



Ежедневный мониторинг СМИ

7 МАРТА 2019

ПУБЛИКАЦИИ

ИНТЕРФАКС; 2019.03.07; ПРАВИТЕЛЬСТВО РАССМОТРИТ ПРЕДЛОЖЕНИЯ ОБ УСИЛЕНИИ НАКАЗАНИЯ ЗА НАРУШЕНИЯ ПРИ ТЕХОСМОТРЕ

Правительство РФ на заседании в четверг рассмотрит проекты поправок к законопроектам, направленным на усиление наказания за нарушения при техосмотре транспортных средств, сообщает пресс-служба кабинета министров.

Сами законопроекты направлены на противодействие практике массового оформления диагностических карт без реального проведения процедуры техосмотра, а также на противодействие незаконному оформлению диагностических карт, сертификатов соответствия и деклараций о соответствии лицами, которые не имеют разрешения на такую деятельность.

«Предусматривается также усиление административной ответственности всех участников системы техосмотра», – говорится в сообщении.

Поправками к законопроектам, в частности, предусматриваются нормы, направленные на противодействие рекламе услуг по проведению техосмотра неаккредитованными лицами, а также рекламе таких услуг, при условии, что они оказываются с нарушением установленного порядка (например, без осмотра транспортного средства).

Кроме того, в повестке заседания – проект закона, которым предлагается для получения социального налогового вычета вместо используемого в настоящее время списка лекарственных препаратов применять список жизненно необходимых и важнейших лекарственных препаратов.

Правительство также рассмотрит еще ряд поправок к проектам федеральных законов. В частности, целью одного из законопроектов является предотвращение организации и проведения незаконных азартных игр и лотерей под видом профессиональной деятельности на рынке ценных бумаг.

Ранее проекты поправок правительства к уже внесенным в Госдуму законопроектам не фигурировали в повестке заседаний кабинета министров.

6 февраля **министр транспорта РФ Евгений Дитрих** в ходе правительственного часа в Госдуме заявил, что **Минтранс РФ** выступает за совершенствование процедуры прохождения техосмотра автомобилей, а также за ужесточение наказания в случае нарушения процедуры.

По его словам, «правительством подготовлены правила по совершенствованию техосмотра, в отношении отмены техосмотра для тех или иных категорий – я полагаю, правительство сформирует позицию после того, как этот документ будет рассмотрен».

«Техосмотр необходимо совершенствовать, наказание за его прохождение в ненадлежащей форме необходимо ужесточать, создавая необходимые механизмы проверки правильности проведения технического осмотра и обязательного устранения тех недостатков, которые были в ходе этого технического осмотра выявлены. И жестоко карать за те случаи, когда без прохождения документ о техосмотре подделывается, в случае, когда речь идет о перевозке опасных грузов, когда речь идет о перевозке детей и о различных услугах по перевозке социальных групп населения», – сказал министр.

В настоящее время активно обсуждается реформа процедуры проведения техосмотра. В частности, в конце января депутаты фракции «Справедливая Россия» внесли на

рассмотрение Госдумы законопроект, предлагающий отменить техосмотр для личного автотранспорта россиян, не используемого в коммерческих целях.

ИНТЕРФАКС; 2019.03.07; МЕДВЕДЕВ ПОДПИСАЛ РАСПОРЯЖЕНИЕ ОБ ОТРАБОТКЕ МЕХАНИЗМА МОНИТОРИНГА ПЕРЕВОЗОК МЕЖДУ РОССИЕЙ И КИТАЕМ С ИСПОЛЬЗОВАНИЕМ СИСТЕМ ГЛОНАСС И БЭЙДОУ

Премьер-министр РФ Дмитрий Медведев подписал распоряжение об отработке механизма мониторинга перевозок между Россией и Китаем с использованием технологий спутниковых навигационных систем, сообщает в четверг официальный сайт правительства России.

«В целях практической отработки механизмов мониторинга перевозок между Россией и Китаем с использованием технологий спутниковых навигационных систем ГЛОНАСС и БЭЙДОУ подписанным распоряжением утверждено решение о проведении тестовых испытаний системы навигационно-информационного обеспечения перевозок. Испытания будут проводиться с использованием инфраструктуры системы «Платон»», – говорится в сообщении.

Отмечается, что для участников тестовых испытаний использование бортовых навигационных устройств будет добровольным и безвозмездным.

Между правительствами России и Китая 8 июня 2018 года было заключено соглашение о международном автомобильном сообщении. Предмет соглашения – международные перевозки пассажиров и грузов в двустороннем и транзитном сообщении. Соглашением предусмотрено, что автотранспортные средства должны быть оборудованы бортовыми навигационными устройствами.

Рабочей группой по автомобильному транспорту и автомобильным дорогам, функционирующей в рамках заседаний подкомиссии по сотрудничеству в области транспорта Комиссии по подготовке регулярных встреч глав правительств России и Китая, достигнуты договорённости о создании пилотной зоны системы навигационно-информационного обеспечения перевозок с использованием технологии спутниковых навигационных систем.

ТАСС; 2019.03.06; МЕДВЕДЕВ ПОРУЧИЛ МИНПРИРОДЫ ПРОРАБОТАТЬ ОРГАНИЗАЦИЮ РАЗДЕЛЬНОГО СБОРА ОТХОДОВ – КАБМИН

Премьер-министр РФ Дмитрий Медведев поручил Минприроды России проработать вопросы, связанные с организацией раздельного сбора отходов. Как сообщили в пресс-службе правительства, такое поручение он дал по итогам состоявшегося 18 февраля заседания президиума Совета при президенте РФ по стратегическому развитию и национальным проектам, посвященного нацпроекту «Экология».

Кроме того, до 1 апреля Минприроды и **Минтранс** должны будут подготовить дополнительные предложения по развитию экологического туризма с проработкой вопросов транспортной доступности особо охраняемых природных территорий, в том числе с использованием механизмов государственно-частного партнерства, предусмотренных национальным проектом «Безопасные и качественные автомобильные дороги» и комплексным планом модернизации и расширения магистральной инфраструктуры на период до 2024 года.

На ту же тему:

<https://www.pnp.ru/politics/medvedev-poruchil-prorabotat-organizaciyu-razdelnogo-sboramusora.html>

ТАСС; 2019.03.06; МЕДВЕДЕВ ПРОВЕЛ БЕСЕДУ С ПРЕДСЕДАТЕЛЕМ ПАРЛАМЕНТА ЛЮКСЕМБУРГА

Премьер-министр России Дмитрий Медведев провел беседу с председателем Палаты депутатов Люксембурга Фернаном Этженом. Глава российского правительства во вторник прибыл с официальным визитом в Люксембург, где проводит встречи с руководством герцогства.

Кортеж Медведева подъехал к зданию Палаты депутатов Люксембурга, где у входа его уже ждал Этжен. Премьер-министр и председатель Палаты депутатов тепло поприветствовали друг друга, затем прошли в парадное фойе, где Медведев оставил роспись в Книге почетных гостей.

После этого они перешли в зал пленарных заседаний для кратких переговоров.

С российской стороны во встрече Медведева с представителями Палаты депутатов Люксембурга участвуют руководитель аппарата российского правительства, вице-премьер Константин Чуйченко, вице-премьер Татьяна Голикова, **министр транспорта РФ Евгений Дитрих**, министр культуры Владимир Мединский, губернатор Тамбовской области Александр Никитин, заместитель министра экономического развития Сергей Горьков, замглавы МИД РФ Александр Грушко, заместитель министра промышленности и торговли Алексей Груздев, директор департамента международного сотрудничества кабинета Эльмир Тагиров и замруководителя Роскосмоса Михаил Хайлов.

<http://tass.ru/politika/6191149>

На ту же тему:

<https://www.kommersant.ru/doc/3906431>

ИНТЕРФАКС; 2019.03.06; МИНТРАНС РФ ОБСУЖДАЕТ ОТКРЫТИЕ РЕЙСОВ В ЛЮКСЕМБУРГ: В НИХ ЗАИНТЕРЕСОВАН ГАЗПРОМБАНК

Минтранс РФ обсуждает открытие прямых рейсов в Люксембург, интерес к ним проявляет Газпромбанк.

«Договорились (в ходе российско-люксембургских переговоров – ИФ) дополнительно проработать вопрос прямого авиасообщения (...) Коллеги рассказали о том, что Газпромбанк сегодня выразил заинтересованность с учетом того, что большое количество его сотрудников трудится здесь», – заявил глава **Минтранса** Евгений **Дитрих** журналистам в Люксембурге.

«С учетом этой заинтересованности они готовы выкупать определенную квоту бизнес-класса, в случае если будет организовано прямое сообщение», – уточнил министр.

По его словам, в ходе консультаций авиавластей РФ и Люксембурга в сентябре прошлого года об интересе к запуску рейсов между странами заявляла S7. Но поскольку «такая поддержка со стороны Газпромбанка не была четко выражена», полеты так и не начались.

«Но я полагаю, что с учетом вот этих вот дополнительных условий, которые сейчас прорабатываются с Газпромбанком, мы такого рода вопросы можем пообсуждать еще... Договорились о том, что консультации авиационных властей мы проведем дополнительно», – сказал Е.**Дитрих**, уточнив, что встреча запланирована предварительно на июнь.

О возможности открытия прямого пассажирского авиасообщения между РФ и Люксембургом профильные ведомства стран договорились в сентябре прошлого года. Замглавы российского **Минтранса** Александр **Юрчик** тогда сообщал, что договоренность достигнута о выполнении до семи рейсов в неделю одним назначенным с каждой стороны перевозчиком.

На ту же тему:

<https://tass.ru/ekonomika/6193508>

ПРАЙМ; 2019.03.06; ФАС ПРИЗНАЛА, ЧТО АВИАКОМПАНИИ ПОНЕСЛИ УБЫТКИ ИЗ-ЗА РОСТА ЦЕН НА ТОПЛИВО В 2018 Г – ДИТРИХ

Федеральная антимонопольная служба признала, что авиакомпании РФ понесли убытки из-за роста цен на топливо в 2018 году, сообщил журналистам глава **Минтранса** Евгений **Дитрих**.

«Мы, по крайней мере, предварительно эти расчеты (по убыткам авиакомпаний – ред.) сделали, эти расчеты представили. На совещании, которое состоялось у двух вице-премьеров (Дмитрия Козака и **Максима Акимова** – ред.), мы эти расчеты сверяли с нашими коллегами из ФАС. И такая сверка в первом приближении произошла. Уже считаю, что определенный успех состоит в том, что ФАС сказала о том, что такого рода убытки в принципе существуют», – сказал **Дитрих**.

Он отметил, что рассчитывает на дальнейший конструктивный диалог.

«Сейчас, действительно, с точки зрения цены на керосин ситуация стабилизировалась – об этом было сказано и на совещании, и это подтверждение у нас имеется. Но здесь идет речь о том, что определенные убытки возникли в силу ситуации 2018 года. Именно они сейчас там отрасль достаточно серьезно просаживают, и по ним нужно принять решение», – добавил министр.

На ту же тему:

<https://tass.ru/ekonomika/6193507>

ИНТЕРФАКС; 2019.03.06; ПОЛЕТЫ В АЗИЮ ИЗ-ЗА ИНДИЙСКО-ПАКИСТАНСКОГО КОНФЛИКТА МОГУТ ПОДРОЖАТЬ НА 10-12% – МИНТРАНС РФ

Билеты на рейсы в Азию в связи с увеличением полетного времени из-за индийско-пакистанского конфликта могут подорожать на 10-12%, полагают в **Минтрансе** РФ.

«Процентов на 12, 10-12 процентов», – заявил глава **Минтранса** Евгений **Дитрих**, отвечая на соответствующий вопрос журналистов в среду.

Вместе с тем он отметил, что пока авиакомпании не информировали ведомство о том, какие потери несут в связи с тем, что вынуждены облетать зону конфликта.

«Для того чтобы обеспечить свои обязательства перед пассажирами, они организуют такого рода рейсы – и стыковки с дополнительными дозаправками, и облеты – организуют за счет собственных внутренних резервов. Пока разговора о том, что это значимые убытки, которые влияют на работу авиакомпаний кардинально, так вопрос не ставился», – сказал **Е.Дитрих**.

«Очень надеюсь, что они перестроят свою экономику. Скорее всего, это (дополнительные расходы из-за удлинения маршрутов – ИФ) на цену билета повлияет, но не сейчас, через какое-то время», – отметил министр.

Росавиация разослала телеграмму о полном или частичном закрытии воздушного пространства над территориями Индии, Пакистана и Афганистана 27 февраля. После этого российские перевозчики заявили об изменении маршрутов и увеличении времени полетов в ряд азиатских стран, в том числе в Китай, Индию, Таиланд, Вьетнам. До запрета транзитом через Пакистан туда летали «Аэрофлот», «Россия», AZUR air, Nordwind и iFly.

На ту же тему:

<https://ria.ru/20190306/1551601881.html>

<https://lprime.ru/business/20190306/829781963.html>

<https://tass.ru/ekonomika/6193504>

<https://www.vedomosti.ru/business/news/2019/03/06/795845-mintrans-dopustil-rost-tsen>

<https://rg.ru/2019/03/06/aviability-mogut-podorozhat-iz-za-zakrytogo-neba-nad-pakistanom.html>

<https://www.business-gazeta.ru/news/416003>

<https://www.m24.ru/news/vlast/06032019/68277>

<https://www.kp.ru/online/news/3407925/>

ТВ:

<http://www.vesti.ru/doc.html?id=3123617>

КОММЕРСАНТЪ; КОСТРИНСКИЙ ГЕРМАН; 2019.03.06; АВИАБИЛЕТЫ ДОРОЖАЮТ НАД ПАКИСТАНОМ

По оценкам **Минтранса**, полеты в Юго-Восточную Азию из России могут подорожать на 10-12%: запрет пакистанских авиавластей на пролет над территорией страны увеличил длину маршрутов и операционные расходы российских перевозчиков. Запрет растягивается на неопределенное время, и авиакомпании не готовы увеличивать издержки. Наибольший рост цен ожидается на регулярных рейсах, которые из России выполняют «Аэрофлот» и «Россия», считают эксперты. Удорожание рейсов чартерных компаний будет менее ощутимым.

Продолжающийся уже больше недели запрет на полеты гражданской авиации над Пакистаном может привести к росту цен на билеты в Юго-Восточную Азию на 10-12%, сообщил 6 марта **министр транспорта** Евгений **Дитрих**. «Дело в том, что пока для того, чтобы обеспечить свои обязательства перед пассажирами, они (компании) организуют такого рода рейсы – и стыковки с дополнительными дозаправками, и облеты – они организуют за счет собственных внутренних резервов. Пока какого-то разговора о том, что это, что называется, значимые убытки, уверен, они там существуют, эти убытки. Пока разговора о том, что это значимые убытки, которые влияют на работу авиакомпаний кардинально, так вопрос не ставился», – пояснил министр.

Управление гражданской авиации Пакистана (CAA) 27 февраля закрыло небо для полетов гражданской авиации после того, как индийские ВВС нанесли воздушный удар по лагерю боевиков в пакистанской части Кашмира. Закрытый режим продляется ежедневно на протяжении последней недели. Запрет привел к изменению географии полетов при перевозке из европейской части России в Индию и страны Юго-Восточной Азии – маршруты стали длиннее, а время полетов увеличилось.

Собеседник «Ъ» в одной из авиакомпаний рассказал, что время полета из Москвы на Гоа после закрытия Пакистана увеличилось на 8 минут, в обратном направлении – на 23 минуты.

Время полета из Москвы в Бангкок для Boeing 777 увеличилось на один час, в обратном направлении – на 66 минут. Полет в Денпасар (Индонезия) стал продолжительнее на 38 минут, в обратном направлении – на 36 минут, в Коломбо (Шри-Ланка) – на 9 минут и 24 минуты соответственно. Регулярные перевозки в Юго-Восточную и Южную Азию осуществляют «Аэрофлот» и «Россия». Чартерные рейсы осуществляют Nord Wind, Ifly и Azur Air.

В **Минтрансе** не смогли расширить заявление господина **Дитриха**. В «Аэрофлоте», авиакомпании «Россия» и Nord Wind не комментируют возможное повышение цен. В Azur Air (выполняет чартерные перелеты в страны Юго-Восточной Азии) подтверждают, что длительный запрет может привести к росту цен на билеты: «Увеличение продолжительности полета увеличивает расходы на топливо, оплату труда экипажа. Некоторые рейсы совершаются с дозаправкой, что влечет расходы на взлет-посадку и обслуживание воздушных судов». В компании добавили, что к лету турпоток в Юго-Восточную Азию будет спадать, что снизит финансовую нагрузку.

По словам собеседников «Ъ» в отрасли, единого, наиболее оптимального маршрута облета Пакистана сегодня нет, поэтому точно посчитать размер повышения цены сложно – он будет индивидуальным для каждого рейса.

«Полет из Москвы на Бали предполагает один маршрут, из Петербурга – второй, а из Красноярска – третий», – объясняет собеседник «Ъ» в одной из авиакомпаний.

Глава Infomost Борис Рыбак отмечает, что с увеличением времени полета операционные расходы авиакомпаний повышаются «естественным образом» и закрытое небо – «уважительная причина, чтобы поднять цены». При этом, по мнению эксперта, чартерные компании постараются минимизировать рост цен. Главная задача туроператора – любой ценой доставить клиента в место отдыха, где он и получает основную прибыль, поясняет господин Рыбак, а задача авиакомпаний, осуществляющих регулярные рейсы, – сделать доходными именно их.

<https://www.kommersant.ru/doc/3906513>

ТРАНСПОРТ РОССИИ; ТАТЬЯНА ЛАРИОНОВА; 2019.03.06; ПРЕДСТОИТ МАСШТАБНАЯ РАБОТА

Состоялось заседание коллегии **Министерства транспорта РФ**.

В заседании, прошедшем под председательством **министра транспорта РФ Евгения Дитриха**, приняли участие представители Администрации Президента России, Аппарата Правительства РФ, Совета Федерации, Государственной думы, федеральных и региональных органов исполнительной власти, отраслевых союзов и ассоциаций.

Участники заседания обсудили планы реализации национального проекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги» и транспортной части Комплексного плана модернизации и расширения магистральной инфраструктуры на период до 2024 года.

Эффективно использовать средства

Первый заместитель **министра транспорта РФ Иннокентий Алафинов** проинформировал об основных параметрах национального проекта.

Так, необходимо довести до нормативного состояния 85% дорожной сети городских агломераций. В настоящий момент ее общая протяженность составляет более 90 тыс. км, необходимо привести в порядок свыше 50 тыс. км дорог.

Также к 2024 году предстоит довести до норматива 50,9% автомобильных дорог регионального значения. Это значит, что из 511 тыс. км региональных дорог в нормативном состоянии будут находиться 260 тыс. км. В целом за период реализации проекта в норматив должны быть приведены около 40 тыс. км дорог регионального значения. При этом, подчеркнул Иннокентий **Алафинов**, 22 субъекта РФ не смогут достичь этого показателя ввиду низких стартовых условий.

Для дальнейшей модернизации автодорожной инфраструктуры в городских агломерациях планируется проведение крупных капиталоемких работ на аварийных мостовых сооружениях, железнодорожных переездах, путепроводах, магистральных участках улиц, крупных транспортных развязках. На эти цели в 2019 году будут выделены 5 млрд руб.

Немаловажно и то, что в 20 городских агломерациях будут реализованы меры по развитию городского общественного транспорта. На эти цели предусмотрены 20 млрд руб.

Объемы трансфертов на 2019-2021 годы распределены федеральным законом о федеральном бюджете. Однако начиная с 2020 года помимо средств из федерального бюджета будет увеличиваться доля поступающих в регионы акцизов от нефтепродуктов с доведением к 2024 году их доли до 100%. С 2022 года финансирование национального проекта будет осуществляться практически полностью за счет акцизов, передаваемых с федерального уровня.

В качестве системы управления национальным проектом будет использоваться система «Эталон», которая позволяет обмениваться информацией с региональными проектными командами в режиме онлайн, без бумажного документооборота. «Залогом успеха является правильное формирование команд по управлению проектом в субъектах РФ, а также эффективная система регулярных контактов и адекватная оценка собственных возможностей, – заявил Иннокентий **Алафинов**. – Мы будем продолжать отработанную

практику коммуникации и обратной связи с пользователями автомобильных дорог, в том числе и через социальные сети».

Учитывая масштаб поставленных задач, необходимо расширенное применение информационных технологий, а также развитие общедоступной системы контроля за формированием и использованием средств дорожных фондов, что, по мнению Иннокентия **Алафинова**, позволит повысить уровень бюджетной дисциплины субъектов РФ, а также обеспечит народный контроль в этой сфере.

Для ресурсного обеспечения национального проекта вместе с субъектами РФ проводится мониторинг состояния парка строительной и дорожной техники, в том числе уровня ее фактического износа, загруженности и планов по обновлению. По итогам этой работы **Минтранс** совместно с Минпромторгом подготовит предложения по поддержке как отечественных производителей, так и потребителей этой техники, включая механизмы льготного лизинга.

Евгений **Дитрих** отметил, что «необходима широкая информационная поддержка в субъектах РФ национального проекта (БКД 2.0), чтобы широким слоям населения были известны его основные параметры, а для каждого губернатора национальный проект стал настольной книгой. Ряд параметров, понятных специалистам, нуждаются в расшифровке, нужно сделать их доступными и понятными для всех людей. Кроме этого, необходимо в постоянном режиме мониторить не только финансовые ресурсы, но и строительные материалы, дорожно-строительную технику, подрядные организации и кадры. Важно активизировать работу центров компетенций по проекту БКД 2.0, которые должны стать генератором новых идей по контрактам жизненного цикла и новым технологиям».

Переходя к транспортной части Комплексного плана модернизации и расширения магистральной инфраструктуры на период до 2024 года, Иннокентий **Алафинов** отметил, что **Минтрансу** в срок до 20 марта 2019 года необходимо разработать и обеспечить реализацию паспорта транспортной части комплексного плана по форме, установленной для национального проекта.

Комплексный план направлен на сбалансированное развитие всех видов транспорта. Важнейшей задачей является формирование транзитных коридоров по всей территории РФ.

В части автодорожной инфраструктуры до 2024 года предстоит построить и модернизировать более 1900 км федеральных дорог, включая проекты по реконструкции и ликвидации узких мест. Завершится процесс формирования бесшовного скоростного коридора от портов и курортов Черного моря до северо-западных границ страны. Будут продолжены работы по строительству скоростного коридора «Запад – Восток».

Масштабные изменения затронут и железнодорожную инфраструктуру. Общий объем затрат на железнодорожную часть плана – более 1,5 трлн руб. Практически весь объем будет направлен за счет средств долгосрочной программы ОАО «РЖД».

Строительство ВСМ Москва – Казань заметно изменит облик российской транспортной системы и качество услуги перемещения пассажиров: от Москвы до Нижнего Новгорода можно будет добраться за 2 часа. Это значит, что в Центральной России появится мега-агломерация.

В сфере авиации поставлены две ключевые задачи: расширение до 50% сети региональных регулярных маршрутов, минуя Москву, и реконструкция региональных аэропортов. На развитие региональной маршрутной сети планируется направить более 56 млрд руб. федеральных бюджетных средств и более 7 млрд руб. из внебюджетных источников. Для обновления парка воздушных судов российских авиакомпаний предусмотрены программы субсидирования лизинга в размере более 6 млрд руб. Для модернизации региональных аэропортов запланирована реконструкция 66 объектов, более половины из них расположены на Дальнем Востоке. На эти цели планируется направить более 200 млрд руб., в том числе 171 млрд руб. – из средств федерального бюджета.

До 1,3 млрд тонн будут увеличены мощности российских морских портов, причем наибольший прирост планируется в портах Дальневосточного бассейна. Ожидаемый суммарный прирост мощности морских портов в 2024 году составит 336,7 млн тонн. Общий объем внебюджетного финансирования на порты составит более 660 млрд руб.

На внутренних водных путях ожидаемый суммарный прирост пропускной способности превысит 69 млн тонн. Будет также сокращена протяженность ограничивающих участков на 13,4 тыс. км за счет полного перехода на нормативное содержание внутренних водных путей и реконструкции ряда гидроузлов.

Важной стратегической задачей является развитие СМП, грузопоток по которому планируется увеличить к 2024 году до 80 млн тонн. По состоянию на 1 октября 2018 года грузопоток по СМП составил порядка 10 млн тонн. Реализация данного проекта будет происходить с привлечением Госкорпорации «Росатом».

Учитывая тот факт, что при реализации комплексного плана предстоит работать в проектном формате, первый заместитель министра предложил создать проектные офисы во всех агентствах и закрепить ответственного за развитие проектной деятельности..

