; АВИАКОМПАНИЯ «РОССИЯ» ПЕРЕНАПРАВИЛА РЕЙСЫ ИЗ ЛОНДОНСКОГО АЭРОПОРТА ГАТВИК В АЭРОПОРТ ЛУТОН

Авиакомпания «Россия» перенесла два рейса Лондон-Петербург из аэропорта Гатвик в аэропорт Лутон, сообщает пресс-служба компании.

Согласно официальной информации, поступившей от администрации аэропорта Гатвик, функционирование аэропорта временно приостановлено из-за нахождения беспилотных летательных аппаратов в зоне взлетно-посадочной полосы.

«В связи с этим 20 декабря рейсы SU6619 и SU6620 выполнены из аэропорта Лутон. Пассажиры будут доставлены в Лутон автобусами», - говорится в сообщении.