Иннокентий **Алафинов** акцентировал внимание на проблемах, которые возникают при реализации крупных инфраструктурных проектов. По его словам, у заказчиков и исполнителей в силу объективных причин возникают отклонения в ходе строительства, что приводит к необходимости внесения изменений в утвержденную проектную документацию. Это зачастую приводит к переносу ввода объектов в эксплуатацию и изменению структуры денежных потоков. «В целях устранения данного фактора, сдерживающего все крупные инфраструктурные стройки, **Минтранс** России подготовлен и направлен в Минстрой проект поправок в Градостроительный кодекс, предусматривающий право лиц, непосредственно несущих ответственность за безопасность, сроки и финансирование строительства (застройщика или заказчика), по согласованию с разработчиком проектной документации утверждать изменения в нее, не затрагивающие конструктивных характеристик надежности и безопасности, без повторной Госэкспертизы. В целях сокращения сроков концессионных соглашений предлагаем подготовить и внести соответствующие изменения в концессионное законодательство. 10-летний опыт в рамках концессионных соглашений позволяет сокращать сроки рассмотрения таких заявок», – заключил Иннокентий **Алафинов**.

«Государство выделило нам огромные ресурсы, что свидетельствует о высокой степени доверия. В общем объеме финансирования национальных проектов средства, выделенные на реализацию комплексного плана и БКД 2.0, составляют ровно четверть. Важно не только выполнить все показатели, но и эффективно использовать выделенные средства», – заявил Евгений **Дитрих**.

Министр рассказал о поставленной перед транспортным блоком сверхамбициозной задаче по привлечению инвестиций в транспортную отрасль: до 2024 года среднегодовой объем привлеченных инвестиций установлен на уровне 7,5%, в денежном выражении общий объем привлеченных инвестиций за шесть лет должен составить 17 трлн 800 млрд руб.

По его словам, с точки зрения привлечения инвестиций в комплексном плане по всем девяти федеральным проектам реализуется одна из трех моделей: либо уже есть конкретный инвестор под конкретный проект, который реализуется совместно с федеральным центром; либо это объекты, для которых известен объем инвестиций, но нет конкретных инвесторов; либо это объекты, на строительство которых нет ни инвестиционных денег, ни инвесторов, то есть их реализация будет осуществляться исключительно за счет РФ.

В настоящее время, по словам Евгения **Дитриха**, половину инвестиций дает железная дорога, однако частным инвесторам могут быть интересны и перспективные объекты как на воздушном, так и на морском и речном транспорте. В этой связи он призвал изучить

возможности привлечения средств от продажи облигаций транспортных компаний субъектам РФ, которые готовы инвестировать в объекты транспортной инфраструктуры на своей территории, а также подвергнуть тщательному анализу проекты, которые либо еще не начаты, либо находятся в начальной стадии, с точки зрения быстрого привлечения инвестиций, и в течение 1,5 месяца внести свои предложения по новым регуляторным механизмам.

«Регуляторная гильотина»

Следующий вопрос касался реформы государственного контроля и надзора, так называемой регуляторной гильотины, которая должна полностью заменить действующую систему обязательных требований. Если коротко, то новые требования к бизнесу должны быть простыми, понятными и направленными на реальное снижение социально значимых рисков (смертности, травматизма и иных), а процедура контроля – четкой, упорядоченной и эффективной. Как отмечают эксперты, транспортная сфера является наиболее зарегулированной.

Руководитель **Федеральной службы по надзору в сфере транспорта** Виктор Басаргин доложил, что за последние два года по отдельным видам надзора появился хороший опыт по оптимизации обязательных требований, приведению действующего регулирования в соответствие с лучшими международными практиками. Например, в 2018 году были проанализированы 144 акта Министерства путей сообщения СССР и России, которые не применяются на практике. В результате 106 актов были отменены, остальные – реформированы. В 2019 году пересмотру подлежат 120 нормативных актов.

Аналогичная работа по снижению уровня регуляторной нагрузки через тотальный пересмотр и отмену неэффективных, устаревших или избыточных требований будет проведена и на других видах транспорта. При этом нормативно-правовые акты, принятые до 2010 года, будут пересмотрены с соблюдением процедуры оценки регулирующего воздействия.

Виктор Басаргин напомнил, что Президент России Владимир Путин в своем Послании Федеральному собранию предложил с 1 января 2021 года прекратить действие всех существующих в настоящее время нормативных актов в сфере контроля, надзора и сохранить документы, отвечающие современным требованиям, остальные – сдать в архив.

Минтранс необходимо в феврале-марте 2019 года подготовить предложения по порядку правового регулирования формирования системы актуализированных обязательных требований и представить в Правительство РФ план мероприятий, дорожную карту по реализации механизма «регуляторной гильотины». **Ространснадзор** подготовил проект плана мероприятий, который может быть использован при разработке дорожной карты **Минтранса** по реализации механизма «регуляторной гильотины» в сфере контроля, надзора на транспорте.

«Благодаря переходу на риск-ориентированный подход к категориям низкого риска отнесены примерно 95% предприятий. Такие предприятия проверяются не чаще одного раза в 10 лет, а с учетом моратория на проверки, переименования или реорганизации предприятий большая доля вероятности, что проверки таких предприятий вообще не будут проводиться, – напомнил Виктор Басаргин. – Такая ситуация может привести к тому, что информацию о невыполнении предприятиями обязательных требований и о нарушении приемлемого уровня безопасности на транспорте мы будем получать только из сводок аварийности, когда реагировать будет уже поздно. Более эффективным надзором на транспорте может стать внедрение системы непрерывного мониторинга состояния безопасности в каждом предприятии путем анализа выполнения юридическими лицами и индивидуальными предпринимателями обязательных требований. Это позволит полностью отказаться от проведения плановых проверок».

Суть в том, что на базе утвержденных чек-листов будет подготовлен исчерпывающий перечень обязательных требований по каждому виду транспорта, так называемые

опросные листы (листы декларирования), которые хозяйствующие субъекты должны будут заполнять в электронном виде и представлять информацию в **Ространснадзор**. Это перестроит всю систему работы контрольно-надзорных органов: риск-ориентированный подход будет переформатирован с периодичности проведения плановых проверок на периодичность заполнения и представления в надзорный орган деклараций безопасности.

Евгений **Дитрих** предложил взять за основу вариант **Ространснадзора** и усилить режим самоконтроля путем анализа причин тех или иных происшествий или невыполнения обязательных требований хозяйствующими субъектами. По его мнению, необходимо также научиться работать с Большими данными (Big Data), собирать в автоматическом режиме информацию, поступающую с датчиков, установленных на объектах транспорта. «Кто хочет избавиться от плановых проверок, пусть подключится к этой системе», – сказал он.

На коллегии **Минтранса** также были рассмотрены меры по повышению уровня исполнительской дисциплины и деятельность министерства по рассмотрению обращений граждан.

<http://transportrussia.ru/item/4821-predstoit-masshtabnaya-rabota.html>

ОГТРК ЯМАЛ-РЕГИОН; 2019.03.06; ЯМАЛ ПРИСОЕДИНИТСЯ К НАЦПРОЕКТУ ПО БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОГ

В Московской области стартовал первый форум по безопасности дорог. Организаторами выступили **Минтранс** и **Росавтодор**. В форуме принимают участие более 500 человек из 83 субъектов. Ямал представляют директор профильного департамента Максим Першиков и глава администрации Салехарда Иван Кононенко. Открывая мероприятие, глава **Минтранса** страны Евгений **Дитрих**, что создание комфорта и качества инфраструктуры в регионах – главный приоритет. Именно на это направлен российский нацпроект, к которому присоединится Ямал. Цель – до 2024 года увеличить протяженность дорог и улучшить их качество.

<http://yamal-region.tv/news/35625/>

КОММЕРСАНТЪ-НН; ВЛАДИМИР ЗУБАРЕВ; 2019.03.06; НИЖЕГОРОДЦЫ СОБИРАЮТ ПОДПИСИ ПРОТИВ СТРОИТЕЛЬСТВА НИЗКОНАПОРНОГО ГИДРОУЗЛА

Активисты комитета защиты Волжской поймы в Нижнем Новгороде опубликовали петицию против строительства низконапорного узла в Балахне. Через сайт Change.org они обратились к президенту РФ Владимиру Путину, премьер-министру Дмитрию Медведеву, министру транспорта Евгению **Дитриху** и губернатору Нижегородской области Глебу Никитину.

Авторы петиции считают, что строительство гидроузла нанесет «непоправимый удар по благополучию населения, окружающей среде и бюджету страны». По их мнению, новая плотина создаст крупное водохранилище, затопленными окажутся населенные пункты в Балахнинском и Городецком районах Нижегородской области и Сормовский район Нижнего Новгорода. Подтопленная местность со временем превратится в болото, это грозит ухудшением качества питьевой воды и исчезновением редких видов растений, животных и птиц.

Напомним, строительство низконапорного гидроузла в Балахне рассматривается как альтернатива повышению уровня Чебоксарской ГЭС до 68-ой отметки. По мнению властей, инженерное сооружение поможет восстановить судоходство на обмелевшей Волге между Балтийским, Белым, Каспийским, Азовским и Черным морями. Общая стоимость проекта оценивается в 43,5 млрд руб. Запуск гидроузла запланирован на 2022 год.

Во время общественных слушаний нижегородцы и жители области высказались против его строительства. Они опасаются подтопления своих домов и альтернативой созданию гидроузла предлагают строительство третьего шлюза Нижегородской ГЭС.

<https://www.kommersant.ru/doc/3906340>

ИНТЕРФАКС; 2019.03.06; БОЛЕЕ СОТНИ НЕ ПРИМЕНЯЮЩИХСЯ НОРМАТИВНЫХ АКТОВ МПС СССР И РФ ОТМЕНЕНЫ В 2018 ГОДУ

Более сотни нормативных актов министерства путей сообщения (МПС) СССР и России, которые не применяются на практике, были отменены в 2018 году.

«Проанализированы 144 (документа – ИФ), в результате 106 отменены, остальные – реформированы. В 2019 г. пересмотру подлежат 120 нормативных актов», – пишет официальное издание **министерства транспорта РФ**. Тема обсуждалась на заседании коллегии **Минтранса**.

Руководитель подведомственной министерству **Федеральной службы по надзору в сфере транспорта (Ространснадзор)** РФ Виктор Басаргин в этой связи отметил, что за последние два года «по отдельным видам надзора» появился «хороший опыт» по оптимизации обязательных требований и приведению регулирования «в соответствие с лучшими международными практиками».

«Аналогичная работа по снижению регуляторной нагрузки через тотальный пересмотр и отмену неэффективных, устаревших или избыточных требований будет проведена и на других видах транспорта. При этом нормативно-правовые акты, принятые до 2010 г., будут пересмотрены с соблюдением процедуры оценки регулирующего воздействия», – добавляет издание.

В.Басаргин напомнил, что президент РФ Владимир Путин в послании Федеральному Собранию предложил с 1 января 2021 г. прекратить действие всех существующих в настоящее время нормативных актов в сфере контроля, надзора и сохранить документы, отвечающие современным требованиям, остальные – сдать в архив. **Минтрансу** необходимо в феврале-марте 2019 г. подготовить предложения по порядку формирования системы актуализированных обязательных требований и представить в правительство «дорожную карту» «регуляторной гильотины». **Ространснадзор**, согласно данным газеты, уже подготовил проект соответствующего плана мероприятий.

По мнению В.Басаргина, «более эффективным надзором» на транспорте может стать внедрение непрерывного мониторинга безопасности в каждой организации, предполагающего анализ выполнения юридическими лицами и индивидуальными предпринимателями обязательных требований, что «позволит полностью отказаться от проведения плановых проверок».

«Суть в том, что на базе утвержденных чек-листов будет подготовлен исчерпывающий перечень обязательных требований по каждому виду транспорта, так называемые опросные листы (листы декларирования), которые хозяйствующие субъекты должны будут заполнять в электронном виде и представлять информацию в **Ространснадзор**. Это перестроит всю систему работы контрольно-надзорных органов: риск-ориентированный подход будет переформатирован с периодичности проведения плановых проверок на периодичность заполнения и представления в надзорный орган деклараций безопасности», – пояснило издание.

«Благодаря переходу на риск-ориентированный подход к категориям низкого риска отнесены примерно 95% предприятий. Такие предприятия проверяются не чаще одного раза в 10 лет, а с учетом моратория на проверки, переименования или реорганизации предприятий большая доля вероятности, что проверки таких предприятий вообще не будут проводиться. Такая ситуация может привести к тому, что информацию о невыполнении предприятиями обязательных требований и о нарушении приемлемого

уровня безопасности на транспорте мы будем получать только из сводок аварийности, когда реагировать будет уже поздно», – заметил чиновник в этой связи.

Глава **Минтранса** Евгений **Дитрих** предложил взять вариант **Ространснадзора** «за основу» и усилить режим самоконтроля за счет анализа причин происшествий или невыполнения обязательных требований. Кроме того, по его мнению, в этой сфере необходимо научиться работать с big data, информацию собирать в автоматическом режиме с датчиков, установленных на объектах транспорта. «Кто хочет избавиться от плановых проверок, пусть подключится к этой системе», – заметил он.

ТАСС; 2019.03.06; ФИНАНСОВЫЕ ИНСТИТУТЫ РОССИИ И КНДР В БЛИЖАЙШЕЕ ВРЕМЯ СОГЛАСУЮТ МЕХАНИЗМ ВЗАИМОРАСЧЕТОВ

Об этом сообщил в среду министр РФ по развитию Дальнего Востока и Арктики Александр Козлов на заседании межправительственной комиссии, которое проходит в Москве.

«Уверен, что в ближайшее время наши финансовые ведомства согласуют протокол о порядке использования средств, который могут быть направлены для проектов развития республики и которые являются инструментом урегулирования задолженности прежних периодов возникновения», – сказал он, не уточнив конкретные сроки.

Представители России и КНДР также обсудили мероприятия, которые позволят улучшить торгово-экономическое и научно-техническое сотрудничество между странами. В частности, Минвостокразвития считает возможным использовать для этого опыт работы со странами Азиатско-Тихоокеанского региона (АТР), который ведомство получило при реализации проектов на Дальнем Востоке.

«Тот опыт и практику, по которой сегодня работает министерство с Азиатско-Тихоокеанскими странами на Дальнем Востоке, мы можем использовать в том числе и [при работе] с Северной Кореей», – сказал министр РФ по развитию Дальнего Востока и Арктики Александр Козлов на заседании межправительственной комиссии, которое прошло в Москве.

По словам министра, важным пунктом в экономических отношениях между странами остается ситуация с трудовыми мигрантами из КНДР. В соответствии с резолюцией Совбеза ООН, принятой в декабре 2017 года, все страны должны выслать северокорейских трудовых мигрантов в течение 24 месяцев. Козлов подтвердил, что Россия выполнит резолюцию до конца года и все профильные службы будут работать в соответствии с ней.

Проекты

Глава Минвостокразвития также сообщил, что в ходе переговоров обсуждалась ситуация с проектом «Хасан-Раджин». Он подчеркнул значимость этого проекта и отметил, что для решения проблем с его реализацией необходимо сопровождение и дополнительные согласования. В начале 2018 года экспорт российского угля через северокорейский порт Раджин прекратился, несмотря на специальные исключения, предусмотренные резолюциями СБ ООН. Они запрещают странам импортировать уголь из КНДР, однако в последнем таком документе содержится пункт, согласно которому санкции не распространяются на поставки российского угля в рамках «Хасан – Раджин».

Стороны также обсудили проект строительства автомобильного моста через реку Туманная на границе России и КНДР. Козлов сообщил, что Россия подготовила технико-экономическое обоснование и провела необходимые консультации. По его словам, стороны уже договорились об этапах реализации проекта и ответственных лицах.

МОРСКИЕ НОВОСТИ; 2019.03.06; ФЕДЕРАЛЬНАЯ КОМИССИЯ ВЫСОКО ОЦЕНИЛА ТЕХНОЛОГИЧНОСТЬ И КОМФОРТНОСТЬ МОРСКОГО ПУНКТА ПРОПУСКА ШАХТЕРСК НА САХАЛИНЕ

Акт о соответствии требованиям законодательства нового объекта – морского пункта пропуска Шахтерск через государственную границу РФ, по итогам выездного совещания подписала межведомственная комиссия в составе представителей **министерства транспорта** России, таможенной и пограничной служб, Россельхознадзора и Роспотребнадзора.

Объект построен «Восточной Горнорудной Компанией» в целях оптимизации логистических процессов, развития экспортных возможностей. В ближайшие годы компания намерена увеличить отгрузку угля до 20 млн. тонн.

Пункт пропуска расположен на территории «Угольного морского порта Шахтерск» в Углегорском районе Сахалина. Ввод его в эксплуатацию сократит длительность таможенного досмотра и контрольных операций с 3 до 1 дня для грузовых судов, которые пересекают госграницу и следуют в порт Шахтерск независимо от места их приписки. Ранее суда были вынуждены проходить эти процедуры в порту Холмск.

Пропускная способность пункта пропуска – 170 судозаходов ежегодно. Уже в этом году у «ВГК» появится возможность принимать и обрабатывать сухогрузы практически любых типов благодаря повышению производительности перегрузки угля до 100 тыс. тонн в сутки и отсутствию ограничений по осадке судов.

Общая стоимость работ по строительству нового пункта пропуска, а также его оснащению составила более 190 млн рублей. Работы в полном объеме профинансированы «Восточной Горнорудной Компанией». По оценкам специалистов, объект является одним из самых современных среди аналогов в России.

«Все члены комиссии отметили для себя высокий уровень технологичности и комфорта пункта пропуска. Уверен, что начало его эксплуатации положительно повлияет на социально-экономическое развитие как Углегорского района, так и Сахалинской области в целом, ведь появление этого объекта открывает новые возможности для развития местных предприятий по добыче и отгрузке угля. А это и новые рабочие места, и дополнительные налоговые отчисления», – сообщил председатель комиссии, представитель департамента государственной политики в области обустройства пунктов пропуска через государственную границу **минтранса** России Михаил Раденко.

Запуск объекта в работу ожидается в конце марта – начале апреля текущего года. Несмотря на то, что пункт пропуска возведен на средства «ВГК», пользоваться его услугами смогут и другие угледобывающие предприятия Углегорского района.

<http://morvesti.ru/detail.php?ID=77496>

ИНТЕРФАКС; 2019.03.06; В РФ ГОТОВЯТ ДОКУМЕНТАЦИЮ ДЛЯ РЕШЕНИЯ ВОПРОСА О СТРОИТЕЛЬСТВЕ МОСТА НА ГРАНИЦЕ РОССИИ И КНДР

Россия и КНДР приступают к подготовке проектно-сметной документации по автомобильному мосту через реку Туманная на границе двух стран, сообщил глава Минвостокразвития, сопредседатель российско-северокорейской межправкомиссии Александр Козлов.

«Мы, как и обещали нашим корейским коллегам, заказали предтехническое обоснование проекта, сейчас в рамках полученного результата будем обсуждать вопрос проектно-сметной документации и, в последующем, решение вопроса о строительстве, условиях этого строительства», – сказал А.Козлов журналистам в среду после встречи с министром внешнеэкономических дел КНДР Ким Ен Чжэ в рамках заседания комиссии.

Он добавил, что проекты моста через реку Туманная и железнодорожной линии Хасан-Раджин являются важными примерами двустороннего сотрудничества двух стран, и их развитие будет продолжаться.

Россия и КНДР с 2015 года ведут переговоры о строительстве понтонного моста через реку Туманную, который позволит организовать автомобильное сообщение между странами. Пока транспортное сообщение между РФ и КНДР осуществляется по железной дороге (мост через реку Туманная) и авиатранспортом.

RT (RUSSIAN.RT.COM); 2019.03.06; МИНТРАНСЕ РАССКАЗАЛИ О МЕРАХ БЕЗОПАСНОСТИ НА КРЫМСКОМ МОСТУ

В Министерстве транспорта России заявили, что перенос срока завершения строительства стационарного инспекционного досмотрового пункта не препятствует обеспечению транспортной безопасности на Крымском мосту.

Об этом сообщает РИА Новости.

Представитель ведомства отметил, что транспортная безопасность на действующей автодорожной части Крымского моста обеспечена в соответствии с требованиями и нормами федерального закона «О транспортной безопасности» (16-ФЗ).

Отмечается, что досмотры осуществляются на таманском и керченском автодорожных подходах к мосту.

«Запуск движения для разных видов транспорта осуществлялся поэтапно: с 16 мая 2018 года – для легкового транспорта и пассажирских автобусов, с 1 октября 2018 года – для грузовиков. Следующим этапом поедет автотранспорт, перевозящий опасные грузы», – напомнили в ведомстве.

В конце декабря стало известно, что порядка 3,5 млн автомобилей проехало по Крымскому мосту с начала запуска движения.

Также сообщалось, что фарватерные опоры Крымского моста оборудовали специальной защитой от возможного столкновения с проходящими судами. Конструкция и размещение палов (капитальные сооружения в форме цилиндров) разработаны на основе результатов математического моделирования возможности навала кораблей на опоры моста.

Фарватерный участок полностью оснащен необходимым навигационным оборудованием для безопасного судоходства по каналу.

Ранее глава Республики Крым Сергей Аксенов в беседе с ФБА «Экономика сегодня» рассказал о влиянии Крымского моста на полуостров.

<https://russian.rt.com/russia/news/608295-mintrans-krymskii-most-dosmotr>

РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; МИХАИЛ СУХАРЕВ, ТАТЬЯНА ШАДРИНА; 2019.03.06; РОСТРАНСНАДЗОР НАЧАЛ ВЫДАВАТЬ НОВЫЕ ЛИЦЕНЗИИ ДЛЯ ПЕРЕВОЗКИ ПАССАЖИРОВ; АВТОБУСЫ ПОЕДУТ ПО СПИСКУ

Ространснадзор начал принимать у транспортных компаний документы на получение лицензий, которые теперь необходимы по новым правилам перевозки пассажиров, которые вступили в силу с 1 марта этого года.

В первую очередь документы принимают у тех компаний, которые ранее занимались только заказными автобусными перевозками пассажиров. До марта этого года для них не было обязательным лицензирование своей деятельности. Для тех перевозчиков, которые работали до 1 марта с лицензией, то есть занимались регулярными перевозками, есть время до 29 июня получить новую лицензию, пояснил на пресс-конференции, которая проходила в медицентре «Российской газеты», замглавы **Ространснадзора** Асланбек Ахохов.

Цель лицензирования – вывести из тени тех, кто до 1 марта мог в уведомительном порядке осуществлять заказные перевозки, отметил начальник отдела технического надзора ГУОБДД МВД Сергей Чипурин. Также новые правила дадут возможность составить список не только транспортных компаний, но и парка автомобилей, который принадлежит им. Автобусы будут «приписаны» к конкретным юрлицам, и выезд на них от имени другого юрлица будет считаться нарушением.

Тем самым ликвидирована возможность передачи в аренду транспортного средства с экипажем, позволяющая перевозчику уходить от ответственности, что делало систему допуска к регулярным перевозкам, конкурсную систему распределения маршрутов бессмысленной. Лицензирование четко поставило точку в этих вопросах.

Реестр автобусов планируется сделать доступным для заказчиков перевозок, например, директоров школ.

Если у перевозчика появится необходимость передать свой подвижной состав в аренду другой компании, он должен заявить об этом в **Ространснадзор**, пояснил Ахохов.

За передачу автобусов в аренду без уведомления и другие нарушения могут приостановить лицензию.

Процедура повторного получения лицензии займет как минимум 45 дней, но вполне возможно, что нарушитель получит отрицательный ответ, предупредил Асланбек Ахохов.

Если с автобусами вместимостью от восьми мест все понятно – без лицензии перевозить пассажиров не получится, то с минивенами есть вопрос. Этот вид транспорта относится к легковому, но в него может поместиться и более семи человек, и под видом частной перевозки водитель вполне может вести коммерческую деятельность со всеми ее рисками. За примером далеко ходить не надо.

Страшная авария произошла в среду рано утром в Кочубеевском районе Ставропольского края. На 252-м километре федеральной автодороги «Кавказ» столкнулись полуфургон «ЗИЛ-5301» «Бычок» и минивэн Mercedes-Benz Vito, в котором по паспорту транспортного средства может быть семь человек.

«ЗИЛ» неожиданно выехал на встречную полосу, произошло лобовое столкновение на приличной скорости. В результате на месте погибли четыре пассажира минивэна, еще двое скончались в машине «скорой» по дороге в больницу. Четыре человека госпитализированы в центральную районную больницу Невинномысска, он находится всего в десяти километрах от места трагедии. Среди госпитализированных оба водителя, жизнь водителю минивэна спасли подушки безопасности.

В минивэне на момент аварии находились восемь пассажиров и водитель. Он ехал из Азербайджана в Москву, по всей видимости, это была частная перевозка.

«Минивэн – та же самая уловка, которая позволяет уйти перевозчику от лицензирования, – сказал Ахохов. – И перевозка семь пассажиров, он может очень жестко конкурировать с автобусным перевозчиком, дублировать его регулярный маршрут. Снимая пиковые нагрузки, самые предпочтительные с точки зрения экономических параметров, ставит под угрозу вообще существование регулярного перевозчика». По мнению Ахохова, в законопроекте о такси необходимо вносить пункты, которые позволят трактовать перевозку пассажиров в минивэне как коммерческую услугу. Этого можно достигнуть и какими-либо другими поправками, главное, чтобы была исключена возможность «дикой» конкуренции, сказал Ахохов.

Риск для пассажиров и самих водителей представляют поездки в рамках различных сервисов поиска попутчиков, считает Чипурин. Уже появляются автобусы, которые работают по таким схемам, поддержал его Ахохов.

<https://rg.ru/2019/03/06/rostransnadzor-nachal-vydavat-novye-licenzii-dlia-perevozkii-passazhirov.html>

На ту же тему:

<https://rg.ru/2019/03/06/passazhirskie-perevozki-stant-bezopasnee.html>

ТРАНСПОРТ РОССИИ; ТАТЬЯНА ЛАРИОНОВА; 2019.03.06; ИЗБЫТОЧНЫЕ И ДУБЛИРУЮЩИЕ?

Профессиональное сообщество обсудило требования проекта Положения о лицензировании перевозок пассажиров и иных лиц автобусами.

Тема лицензирования – это постоянная борьба двух тенденций: обеспечения безопасности путем усиления контрольной деятельности и дерегулирования, мол, невидимая рука рынка сама наведет порядок. И в разные периоды времени чаша весов склонялась то в одну, то в другую сторону. Именно на волне дерегулирования в 2011 году и было принято половинчатое решение, когда перевозки по заказу стали носить уведомительный характер, а для регулярных перевозок требовалось наличие лицензии, что породило множество проблем. Вместе с тем лицензирование не является панацеей, это дополнительный элемент государственного контроля, который позволяет создавать условия для оказания безопасных транспортных услуг населению.

В среде профессионалов одна из самых горячо обсуждаемых тем – лицензирование перевозок автобусами. Комитет Госдумы по транспорту и строительству провел расширенное заседание с участием депутатов, сенаторов, представителей **Минтранса**, экспертов и перевозчиков, посвященное обсуждению проекта Положения о лицензировании перевозок пассажиров и иных лиц автобусами, отдельные нормы которого подверглись критике со стороны профессионального сообщества.

Председатель Комитета ГД по транспорту и строительству Евгений Москвичев напомнил, что

30 октября 2018 года был принят № 386-ФЗ «О внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации в части совершенствования лицензирования деятельности по перевозкам пассажиров и иных лиц автобусами», устанавливающий лицензирование перевозок по заказу и для собственных нужд. Данный закон направлен на борьбу с заказными перевозками, которые фактически выполнялись на регулярной основе, что привело к образованию на рынке пассажирских автоперевозок «серой зоны».

Статьи 2, 3 и пункты 1, 2 статьи 4 настоящего федерального закона вступают в силу по истечении 120 дней после дня его официального опубликования, то есть 1 марта 2019 года.

В развитие данного закона **Минтранс** подготовил проект Положения о лицензировании перевозок пассажиров и иных лиц автобусами, который вызвал вопросы у профессионального сообщества, связанные с тем, что одни нормы включают в себя риски их неисполнения в установленные законом сроки, другие являются избыточными и предъявляют необоснованные требования к перевозчику.

Руководитель аппарата Комитета ГД по транспорту и строительству Ираклий Асламазов высказал следующую точку зрения: «Мы полагали, что после принятия

№ 386-ФЗ достаточно будет внести в Положение о лицензировании изменения, касающиеся только лицензирования заказных перевозок и перевозок для собственных нужд. **Минтранс** пошел по пути принятия нового Положения о лицензировании. Мы считаем, что требования закона «О транспортной безопасности» не должны применяться в качестве лицензионных требований, в противном случае одни и те же перевозчики, только с разными видами транспорта, оказываются в неравном положении, что нарушает конституционный принцип равенства субъектов хозяйствования».

Например, № 16-ФЗ «О транспортной безопасности» устанавливает требование о категорировании транспортных средств и наличии плана обеспечения транспортной безопасности. Для соискателя лицензии также предусматривается наличие плана обеспечения транспортной безопасности, сроки утверждения которого на практике превышают 60 дней, для включения в реестр лицензий необходимо пройти категорирование ТС, то есть лицензионный контроль тех же требований является дублирующим. И если требования по обеспечению транспортной безопасности № 16-ФЗ едины для всех видов транспорта, то указанные обременения в виде дополнительного лицензионного требования предлагается установить только в отношении автобусов.

По мнению начальника управления организации пассажирских перевозок автомобильным и наземным электрическим транспортом ГКУ города Москвы «Организатор перевозок»

Илья Богута, выполнение требований по транспортной безопасности создает излишнюю финансовую нагрузку на перевозчика и влияет на проведение конкурсных и аукционных процедур. Он напомнил, что в действующем законодательстве заложены сроки начала работы перевозчика после проведения конкурсных процедур. Однако на момент начала проведения конкурса перевозчик еще не знает, будет ли он работать на маршруте, но обязан закупить подвижной состав. Учитывая затяжной процесс утверждения плана обеспечения транспортной безопасности и получения категорирования ТС (до 4-5 месяцев), перевозчик, купивший автобус, не сможет в течение этого времени его эксплуатировать. Вопрос: почему нельзя заниматься категорированием в процессе осуществления деятельности после того, как получено разрешение на ее осуществление?

В ходе обсуждения было подчеркнуто, что категорирование транспортных средств и утверждение плана обеспечения транспортной безопасности осуществляет подразделение **Минтранса** России. Лицензирующий орган также находится в структуре **Минтранса**, и в случае необходимости лицензирующий орган может получить данные сведения без посредничества лицензиата.

Президент Российского автотранспортного союза Олег Старовойтов напомнил, что в Комитете ГД по транспорту и строительству уже несколько лет ведется работа над поправками в закон «О транспортной безопасности», в связи с чем предложил вместо требования о присвоении автобусам категории и включения сведений о данных автобусах в реестр категорированных объектов включить в проект Положения о лицензировании такую норму: соискатель лицензии вместе с пакетом документов должен направить в

Росавтодор заявление о том, что он подал документы на присвоение категории и оценки узвимости, что и будет являться условием получения лицензии.

Генеральный директор ООО «Прометей-ТВ» (г. Тверь) Владимир Исаев вообще считает, что категорирование должно производиться заводом-изготовителем, чтобы не обременять бизнес этой процедурой.

Еще более интересный вопрос: какие финансовые издержки понесет перевозчик, пока он будет оформлять лицензию? По оценкам президента Московского транспортного союза Юрия Свешникова, в случае приобретения перевозчиком нового автобуса при ожидании категорирования (более 30 дней) перевозчик будет нести неоправданные издержки (оценочно) с учетом лизинговых платежей на одно ТС: порядка 50 тыс. руб./мес. на автобус МК (малого класса); 100 тыс. руб./мес. на автобус СК (среднего класса); до 190 тыс. руб./мес. на автобус БК (большого класса). «На территории РФ зарегистрирована 891 тыс. автобусов, при обновлении парка в объеме 60 тыс. автобусов в год дополнительные расходы бизнеса оцениваются в сумму более 7 млрд руб., причем эти деньги нужно заплатить до начала деятельности и только при выполнении требований транспортной безопасности», – подчеркнул эксперт.

В этой связи первый заместитель председателя комитета Виталий Ефимов предложил еще раз обсудить закон «О транспортной безопасности» на заседании Комитета ГД по транспорту и строительству с участием всех заинтересованных сторон.

Еще одна больная тема – тахографы, установка которых также является одним из условий получения лицензии. Ираклий Асламазов обратил внимание на то, что еще не вышло постановление правительства, определяющее виды ТС, подлежащих оборудованию тахографами, а проект Положения о лицензировании уже содержит требование об оснащении тахографами.

«Мы поддерживаем предложение об исключении из лицензионных требований требования об установке тахографов, так как это излишняя нагрузка и на перевозчиков, и на бюджет, – продолжил тему Илья Богут. – Внедренные системы регионального навигационного контроля общественного транспорта позволяют контролировать режим труда и отдыха водителей, маршрут и пробег транспортного средства».

Эту точку зрения разделяет и заместитель директора Департамента контрольно-надзорной и разрешительной деятельности Министерства экономического развития Российской Федерации Александр Вдовин. По его мнению, требования к соискателю лицензии (наличие тахографов, плана транспортной безопасности) очень затратны и именно на этапе получения лицензии должны быть исключены. Кроме того, несовершенно и критерии определения категорий ТС, считают в Минэкономразвития.

Вопросы, связанные с лицензированием пассажирских перевозок, волнуют и международных перевозчиков. Представитель АСМАП напомнила, что действующее постановление правительства, определяющее Положение о лицензировании, освобождало международные автомобильные перевозки от необходимости лицензирования, потому что для этого вида деятельности уже существует своя система допуска, государственного контроля и наказаний. В разрабатываемом **Минтрансом** России постановлении Правительства РФ международные автомобильные пассажирские перевозки должны лицензироваться. Таким образом, международный перевозчик должен будет получать и допуск, и лицензию, обращаясь дважды в один и тот же орган. В случае нарушений он не только будет лишен допуска, но также привлечен к административной ответственности за нарушение условий лицензирования. В итоге избыточная двойная государственная ответственность для международных автомобильных перевозчиков приведет к ухудшению их положения, считают в АСМАП.

Евгений Москвичев, подводя черту под обсуждением, сказал: «Эта ситуация лишней раз убедила меня в том, что нельзя принимать законы в третьем чтении, пока к ним не будут разработаны и внесены нормативно-правовые акты. В противном случае законы не будут работать».

Комментарии **Минтранса** России

Учитывая большой общественный резонанс обсуждаемой темы, которая напрямую затрагивает десятки тысяч перевозчиков, осуществляющих регулярные и заказные перевозки, газета «ТР» обратилась за комментариями к директору Департамента государственной политики в области автомобильного и городского пассажирского транспорта **Министерства транспорта РФ** Алексею БАКИРЕЮ.

– Алексей Сергеевич, вы были участником этой дискуссии в Комитете Госдумы по транспорту и строительству, где эксперты и представители профессионального сообщества высказали свои возражения и опасения в отношении отдельных норм проекта Положения о лицензировании перевозок пассажиров и иных лиц автобусами. Мы надеемся, что это интервью позволит расставить точки над «i», а более развернутая позиция **Минтранса** по основным замечаниям, высказанным в ходе обсуждения, снимет напряжение среди перевозчиков. Итак, почему **Минтранс** пошел по пути разработки нового Положения о лицензировании, а не стал вносить точечные изменения в действующий документ?

– Нам постоянно ставили в упрек, что действующее Положение о лицензировании неконкретное. Эксперты во многом справедливо указывали на размытость требований, в результате чего из-за незначительных нарушений перевозчик мог быть привлечен к ответственности за нарушение лицензионных требований. Например, высота размещенной перевозчиком на лобовом стекле транспортного средства таблички с надписью «Заказной» составила 145 мм, а не 140 мм или менее, что установлено Правилами перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом (постановление Правительства РФ от 14.02. 2009 № 112). Нарушение любой нормы правил, в том числе и этой, является нарушением лицензионных требований. И до недавнего времени за это перевозчик мог лишиться лицензии. Согласитесь: мера наказания несоизмерима нарушению. Именно поэтому в проекте Положения о лицензировании мы конкретизировали требования, а также

перечень документов, которые необходимо предъявить перевозчику, чтобы этим требованиям соответствовать.

В связи с тем, что в соответствии с законом о лицензировании лицензионные требования должны быть основаны на действующих требованиях законодательства Российской Федерации, был проведен контент-анализ всех правовых актов для выявления требований, которые могли бы стать лицензионными: ряд требований проистекает из ст. 20

№ 196-ФЗ «О безопасности дорожного движения», ряд требований – из № 16-ФЗ «О транспортной безопасности». Мы вычленили совокупность требований, которые должны проверяться не только в процессе осуществления деятельности, но и до ее начала.

Хочу подчеркнуть, что в самом законе о лицензировании перевозок пассажиров и иных лиц автобусами предусмотрен упрощенный порядок получения лицензии, без проведения дополнительных проверок в отношении лиц, которые уже имели ранее лицензии и намерены и далее осуществлять тот же вид деятельности. Например, если перевозчик выполнял регулярные перевозки и собирается работать дальше, то для получения новой лицензии ему потребуется предъявить минимальный комплект документов, без проведения дополнительных проверок.

Отличие разработанного **Минтрансом** Положения о лицензировании от пока применяемого положения состоит в том, что меняется вид деятельности, подлежащий лицензированию. Прежний документ назывался «Положение о лицензировании перевозок пассажиров автомобильным транспортом, оборудованным для перевозок более 8 человек (за исключением случая, если указанная деятельность осуществляется по заказам либо для собственных нужд юридического лица или индивидуального предпринимателя)», а проект нового документа носит название «Положение о лицензировании перевозок пассажиров и иных лиц автобусами», то есть распространяется на все виды перевозок, в том числе и на заказные.

В стране работают тысячи «заказчиков», но установить их точное количество не представляется возможным, потому что они работают в уведомительном режиме и нет процедуры отзыва уведомлений. В этом смысле введение лицензирования позволит нам определить реальное число перевозчиков.

Еще один важный момент: проект положения о лицензировании содержит целый блок норм, связанный с внедрением риск-ориентированного подхода. Значит ли это, что введение лицензирования на всех видах перевозок автобусами приведет к тотальным проверкам? Конечно, нет. Напротив, риск-ориентированный подход предполагает следующее: если перевозчик ничего не нарушает, он попадает в группу низкого риска и вообще не подлежит плановым проверкам, при этом не имеет значения, какие виды перевозок он осуществляет – регулярные, заказные или для собственных нужд.

По нашим оценкам, с введением риск-ориентированного подхода подавляющее число перевозчиков будет относиться к категории низкого риска, поэтому нельзя говорить об ужесточении контроля со стороны надзорных органов.

Риск-ориентированный подход предполагает внедрение механизма индикаторов риска, которые являются основанием для проведения внеплановых проверок.

Если критерии риска основаны в том числе на учете совершенных правонарушений, то у индикаторов риска другая правовая природа. Индикатор риска – это параметр, соответствие которому или отклонение от которого само по себе не является доказательством нарушения требования, но свидетельствует о высокой вероятности такого нарушения. Однако при «срабатывании» нескольких индикаторов риска набирается критическая масса, и у сотрудников **Ространснадзора** появляется основание для проведения внеплановой проверки. Например, ряд документов, представляемых соискателем лицензии, имеет ограниченный срок действия. Их истечение может рассматриваться как индикатор риска. Поэтому перевозчик, если он заинтересован в том, чтобы такие «маячки» не появлялись в системе, может добровольно представить в

Ространснадзор дополнительную информацию.

– Пожалуй, больше всего недовольства у профессионального сообщества вызвало то, что в качестве лицензионных требований выступают требования закона «О транспортной безопасности» (наличие плана обеспечения транспортной безопасности, необходимость прохождения категорирования ТС и получения оценки уязвимости), которые, по мнению перевозчиков, являются дублирующими и ставят их в неравное положение по сравнению с другими видами перевозок – грузовыми, железнодорожными. Кроме этого, перевозчики несут значительные финансовые издержки, выполняя требования закона «О транспортной безопасности».

– Я понимаю и во многом разделяю обеспокоенность профессионального сообщества. Вопрос, действительно, очень болезненный. К сожалению, сроки, необходимые для прохождения категорирования ТС, получения оценки уязвимости, плана обеспечения транспортной безопасности, очень длительные, и это является проблемой.

При получении лицензии соискатель должен предъявить ТС, которое уже прошло все эти процедуры, и если перевозчик приобрел ТС и намерен вовлекать его в оборот, то он не сможет это сделать до тех пор, пока не выполнит все условия. Еще раз подчеркну: если перевозчик уже занимался регулярными перевозками, то ему для получения лицензии не нужно утверждать план обеспечения транспортной безопасности, получать категорирование и оценку уязвимости ТС, по идее, он должен был сделать это уже давно. Проблемы с получением лицензии могут возникнуть у тех перевозчиков, кто только начинает перевозочную деятельность, или у тех, кто закупил новые автобусы. Поэтому уполномоченным органам есть над чем поработать в части сокращения сроков рассмотрения документов.

Думаю, на площадке Правительства РФ мы обсудим эти вопросы, потому что наши коллеги из других министерств и ведомств, которые занимаются транспортной безопасностью, настаивают на необходимости учета соблюдения транспортной безопасности на этапе получения лицензии для соискателей.

При этом хочу обратить внимание на то, что в Госдуме на рассмотрении несколько лет находится законопроект «О внесении изменений в Федеральный закон «О транспортной безопасности», который прошел процедуру первого чтения в апреле 2015 года. Этот законопроект предполагает оптимизацию процедур, связанных с выполнением требований транспортной безопасности. Если бы он был принят, то некоторые текущие требования по транспортной безопасности перевозчикам сегодня не пришлось бы выполнять. Поэтому в определенном смысле разрабатываемое Положение о лицензировании является заложником того, что этот законопроект до сих пор не принят.

Очень рассчитываю, что мы найдем взвешенное решение по вопросу о требованиях в области транспортной безопасности.

– Проясните, пожалуйста, ситуацию с установкой тахографов. Является ли наличие тахографа лицензионным требованием или нет?

– В действующей редакции Положения о лицензировании есть лицензионное требование о наличии тахографов, которое предъявляется и к соискателям лицензии, и к лицензиатам. В этой части мы ничего не меняем. Возражение, прозвучавшее на заседании Комитета ГД, было связано с тем, что проект Положения о лицензировании уже содержит требование об оснащении тахографами, хотя еще нет решения Правительства РФ в отношении того, какие категории ТС, осуществляющих перевозку пассажиров, и виды сообщения подлежат оснащению тахографами. Я понимаю обеспокоенность коллег. Решение по оснащению тахографами определенных категорий ТС должно быть принято в ближайшее время, при этом необходимо синхронизировать положения двух постановлений правительства – Положения о лицензировании и Акта о категориях транспортных средств, подлежащих оснащению тахографами. Эти два документа находятся в работе, и мы уже серьезно продвинулись по этому вопросу.

– Разъясните, каким образом требования проекта Положения о лицензировании могут ущемлять международных перевозчиков.

– Действительно, у наших коллег возникает ощущение, что идет дублирование требований в отношении международных автомобильных перевозок. Согласно Федеральному закону № 127-ФЗ от 24.07.1998 «О государственном контроле за осуществлением международных автомобильных перевозок и об ответственности за нарушение порядка их выполнения» международные перевозчики для осуществления своей деятельности должны получить допуск к международным автомобильным перевозкам. Постановление Правительства РФ от 16.10.2001

№ 730 «Об утверждении Положения о допуске российских перевозчиков к осуществлению международных автомобильных перевозок» устанавливает определенные требования к перевозчикам, осуществляющим как пассажирские, так и грузовые перевозки в международном автомобильном сообщении.

Не могу согласиться с тем, что при получении лицензии и при получении допуска предъявляются одни и те же требования. Если сравнить требования, заложенные в проекте Положения о лицензировании, и требования Положения о допуске российских перевозчиков к осуществлению международных автомобильных перевозок, то мы увидим, что это разные требования, на что я и обращал внимание во время обсуждения в Госдуме. В проекте Положения о лицензировании заложены требования по безопасности, направленные на подтверждение права осуществлять деятельность по перевозке пассажиров до ее начала, а действующее Положение о допуске содержит требования, которые касаются специфики международных автомобильных перевозок и не могут быть подведены под лицензирование, например, требование по финансовой устойчивости.

С точки зрения обеспечения безопасности для входа на рынок требования к перевозчикам должны быть одинаковыми. По большому счету нет никакой разницы, международный это рейс или междугородный. А исключение требований по безопасности для международных перевозчиков ставит их в иное положение по сравнению с внутрироссийскими перевозчиками. Поэтому мы не можем поддержать предложение о том, чтобы полностью освободить международные перевозки от необходимости подтверждения соответствия требованиям безопасности.

Есть и формально-юридический момент: вступившие с 1 марта положения № 386-ФЗ не позволяют Правительству РФ выводить отдельные виды перевозок из-под лицензирования. По общему правилу лицензированию подлежит любая деятельность по перевозке пассажиров автобусами, в утвержденном законом перечне исключений перевозки в международном сообщении отсутствуют. Дискуссия по этому вопросу продолжается. Есть понимание того, что требования по безопасности должны быть едины для всех, надеюсь, что мы найдем общие точки соприкосновения по этой проблеме.

Пользуясь случаем, хочу выразить благодарность экспертам, с которыми мы плотно работали над этим документом, и я лично получил очень много с точки зрения взаимодействия с профессиональным сообществом. Считаю, что подготовлен в целом выверенный документ, за исключением нескольких дискуссионных позиций, о которых мы говорили выше.

* * *

Когда верстался номер, стало известно, что Правительство РФ утвердило Положение о лицензировании деятельности по перевозкам пассажиров и иных лиц автобусами, которое будет действовать до 1 января 2021 года.

<http://transportrussia.ru/item/4822-izbytochnye-i-dubliruyushchie.html>

ТАСС; 2019.03.06; НАЦПРОЕКТ ПОЗВОЛИТ НАПРАВИТЬ 2,7 МЛРД РУБЛЕЙ НА УЛУЧШЕНИЕ ДОРОГ В ЗАБАЙКАЛЬЕ

Власти Забайкальского края в 2019 году намерены потратить 2,7 млрд рублей на улучшение автомобильных дорог. Свыше 1,7 млрд рублей из этой суммы регион получит в рамках нацпроекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги», сообщили в четверг ТАСС в пресс-службе регионального министерства территориального развития.

«В 2019-2024 годах в Забайкальском крае отремонтируют свыше 1 тыс. км автомобильных дорог регионального и межмуниципального значения, а также 201 км автодорог и улично-дорожных сетей в Читинской агломерации. В этом году регион получит 1,75 млрд рублей на приведение автодорог в нормативное состояние. Вместе с региональным и муниципальным софинансированием общая сумма средств составит 2,7 млрд рублей», – сказали в Минтерразвития.

Почти 1,2 млрд рублей из федеральных средств направят на ремонт дорог в районах Забайкалье, местное софинансирование составит 805 млн рублей. На улучшение дорог в Чите и ее окрестностях потратят 560 млн рублей из средств нацпроекта, а региональное и муниципальное софинансирование позволят увеличить эту сумму до 700 млн рублей.

Ранее врио губернатора Забайкальского края Александр Осипов заявлял, что уже в этом году в регионе начнется реконструкция и ремонт 115 км автодорог.

<https://tass.ru/nacionalnye-proekty/6194851>

ТАСС; 2019.03.06; КАРЕЛИЯ НАПРАВИТ БОЛЕЕ 13 МЛРД РУБЛЕЙ НА РЕМОНТ ДОРОГ В РАМКАХ НАЦПРОЕКТА

Республика Карелия получит из федерального бюджета более 13 млрд рублей на ремонт региональных автодорог в рамках нацпроекта «Безопасные и качественные автодороги» в 2019-2024 годах. Об этом сообщили в среду ТАСС в пресс-службе регионального министерства по дорожному хозяйству, транспорту и связи.

«В указанный период будут выделены средства из федерального бюджета в сумме 13,29 млрд рублей для доведения к концу 2024 года доли автомобильных дорог регионального значения, соответствующих нормативным требованиям, до 48,8%», – сказали в ведомстве. Всего за шесть лет планируется отремонтировать 1165 км автодорог.

По информации регионального министерства, в настоящее время протяженность сети автомобильных дорог регионального значения в республике составляет 6477 км, из них 32% находятся в нормативном транспортно-эксплуатационном состоянии.

Как уточнили ТАСС в пресс-службе мэрии Петрозаводска, столица Карелии в 2019 году получит в рамках нацпроекта порядка 450 млн рублей. Средства будут направлены на ремонт дорожного полотна на 13 улицах.

<https://tass.ru/nacionalnye-proekty/6192150>

ТАСС; 2019.03.06; ЧИСЛО КАМЕР ФИКСАЦИИ НАРУШЕНИЙ ПДД В НОВОСИБИРСКОЙ ОБЛАСТИ УВЕЛИЧАТ БОЛЕЕ ЧЕМ ВДВОЕ

Количество стационарных комплексов средств фото- и видеофиксации нарушений правил дорожного движения в Новосибирской области увеличится с 64 до 146 к концу 2024 года, сообщил в среду в пресс-центре ТАСС, и.о. начальника центра фото видеофиксации Новосибирской области Генрих Малкин.

Для работы в рамках национального проекта «Безопасные и качественные дороги» из федерального бюджета Новосибирской области в 2018 году направлен 1 млрд рублей, из областного бюджета – 1,132 млрд рублей. На эти средства планируется привести в нормативное состояние 100,7 км дорог агломерации, что увеличит их долю до 52%. Также планируется устранить 19 мест концентрации ДТП и тем самым добиться ликвидации по итогам 2017-2018 годов 52 из 71 имеющегося аварийно-опасного участка.

«В рамках реализации проекта «Безопасные и качественные дороги» в региональном проекте, одним из сегментов заложено развитие средств автоматической фото-видеофиксации. На настоящее время в Новосибирской области используется 64 стационарных комплекса фото и видеофиксации, 79 передвижных и 14 автомобильных комплексов. До конца 2024 года планируется увеличение на 228% стационарных комплексов автоматической фиксации», – сказал Малкин.

По его словам, количество выявленных административных нарушений с использованием камер выросло более чем в два раза за последние 3 года – с 600 тысяч в год до 1,33 млн постановлений в год. Помимо увеличения числа камер, региональный проект подразумевает установку в 23 местах региона комплексов автоматического весового контроля крупногабаритных транспортных средств. В Новосибирской области за последний год на 7% снизилось общее количество ДТП и на 5% количество пострадавших в них.

<https://tass.ru/nacionalnye-proekty/6190607>

ТАСС; 2019.03.06; БОЛЕЕ 500 МЛН РУБЛЕЙ НАПРАВЯТ НА РЕМОНТ ДОРОГ В НОВОРОССИЙСКЕ В 2019 ГОДУ

Около 550 млн рублей в 2019 году направят на ремонт и реконструкцию дорог в Новороссийске, на эти средства планируется привести в соответствие с нормами 13,45 км дорог. Деньги на условиях софинансирования выделены из федерального и краевого бюджетов по национальному проекту «Безопасные и качественные дороги», написал в среду на своей странице в Instagram мэр Новороссийска Игорь Дяченко.

Новороссийск входит в число популярных на Кубани среди туристов курортов, в городе работает морской порт, активно ведется деятельность по экспорту и импорту продукции.

«Сумма инвестиций [в строительство, ремонт и реконструкцию дорог в рамках приоритетного национального проекта «Безопасные и качественные дороги»] составит 550 млн рублей. Плановая протяженность дорог – 13,45 км. Финансирование и федерация и администрация Краснодарского края подтвердили, на условиях софинансирования с городским бюджетом», – написал Дяченко.

Он сообщил, что в Новороссийске в 2019 году будут отремонтированы 14 участков дорог, в том числе несколько участков на улице Видова и в районе популярных баз отдыха.

Планы в рамках нацпроекта

По данным пресс-службы администрации Краснодарского края, в регионе за счет участия в реализации национального проекта «Безопасные и качественные дороги» планируют отремонтировать 787 км дорог за шесть лет, что позволит увеличить долю дорог регионального значения, соответствующих нормативным требованиям. «Капитально отремонтировать более 31,4 км, реконструировать – 28,8 км, построить – 2,1 км дорог. В результате доля автодорог регионального значения, соответствующих нормативным требованиям, должна увеличиться с 68,5% до 70%», – говорится в сообщении пресс-службы.

Уточняется, что в реализации нацпроекта будут принимать участие Краснодарская, Сочинская и Новороссийская городские агломерации. С целью исполнения майских указов президента о снижении количества аварийно-опасных участков на дорогах в указанных городах на Кубани оборудуют пешеходные переходы, установят светофоры, ограждения и дополнительные дорожные знаки. Для защиты магистралей от перегрузов до 2024 года на региональных дорогах оборудуют 20 автоматических пунктов весового и габаритного контроля.

Реконструкция дорог в регионе

Ранее сообщалось, что более 165 км дорог планируется реконструировать, еще 2,4 км построить в 2019 году в рамках федеральной программы «Безопасные и качественные автомобильные дороги», которая реализуется на Кубани третий год. Объем

финансирования – 3,9 млрд рублей. Среди крупных приоритетных проектов федерального значения – завершение проектирования подъезда к Новороссийскому морскому порту и подготовка проекта строительства дальнего Западного обхода Краснодара.

Правительство РФ выделит 270 млн рублей на модернизацию дорог на Кубани в 2019 году. На эти средства планируется отремонтировать 81 км улично-дорожной сети в семи районах края. Дорожный фонд Кубани в 2019 году составит более 31 млрд. рублей.

<https://tass.ru/nacionalnye-proekty/6193151>

ТАСС; 2019.03.06; ВЛАСТИ НАО: ДОЛЯ СООТВЕТСТВУЮЩИХ НОРМАТИВАМ ДОРОГ В РЕГИОНЕ К 2024 ГОДУ ДОСТИГНЕТ 81,5%

Доля дорог, соответствующих нормативным показателям, в Ненецком автономном округе, к 2024 году составит 81,5%. Об этом сообщает пресс-служба окружной администрации.

На 31 декабря 2017 года доля региональных и межмуниципальных дорог, находящихся в нормативном состоянии, составляла 17,25%. К концу 2019 года планируется достичь показателя в 34,5%, в этом году начнутся работы на семи объектах: на четырех улицах в Нарьян-Маре и поселке Искателей, дороге от Нарьян-Мара до поселков Искателей и Красное, планируется завершение работ по третьему участку дороги Нарьян-Мар – Усинск.

«К 2024 году, по итогам реализации нацпроекта в НАО, доля таких окружных дорог должна составить 81,5%», – говорится в сообщении.

<https://tass.ru/nacionalnye-proekty/6192944>

ТАСС; 2019.03.06; ПОЧТИ 60 КМ ДОРОГ ПЛАНИРУЮТ ПОСТРОИТЬ НА ЯМАЛЕ В 2019 ГОДУ В РАМКАХ НАЦПРОЕКТА

Власти Ямало-Ненецкого автономного округа (ЯНАО) планируют использовать инновационные технологии при ремонте и реконструкции автодорог. Данная работа будет идти в рамках национального проекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги», сообщается на сайте регионального правительства.

«Ямал в этом году присоединяется к национальному проекту. <...> В 2019 году в округе в рамках национального проекта планируется проведение работ на участках дорог регионального и межмуниципального значения, протяженностью 89,9 км: строительство 59 км, капитальный ремонт 7,5 км, ремонт 23,4 км», – говорится в сообщении.

При ремонте и возведении дорог будут использоваться инновационные технологии, в частности, система автоматизированного управления линиями светодиодного освещения улично-дорожной сети, применение геосинтетических материалов в слоях оснований и покрытий проезжей части, отмечается в сообщении.

Также власти региона намерены до 2024 года довести протяженность автодорог, соответствующих нормативным требованиям с 66,1% до 67,7%. Работы будут вестись на 11 участках автодороги «Сургут-Салехард», дороги «Ноябрьск – Вынгапуровский», «Тарко-Сале – Пурпе», «Лабытнанги – Харп» и подъезд к городу Ноябрьск.

<https://tass.ru/nacionalnye-proekty/6190769>

ПАРЛАМЕНТСКАЯ ГАЗЕТА; МАРИЯ МИХАЙЛОВСКАЯ; 2019.03.06; СИСТЕМА ВЕСОГАБАРИТНОГО КОНТРОЛЯ ПОВЫСИТ БЕЗОПАСНОСТЬ ДОРОГ, СЧИТАЕТ ЭКСПЕРТ

Государственная автоматическая система весогабаритного контроля призвана повысить качество дорог и сделает движение более безопасным, сказал в эфире радио «Комсомольская правда» автоэксперт Антон Замков.

Он напомнил, что эта система обеспечивает автоматизацию государственной услуги выдачи спецразрешений на автомобильную перевозку крупногабаритных и тяжеловесных грузов по региональным автодорогам. Это эффективный инструмент выявления

нарушителей правил таких перевозок на автомобильном транспорте, а также нарушений скоростного режима, проезда по обочине, выезда на полосу встречного движения.

«Однако главная цель системы – сохранить дороги, владельцу дороги важно, чтобы полотно не разрушалось, ему не нужны штрафы», – отметил аналитик. По его словам, в случае перегруза водителю будет приходиться СМС-соответствующие настройки можно установить в личном кабинете. «По такому принципу сейчас работает система «Платон», – добавил Замков.

Накануне **Минтранс** разработал законопроект, согласно которому полномочия по контролю за движением тяжеловесного или крупногабаритного транспорта по федеральным трассам получит **Ространснадзор**, а контролировать движение большегрузов на автодорогах регионального, межмуниципального и местного значения будут власти субъектов.

В рамках исполнения майского указа президента планируется разместить на федеральных трассах 387 пунктов автоматического весогабаритного контроля, ещё 366 таких пунктов установят на дорогах регионального или межмуниципального значения.

<https://www.pnp.ru/social/sistema-vesogabaritnogo-kontrolya-povysit-bezopasnost-dorog-schitaet-ekspert.html>

ТАСС; 2019.03.06; КОЛИЧЕСТВО РАЗРЕШЕНИЙ НА АВТОПЕРЕВОЗКИ ГРУЗОВ МЕЖДУ РОССИЕЙ И БЕЛЬГИЕЙ ВЫРОСЛО НА 30%

Количество разрешений на автомобильные перевозки грузов между Россией и Бельгией в 2019 году увеличено на 30%, до 6 тыс. штук, а в 2020 году должно вырасти до 8 тыс., сообщает в среду пресс-служба **Минтранса** РФ. Соответствующее решение было принято на заседании российско-бельгийской комиссии по международному автомобильному пассажирскому и грузовому транспорту в Брюсселе.

Согласно ранее достигнутым договоренностям, количество разрешений на двусторонние, транзитные перевозки и перевозки в третьи страны или из них составляло 20 тыс. штук. При этом в 2017 и 2018 годах по просьбе России Бельгия предоставляла дополнительное количество разрешений на грузоперевозки.

«В результате переговоров, учитывая тенденцию к увеличению грузоперевозок с каждым годом, делегации договорились осуществить на 2019 год дополнительный обмен разрешениями в количестве 6 тыс. универсальных разрешений и на 2020 год – в количестве 8 тыс. универсальных разрешений. При этом весь контингент в количестве 28 тыс. будет иметь универсальный характер, за исключением перевозок в страны, имеющие границы с Королевством Бельгия (Германия, Люксембург, Нидерланды, Франция)», – говорится в сообщении **Минтранса**. Таким образом, на текущий год перевозок стало на треть больше, а на 2020 год – на 40%.

Дополнительный обмен разрешениями на этот год будет произведен до 31 мая, сообщили в **Минтрансе**. Согласно договоренностям, передача разрешений на следующий год состоится до 10 декабря текущего года через посольства двух стран.

Кроме того, на заседании представители бельгийской стороны проинформировали о порядке лицензирования транспортных средств на государственном уровне. В свою очередь российская делегация рассказала о принципах работы государственной системы взимания платы «Платон».

<https://tass.ru/ekonomika/6194511>

РБК-ПЕРМЬ; НАТАЛЬЯ КАЛЮЖНАЯ; 2019.03.06; БЮДЖЕТ ЧУСОВСКОГО МОСТА МОЖЕТ ПОТЕРЯТЬ Р1,6 МЛРД ОТ НЕВОЗВРАТА НДС

Мост через Чусовую в Пермском крае оказался в первой тройке федеральных проектов, которые больше всего пострадают из-за невозврата НДС. Доля возможных потерь, связанных с изменением налогового законодательства, по этому проекту равняется 11,9%

от стоимости проекта (порядка 1,6 млрд рублей). Эта сумма выше инвестиций в проект из бюджета Пермского края (1,4 млрд рублей). Данные опубликованы в аналитическом обзоре, подготовленном для Российского инвестиционного форума в Сочи.

Последствия новаций

«В 2018 году рынок был вынужден разбираться с последствиями законодательных изменений, которые, хоть и не специально, но усложнили реализацию проектов. Автором выступило государство, а пострадавшими едва не стали те концессии, в которых более всего было заинтересовано оно само. Раньше получатели денег, которые выделяли региональные бюджеты, могли возместить НДС. В 2017 году эта возможность была постепенно отменена – сначала с июля 2017-го для региональных бюджетных субсидий, а с января 2018-го – для бюджетных инвестиций», – говорится в аналитическом обзоре РИФ.

По данным аналитиков, «больше других пострадали кэптивные транспортные проекты в регионах с высоким капитальным грантом», поскольку при их запуске предполагалось, что НДС вернется в проект. «По нашим расчетам, лидер по доле возможных потерь – обход Хабаровска (12,2% от стоимости проекта), за ним следуют мост через Чусовую в Перми (11,9%) и строительство Восточного выезда из Уфы (11%). По объему возможных потерь впереди также обход Хабаровска (4,6 млрд рублей)», – сообщают авторы исследования.

Больше вопросов, чем ответов

В **минтранс** Пермского края РБК Пермь направлен официальный запрос о том, изменится ли подход к финансированию проекта в связи с новыми условиями по возврату НДС, и значит ли это, что придется урезать затраты на проект. Также в запросе уточняется, за чей счет будет закрыты «выпадающие» из-за невозврата НДС 11,9% бюджета проекта.

Эксперты РБК Пермь в транспортной сфере отмечают, что в случае полного отказа от возврата НДС концессиям возможны варианты выхода из ситуации: либо поиск дополнительных источников финансирования, либо экономия, возможно, использование других материалов. От официальных комментариев участники концессионного проекта воздерживаются.

«С другой стороны, – рассуждает один из собеседников РБК Пермь, – возврат НДС происходит уже после того, как проект завершен и после того, как проведены многочисленные проверки о проведенных затратах и имеется полный пакет документации о завершении проекта, который будет направлен в налоговую. Таким образом, возврат НДС по проекту, возможно, предполагалось потратить совсем на другие цели, даже на другие проекты», – предполагает эксперт.

«У нас возврат НДС происходит по затратам на топливо. За 2018 год возврат составил порядка 11 млн рублей. Ощутимая сумма. Но если бы возврат НДС отменили, мы бы использовали дизельное топливо, которое качественнее, но не попадает в список продукции, по которой нам возвращают НДС. Деньги, полученные от возврата НДС, могут быть потрачены на самые разные статьи, не обязательно на топливо», – отмечает представитель одного из бюджетных предприятий транспортной сферы в Пермском крае.

Начальник пермского филиала ЗАО «Уралмостострой» Юрий Истягин отмечает: «Мы являемся только подрядчиками в строительстве моста. И для нас многое остается непонятным. Государственно-частное партнерство – это новый механизм, в котором у нас больше вопросов, чем ответов. По поводу возможного изменения размеров финансирования затрудняюсь ответить. По крайней мере, нас никто не предупреждал о том, что строительство будет происходить за меньшие деньги, чем изначально предполагалось».

Сами авторы исследования для РИФ оценивают суммарный объем потерь от невозврата НДС по заключенным в 2016-2017 годах проектам в РФ в 16-19 млрд рублей. Прогноз

делался для крупного сегмента рынка (концессии дорожке 1 млрд рублей), отмечают аналитики.

Выход – в изменении законодательства

Отчасти, сами исследователи отвечают на вопрос, каким же будет выход из этой ситуации. Это законодательные изменения на федеральном уровне. «Вопрос настолько обеспокоил рынок, что для того, чтобы вывести концессии из-под действия таких поправок, независимо друг от друга появились два законопроекта. Один предполагал возврат возмещения НДС даже в более широком варианте – не только для всех региональных концессий, но и федеральных. Второй, инициированный Госсобранием Башкирии, был рассчитан только на автодорожные концессии, заключенные до 1 января 2018 года, а действие правок для них приостанавливалось до 31 декабря 2022 года. За четыре года пострадавшие концессии успели бы пройти стадию строительства, а новые проекты создавались бы уже с учетом новых правил игры. В итоге реализован был второй вариант. Мы полагаем, что подобные последствия правок законодательства, вероятно, будут возникать и в ближайшие годы, в том числе со стороны инициаторов, не имеющих дела с концессиями», – рассуждают аналитики.

Принятый по инициативе Госсовета Башкирии федеральный законопроект касается концессий в автодорожной сфере. История с этим проектом очень показательна: очевидно, что в данном случае дополнительные затраты в случае невозврата НДС лягут на концедента.

В случае с Чусовским мостом концедентом является Пермская концессионная компания, зарегистрированная в 2016 году. 100% уставного капитала ПКК в размере 1,5% млн рублей принадлежит ООО «Актив» (Великий Новгород). Учредителями ООО «Актив» являются Александр Злотников, Александр Смирнов, Алексей Журбин, Алексей Суворцев. Ранее 49% доли принадлежало дочерней компании банка ВТБ (ООО «Инфраструктурные инвестиции Холдинг»). Сейчас это юрлицо в числе учредителей ПКК не значится.

С октября по ноябрь 2018 года в ПКК состоялась внеплановая выездная проверка Западно-Уральского управления Федеральной службы по экологическому, технологическому и атомному надзору, связанная со строительством мостового перехода через реку Чусовая. Целью ревизии была проверка выполненных работ в соответствии с планом на основании договора с застройщиком. В ходе проверки выявлено одно нарушение.

Как сообщает ресурс investinfra.ru, в октябре 2018 года Госдума РФ приняла в третьем, окончательном чтении законопроект о вычетах по НДС для концессий в автодорожной сфере. Законопроект предусматривает возврат концессионерам в сфере строительства автомобильных дорог право на вычет сумм НДС по приобретенным товарам.

В соответствии с документом, внесение изменения обусловлено рядом обстоятельств: в Республике Башкортостан началась реализация масштабного инвестиционного проекта «Создание нового выезда из города Уфы на автомобильную дорогу общего пользования федерального значения М-5 «Урал» (Восточный выезд) на условиях концессии. Проект предусматривает строительство автодорожного тоннеля, моста через реку Уфу и автомобильной дороги общей протяженностью около 18 км в рамках концессионного соглашения, которое было заключено 1 июня 2017 года. Общий объем финансирования строительства составляет 34 млрд рублей в течение 2018-2021 годов. Финансовая модель проекта предусматривает выплату капитального гранта (24,5 млрд рублей) из бюджета Республики Башкортостан концессионеру в виде бюджетных инвестиций. Данная форма финансирования позволяла концессионеру предъявлять к вычету входящий НДС на сумму товаров, работ и услуг, оплаченных в том числе за счет средств капитального гранта, согласно редакции Налогового кодекса Российской Федерации, которая действовала на момент подписания концессионного соглашения.

В башкирском варианте сумма возмещаемого НДС учитывалась как один из источников финансирования проекта. Вместе с тем, Федеральным законом от 27 ноября 2017 года № 335-ФЗ введен прямой запрет на вычет НДС, уплаченного покупателями на товары, работы, услуги, за счет субсидий и бюджетных инвестиций. «В связи с невозможностью возмещения НДС у концессионера образуется дефицит средств на финансирование затрат на реализацию проекта в размере 3,75 млрд рублей(...). В соответствии со статьей 20 Федерального закона от 21 июля 2005 года в связи с этим плата концедента по концессионному соглашению из бюджета Республики Башкортостан вырастет на 3,75 млрд рублей», – сообщает ресурс агентства «Инвестинфра».

В случае с башкирским проектом законодательные изменения разрешили возврат НДС, поскольку это касается дорожного строительства. В случае с пермским мостом ситуация неясна, никто из экспертов не смог ответить – позволяет ли закон изменить схему финансирования.

В пресс-службу правительства Пермского края РБК Пермь направлен запрос о том, возможно ли использование законопроекта по возврату НДС, пролоббированного властями Башкортостана в случае с Чусовским мостом.

Строительство автомобильного моста через Чусовую – один из наиболее масштабных инфраструктурных проектов, планируемых к реализации в крае на принципах государственно-частного партнерства. Общая стоимость проекта строительства объекта составит порядка 14 млрд рублей, в том числе более 9,5 млрд рублей – из федерального бюджета, 1,4 млрд рублей будет направлено из региональной казны, 3,1 млрд рублей – средства концессионера. В мае ООО «Пермская концессионная компания» была подписана кредитная документация с ПАО «Российский национальный коммерческий банк».

<https://perm.rbc.ru/perm/freenews/5c7fcf509a79475652e30646>

РБК; СОБОЛЕВ СЕРГЕЙ, ПАРФЕНТЬЕВА ИРИНА; 2019.03.06; НОВЫЙ ГОСТ СТАВИТ ПОЧТИ ВЕСЬ РЫНОК «НАРУЖКИ» ВНЕ ЗАКОНА

С июля этого года десятки тысяч уличных рекламных конструкций рискуют оказаться вне закона. Один ГОСТ установку таких конструкций вдоль дорог разрешает, другой – запрещает, приравнивая всю наружную рекламу к посторонним предметам

Национальная ассоциация визуальных коммуникаций, объединяющая операторов наружной рекламы Russ Outdoor, Gallery, «Лайса», «Постер», Transit Media Group и др., обратилась к вице-премьеру Дмитрию Козаку с просьбой устранить противоречия в двух существующих сейчас ГОСТах: Р 52044-2003 и Р 50597-2017 (копии писем есть в распоряжении РБК). Владельцы рекламных конструкций опасаются, что с июля 2019 года практически вся наружная реклама окажется вне закона. Аналогичное обращение по поводу проблем двух ГОСТов к вице-преьерам Дмитрию Козаку и **Максиму Акимову**, а также руководителю Росстандарта Алексею Абрамову отправили и операторы наружной рекламы Приморского края.

Первый ГОСТ – Р 52044-2003 «Наружная реклама на автомобильных дорогах и территориях городских и сельских поселений», – как следует из его названия, регулирует размещение рекламных конструкций, во втором – Р 50597-2017 «Дороги автомобильные и улицы» – эти конструкции лишь упоминаются, но это упоминание, как указывают операторы наружной рекламы, фактически уничтожает их бизнес.

Представитель Дмитрия Козака Илья Джус подтвердил РБК получение обращений компаний. По его словам, вице-премьер дал поручение Минпромторгу и **Минтрансу** провести сравнительный анализ расчетов, лежащих в основе каждого из стандартов, и представить до конца марта согласованные предложения о порядке применения двух ГОСТов. «Ранее этот вопрос уже обсуждался на уровне сразу двух вице-премьеров – Козака и **Акимова**, – так как противоречие двух ГОСТов затрагивает одновременно

вопросы рекламной деятельности и стандартизации и безопасности дорожного движения, – отмечает Джус. – По результатам исполнения поручения, возможно, потребуется проведение согласительного совещания также с участием двух вице-премьеров».

Что не так с ГОСТами и почему их опасаются владельцы рекламных конструкций, разбирался РБК.

Устанавливающий требования к состоянию дорог и улиц новый ГОСТ Р 50597-2017 пришел на смену стандарту, принятому еще в начале 1990-х годов, и вступил в силу в сентябре прошлого года. В разделе «Общие требования» есть пункт 5.1.1, согласно которому проезжая часть дорог и улиц, тротуары, разделительные полосы и обочины в населенных пунктах «должны быть без посторонних предметов, в том числе предметов, не относящихся к элементам благоустройства (рекламные конструкции любого вида)». Такие посторонние предметы необходимо удалить в течение двух часов с того момента, как их обнаружили.

Новый ГОСТ фактически вводит запрет на установку и эксплуатацию рекламных конструкций в черте городов, констатирует директор правового департамента Russ Outdoor и президент Национальной ассоциации визуальных коммуникаций Елена Михайлова. Подавляющее большинство рекламных конструкций расположено как раз в населенных пунктах, указывает гендиректор исследовательской компании «Эспар-Аналитик» Андрей Березкин.

В 50 крупнейших городах России, по данным на январь 2019 года, «Эспар-Аналитик» зафиксировала свыше 156 тыс. рекламных поверхностей (как правило, одна конструкция имеет две поверхности) общей площадью почти 2,5 млн кв. м. Наибольшее количество поверхностей – 40 тыс. общей площадью 482 тыс. кв. м – расположены в Москве. На втором месте – Петербург с 15,2 тыс. поверхностей общей площадью 189 тыс. кв. м, на третьем – Ростов-на-Дону с 6,2 тыс. поверхностей общей площадью 88 тыс. кв. м.

Доходы владельцев рекламных конструкций за весь прошлый год Ассоциация коммуникационных агентств России еще не называла. За девять месяцев 2018 года они превысили 25,2 млрд руб., увеличившись по сравнению с аналогичным периодом предыдущего года на 3%. На наружную рекламу приходится почти 8% всех затрат рекламодателей.

Пока положения дорожного ГОСТа, затрагивающие наружную рекламу, не вступили в силу: в соответствии с приказом Росстандарта от 28 августа 2018 года, они станут актуальными лишь с 1 июля 2019 года. Но с этой даты рекламные конструкции надо будет демонтировать как не соответствующие нормам безопасности дорожного движения, опасается гендиректор Gallery Мария Комарова, подчеркивая, что по факту это приведет к «ликвидации отрасли наружной рекламы как таковой».

По словам источника РБК в правительстве, в новом ГОСТе есть много «не подкрепленных никакими исследованиями допущений, связанных с вопросами безопасности». При этом в действующем стандарте вопросы коридора безопасности для установки любых конструкций, включая рекламные, детально урегулированы, указывает собеседник РБК. «В итоге непонятно, почему реклама кваса больше отвлекает водителя, чем сам дорожный знак или рекламный указатель под этим знаком. Но без исследований понятно, что противоречивое регулирование точно приведет к существенному изменению рекламного рынка. В рамках предстоящего Красноярского экономического форума планируется представительное обсуждение перспектив рынка наружной рекламы – логично, что правительство постарается устранить явные противоречия между текущим и будущим регулированием к этому времени», – отметил он.

Что говорит Росстандарт

Мнение операторов наружной рекламы при разработке дорожного ГОСТа не учитывалось, отмечает Михайлова. «Мы не увидели разумных компетентных доводов, почему вразрез с действующим рекламным ГОСТом более 80% установленных рекламных конструкций

стали посторонним предметом», – подтверждает Комарова. Все вопросы, связанные с размещением наружной рекламы, необходимо закрепить за рекламным ГОСТом, настаивает Национальная ассоциация визуальных коммуникаций.

Публичное обсуждение новой редакции дорожного ГОСТа проводилось в 2013 году с учетом требований действовавших на тот период законодательства и нормативной базы, объясняет пресс-служба Росстандарта. В ведомстве признают, что «в отдельных положениях» два ГОСТа противоречат друг другу. Именно поэтому для отдельных положений дорожного ГОСТа и была предоставлена отсрочка до 1 июля 2019 года.

Сейчас ведутся работы по подготовке проекта изменений в дорожный ГОСТ, который позволит привести редакцию отдельных его пунктов в соответствие с рекламным ГОСТом, сообщила пресс-служба Росстандарта.

На запрос РБК в **Минтрансе** и Минпромторге не ответили.

Как наружная реклама жила с отраслевым ГОСТом

Рекламный ГОСТ, к которому апеллируют операторы наружной рекламы, сам в свое время доставил им немало проблем. Когда он был принят в 2003 году, выяснилось, что его требованиям не соответствуют до 90% всех установленных на тот момент конструкций. Например, стандарт требовал, чтобы в населенном пункте расстояние между бровкой земляного полотна автодороги (бордюрного камня) и рекламоносителем было не меньше 5 м. Этой норме не отвечали практически все конструкции небольшого формата.

Поэтому в первой половине 2000-х годов было решено, что ГОСТ Р 52044-2003 носит рекомендательный характер. В 2006 году была принята новая редакция закона «О рекламе», согласно которой «рекламная конструкция и ее территориальное размещение должны соответствовать требованиям технического регламента». Но он так и не появился, и чиновники стали рассматривать рекламный ГОСТ как обязательный.

Летом 2014 года по итогам прошедшего заседания правительственной комиссии по безопасности дорожного движения руководителям регионов и муниципалитетов было дано поручение обеспечить соответствие мест под установку рекламных конструкций «обязательным требованиям» ГОСТа Р 52044-2003. Определять это соответствие было поручено МВД.

Но уже весной 2015 года та же правкомиссия по безопасности дорожного движения пошла навстречу операторам наружной рекламы: от них не стали требовать обязательного соответствия ГОСТу, а сам стандарт решено было изменить. В феврале 2016 года в рекламный ГОСТ были внесены изменения, отменившие многие прежние нормы. При этом сам стандарт стал уже обязательным.

https://www.rbc.ru/technology_and_media/06/03/2019/5c7e658b9a7947e447576adf

На ту же тему:

<https://www.kommersant.ru/doc/3904235>

ИНТЕРФАКС СЕВЕРО-ЗАПАД; 2019.03.06; 14 ЧЕЛОВЕК ПОСТРАДАЛИ, ОДИН ПОГИБ В АВАРИИ С АВТОБУСОМ В ЛЕНОБЛАСТИ

ГУ МВД по Санкт-Петербургу и Ленинградской области возбудило уголовное дело в связи с ДТП с участием рейсового автобуса в Волховском районе.

По данным полиции, жертвой аварии стала 53-летняя пассажирка автомобиля «Рено», водители иномарки и автобуса госпитализированы в тяжелом состоянии. Различные травмы получили еще три пассажира легкового автомобиля и девять пассажиров автобуса, в том числе 16-летняя девочка.

По факту аварии возбуждено уголовное дело по части 3 статьи 264 УК РФ (нарушение правил дорожного движения, повлекшее по неосторожности смерть человека). В настоящее время устанавливаются все обстоятельства и причины аварии.

Утром в среду на федеральной трассе «Кола» водитель машины «Рено Логан» выехал на встречную полосу и столкнулся с автобусом «Тайгер», следовавшим маршрутом Тихвин –

Санкт-Петербург. Сообщалось об одной жертве аварии и 11 пострадавших, восемь из которых находятся в тяжелом состоянии.

Пресс-служба правительства Ленинградской области со ссылкой на управление по транспорту сообщила, что автобус работал как рейсовый нелегально.

КОММЕРСАНТЬ; НАТАЛЬЯ СКОРЛЫГИНА; 2019.03.074 ЛИТОЕ КОЛЕСО УКАТИЛОСЬ В БУДУЩЕЕ; РАЗРАБОТКУ ГОСТА НА НЕГО ОТЛОЖИЛИ НА ГОДЫ

НП «Объединение производителей железнодорожного транспорта» (ОПЖТ), занимающееся в том числе техрегламентами для железнодорожной техники, рекомендует приостановить работу над ГОСТом на литые железнодорожные колеса. Их предлагало массово ввозить в РФ китайско-американское СП Xinyang Amsted. Но участники рынка сочли недостаточно доказанной безопасность использования колес и предложили продлить испытания на весь их жизненный цикл, который может составлять годы. Между тем дефицит колес в РФ, стимулирующий импорт, может уйти в прошлое уже к 2021 году. Комитет по координации производителей в металлургическом комплексе ОПЖТ 5 марта рассмотрел проект первой редакции ГОСТа на литые железнодорожные колеса и единогласно постановил приостановить работу над стандартом до получения достаточных доказательств их безопасности. Об этом сообщило ОПЖТ. На заседании «Трансолушнз, инк» (входит в американскую Amsted Rail), сообщает объединение, представила информацию о технологии производства и опыте использования литых колес на железных дорогах Северной Америки и Китая. ВНИИЖТ (разработчик ГОСТа) изложил результаты лабораторных и полигонных испытаний свойств литых колес, отраслевые институты – ФГУП «ЦНИИчермет им. И. П. Бардина», РУТ (МИИТ), ВНИКТИ и другие – представили выводы исследования качественных составляющих литых колес.

Как писал “Ъ” 4 марта, на фоне острого дефицита железнодорожных колес в России недостаток решили закрыть поставками из Китая. Но речь шла только о цельнокатаных колесах (ЦКК), допущенных к эксплуатации в России. Литые колеса в РФ не применяются, однако разработка ГОСТа на них уже началась, а китайско-американское СП Xinyang Amsted Tonghe Wheel Co. (Amsted Rail и ряд китайских партнеров) предложило **Минтрансу** поставлять с 2019 года в Россию 40-50 тыс. литых колес. Ряд собеседников “Ъ” отмечали, что литые колеса при российских температурах и организации движения на сети небезопасны, другие считали опасения преувеличенными, полагая, что они искусственно подогреваются российскими производителями ЦКК – Объединенной металлургической компанией (ОМК) и Evraz.

Однако ОПЖТ прислушалось к противникам импорта литых колес: большинство участников заседания отметило «недостаточность базы проведенных исследований для полноценной оценки эксплуатационных свойств литых колес и доказательства соблюдения безопасности движения поездов». «Трансолушнз» и ВНИИЖТ порекомендовали продолжить испытания на репрезентативном количестве колес, «полнее идентифицировать риски и угрозы безопасности применительно к российским условиям эксплуатации, доказать, какими свойствами изделий возможные риски локализуются, а угрозы устраняются». Исследования по оценке качества литых колес в эксплуатации предложили расширить на весь жизненный цикл колеса. По словам одного из участников совещания, оценка срока жизненного цикла литых колес не прозвучала. Для сравнения: жизненный цикл ЦКК типового вагона без наплавки гребней – порядка 600 тыс. км пробега, или пять-шесть лет эксплуатации, говорит глава «Infoline-Аналитики» Михаил Бурмистров.

В ОКМ и Evraz отказались от комментариев. Дефицит колеса высокий, беспрецедентный, говорит источник “Ъ” среди потребителей колес, но нет ГОСТа и результатов испытаний,

которые докажут безопасность этой продукции. «Если будут соблюдены все необходимые процедуры и мероприятия, спрос будет», - уверен он.

Другой собеседник “Ъ” говорит, что Amsted Rail давно пытается выйти с литыми колесами на российский рынок, «и на этот раз они используют надуманный предлог дефицита, хотя ни предлагаемые ими объемы колес из Китая, ни сроки, в которые Amsted гипотетически могла бы начать поставки в РФ при прохождении всех необходимых процедур, не позволяют говорить о насыщении актуальных потребностей рынка, а свидетельствуют скорее о желании компании получить контракты на будущее, когда предложение колес в РФ и так будет превышать спрос».

Проблема не настолько остра, чтобы заниматься сегодня разработкой новых ГОСТов, с тем чтобы потом, возможно, столкнуться с вопросом безопасности движения, полагает Михаил Бурмистров. Желание операторов обеспечить дополнительные поставки колес понятно, добавляет эксперт, но с китайским вагонным литьем ранее были проблемы, а риски по литым колесам значительно выше. По его мнению, ОПЖТ приняло правильное решение.

<https://www.kommersant.ru/doc/3906522>

ТАСС; 2019.03.06; ОДИННАДЦАТОЕ ЗАСЕДАНИЕ РОССИЙСКО-ЧЕШСКОЙ МЕЖПРАВИТЕЛЬСТВЕННОЙ КОМИССИИ ПО ЭКОНОМИЧЕСКОМУ, ПРОМЫШЛЕННОМУ И НАУЧНО-ТЕХНИЧЕСКОМУ СОТРУДНИЧЕСТВУ (МПК), ПРОХОДЯЩЕЕ В СРЕДУ В ПРАГЕ, ЯВЛЯЕТСЯ ОДНИМ ИЗ ВАЖНЕЙШИХ СОБЫТИЙ В ОТНОШЕНИЯХ ДВУХ СТРАН В 2019 ГОДУ

Об этом заявил ТАСС вице-спикер парламента Чешской Республики, председатель Коммунистической партии Чехии и Моравии, на поддержку которой опирается действующее правительство страны, Войтех Филип.

«Заседание МПК, на котором председательствуют главы Минпромторгов Чехии Марта Новакова и России Денис Мантуров, является одним из главных событий в отношениях между нашими странами в текущем году, – отметил он. – Это очень важный шаг, продвигающий их на более высокий уровень в экономической плоскости».

Санкции против РФ

Войтех Филип подчеркнул, что антироссийские санкции Евросоюза, которые применяет Чехия, не будут действовать вечно. По его мнению, эти ограничительные меры экономически нецелесообразны и наносят ущерб Чехии и России. Собеседник агентства выразил надежду на постепенное снятие санкций.

«После отмены санкций нас (Чехию – прим. ТАСС) ожидает работа по восстановлению нарушенного ими торгового взаимодействия [с Россией]», – отметил вице-спикер. По его словам, он рассчитывает на увеличение объема российских инвестиций в чешскую экономику и чешских – в российскую.

Инвестиции в энергетику

«Наиболее крупные [иностраные] инвестиции, которые мы ожидаем, связаны с развитием нашей атомной энергетики. Речь идет о строительстве новых энергоблоков на АЭС «Дукованы» (юго-восток Чехии) и «Темелин» (южная Чехия). «Росатом», который уже ранее заявил о своем желании принять участие в соответствующих тендерах, предлагает очень интересные проекты в этой области», – сказал Войтех Филип.

Он сообщил, что Прага также заинтересована в развитии сотрудничества в сфере железнодорожного транспорта. «Речь идет о завершении проекта создания железнодорожных коридоров [для транспортировки грузов с Дальнего Востока через Россию по широкой колее в ЕС]. Нашим интересам не соответствует то, чтобы планируемый РЖД железнодорожный коридор, который проходит через Словакию до Вены, завершился в Австрии. Чехия также должна подключиться к данному выгодному [с экономической точки зрения] проекту», – подчеркнул вице-спикер парламента.

Российско-чешское торгово-экономическое сотрудничество в последние три года динамично развивается. Взаимный товарооборот за это время вырос в 1,6 раза. В 2016 году он составлял шесть миллиардов долларов, в 2017 – 8,4 миллиарда долларов, а в прошедшем году товарооборот увеличился почти на 15 процентов и достиг 9,8 млрд долларов.

ПРАЙМ; 2019.03.06; РЖД В 2019 ГОДУ ПЛАНИРУЮТ ДОСТАВЛЯТЬ В УСТАНОВЛЕННЫЕ СРОКИ ПОЧТИ 100% ГРУЗОВЫХ ОТПРАВОК, СЛЕДУЕТ ИЗ СООБЩЕНИЯ КОМПАНИИ ПО ИТОГАМ ВСТРЕЧИ ГЕНДИРЕКТОРА РЖД ОЛЕГА БЕЛОЗЕРОВА С УЧАСТНИКАМИ ТРАНСПОРТНОГО РЫНКА

РЖД пишут, что на сети железных дорог по всей стране выполняются масштабные инфраструктурные проекты, однако их завершение и ожидаемые эффекты намечены на следующие годы.

«Исходя из этого, усилия компании, прежде всего, направлены на повышение эффективности технологических процессов, увеличение скорости доставки. В текущем году поставлена цель обеспечить прибытие 99% грузовых отправок в установленные сроки (в 2018 году – 96,7%)», – говорится в сообщении РЖД в среду.

По словам Белозерова, цель компании – вывозить все грузы, которые предъявляет рынок. Освоить постоянно возрастающие объемы возможно только при условии реализации комплексных инициатив, а также опережающем развитии инфраструктуры.

Участниками встречи, согласно сообщению РЖД, стали руководители предприятий – крупнейших грузоотправителей, компаний-операторов подвижного состава, общественных организаций.

Как отмечает компания, обсуждались вопросы обеспечения роста погрузки, оптимизации технологических процессов, перехода на безбумажные технологии и электронное взаимодействие, а также синхронизации планов грузоотправителей с графиком проведения ремонтно-путевых работ на инфраструктуре РЖД.

ПРАЙМ; 2019.03.06; РЖД ИЩУТ ВАРИАНТЫ СОХРАНЕНИЯ ОБЪЕМОВ ПОГРУЗКИ ВО ВРЕМЯ ЛЕТНЕГО РЕМОНТА ПУТИ

РЖД ищут варианты сохранения объемов погрузки на сети во время летних ремонтно-путевых работ, следует из сообщения компании.

Гендиректор РЖД Олег Белозеров, сообщила компания в среду, провел очередную встречу с участниками транспортного рынка. В ходе встречи грузоотправители подняли вопросы организации движения в период летних ремонтно-путевых работ. «Проведение работ спланировано таким образом, чтобы максимально сократить влияние на пропуск основных вагонопотоков... В Европейской части России запланировано три основных этапа предоставления окон», – говорится в сообщении компании.

По словам замгендиректора РЖД – начальника центральной дирекции управления движением Павла Иванова, в 2019 году РЖД предстоит отремонтировать более 6 тысяч километров пути. Для освоения предъявляемых объемов погрузки каждый из этапов предусматривает последовательное перераспределение вагонопотоков на альтернативные направления.

Однако это может привести к дополнительным некомпенсируемым эксплуатационным расходам для РЖД, а также рискам несоблюдения сроков доставки грузов. Например, при предоставлении окон в северо-западном направлении часть вагонопотока необходимо будет направлять в обход через Дружинино – Вековку – Александров. Этот маршрут на 560 километров длиннее того, что предусмотрен тарифным руководством.

«С целью сохранения объемов погрузки и обеспечения равного доступа к инфраструктуре во время ремонтных работ ОАО «РЖД» предлагает предусмотреть на этот период возможность тарификации с учетом использования альтернативных маршрутов перевозок.

Для этого потребуется внесение изменений в приказ Минтранса РФ», – говорится в сообщении компании.

Представитель РЖД пояснил РИА Новости, что в настоящее время тарифы зависят не от фактического, а от кратчайшего расстояния. Приказ Минтранса определяет особенности определения кратчайших расстояний.

ИНТЕРФАКС; 2019.03.06; РЖД ПРИЗЫВАЮТ ТОЧНЕЕ РАССЧИТЫВАТЬ ЧИСЛО ВАГОНОВ ПОД ЗАЯВЛЕННУЮ ПОГРУЗКУ

ОАО «Российские железные дороги» в условиях значительного роста нагрузки на инфраструктуру призывает более точно рассчитывать количество подвижного состава под заявленные объемы погрузки.

«В 2018 г. более 350 тыс. вагонов, поданных под погрузку, не были использованы грузоотправителями. По этой же причине на инфраструктуре компании сегодня отставлено от движения около 20 тыс. порожних вагонов. Кроме того, на подъездных путях предприятий без операций в ожидании погрузки более 5 суток простаивает более 10 тыс. вагонов», – говорится в сообщении РЖД.

«Привлечение этих вагонов для перевозки социально значимых грузов, в том числе минерально-строительных, за счет небольшой дальности перевозки и минимального оборота сохранит доходность операторского бизнеса и исключит локальный дефицит подвижного состава. Это, в свою очередь, позволит сбалансировать перевозки во внутрироссийском и экспортном сообщениях и приблизиться к прогнозируемым параметрам освоения грузоперевозок», – уверен заместитель генерального директора «Российских железных дорог» Павел Иванов. По его словам, эта работа может быть организована на базе электронной торговой площадки РЖД.

Вопрос обсуждался на очередной встрече генерального директора монополии Олега Белозерова с участниками транспортного рынка, в том числе руководителями крупнейших грузоотправителей, операторов вагонов. На ней глава компании отметил, что ее цель – «вывозить все грузы, которые предъявляет рынок». Для повышения провозной способности сети, в частности, идет развитие тяжеловесного движения. За счет увеличения его доли в 2019 г. планируется перевезти дополнительно 80 млн тонн, или 6% от общего объема, заявил в этой связи П.Иванов.

ИНТЕРФАКС; 2019.03.06; РЖД ХОТЕЛИ БЫ ТАРИФИЦИРОВАТЬ ГРУЗОПЕРЕВОЗКИ В ПЕРИОД РЕМОНТА ПУТИ ПО ФАКТИЧЕСКОМУ РАССТОЯНИЮ

ОАО «Российские железные дороги» в 2019 году планирует отремонтировать более 6 тыс. км пути, сообщили РЖД со ссылкой на замглавы компании Павла Иванова.

Вопросы организации движения в период летних ремонтно-путевых работ обсуждались на очередной встрече генерального директора монополии Олега Белозерова с участниками транспортного рынка, в том числе руководителями крупнейших грузоотправителей, операторов вагонов.

«Проведение работ спланировано таким образом, чтобы максимально сократить влияние на пропуск основных вагонопотоков. В Европейской части России запланировано три основных этапа «окон». Первый – с 1 апреля по 31 мая на Южно-Уральской и Куйбышевской железных дорогах по маршруту в порты Северного Кавказа. Второй этап – с 10 июня по 31 августа – в направлении портов Северо-Запада, третий – с 1 сентября по 1 ноября – в направлении центра европейской части страны», – говорится в сообщении.

При этом на восточном направлении «окна» запланированы на всем маршруте от Кузбасса до портов Дальнего Востока с 15 апреля до 1 ноября.

По словам П.Иванова, для перевозки предъявляемых грузов на каждом из этапов предусматривается последовательное перераспределение вагонопотоков на

альтернативные направления. Однако это может привести к рискам несоблюдения сроков доставки грузов, а также дополнительным «некомпенсируемым эксплуатационным расходам» для РЖД, заметил топ-менеджер.

«Например, при предоставлении «окон» в северо-западном направлении часть вагонопотока необходимо будет направлять в обход через Дружинино (Свердловская обл. – ИФ) – Вековка – Александров (Владимирская обл., муромско-казанский ход – ИФ). Этот маршрут на 560 км длиннее того, что предусмотрен тарифным руководством», – говорится в сообщении.

«Для сохранения объемов погрузки и равного доступа к инфраструктуре во время ремонтных работ РЖД предлагают предусмотреть на этот период возможность тарификации с учетом использования альтернативных маршрутов. Для этого потребуется внесение изменений в приказ **министерства транспорта РФ**», – заявляет компания.

Сейчас тарификация грузовых перевозок осуществляется по кратчайшему расстоянию – независимо от пройденного составом расстояния, напомнил «Интерфаксу» представитель компании.

ИНТЕРФАКС; 2019.03.06; РЖД В 2020Г ЗАВЕРШАТ ПЕРЕХОД К ЭЛЕКТРОННОМУ ОФОРМЛЕНИЮ МЕЖДУНАРОДНЫХ ПЕРЕВОЗОК ГРУЗОВ

Новые возможности в сфере международных грузоперевозок будут доступны во II квартале: Федеральная таможенная служба (ФТС) РФ и Федеральная налоговая служба (ФНС) РФ завершают проведение соответствующих необходимых процедур, сообщает ОАО «Российские железные дороги».

«Комплексная технология позволит грузоотправителям спланировать и оформить международную перевозку в электронном виде, подтвердить перед ФНС право на ставку 0% НДС при экспорте», – поясняет компания, ссылаясь на замглавы РЖД Алексея Шило.

Таким же образом организации смогут оформлять таможенную декларацию, международную железнодорожную накладную, подписывать ее электронной подписью. В свою очередь, таможня будет прикреплять к этой накладной электронные разрешительные отметки, и груз будет отправляться на сопредельную территорию. Вся отчетность перед государственными органами будет также приниматься в электронном виде.

В мае совместно с VR Group (железными дорогами Финляндии) планируется начать опытную эксплуатацию системы электронного оформления импортных грузов из этой страны, добавляет «Российские железные дороги». В дальнейшем она будет тиражирована по остальным направлениям.

Аналогично развиваются технологии оформления транзитной транспортировки грузов. Предполагается, что до конца 2019 г. будет организована работа с электронными накладными при перевозках в сообщении с Китаем. «Таким образом, в 2020 г. будет реализована целевая задача по осуществлению железнодорожных перевозок в экспортном, импортном и транзитном сообщении по электронным юридически значимым документам», – заявил А.Шило.

Переход на электронное взаимодействие всех участников процесса, включая государственные контролирующие органы, позволит «оптимизировать технологию и увеличить внешнеторговые перевозки», надеются РЖД. Вопрос обсуждался на очередной встрече генерального директора монополии Олега Белозерова с участниками транспортного рынка, в том числе руководителями крупнейших грузоотправителей, операторов вагонов.

На ней глава «Российских железных дорог» также отметил, что усилия компании, прежде всего, направлены на повышение эффективности технологических процессов, увеличение скорости доставки. «В текущем году поставлена цель – обеспечить прибытие 99% грузовых отправок в установленные сроки (в 2018 г. – 96,7%)», – говорится в сообщении.

ТАСС; 2019.03.06; РЖД ИНВЕСТИРУЕТ 7,9 МЛРД РУБЛЕЙ В РАЗВИТИЕ ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГ ЯРОСЛАВСКОЙ ОБЛАСТИ

ОАО «Российские железные дороги» (РЖД) инвестирует 7,9 млрд рублей в развитие железнодорожной инфраструктуры в Ярославской области в 2019 году. Об этом сообщила журналистам в среду пресс-служба правительства Ярославской области.

«Инвестиции ОАО «РЖД» в развитие инфраструктуры на территории Ярославской области в текущем году по сравнению с прошлым увеличены более чем в два раза – до 7,9 млрд рублей. Основной объем программы приходится на снятие инфраструктурных ограничений, обеспечение безопасности, развитие и обновление железнодорожной системы», – привела пресс-служба слова начальника Северной железной дороги (филиал ОАО «РЖД») Валерия Танаева.

На реконструкцию железнодорожных путей будет направлено более 2 млрд рублей, на развитие предприятий путевого комплекса и приобретение техники – около 1,6 млрд рублей, на развитие систем энергоснабжения железной дороги – более 1 млрд рублей. На ряде станций будет улучшено освещение.

«Работы по техническому перевооружению контактной сети пройдут на перегоне Козьмодемьянск – Полянки, тяговой подстанции Данилов. Начнется обновление железнодорожной автоматики на участке Петровск – Деболовская. Будет осуществлена реконструкция железнодорожного моста через реку Устье на участке Ростов – Семибратово», – уточнила пресс-служба.

В 2018 году РЖД вложили в развитие железнодорожной инфраструктуры на территории Ярославской области более 2,9 млрд рублей. За год была реконструирована станция Данилов, обновлены участки контактной сети перегонов Шушково – Берендеево, Козьмодемьянск – Полянки, станции Полянки, тяговых подстанций Любим и Петровск.

<https://tass.ru/ekonomika/6193419>

ТАСС; 2019.03.06; ПЕТЕРБУРГ ВЫДЕЛИЛ 3,4 МЛРД РУБЛЕЙ НА ЗАКУПКУ ШЕСТИ НОВЫХ СОСТАВОВ МЕТРО

Власти Санкт-Петербурга выделили на закупку новых составов для метрополитена 3,4 млрд рублей, сообщил журналистам в среду врио губернатора Санкт-Петербурга Александр Беглов во время посещения завода «Вагонмаш» (совместное предприятие ОАО «Кировский завод» и чешской компании Skoda Transportation). По словам губернатора, в этом году метрополитен получит шесть новых поездов.

«Мы уже в этом году выделили деньги на шесть составов – это порядка 3,4 млрд рублей. Уже в этом году новые вагоны появятся в метрополитене – современные, комфортные», – сказал он.

Новые составы производства «Вагонмаш» будут курсировать на Невско-Василеостровской (третьей) линии городской подземки. Общий объем закупки составит 36 вагонов, уточнил врио губернатора. По его словам, общая потребность в обновлении парка составляет 800 вагонов.

Как рассказали в пресс-службе городской администрации, «Вагонмаш» возродило традиции вагоностроения для метро в Петербурге: раньше город полностью обеспечивал себя вагонами и поставлял их в другие города и страны. В 2017 году программа закупки вагонов была Петербургом сокращена в несколько раз, в бюджет 2019 года были внесены корректировки и объемы закупок восстановлены.

<https://tass.ru/ekonomika/6192520>

ГУДОК; 2019.03.06; ОЛЕГ БЕЛОЗЕРОВ ОБСУДИЛ ОПТИМИЗАЦИЮ ГРУЗОВЫХ ПЕРЕВОЗОК С УЧАСТНИКАМИ РЫНКА

ОАО «РЖД» освоит возрастающие объемы перевозок при условии реализации комплексных инициатив, а также при опережающем развитии инфраструктуры

Генеральный директор ОАО «Российские железные дороги» Олег Белозеров встретился с участниками транспортного рынка, сообщает пресс-центр холдинга.

Вместе с руководителями крупнейших компаний-грузоотправителей и операторов подвижного состава он обсудил работу отрасли в условиях увеличения погрузки.

В ходе встречи также обсуждались вопросы оптимизации технологических процессов, перехода на безбумажные технологии и электронное взаимодействие, а также синхронизации планов грузоотправителей с графиком проведения ремонтно-путевых работ на инфраструктуре ОАО «РЖД».

По словам Олега Белозерова, цель компании «Российские железные дороги» – вывозить все грузы, которые предъявляет рынок. Освоить постоянно возрастающие объемы возможно только при условии реализации комплексных инициатив, а также опережающем развитии инфраструктуры.

На сети железных дорог по всей стране выполняются масштабные инфраструктурные проекты, однако их завершение и ожидаемые эффекты намечены на следующие годы. Исходя из этого, усилия компании, прежде всего, направлены на повышение эффективности технологических процессов, увеличение скорости доставки. В текущем году поставлена цель обеспечить прибытие 99% грузовых отправок в установленные сроки (в 2018 г. – 96,7%).

Одно из основных направлений работы по повышению провозной способности – развитие тяжеловесного движения. По словам заместителя генерального директора ОАО «РЖД» – начальника Центральной дирекции управления движением Павла Иванова, в текущем году за счет увеличения доли тяжеловесного движения перевезти дополнительно 80 млн тонн, или 6% от общего объема.

Однако было отмечено, что в условиях значительного роста нагрузки на инфраструктуру участникам перевозочного процесса необходимо более точно рассчитывать количество подвижного состава под заявленные объемы погрузки. В 2018 году более 350 тыс. вагонов, поданных под погрузку, не были использованы грузоотправителями. По этой же причине на инфраструктуре компании сегодня отставлено от движения около 20 тыс. порожних вагонов. Кроме того, на подъездных путях предприятий без операций в ожидании погрузки более 5 суток простаивает более 10 тыс. вагонов.

«Привлечение этих вагонов для перевозки социально-значимых грузов, в том числе минерально-строительных, за счет небольшой дальности перевозки и минимального оборота сохранит доходность операторского бизнеса и исключит локальный дефицит подвижного состава, что, в свою очередь, позволит сбалансировать перевозки во внутрироссийском и экспортном сообщениях и приблизиться к прогнозируемым параметрам освоения грузоперевозок в текущем году на уровне оптимистического сценария», – отметил Павел Иванов. Он добавил, что эта работа может быть организована на базе электронной торговой площадки «Грузовые перевозки».

Оптимизировать технологию и увеличить объемы внешнеторговых перевозок позволит переход на электронное взаимодействие всех участников процесса, включая государственные контролирующие органы.

По словам заместителя генерального директора ОАО «РЖД» – начальника Центра фирменного транспортного обслуживания Алексея Шило, Федеральная таможенная служба и Федеральная налоговая служба планируют завершить последние необходимые процедуры, после чего уже во втором квартале текущего года всем участникам внешнеэкономической деятельности будут доступны новые возможности в области международных грузоперевозок.

Комплексная технология позволит грузоотправителям спланировать и оформить международную перевозку в электронном виде, подтвердить перед ФНС право на ставку 0% НДС при экспорте.

Участник внешнеэкономической деятельности будет оформлять в электронном виде таможенную декларацию, получать необходимые электронные разрешения, оформлять международную железнодорожную накладную, подписывать ее электронной подписью. В свою очередь, таможня будет прикреплять к этой накладной электронные разрешительные отметки, и груз сможет отправиться на сопредельную территорию. Вся отчетность перед государственными органами будет также приниматься в электронном виде.

В мае текущего года совместно с VR Group планируется начать опытную эксплуатацию системы электронного оформления импортных грузов с территории Финляндии. В дальнейшем она будет тиражирована по остальным направлениям.

Аналогично развиваются технологии оформления транзитных перевозок. Предполагается, что до конца текущего года будет организована работа с электронными накладными при перевозках в сообщении с Китаем.

«Таким образом, в 2020 году будет реализована целевая задача осуществления железнодорожных перевозок в экспортном, импортном и транзитном сообщении по электронным юридически значимым документам», – подчеркнул Алексей Шило.

В ходе встречи грузоотправителями были подняты вопросы организации движения в период летних ремонтно-путевых работ.

По словам Павла Иванова, в текущем году предстоит отремонтировать более 6 тыс. км пути. На восточном направлении запланировано предоставление «окон» на всем маршруте следования грузопотоков от Кузбасса до портов Дальнего Востока с 15 апреля до 1 ноября.

Проведение работ спланировано таким образом, чтобы максимально сократить влияние на пропуск основных вагонопотоков.

В Европейской части России запланировано три основных этапа предоставления окон.

Первый – с 1 апреля по 31 мая на полигонах Южно-Уральской и Куйбышевской железных дорог по маршруту следования грузов в порты Северного Кавказа.

Второй этап – с 10 июня по 31 августа – в направлении портов Северо-Запада.

Третий этап – с 1 сентября по 1 ноября – в направлении центра европейской части страны.

По словам Павла Иванова, для освоения предъявляемых объемов погрузки каждый из этапов предусматривает последовательное перераспределение вагонопотоков на альтернативные направления. Однако это может привести к дополнительным некомпенсируемым эксплуатационным расходам для ОАО «РЖД», а также рискам несоблюдения сроков доставки грузов.

Так, например, при предоставлении окон в северо-западном направлении часть вагонопотока необходимо будет направлять в обход через Дружинино – Вековку – Александров. Этот маршрут на 560 км длиннее того, что предусмотрен тарифным руководством.

С целью сохранения объемов погрузки и обеспечения равного доступа к инфраструктуре во время ремонтных работ ОАО «РЖД» предлагает предусмотреть на этот период возможность тарификации с учетом использования альтернативных маршрутов перевозок.

Для этого потребуются внесение изменений в приказ Минтранса РФ.

<https://www.gudok.ru/news/?ID=1455713>

ИНТЕРФАКС-СИБИРЬ; 2019.03.07; ПОРОЖНИЕ ПОЛУВАГОНЫ СОШЛИ С РЕЛЬСОВ В НОВОСИБИРСКОЙ ОБЛАСТИ, ПОСТРАДАВШИХ НЕТ

Четыре полувагона сошли с рельсов утром в четверг на станции Карасук-1 в Новосибирской области, сообщает пресс-служба Западно-Сибирской железной дороги (ЗСЖД).

Станция Карасук-1 относится к Омскому региону ЗСЖД, уточняется в сообщении.

«В четверг, 7 марта 2019 года, в 5:36 местного времени на станции Карасук-1 Омского региона Западно-Сибирской железной дороги при проведении маневровых работ произошел сход четырех порожних полувагонов без опрокидывания», – говорится в сообщении.

В результате инцидента никто не пострадал, повреждены пешеходный настил и стрелочный перевод станционного пути. На движение поездов происшествие не влияет. На месте схода работает восстановительный поезд станции Карасук. Оперативная комиссия Западно-Сибирской железной дороги выехала к месту происшествия.

ИНТЕРФАКС; 2019.03.06; ПУТИН ПОРУЧИЛ МИНЭНЕРГО ИЗУЧИТЬ ИДЕЮ НАЦПРОЕКТА «АРКТИКА» С ПРОИЗВОДСТВОМ ДО 150 МЛН Т СПГ/ГОД – ИСТОЧНИК

Президент РФ Владимир Путин поручил главе Минэнерго РФ Александру Новаку изучить ряд предложений ректора Санкт-Петербургского горного университета Владимира Литвиненко относительно развития российского сегмента сжиженного природного газа (СПГ), сообщил «Интерфаксу» источник, знакомый с текстом обращения.

В своем письме в адрес президента В.Литвиненко написал, что специалисты университета провели работы по анализу международного рынка спроса и производства СПГ и считают, что развитие СПГ-сегмента в условиях арктического шельфа в России сдерживается из-за проблем, требующих срочного решения.

Так, специалисты считают, что при поддержке государства запасы газа, разведанные в 60-80-е годы прошлого века (10 трлн кубометров запасов газа и 6,5 трлн кубометров ресурсов газа), в частности, при условии создания российской технологии крупнотоннажного сжижения, обеспечения круглогодичного функционирования Северного морского пути (СМП), ускоренного создания ледокольного и танкерного флота, освоения российским машиностроением выпуска оборудования для СПГ-производств, позволят России занять до 1/3 растущего рынка СПГ в мире.

В.Литвиненко также указал, что в России нет единого организующего документа (например, указа президента РФ), определяющего целевые показатели по удвоению объемов экспорта газа за счет производства СПГ (140-150 млн т в год), мощность и сроки создания необходимого ледокольного и танкерного (газовозы) флота, сроки разработки и передачи в промышленное освоение российской технологии крупнотоннажного сжижения и критически важного оборудования, соответствующей производительности.

«Уникальное географическое положение полуостровов Ямала и Гыдана относительно Атлантического и Тихоокеанского рынков сбыта и не менее уникальная ресурсная база России по газу, успешный опыт и накопленные компетенции «НОВАТЭКа» (МОЕХ: NVTK) позволяют уверенно масштабировать производство СПГ до 140-150 млн т в год», – пишет ректор.

Эксперты отмечают увеличение прогнозов мирового спроса на СПГ – сегодняшний диапазон – 460-700 млн тонн в год (срок не указывается – ИФ). «Европа, теряя свой потенциал добычи газа, постоянно наращивает мощность регазификационных терминалов, уже превышающую 150 млн тонн в год, используя при этом только четверть мощностей. С учетом строящихся и проектируемых терминалов к 2024 году они увеличатся до 200 млн т в год. Прогноз на 2030 год – 300 млн тонн/г», – передает источник слова В.Литвиненко.

Ректор Горного университета делает вывод, что это «однозначно свидетельствует об ошибочности представлений о так называемой конкуренции российского сетевого газа и российского СПГ в Европе – в каждом сегменте свои производители и поставщики трубного газа и СПГ».

«При этом очевидно, что после реализации проектов «Северный поток 2» и «Турецкий поток» возможности увеличения объема поставок сетевого газа «Газпрома» (МОЕХ:

GAZP) в Европу по геополитическим мотивам будут исчерпаны. Максимально возможный рост поставок российского СПГ – это безальтернативный вариант сохранения и наращивания доли российского газа на рынках Европы и мира», – считает ученый.

В связи с этим В.Литвиненко считает целесообразным закрепить указом президента РФ цели, показатели и сроки, обеспечивающие переход Северного морского пути в круглогодичный режим работы в восточном направлении, уровни производства СПГ (140-150 млн тонн в год), сроки, мощности и спецификацию создаваемого флота, российских технологий крупнотоннажного сжижения, локализации критически важного для производства СПГ оборудования, разработки и реализации программы геологоразведочных работ и лицензирования в зоне влияния Севморпути.

Ученый считает необходимым разработать и утвердить госпрограмму развития Севморпути, российского СПГ-сегмента, пространственного развития северных регионов, входящих в Арктическую зону исходя из целевых показателей, определенных указом президента РФ.

По мнению В.Литвиненко, нужно определить орган исполнительной власти (консорциум всех участников, ответственных за работу в Арктике), отвечающий за разработку Национального проекта (Государственной программы) «Арктика», обеспечивающей межотраслевую координацию и синхронизацию всех действующих и потенциальных участников проекта, обеспечивающих создание на территории Ямала-Гыдана и прилегающей к суше части шельфа Карского моря масштабного российского СПГ-сегмента (до 140-150 млн т в год).

Эксперт полагает, что нужно закрепить на территории Ямала-Гыдана и прилегающей к суше части шельфа Карского моря все участки недр федерального значения, содержащие разведанные неразрабатываемые запасы и потенциальные ресурсы газа в их пределах, в качестве ресурсной базы российского СПГ-сегмента.

По мнению В.Литвиненко, нужно создать на базе терминалов в Мурманске и Камчатке независимые торговые площадки, обеспеченные физически реальными объемами СПГ в качестве хабов в зоне Тихого Океана и Атлантического океана.

Ученый также считает, что нужно рассмотреть вопрос целесообразности придания статуса Национального объединенному проекту развития Севморпути, создания российского СПГ-сегмента и пространственного развития северных регионов, входящих в Арктическую зону (Национальный проект «Арктика»).

В Минэнерго отказались от комментариев.

Оценка производства до 150 млн т СПГ в год соотносится и даже превышает стратегические планы всех ведущих мировых игроков рынка – Австралии, Катара и США. В настоящее время мощности России по производству СПГ составляют порядка 27 млн т в год. Текущая оценка роста СПГ-мощностей в России в 2035 году – 83 млн тонн в год, что составит 15-20% мирового рынка.

Недавно глава «НОВАТЭКа» Леонид Михельсон доложил В.Путину о запуске своего первого СПГ-завода «Ямал СПГ» мощностью 16,5 млн т/г, а также подчеркнул, важность реализации второго проекта «Арктик СПГ 2»: «Главное, мы приступили к реализации второго проекта «Арктик СПГ 2», производительность уже 19,8 млн тонн».

Л.Михельсон сообщил также, что компания в скором времени пересмотрит свои планы по увеличению производства СПГ к 2030 году с нынешних 57 млн т/г до 70 млн т/г.

В России также работает СПГ-завод СРП-проекта «Сахалин-2» (оператор «дочка» «Газпрома» Sakhalin Energy) мощностью порядка 10 млн т/г.

КОММЕРСАНТЪ; АНАСТАСИЯ ВЕДЕНЕЕВА, ЮРИЙ БАРСУКОВ; 2019.03.06; ИНОСТРАННЫЕ ФЛАГИ ПРОНОСЯТ В ГОСДУМУ; ДЕПУТАТЫ ХОТЯТ УПРОСТИТЬ ПЕРЕВОЗКУ СПГ ПО СЕВМОРПУТИ

Депутаты Госдумы предлагают разрешить перевозки сжиженного газа и конденсата по Севморпути судами под иностранными флагами, тем самым решив проблему крупнейшего в России независимого производителя газа НОВАТЭКа. Она возникла из-за ускоренного запуска проекта «Ямал СПГ» и угрожает новому проекту «Арктик СПГ», по которому 6 марта НОВАТЭК закрыл сделку с Total. Правительство уже обещало дать НОВАТЭКу временное разрешение, но пока решение не принято – наоборот, планируется ужесточение ограничений.

Перевозка сжиженного газа и конденсата по Севморпути (СМП) на судах под иностранным флагом может быть разрешена – такие поправки к Кодексу торгового мореплавания (КТМ) 6 марта внесли в Госдуму депутаты от «Единой России» Виктор Дерябкин, Владимир Синяговский и Сергей Сопчук. По сути, законопроект призван устранить проблемы НОВАТЭКа, который сейчас де-факто не может использовать газовозы, зафрахтованные на рынке, для вывоза продукции проекта «Ямал СПГ» – это запрещено поправками к КТМ, принятыми в конце 2017 года. Кроме того, по закону, все каботажные перевозки тоже должны быть под российским флагом. Исключения из этого правила допускаются лишь по решению правительства. Между тем Минпромторг, наоборот, готовит ужесточение этих требований, чтобы закрепить перевозку углеводородов только за судами, построенными на верфях РФ.

НОВАТЭК в конце 2018 года с опережением запустил свой проект «Ямал СПГ», и компании пришлось искать на рынке дополнительные танкеры для вывоза газа под иностранным флагом (см. «Ъ» от 19 июня 2018 года). Дело в том, что заложенные в Южной Корее газовозы ледового класса Arc7 к этому моменту еще не были готовы (на них действующие правила по флагу не распространяются). НОВАТЭК планирует запустить второй проект по сжижению «Арктик СПГ 2» в конце 2022 года и 6 марта продал долю в нем первому партнеру – Total – за \$2,55 млрд. Будущая логистическая схема предполагает перевалку СПГ с танкеров ледового класса на обычные газовозы в Мурманске и на Камчатке. НОВАТЭК просил правительство разрешить ему использовать суда под иностранным флагом еще три года, пока не будут построены пункты перевалки, но на данный момент решение не принято.

В пояснительной записке к законопроекту отмечается, что действующее ограничение на использование судов под иностранным флагом создает серьезные препятствия для привлечения внешнего финансирования проектов, фрахта дополнительных судов с международного рынка и увеличивает геополитические риски.

Кроме того, оно лишает российские СПГ-проекты преимущества при обеспечении потребности отдаленных регионов РФ в природном газе по конкурентоспособным ценам и в адекватные сроки. Морские перевозки до пункта перевалки формально подпадают под понятие «каботаж», определение которого сформулировано в КТМ «избыточно широко и не учитывает все современные особенности транспортировки СПГ по СМП и специфику соответствующих правоотношений», утверждает в документе. Авторы законопроекта считают, что «формирование благоприятной среды, обеспечивающей минимизацию логистических издержек, – безусловное условие для сохранения и продолжения увеличения доли РФ на внешних рынках СПГ».

Как пояснил «Ъ» Сергей Сопчук, депутаты надеются, что принятие законопроекта не будет затягиваться и инициатива получит поддержку правительства. В Минтрансе «Ъ» сообщили, что к ним законопроект не поступал. В НОВАТЭКе говорят, что в целом поддерживают законодательные инициативы, направленные на реализацию поручения президента по развитию грузопотока по СМП до 80 млн тонн к 2024 году, в котором доля

СПГ составит более 50%, но «необходимо ознакомиться с данным конкретным предложением депутатов более детально».

Проблема в том, что внесенные в 2017 году поправки в КТМ по флагу – это «правила игры, оглашенные после раздачи карт», отмечает глава консультационного центра «Гекон» Михаил Григорьев. Сейчас из всех судов, перевозящих СПГ, конденсат, уголь и нефть по СМП, только пять танкеров соответствуют условиям «построено в РФ и ходит под российским флагом», говорит эксперт. Он напоминает, что во время заключения контракта на фрахт «Ямал СПГ» эта норма даже не рассматривалась. Для новых арктических проектов суда, вероятно, будут строиться в России на верфи «Звезда», но постановка уже построенных судов, в том числе принадлежащих иностранным судоходным компаниям, под российский флаг требует изменения их финансовой модели, подчеркивает эксперт. По мнению Михаила Григорьева, исключение требований российского флага для перевозок СПГ и конденсата по Севморпути – «единственное правильное решение».

<https://www.kommersant.ru/doc/3906518>

ПРАЙМ; 2019.03.06; ДЕПУТАТЫ ГД ПРЕДЛАГАЮТ РАЗРЕШИТЬ ПЕРЕВОЗКУ СПГ ПО СЕВМОРПУТИ СУДАМ ПОД ИНОСТРАННЫМ ФЛАГОМ

Трое депутатов от фракции «Единая Россия» внесли в Госдуму законопроект, который призван разрешить в акватории Северного морского пути (СМП) перевозку и каботаж природного газа, в том числе в виде СПГ, судам под иностранным флагом; по действующему законодательству, такие операции могут совершать только судна под флагом РФ.

«Проект федерального закона предусматривает внесение в статью 4 Кодекса торгового мореплавания РФ изменений, разрешающих осуществление морских перевозок (в том числе в каботаже) с использованием судов, плавающих под флагами иностранных государств, природного газа (в том числе в сжиженном состоянии) и газового конденсата, добытого на территории РФ и (или) на территории, находящейся под юрисдикцией РФ», – говорится в документе, размещенном в электронной базе данных ГД.

Авторами законопроекта выступают депутаты Виктор Дерябкин, Владимир Сняговский, Сергей Сопчук. Они отмечают, что в декабре 2018 года компанией «Новатэк» в акватории СМП полностью запущен завод «Ямал СПГ», ведется строительство второго завода «Арктик СПГ-2», в целях оптимизации поставок, повышения конкурентоспособности и развития внутреннего потребления планируется создание перевалочных пунктов в Мурманской области и на Камчатке.

«На сегодняшний день для вывоза продукции «Ямал СПГ» используется уникальный флот судов-газовозов усиленного ледового класса Агс7, построенный и строящийся на корейских верфях. Управление флотом осуществляется российскими и международными перевозчиками под флагами иностранных государств. Суда такого класса в Российском морском регистре судоходства в настоящее время отсутствуют», – отмечается в записке.

По мнению депутатов, действующие ограничение в законодательстве лишает СПГ-проекты в акватории СМП гибкости в обеспечении потребностей внутреннего рынка в отдаленных регионах РФ, создает серьезные препятствия для привлечения внешнего финансирования проектов, фрахта дополнительных судов с международного рынка, увеличивает геополитические риски и ограничивает возможности России по увеличению своей доли на рынке СПГ.

«Законопроект к нам не поступал», – сообщил РИА Новости представитель Минтранса РФ. Он также уточнил, что ведомство готовит к повторному внесению в правительство РФ проект распоряжения, согласно которому будут введены исключения по перевозке сжиженного природного газа (СПГ) по Севморпути судами под иностранным флагом. В декабре замминистра транспорта РФ – руководитель Росморречфлота Юрий Цветков

сообщал журналистам, что предполагается, что исключения введут сроком на три года, за это время «Новатэк» должен перефлагировать газовозы или построить новые.

<https://1prime.ru/energy/20190306/829782453.html>

ПРАЙМ; 2019.03.06; НОВЫЕ ПРАВИЛА ПРОХОДА ИНОСТРАННЫМИ СУДАМИ СМП НЕ ЗАТРОНУТ ТОРГОВЫЕ СУДА – МИНТРАНС РФ

Новые правила прохода иностранными судами Севморпути не затронут торговые суда, сообщили РИА Новости в пресс-службе **Минтранса РФ**.

В среду газета «Известия» сообщила, что правительство России разработало правила прохода иностранных военных кораблей и судов по Севморпути. Представители США не раз заявляли, что также заинтересованы в СМП, и Россия «не имеет права диктовать там свои условия». В соответствии с правилами, военным кораблям и судам теперь придется уведомлять Россию о своем проходе за 45 суток и обязательно брать на борт российских лоцманов, писало издание.

«Подготовленные изменения в российское законодательство не изменяют действующих на основании Кодекса торгового мореплавания РФ правил плавания по Севморпути коммерческих судов (включая государственные суда, эксплуатируемые в коммерческих целях) и не затрагивают вопросы торгового мореплавания», – сообщили РИА Новости в **Минтрансе РФ**,

Представители ведомства отметили, что правительством РФ утверждены правила плавания и пребывания иностранных военных кораблей и других государственных судов, эксплуатируемых в некоммерческих целях, в территориальном море, во внутренних морских водах, на военно-морских базах, в пунктах базирования военных кораблей и морских портах Российской Федерации. В этих правилах наравне с военными кораблями регламентируется плавание и пребывание не всех судов, а только государственных судов, эксплуатируемых в некоммерческих целях.

«То есть на коммерческие суда и государственные суда, эксплуатируемые в коммерческих целях, эти правила не распространяются», – добавили в **Минтрансе РФ**.

ТАСС; 2019.03.06; ПРИСТУПИТЬ К ЗАКУПКЕ ОБОРУДОВАНИЯ И КОМПЛЕКТУЮЩИХ ДЛЯ СТРОИТЕЛЬСТВА АТОМНОГО ЛЕДОКОЛА «ЛИДЕР» СЛЕДУЕТ В III КВАРТАЛЕ 2019 ГОДА

Это позволит подготовить максимально точную рабочую документацию, исключая вынужденное изменение деталей во время их установки, считает гендиректор разработчика ледокола – ЦКБ «Айсберг» Александр Рыжков.

«Начать закупочную компанию нужно где-то в третьем квартале 2019 года, это важно, потому что формирование технического задания, проведение конкурсных процедур требуют времени. Чем позже мы получим информацию об оборудовании, тем больше будет переделок на дальнейших этапах. К примеру, если на момент проектирования отсека не будет информации о дверях, люках и горловинах, которые там установят, нам придется делать минимальные вырезы, которые рабочие будут расширять уже на строящемся судне, а это дополнительная трудоемкость, дополнительное время», – пояснил Рыжков.

Нулевой этап рабочего проектирования ледокола, то есть создания подробных чертежей непосредственно для строительства, должен начаться в ближайшее время. При этом, отметил Рыжков, к середине 2020 года планируется подготовить документы, которые позволят приступить к работам на верфи. «Ставим перед собой задачу постараться проектировать уже максимально насыщенные секции, с размещением дверей, трапов, люков, горловин, фундаментов под оборудование. Тогда на этапе создания секций корабля можно будет устанавливать туда максимум оборудования, что ускорит темпы строительства», – заявил он.

Ожидается, что ледокол «Лидер» мощностью 120 МВт первым в мире сможет круглый год проводить суда по Северному морскому пути при толщине льда до 4 метров. Ранее стоимость одного судна оценивалась в 70 млрд рублей.

ИНТЕРФАКС; 2019.03.06; ПРАВИТЕЛЬСТВО ВНЕСЛО В ГОСДУМУ ЗАКОНОПРОЕКТ, ОГРАНИЧИВАЮЩИЙ ПОЛЕТЫ В НОРИЛЬСК КОНКУРЕНТОВ NORDSTAR

Правительство РФ внесло в Госдуму законопроект, который позволит ограничить полеты в аэропорт Норильска конкурентов аффилированной с ним авиакомпании NordStar.

Документ, опубликованный в базе данных Думы, предполагает внесение изменений в закон о защите конкуренции. Его действующая редакция запрещает органам власти и хозяйствующими субъектами заключать соглашения, которые приводят к ограничению или устранению конкуренции. Авторы законопроекта предлагают наделить правительство правом «определять отдельные случаи допустимости» таких соглашений, если те «направлены на совершенствование производства и получение покупателями преимуществ, соразмерных преимуществам, полученным хозяйствующими субъектами».

Из пояснительной записки к законопроекту следует, что он разработан по указанию президента Владимира Путина. Президент поручал внести изменения в закон «в целях определения допустимости соглашения между федеральными органами исполнительной власти, правительством Красноярского края, аэропортом и АО «Авиакомпания «НордСтар» об особом режиме осуществления хозяйственной деятельности при организации авиасообщения с Норильском, в соответствии с которым может быть ограничен доступ на рынок авиаперевозок».

При этом указание президента последовало за обращением правительства Красноярского края. В Норильске всего один аэропорт, и NordStar – его основной перевозчик (оба контролируются «Норникелем»): в 2017 году компания перевезла 298 тыс. человек, или 64% всех пассажиров. Но после реконструкции взлетно-посадочной полосы аэропорта «планируется увеличение числа авиакомпаний, которые могут осуществлять полеты в летний высокодоходный сезон», говорится в пояснительной записке. «По информации правительства Красноярского края, указанная ситуация может негативно отразиться на финансово-экономическом состоянии АО «Авиакомпания «НордСтар», осуществляющего полеты, в том числе в низкодоходный зимний период, что создает риск нестабильного авиасообщения в регионе», – отмечается в записке.

Вместе с тем краевое правительство предложило «для обеспечения внутрирегиональных и межрегиональных авиаперевозок» сформировать на базе принадлежащей ему авиакомпании «КрасАвиа», аэропорта Норильска и NordStar консорциум, «который в дальнейшем может быть преобразован в холдинговую структуру». При этом **Росавиация**, аэропорт, NordStar и регион должны заключить соглашение по определению базового авиаперевозчика: он, по задумке местных властей, взял бы на себя обязательства по круглогодичным перевозкам, а вместе с тем ему бы разрешалось участвовать в согласовании заявок других перевозчиков, желающих летать в Норильск.

В аэропорту Норильска, помимо NordStar и «КрасАвиа», сейчас обслуживаются еще одна авиакомпания – S7, следует из данных сайта аэропорта. Два года назад, в марте 2017 года, S7 сообщала, что намерена обратиться в Федеральную антимонопольную службу с жалобой об ограничении конкуренции в норильском аэропорту. Аэропорт, «являясь монополистом», отказался согласовать рейсы S7 из Новосибирска, проигнорировав «многочисленные запросы», заявляли в компании. Ситуация с отказами складывается на протяжении нескольких лет, и «каждый слот на выполнение рейса специалисты авиакомпании вынуждены буквально выпрашивать», жаловалась S7.

Позднее сообщалось, что аэропорт Норильска пожаловался на S7 в Западно-Сибирскую транспортную прокуратуру: аэропорт утверждал, что перевозчик начал выполнять рейсы

из Новосибирска, не получив соответствующих слотов. Действия S7 создали «серьезную угрозу авиационной безопасности, а также предпосылки для нарушения прав пассажиров», заявлял аэропорт.

ПРАЙМ # БИЗНЕС-ЛЕНТА; 2019.03.06; МИНТРАНС РФ НЕ ПОДДЕРЖАЛ ВВЕДЕНИЕ ПЛАТНОЙ РЕГИСТРАЦИИ В РОССИЙСКИХ АЭРОПОРТАХ

Минтранс России не поддержал предложение авиакомпании «Победа» ввести платную регистрацию в российских аэропортах, сообщил РИА Новости представитель ведомства. Ранее издание РБК сообщало, что лоукостер направил в **Минтранс** предложение исключить из Федеральных авиационных правил (ФАП) обязанность авиакомпаний включать в тариф расходы на регистрацию пассажиров в аэропорту. Таким образом, пассажир мог бы сам выбирать, регистрироваться ему бесплатно через интернет или делать это в аэропорту платно. Сейчас аналогичная система реализована на зарубежных рейсах «Победы».

«Мы ответили на обращение «Победы». Сейчас отсутствуют нормативные основания для этого», – сказал представитель **Минтранса**.

На ту же тему:

<https://tass.ru/ekonomika/6194100>

<https://rns.online/transport/Mintrans-otvetil-na-predlozhenie-Pobedi-o-platnoi-registratsii-v-aeroportah-2019-03-06/>

https://www.rbc.ru/business/06/03/2019/5c7e90c89a7947f6ef752735?from=from_main

<https://www.kommersant.ru/doc/3906488>

ТАСС; 2019.03.06; ДОСЬЕ: ПРАВИЛА ПРОВОЗА РУЧНОЙ КЛАДИ И БАГАЖА У РОССИЙСКИХ И ИНОСТРАННЫХ АВИАКОМПАНИЙ

6 марта 2019 г. истекает срок, установленный **Ространснадзором** российской авиакомпании «Победа» для устранения нарушений в ее правилах провоза ручной клади. По заключению **Минтранса** РФ, текущие правила, принятые этим авиаперевозчиком, противоречат Федеральным авиационным правилам. Редакция ТАСС-ДОСЬЕ подготовила справочный материал о проблеме.

Вопросы трактовки федеральных правил

До ноября 2017 г. практически неизменными были нормы, утвержденные приказом **Минтранса** РФ «Общие правила воздушных перевозок пассажиров, багажа, грузов и требования к обслуживанию пассажиров, грузоотправителей, грузополучателей» от 28 июня 2007 г. Согласно этой редакции документа, в России перевозчик имел право устанавливать нормы бесплатного провоза багажа. При этом уточнялось, что авиакомпания обязана бесплатно провозить 10 кг суммарно в виде ручной клади или багажа и дополнительно разрешать пассажиру брать с собой в салон 18 типов вещей: дамские сумочки, портфели, портативные компьютеры, верхнюю одежду, букеты и т. д. Авиакомпании при этом могли устанавливать пределы по длине, ширине и высоте.

Данные правила неоднократно вызывали нарекания из-за их двоякой трактовки: они не объясняют, какая доля максимальных 10 кг приходится на ручную кладь, а какая – на багаж. В частности, **Ространснадзор** в 2016-2017 гг. судился с авиакомпанией «Сибирь» (выполняет перевозки под брендом S7, «Эс-семь») из-за ее тарифов, согласно которым багаж можно провозить только за дополнительную плату. По мнению регулятора, это противоречит авиационным правилам. Данную позицию неоднократно подтверждали российские суды.

Претензии у пассажиров вызывала политика авиакомпании «Победа», которая разрешала бесплатно провозить 10 кг багажа, но ввела жесткие ограничения по размеру ручной клади. В частности, требовала доплаты за провоз пакетов из магазинов беспошлинной торговли, считая их вторым местом ручной клади. Под давлением **Ространснадзора** в

июне 2017 г. перевозчик отказался от регламентирования максимальных размеров дамских сумок и портфелей. Однако СМИ продолжали писать о конфликтных ситуациях, которые по-прежнему возникали у пассажиров, летавших «Победой».

Из-за разногласий в трактовке правил еще в 2014 г. в Госдуму был представлен законопроект о внесении изменений в Воздушный кодекс, который прописывал возможность продажи билетов без включенного багажа. 30 июля 2017 г. президент РФ Владимир Путин подписал поправки в Воздушный кодекс РФ, которые отменили обязанность авиаперевозчика бесплатно провозить до 10 кг багажа пассажира, летящего по «невозвратному» билету.

Приказ Минтранса

24 июля 2017 г. **Минтранс** РФ опубликовал проект изменений Федеральных авиационных правил, в котором предложил исключить из списка вещей, которые можно бесплатно брать с собой на борт, помимо нормы ручной клади в 5 кг, верхнюю одежду, мобильные телефоны, ноутбуки, фотоаппараты, букеты и зонты. Данные предложения вызвали большой общественный резонанс. В частности, спикер Совфеда Валентина Матвиенко назвала проект поправок «глупостью» и «коллективной безответственностью».

В результате критики 5 октября 2017 г. в правилах была сохранена норма ручной клади не менее 5 кг, сохранилась и возможность провозить в салоне самолета сверх нормы разные предметы, в т. ч. «рюкзак, вес и габариты которого установлены правилами перевозчика, или дамскую сумку, или портфель», а также товары из магазинов беспошлинной торговли (в рамках, объявленных перевозчиком). Но данная редакция правил также оставила возможность различных трактовок, в частности – было непонятно, распространяется ли норма в 5 кг на все предметы в ручной клади. «Победа» в своем иске к **Минтрансу** (был подан в феврале 2018 г.) настаивала, что такая формулировка противоречива, и исполнять требование о безопасном размещении ручной клади в салоне самолета, одновременно принимая в качестве ручной клади перечисленные в приказе предметы (сумки, портфели и т. п.) не представляется возможным.

В конце июля 2018 г. на портале проектов нормативных правовых актов был размещен проект приказа **Минтранса**, в котором было однозначно прописано, что рюкзак установленных размеров, портфель или дамскую сумку, а также различные предметы (зонт, букет и т. д.) можно брать сверх нормы в 5 кг.

Нормы ручной клади и багажа у российских авиакомпаний

По данным **Росавиации**, лидерами по объему пассажирских авиаперевозок в России по итогам 2018 г. являются пять компаний: «Аэрофлот», «Сибирь» (S7), «Россия», «Уральские авиалинии» и «Ютэйр». «Уральские авиалинии» и «Ютэйр» установили минимально допустимую норму на вес ручной клади – 5 кг, у остальных – 10 кг. При этом у «Аэрофлота» и «России» действуют ограничения на габариты ручной клади 55 x 40 x 25 см, у S7 – 55 x 40 x 23 см, ограничения «Уральских авиалиний» – 55 x 40 x 20 см. «Ютэйр» ввела две нормы ручной клади: «стандартная» (40 x 30 x 20 см, 5 кг, для пассажиров с билетами любого тарифа) и «большая» (55 x 40 x 25 см, 10 кг, для пассажиров с тарифами «Премиум» и «Бизнес»). При этом перевозчики, помимо основного места ручной клади, разрешают проносить с собой в салон небольшие сумки, портфели и т. д. Также у «Аэрофлота» и «России» в настоящее время нет тарифов, не включающих бесплатный сдаваемый багаж.

За исключением авиакомпании «Победа», у российских авиаперевозчиков нестандартные ограничения по бесплатному багажу встречаются редко. В 2018 г. «Победа» не нормировала вес и количество предметов багажа, однако требовала, чтобы вся ручная кладь (включая рюкзаки, дамские сумки, портфели и другие предметы, допустимые к перевозке) не превышала у одного пассажира размеров в 36 x 30 x 27 см.

7 августа 2018 г. Верховный суд РФ отклонил иск авиакомпании «Победа» об отмене новых правил перевозки ручной клади. 20 ноября апелляционная коллегия ВС РФ

отклонила жалобу «Победы» на решение от 7 августа. Представители авиакомпании заявили о намерении обжаловать решение в вышестоящей инстанции.

С 18 февраля 2019 г. «Победа» ввела две нормы провоза ручной клади (пассажир самостоятельно может выбрать между ними): это или провоз не менее 10 кг, но с габаритами 36 x 30 x 4 см, плюс сверх нормы перечень вещей из федеральных авиационных правил (букет цветов, верхняя одежда и пр.) или же без ограничений веса и типа провозимых предметов, но в пределах габаритов ручной клади 36 x 30 x 27 см. «Победа» настаивает, что эти габариты установлены по рекомендации американского авиапроизводителя Boeing («Боинг», весь флот перевозчика состоит из самолетов Boeing 737) для безопасного размещения на борту ручной клади. Однако в **Минтрансе** России заявили, что подобное побуждение пассажира к выбору противоречит Федеральным авиационным правилам. 19 февраля министерство направило в **Ространнадзор** запрос о проведении проверки в отношении «Победы» в части нарушения законодательства при утверждении правил провоза ручной клади. 21 февраля **Ространнадзор** обязал авиакомпанию до 6 марта устранить нарушения в правилах провоза ручной клади. В пресс-службе «Победы» заявили ТАСС, что данное предписание «касалось старых правил, которые мы и исполнили, введя новые».

Нормы ручной клади и багажа за рубежом

За рубежом все крупные авиаперевозчики разрешают брать с собой в салон бесплатно ручную кладь весом до 10 кг. Например, у венгерского лоукостера Wizz Air («Визз эйр») – 10 кг с габаритами 55 x 40 x 32 см, а британский лоукостер EasyJet («ИзиДжет») пускает в салон с ручной кладью габаритами до 56 x 45 x 25 см, без лимита по весу. Правила авиакомпаний обычно не оговаривают условия провоза товаров, приобретенных в магазинах duty free. Их разрешается брать с собой помимо установленных норм. В некоторых случаях (например, если полет осуществляется на небольшом самолете с маленькими багажными полками), перед самой посадкой ручную кладь перекалывают в багаж и выдают при спуске с трапа.

Сдаваемый багаж при этом бывает платным у лоукостеров или на самых дешевых тарифах.

В 2017 г. крупнейшими в мире авиакомпаниями по числу перевезенных пассажиров были четыре перевозчика из США: American Airlines («Америкэн эйрлайнз»), Delta Airlines («Дельта эйрлайнз»), Southwest Airlines («Саутвест эйрлайнз»), United Airlines («Юнайтед эйрлайнз»). Замыкает пятерку ирландский лоукостер Ryanair («Райанэйр»).

American Airlines позволяет бесплатно перевозить с собой ручную кладь стандартных размеров без ограничения по весу, а также небольшой портфель или дамскую сумку. Багаж может быть платным. Аналогичные правила действуют у Southwest Airlines и Delta Airlines.

Ryanair разрешает брать с собой одно место ручной клади размером 55 x 40 x 20 см и весом 10 кг, а также одну небольшую сумку или пакет размерами до 35 x 20 x 20 см, который может помещаться в карман впереди стоящего кресла. При этом в самом дешевом тарифе большую сумку при посадке все равно потребуется сдать в багаж.

ИНТЕРФАКС; 2019.03.06; РОСАВИАЦИЯ ВНОВЬ ОБЪЯВИЛА КОНКУРС НА ПОИСК ПОДРЯДЧИКА ДЛЯ РЕКОНСТРУКЦИИ АЭРОПОРТА БЛАГОВЕЩЕНСКА

ФГУП «Администрация гражданских аэропортов (аэродромов)» (подконтрольно **Росавиации**) после двух неудачных попыток найти подрядчика реконструкции аэропорта «Игнатьево» (Благовещенск, Амурская область) объявило очередной конкурс, увеличив начальную цену с учетом дефлятора на 121 млн рублей.

В материалах сайта госзакупок говорится, что начальная (максимальная) цена контракта составляет 4 млрд 336 млн 2,405 тыс. рублей (включая НДС).

Реконструкция аэропорта пройдет в рамках госпрограммы РФ «Развитие транспортной системы». Строительно-монтажные работы должны быть завершены до 30 ноября 2021 года.

Заявки для участия в конкурсе принимаются до 28 марта, их рассмотрение и оценка намечены на 4 апреля.

Как сообщалось, ФГУП уже объявляло конкурсы на реконструкцию благовещенского аэропорта – в ноябре и декабре 2018 года. На участие в первом тендере была подана только одна заявка – от АО «Трест Гидромонтаж» (МОЕХ: TRGM). Она была признана не соответствующей требованиям конкурса. Повторный конкурс признан также не состоявшимся. Заказчик признал не соответствующим установленным единым и дополнительным требованиям представленную участниками документацию.

Начальная цена контракта на обоих тендерах составляла 4,215 млрд рублей.

Действующая взлетно-посадочная полоса (ВПП) и перрон аэропорта «Игнатьево» имеют высокую степень дефектности, система светосигнального оборудования аэродрома физически и морально устарела. Новая полоса позволит аэропорту принимать современные воздушные суда, что существенно улучшит транспортную доступность региона.

ВПП аэропорта Благовещенска была построена в 1962 году для нужд Минобороны, ее длина составляет 2,8 км, что создает ограничения для посадки некоторых типов воздушных судов.

ИНТЕРФАКС; 2019.03.06; ВЛАСТИ КАРЕЛИИ ИЩУТ ПОДРЯДЧИКА СТРОИТЕЛЬСТВА НОВОГО ТЕРМИНАЛА В АЭРОПОРТУ ПЕТРОЗАВОДСКА

Власти Карелии объявили аукцион на строительство нового здания аэровокзала в аэропорту «Бесовец» (Петрозаводск), следует из материалов на сайте госзакупок.

Начальная цена контракта составляет 817,9 млн рублей. Планируется, что в одноэтажном здании аэровокзала будут расположены зона обработки багажа, инженерно-технические помещения, зона регистрации с дополнительными сервисами самообслуживания, кассовые стойки и стойки саморегистрации, служебные помещения, зона ожидания пассажиров с точками общественного питания и торговыми павильонами, комната матери и ребенка, медпункт и пункт полиции.

Все строительные работы должны быть завершены до 4 мая 2020 года. Новый пассажирский терминал будет сооружаться в рамках реконструкции аэропорта, которая осуществляется на средства федеральной целевой программы развития Карелии до 2020 года.

Аэродром «Бесовец» был создан в 1939 году. С момента основания до настоящего времени он является базой для подразделений истребительной авиации. В настоящее время на нем дислоцируется полк истребительной авиации ЗВО, располагающий истребителями типа Су-27 и Су-35С.

С 1995 года постановлением правительства РФ «Бесовец» определен аэродромом совместного базирования Минобороны и Минтранса РФ, на его территории построен гражданский аэропортовый комплекс.

Как следует из расписания аэропорта, в настоящее время из аэропорта выполняются регулярные рейсы в Москву (по понедельникам, средам, пятницам и воскресеньям летает «Победа»), аэропорт также осуществляет вертолетные перевозки в Кижы и Сенную Губу.

ТРАНСПОРТ РОССИИ; 2019.03.06; ИНТЕГРИРОВАТЬ И НЕ МЕДЛИТЬ

Пилотируемые и бесплотные воздушные суда должны уживаться в небе. Но такой возможностью их необходимо обеспечить.

Беспилотные летательные аппараты стали сегодня не только реальностью, но и серьезными игроками на рынке авиатранспортных услуг. И где они только не

применяются! Аэрофотосъемка и различные виды мониторинга – наиболее распространенные сферы применения, но далеко не единственные. БПЛА используются даже для изучения памятников архитектуры и археологической разведки. А еще для таких прозаических нужд, как, например, доставка пиццы.

Ряд примеров применения БПЛА можно продолжить и дальше, но все они могут остаться в мечтах, если не предпринять мер по обеспечению безопасности их эксплуатации. Речь идет в первую очередь об их совместном нахождении в небе с пилотируемыми самолетами и вертолетами. Показателем актуальности вопроса стал недавний инцидент в лондонском аэропорту Гатвик. А за несколько дней до того подобный инцидент произошел и в Пекине. Специалисты по сегменту БПЛА рассматривают два аспекта проблемы интеграции БПЛА в общее воздушное пространство – технический и юридический. По словам заместителя руководителя **Ространснадзора** Андрея Шнырева в настоящее время еще не сертифицировано оборудование для БПЛА, которое обеспечило бы его автоматическое безопасное расхождение с пилотируемым воздушным судном либо с другим беспилотником. К такому оборудованию относятся тепловизоры, датчики звука, системы АЗН-В и иные средства, в том числе и первичной локации, срабатывающие в определенных ситуациях, но не являющиеся универсальными. Отдельной проработки требуют и алгоритмы уклонения. Названные проблемы должны быть решены не только отечественным, но и мировым сообществом по БПЛА.

Руководитель отдела аэронавигационного обеспечения **Минтранса** России Дмитрий Степанко считает, что интеграция беспилотных воздушных судов в единое воздушное пространство – вызов для транспортной отрасли России. По его мнению, существует ряд задач, которые необходимо решить для обеспечения интеграции. К ним относятся сертификация и поддержание летной годности беспилотных воздушных судов, отработка вопросов их категорирования, создание государственной системы регистрации беспилотных воздушных судов, авторизация и идентификация как их самих, так и их эксплуатантов. Помимо этого требуют решения вопросы обучения и сертификации внешних пилотов. В это же число входят и аэронавигационные задачи, а именно построение траекторий полета БПЛА. Помимо этого должен быть налажен обмен информацией с другими участниками воздушного движения по криптозащищенным каналам передачи данных. И, как было упомянуто выше, необходимо наличие системы предупреждения столкновения, и не только с другими летательными аппаратами, но и с наземными объектами. Интеграция БПЛА в общее воздушное пространство рассматривается как одно из направлений цифрового развития транспортной отрасли Российской Федерации.

И. о. первого заместителя генерального директора – директора филиала «НИИ Аэронавигации» ФГУП ГосНИИ ГА, Александр Корсаков рассматривает вопрос координации усилий как ключевой фактор интеграции. Эксперт считает, что решение рассматриваемой задачи является новым приоритетом, включенным в Глобальный план безопасности полетов ИКАО.

О том, что задача интеграции БПЛА требует скорейшего решения, говорит тот факт, что по итогам 2018 года в России было подано более 50 тыс. заявок на использование воздушного пространства. А к 2020 году согласно экспертным оценкам количество поданных заявок многократно увеличится. ИКАО с 2006 года разрабатывает положения, касающиеся беспилотных авиасистем. Основные усилия ИКАО были направлены на интеграцию в общее воздушное пространство дистанционно пилотируемых летательных аппаратов. По ним в 2015 году был издан документ (doc 10019) «Руководство по дистанционно-пилотируемым

авиационным системам». В 2016 году в ИКАО было издано положение по подготовке персонала по эксплуатации ДПЛА, а в 2018 году – по выдаче ему свидетельств. В настоящее время ИКАО принимает меры, чтобы обеспечить глобальное единообразие и

стандартизацию организации движения беспилотных авиасистем. Одной из мер является внедрение UTM (unmanned traffic management – управление движением БПЛА). Внедрение UTM и организация движения дистанционно пилотируемых летательных аппаратов по правилам полетов по приборам – таковы основные задачи интеграции БПЛА в общее воздушное пространство.

Филиал «НИИ Аэронавигации» ФГУП ГосНИИ ГА разработал концепцию интеграции беспилотной авиации в единое воздушное пространство Российской Федерации. Она основана, в частности, на принципах интеграции беспилотных воздушных судов, сформулированных ИКАО в упомянутом выше документе 2015 года (doc 10019). В этом документе говорится, что беспилотные воздушные суда должны соответствовать ныне существующим и будущим нормам и процедурам, принятым для пилотируемых воздушных судов. Интеграция не должна вносить новые риски при существующем уровне безопасности полетов. Риски могут повышаться в той же мере, что и в пилотируемой авиации. Деятельность беспилотных воздушных судов должна осуществляться так же, как пилотируемых, и сами БПЛА должны рассматриваться органами УВД и другими пользователями воздушного пространства так же, как и пилотируемые. Как отмечается в концепции, началом процесса интеграции является отработка технологий и процедур в выделенном воздушном пространстве. Предполагается также внедрение системы U-Space (это то же самое, что в США называется UTM). Система должна обеспечивать высокий уровень автоматизации, особенно при управлении полетами на сверхмалых высотах, обеспечивать безопасное функционирование БПЛА во всех диапазонах высот, от 150 до 20 тыс. метров. Особенно важно использовать данную систему при организации полетов в городской черте, где существует опасность столкновения с городскими постройками. Необходимым условием интеграции также является проработка вопросов безопасности во всех аспектах. Особое место занимает информационная безопасность, то есть защита дрона от кражи, перехвата и использования в злонамеренных целях. Одной из составляющих безопасности полета также является ситуационная осведомленность, которая у внешнего пилота сегодня ниже, чем у летчика, находящегося в кабине воздушного судна. Новые классы воздушного пространства и, следовательно, новые линии связи и процедуры потребуют соответствующих изменений в системе автоматизации управления полетами.

Эксперты по сегменту БПЛА, обсуждая проблемы их интеграции в общее воздушное пространство, рассматривают и правовые аспекты проблемы. Публикацию о правовых основах воздушного законодательства Российской Федерации в сфере регулирования использования беспилотных воздушных судов обнародовал главный специалист Государственного центра ЕС ОрВД Александр Редкозубов. Эксплуатация БПЛА регламентируется Воздушным кодексом Российской Федерации, в котором содержатся определения понятий «беспилотная авиационная система» и «беспилотное воздушное судно». Воздушный кодекс также содержит статьи о сертификации и государственной регистрации беспилотных воздушных судов, о допуске воздушного судна и персонала по его обслуживанию к эксплуатации, об экипаже беспилотного воздушного судна и его командире, о правилах обеспечения безопасности и о поиске и спасении. В публикации описан алгоритм организации полетов беспилотных воздушных судов. Не менее чем за 3-5 дней до начала полетов подается представление на установление ограничений, а за названный срок разрабатывается временный или местный режим, а также подается представление на издание NOTAM. Не менее чем за одни сутки до начала полетов предоставляются сведения о планируемой деятельности по использованию воздушного пространства беспилотным воздушным судном, а в день начала полетов оформляется разрешение на их выполнение.

Эксперт также представил статистические данные по нарушениям правил использования воздушного пространства беспилотниками за минувший, 2018 год. Наибольшее их

количество было зафиксировано во втором квартале года, который приходится на летние месяцы (48 случаев). Меньше всего, то есть только 10, их произошло в первом квартале. Есть статистика по числу планов полетов за 2017 и 2018 годы. В 2017 году лидером выступил Екатеринбург (17 870 планов), а в 2018-м – Самара (20 164 плана). Второе место по итогам 2018 года занял Ростов-на-Дону (16 395 планов), третье – Москва (13 035). Ростов-на-Дону и Самара стали городами, в которых по сравнению с 2017 годом активность использования БПЛА возросла вдвое (в Самаре в 2017 году были поданы 11 002 плана, а в Ростове-на-Дону – 8574). В Москве активность возросла незначительно (в 2017 году были поданы 9462 плана).

Правовой аспект деятельности сегмента БПЛА был отражен и в статье, которую опубликовал начальник отдела проектного управления филиала «НИИ Аэронавигации» ФГУП ГосНИИ ГА Андрей Потемкин. В публикации отражены нормативно-правовые и нормативно-технические аспекты внедрения беспилотных воздушных судов в единое воздушное пространство Российской Федерации. Помимо этого приведены данные об ограничениях на использование воздушного пространства в интересах беспилотных воздушных судов. Больше всего их было установлено в зоне ответственности Тюменского укрупненного центра ЕС ОрВД. Большинство авиаработ с помощью БПЛА состояло в патрулировании нефтегазовых объектов, помимо этого отдельные компании проводили кадастровые работы и аэрофотосъемку. Более 15% всех ограничений было введено в районе Смотлорского месторождения. На первом месте по их количеству стоит Нижневартовск (4424), на втором Сургут (3612), на третьем – Тарко-Сале (1906). В самой Тюмени их было введено 553. Более 30% всех ограничений длятся 8 часов и более, а их количество возрастает по мере увеличения продолжительности ограничения. Действующие Правила использования воздушного пространства устанавливают разрешительный порядок использования воздушного пространства БВС и допускают путем установления временных и местных режимов полеты БВС в воздушном пространстве классов А, С и G; полеты БВС по воздушным трассам, включая местные воздушные линии, предназначенные для международных и внутренних полетов; полеты БВС в районах аэродромов, включая международные; совместные полеты БВС и пилотируемых воздушных судов. Обслуживание воздушного движения, включая эшелонирование, осуществляет пользователь воздушного пространства, в интересах которого установлен временный или местный режим. Представление на установление временных и местных режимов может направлять организатор (при полетах нескольких пользователей). Участие **Росавиации** при этом не требуется. Зарубежные правила при организации полетов в коммерческих целях в контролируемом воздушном пространстве требуют наличие допуска авиационных властей и разрешения провайдера аэронавигационного обслуживания. Правила организации полетов в неконтролируемом воздушном пространстве также требуют допуска со стороны авиационных властей, либо выполняется «свободный полет» VLL (very low level operation – авиационные работы на предельно малых высотах).

Для беспилотных воздушных судов, как и для пилотируемых, необходима разработка требований к летной годности, считает директор Центра экспертизы и сертификации авиационной техники ЦАГИ Владимир Шибаев.

По сообщениям экспертного сообщества, в ближайшие 3-5 лет планируется организация полетов беспилотных летательных аппаратов по приборам в воздушном пространстве классов А и С, а в перспективе и в классе G. До 2025 года должна осуществиться интеграция полетов БПЛА и пилотируемых воздушных судов в воздушном пространстве названных классов, а к 2035 году должна произойти полная интеграция. Ключевые сервисы интеграции состоят в обеспечении связи и передачи данных, а также в полной автоматизации всех процессов на борту и на земле.

Переход от адаптации к интеграции невозможен без разработки, «обкатки» и пилотного внедрения сервисов в ВП VLL (полеты на предельно малых высотах). Сервисы являются объединяющей цифровой нормативно-технологической платформой, на базе которой создаются системы управления беспилотным воздушным движением. В Европе запущены 14 крупных R&D (Research & design – научно-исследовательские и опытно-конструкторские работы) проектов по разработке и реализации сервисов. В Канаде, США, Австралии также ведется активная работа по данному направлению. В РФ, к сожалению, отсутствует скоординированная, системная и комплексная работа по созданию и стратегическому развитию сервисов для беспилотной авиации. Необходимо инициировать проведение НИР по формированию облика автоматизированной системы управления и сервисного обеспечения беспилотного воздушного движения в воздушном пространстве VLL, считают эксперты.

Необходимо отметить, что сфера применения БПЛА год от года расширяется. В перспективе дроны будут применяться для выявления повреждений после технологических нарушений или аварий на инфраструктуре, а также для осмотра элементов высоковольтных линий, недоступных с земли без отключения линии. Помимо этого планируется использование роботизированных БПЛА для нанесения защитных покрытий, удаления снега. Кроме того, дроны могут, в частности, выявить летные препятствия, обнаружить источники радиопомех, снять диаграммы направленности антенн и обследовать их состояние. Примером практического результата использования дронов в данных целях является, например, корректировка контрольной точки глиссады в Челябинске, где фиксировались постоянные жалобы экипажей на погрешности в ее определении.

Беспилотные воздушные суда в перспективе будут использоваться и для решения транспортных задач по перевозке как пассажиров, так и грузов.

Все эксперты сходятся во мнении, что первостепенной задачей в области применения БПЛА является решение научно-технических проблем. На итогах их решения и должна зиждиться нормативно-правовая база деятельности этого сегмента авиации. Для решения названных задач Россия имеет все ресурсы. Главное – не упустить время.

<http://transportrussia.ru/item/4824-integririvat-i-ne-medlit.html>

ТАСС; 2019.03.06; «ШЕРЕМЕТЬЕВО» ПРЕДЛОЖИЛО УЖЕСТОЧИТЬ ПРАВИЛА ПОВЕДЕНИЯ В АЭРОПОРТАХ – «КОММЕРСАНТ»

Международный аэропорт Шереметьево разработал проект типовых правил пользования аэропортами, предусматривающий введение ответственности за различные нарушения. Данный документ был направлен в **Минтранс** РФ, пишет в среду газета «Коммерсант», ознакомившаяся с его содержанием.

«Оператор разработал типовой документ, вводящий ответственность за нарушения, начиная от попрошайничества и заканчивая использованием воздушных шаров с гелием и перевозку детей в багажных тележках», – отмечается в публикации.

В частности, проектом предлагается запретить навязчиво предлагать в аэропорту услуги, попрошайничать и находиться в «зловонной одежде». Кроме того, под запрет может попасть передвижение по территории аэровокзала на велосипедах, самокатах и роликах, использование выключенных эскалаторов и траволаторов, съезд по «боковым частям и поручням эскалатора» и перевозку детей в багажных тележках. Перемещение животных разрешается только в водонепроницаемых контейнерах (за исключением собак-поводырей), а использование шаров, воздушных змеев и квадрокоптеров запрещается в принципе.

Конкретные меры ответственности за данные нарушения не предложены, пишет «Коммерсант».

В Шереметьево изданию сообщили, что **Минтранс** поддержал инициативу разработки правил, однако решение по проекту еще не вынесено.

5 КАНАЛ # ИЗВЕСТИЯ; 2019.03.06; ИНИЦИАТИВА ОТ ШЕРЕМЕТЬЕВО

ВЕДУЩИЙ: **Минтранс** не поддержал идею введения платной регистрации в аэропортах страны. Это было предложение одной из российских авиакомпаний. Зато в ведомстве на рассмотрении находится инициатива столичного Шереметьево с требованием ужесточить правила поведения в аэропортах. Итак, за что хотят наказывать? Во-первых, за попрошайничество в здании аэровокзала или нахождении там «в зловонной одежде». Во-вторых, запретят проносить внутрь воздушные шарик. Они сбивают пилотов, когда вырываются из-под крыш и попадают на летное поле. Далее, больше нельзя будет возить детей в багажных тележках. Так сейчас делают многие. Нельзя кататься по аэропорту на велосипеде, самокате или роликах. Нельзя ходить по выключенным эскалаторам и траволаторам, за этим тоже пока не следили, и наболевшее для многих пассажиров – запретят навязывать услуги в аэропортах. Это касается непонятных табличек «сдам жилье» и таксистов которые иногда просто бросаются на людей, едва заметив их в зоне прибытия.

На ту же тему: Россия24

ИНТЕРФАКС; 2019.03.06; ЮТЭЙР НАЧАЛА ПОЛЕТЫ ИЗ ОМСКА В СУРГУТ

Авиакомпания «ЮТэйр» (МОЕХ: UTAR) с 3 марта приступила к выполнению регулярного рейса Сургут-Омск-Сургут, сообщает пресс-служба омского аэропорта.

Рейс осуществляется в рамках программы субсидирования воздушных перевозок.

Полеты будут выполняться на среднемагистральном воздушном судне АТР-72 дважды в неделю по вторникам и воскресеньям. Отправление рейса по маршруту Сургут-Омск – в 9:00, прибытие – в 11:55. Из Омска самолет вылетает в 12:50 и прибывает в Сургут в 13:50. Время для всех аэропортов указано местное.

Как отмечается на официальном сайте авиакомпании, в 2019 году UTAir расширяет географию полетов по транспортному коридору Дальний Восток – Сибирь – Поволжье – Юг и запускает льготные перевозки из ключевых аэропортов: Тюмени, Сургута, Ханты-Мансийска, Нижневартовска, Уфы.

Ранее авиакомпания осуществляла рейсы из Москвы в Омск, но в 2015 году прекратила полеты по этому направлению.

ИНТЕРФАКС; 2019.03.06; ЮТЭЙР ОТКРОЕТ РЕЙСЫ ИЗ НИЖНЕВАРТОВСКА В МОСКВУ И ПЕТЕРБУРГ

Авиакомпания «ЮТэйр» (МОЕХ: UTAR) с 1 июня откроет рейсы из Нижневартовска (Ханты-Мансийский автономный округ) в Москву и Санкт-Петербург, сообщила пресс-служба авиаперевозчика.

Рейсы в Москву (аэропорт «Внуково») будут ежедневными, полеты в Санкт-Петербург будут выполняться по субботам.

Между тем «ЮТэйр» с 1 марта начала выполнять рейсы из Нижневартовска в Самару и Уфу (5 раз в неделю), а также в Екатеринбург (4 раза в неделю).

ИНТЕРФАКС – ДАЛЬНИЙ ВОСТОК; 2019.03.06; ГЕНКОНСУЛЬСТВО США ВО ВЛАДИВОСТОКЕ ПОБЛАГОДАРИЛО ЗА ПОМОЩЬ Пассажирам вынужденно севшего в Анадыре самолета рейса Пекин – Лос-Анджелес

Генконсульство США во Владивостоке поблагодарило за помощь пассажирам самолета рейса Пекин – Лос-Анджелес, во вторник совершившего вынужденную посадку в аэропорту Анадыря.

«От имени американцев, находившихся на борту самолета, совершившего экстренную посадку в Анадыре, Генконсульство США выражает благодарность за гостеприимство, оказанное пассажирам. Мы рады, что все пассажиры в безопасности, и что они смогли продолжить полет в Америку», – сообщается на странице дипмиссии в «Фейсбуке».

Как сообщалось, во вторник следовавший по маршруту Пекин – Лос-Анджелес (США) самолет китайской авиакомпании Air China с 188 пассажирами на борту совершил вынужденную посадку в аэропорту Анадыря после срабатывания сигнализации о пожаре в багажном отсеке. Никто не пострадал. Информация о пожаре на борту самолета не подтвердилась.

После вынужденной посадки пассажиров эвакуировали по надувным трапам.

Все пассажиры были размещены в здании аэропорта, в зоне международных перелетов и VIP-зале. В течение дня их обеспечивали питанием и напитками. На месте находились медики и работали четверо переводчиков – с английского и китайского языков. Регламент работы аэропорта был продлен. Во вторник вечером за пассажирами прибыл резервный борт, а в среду ночью они вылетели к месту назначения.

ИНТЕРФАКС; 2019.03.06; БРОШЕННЫЕ ВО «ВНУКОВО» И «ДОМОДЕДОВО» САМОЛЕТЫ «ТРАНСАЭРО» НЕ УДАЛОСЬ ПРОДАТЬ С ПЕРВОГО РАЗА

Аукцион по продаже брошенных в аэропортах «Внуково» и «Домодедово» самолетов «Трансаэро» (МОЕХ: ТАЕР), назначенный на 4 марта, признан несостоявшимся в связи с отсутствием заявок. Объявление об этом размещено в Едином федеральном реестре сведений о банкротстве (ЕФРСБ), следует из данных системы «СПАРК-Интерфакс».

Как сообщалось, на продажу были выставлены планеры (конструкции без силовых установок) Boeing-767-200 и Boeing-737-300, а также двигатели к ним, находящиеся во «Внуково», и один планер Boeing-737-300, который стоит в «Домодедово». Кроме того, на торги выставлялся двигатель производства Pratt & Whitney, который находится «за пределами РФ». Все имущество находится в залоге у ООО «Титан».

Организатором торгов по поручению конкурсного управляющего «Трансаэро» Алексея Белокопыта было ООО «Серенити». Общая стоимость четырех лотов составляла 500,5 млн рублей, шаг аукциона – 5% от нее, задаток – 15%. Аукцион планировалось провести на электронной площадке АО «Центр дистанционных торгов». Заявки принимались с 28 января по 1 марта.

Согласно новому объявлению, размещенному в ЕФРСБ, на 15 апреля назначены повторные торги. Заявки на участие принимаются с 11 марта по 12 апреля. Общая стоимость лотов снижена до 450 млн руб. Шаг аукциона и задаток не изменились.

Как сообщалось, в октябре прошлого года «Трансаэро» объявляло аукцион на продажу 17 двигателей дальнемагистральных Boeing-747, простаивающих в «Домодедово», на аэродроме Брантингторп в Великобритании и нескольких складах в Сингапуре и Москве. Начальная цена лота была 149 млн руб. В связи с отсутствием заявок торги были признаны несостоявшимися.

2015 году «Трансаэро» оказалась не в состоянии обслуживать долги, превышавшие 250 млрд рублей. В сентябре 2017 года она была признана банкротом. Основные кредиторы «Трансаэро» – банки и лизингодатели, в том числе структуры ВТБ (МОЕХ: VTBR) и Сбербанк (МОЕХ: SBER), Газпромбанк (МОЕХ: GZPR) и Новикомбанк.

ТРАНСПОРТ РОССИИ; ЕЛИЗАВЕТА КАРПОВА; 2019.03.06; ВЫБИРАЯ СУДЬБУ

В Российском университете транспорта прошел День открытых дверей.

Местом встречи потенциальных абитуриентов и представителей университета стал Дворец культуры университета. Гостей встречали студенты, участники творческих коллективов вуза, которые подготовили танцевальные номера.

Структурные подразделения РУТа подготовили информационные стенды, буклеты и видеоматериалы. Они были призваны помочь абитуриентам понять, каких специалистов готовят в вузе.

Предметный разговор

О многофункциональном технологическом кластере «Образцово», реализация проекта которого запланирована на 2024 год, в своем выступлении говорил и ректор Российского университета транспорта Александр Климов на встрече представителей университета и транспортной отрасли с гостями мероприятия. В своей речи ректор сфокусировал внимание присутствовавших на преимуществах Российского университета транспорта, отметив, что вуз является координирующим центром всей системы транспортного образования. «Если вы посмотрите программы развития, которые утверждены Правительством РФ, то увидите, что транспортная система является основной отраслью экономики страны. Именно она в наибольшей степени будет развиваться в ближайшие годы», – отметил Александр Климов. По словам ректора, это доказывает востребованность специалистов, подготовленных в университете: процент трудоустройства выпускников РУТа свыше 95%, что подтверждают данные мониторинга Министерства науки и высшего образования РФ. Кроме того, РУТ имеет уникальную возможность обучать студентов по собственным образовательным стандартам, а также у молодых людей есть возможность пройти военную подготовку параллельно с освоением программы высшего образования.

Перед гостями мероприятия выступил также директор Административного департамента **Министерства транспорта РФ** Константин Пашков. Он поблагодарил руководство вуза за организацию Дня открытых дверей, отметил развитую инфраструктуру университета, его лабораторную базу и многолетнюю историю. Константин Пашков уверен: приходя в РУТ, абитуриент приобретает огромное количество возможностей для собственной реализации – как в творческом, так и в профессиональном плане.

Заместитель начальника департамента управления персоналом ОАО «РЖД» Александр Збарский рассказал будущим абитуриентам о работе в транспортной отрасли. Он отметил, что ежегодно в компанию приходят более 600 выпускников РУТа, каждый из которых успешно трудоустроивается и становится ее неотъемлемой частью. В целом бывшие студенты Российского университета транспорта составляют 30-40% от числа сотрудников ОАО «РЖД». В свою очередь компания готова предложить студентам целевой прием, производственную практику и выплату дополнительной стипендии.

С работой предстоящей приемной кампании 2019 года гостей мероприятия ознакомил Максим Бегичев – ответственный секретарь приемной комиссии университета. Он отметил, что существенных изменений в отношении необходимых для поступления документов, сроков их подачи и наличия специальных квот на определенные специальности не произошло. По его словам, вся необходимая абитуриенту информация размещена на сайте университета, а в случае возникновения дополнительных вопросов у него есть возможность связаться с приемной комиссией напрямую: через оставленные на сайте номера телефонов и адрес электронной почты.

У участников мероприятия была возможность задать вопросы. В числе популярных были те, которые уточняли деятельность военной кафедры университета. Молодых людей интересовали также правила подачи документов, конкурс, основные этапы отбора и возможность прохождения военной подготовки девушками. По словам ректора РУТа, при отборе кандидатов учитывается успеваемость претендента и его физическая подготовка. Александр Климов также отметил, что всего на военную кафедру смогут поступить 108 человек – такова квота на ближайший прием.

Отдельного обсуждения удостоилась тема проживания в общежитиях. Гостей мероприятия интересовала степень их удаленности от корпусов университета, стоимость

проживания. На вопросы собравшихся ответил Михаил Кленов – проректор РУТа. Он отметил, что претендовать на место в общежитии может тот студент, дом которого расположен в 50 км и более от университета, а с порядком и стоимостью проживания в конкретном общежитии любой желающий может ознакомиться на сайте Российского университета транспорта.

Большой блок вопросов был связан с работой приемной комиссии. Гостей мероприятия интересовали стоимость обучения, наличие особых льгот для поступающих, прошедших военную подготовку, и порядок освоения образовательной программы на заочной форме обучения. Максим Бегичев отметил, что в Российском университете транспорта традиционно сохраняются льготы для тех категорий граждан, которые определены действующим законодательством России как льготные. Помимо этого, если абитуриент до поступления в вуз занимался волонтерской деятельностью, ему необходимо предоставить документы, подтверждающие подобную работу. Дополнительные баллы ему начислены не будут, однако при равных показателях с другими абитуриентами ему будет отдано предпочтение.

В завершение встречи Александр Климов пригласил гостей на заключительную часть мероприятия – каждый институт, находящийся в составе РУТа, организует собственные встречи с потенциальными абитуриентами. В ходе локальных мероприятий представители каждого структурного подразделения университета смогут ответить на вопросы, касающиеся конкретных направлений подготовки будущих специалистов транспортной отрасли.

Официальная часть мероприятия завершилась словами Константина Пашкова. Он уверен, что, приходя в Российский университет транспорта, студент выбирает не только будущую профессию, но и собственную судьбу. «Мой дедушка окончил МИИТ в 1939 году, мой отец окончил его же, мои родители познакомились в ДК на дискотеке. Вся моя жизнь связана с МИИТом, я всю жизнь работаю на транспорте и не пожалел об этом ни на секунду. Добро пожаловать в семью!» – заключил он.

<http://transportrussia.ru/item/4825-vybiraya-sudbu.html>

ГУДОК; 2019.03.06; СТЫК ПРОИЗВОДСТВА И НАУКИ

Транспортная стратегия Российской Федерации на период до 2030 года прогнозирует обострение дефицита высококвалифицированных специалистов в отрасли

Предприятия должны сами искать студентов

Максим Дулинов, директор Федерального института развития образования Российской академии народного хозяйства и государственной службы при президенте РФ (ФИРО РАНХиГС)

Транспортная система страны не может развиваться без специалистов. Транспортная стратегия РФ на период до 2030 года прогнозирует обострение кадрового дефицита в отрасли. Какие меры нужно принять, чтобы укомплектовать отрасль необходимым количеством высококвалифицированных кадров, «Гудку» рассказал директор ФИРО РАНХиГС Максим Дулинов.

-Максим Викторович, какие приоритетные задачи стоят сегодня перед системой среднего профессионального образования, в том числе отраслевой?

-Задачи, стоящие перед всей образовательной системой, были обозначены в Послании президента Федеральному собранию 1 марта 2018 года, а позже легли в основу федерального проекта «Молодые профессионалы» нацпроекта «Образование». Речь идет о разработке образовательных программ, формирующих квалификации выпускников по запросам предприятий в соответствии с мировыми стандартами, в том числе со стандартами «Ворлдскиллс».

Еще одна задача – регулярное повышение квалификации и переподготовка педагогических работников для освоения новых образовательных технологий. Техника и

технологии меняются стремительно, и образовательные учреждения не должны отставать. Поэтому еще одно направление образовательной политики – модернизация материально-технической базы колледжей и техникумов.

-Кто должен заниматься привлечением специалистов в транспортный комплекс страны?

-Наш институт участвовал в разработке методических рекомендаций для развития отраслевого среднего профессионального образования, которые вошли в Транспортную стратегию РФ на период до 2030 года. В частности, вопрос кадрового обеспечения транспортной отрасли мы предлагаем разделить на несколько взаимосвязанных задач, а именно: как привлечь выпускников школ на транспортные специальности, как привлечь их по окончании обучения на работу и как потом удержать их в отрасли. В решении этих вопросов должны принимать участие все заинтересованные стороны – образовательные организации и их учредители, работодатели, органы исполнительной власти.

Ведущая роль в этой работе отводится **Минтрансу** России, региональным министерствам транспорта, объединениям работодателей. Они должны наладить взаимодействие с координационными региональными органами по кадровой политике, участвовать в реализации госпрограмм в сфере образования, в том числе через механизмы конкурсного распределения контрольных цифр приема. Также транспортному ведомству необходимо тесно сотрудничать с профильными колледжами и техникумами при формировании их программ модернизации, участвовать в организации профориентационных мероприятий, в разработке образовательных программ и в итоговой аттестации, а также развивать институт наставничества и обучения на рабочем месте.

-Насколько важна связь работодателя с учебными заведениями?

-Выстраивание взаимодействия между предприятием и учебным заведением – задача первоочередной важности, если мы хотим обеспечить транспортную отрасль кадрами с необходимым уровнем квалификации.

В развитых странах, в частности в США, Великобритании, Германии, укрепление связки колледж – работодатель является магистральным направлением развития среднего профессионального образования. В СССР была выстроена система школа - профтехучилище – базовое предприятие, а закон

«О народном образовании в СССР» утвердил институт базовых предприятий. К сожалению, эта система не могла работать в рыночных условиях. Однако с начала 90-х годов получил распространение институт социального партнерства с предприятиями.

На сегодняшний день есть немало примеров успешного взаимодействия предприятий с колледжами. Большое внимание подготовке потенциальных работников уделяют МГТС, ПАО «Северсталь», госкорпорация «Росатом», ПАО «Газпром», ОАО «РЖД», ПАО «Ростелеком», ПАО «ЛУКОЙЛ». Тем не менее нельзя сказать, что это системное явление. На то есть объективные причины, которые кроются в структуре отечественного рынка труда, а также в сложности для предприятия вернуть средства, затраченные на подготовку студента-целевика, если после окончания учебы он не придет на производство.

- Каким образом работодатели могут наладить и укрепить взаимодействие с колледжами и техникумами?

- В законодательстве есть два интересных инструмента. Это сетевая форма реализации образовательных программ и создание базовых кафедр. Однако ежегодный мониторинг системы среднего профобразования, проводимый Министерством просвещения РФ, фиксирует их невостребованность. Между тем те компании, которые эти инструменты активно применяют, в частности ОАО «РЖД», окажутся в кадровом выигрыше.

И конечно, работодателям необходимо активнее участвовать в организации практики студентов.

<https://www.gudok.ru/newspaper/?ID=1455656&archive=2019.03.06>

ПАРЛАМЕНТСКАЯ ГАЗЕТА; 2019.03.06; НЕВЕРОВ ПРИЗВАЛ УСТАНОВИТЬ ДО ПОСЕВНОЙ АДЕКВАТНЫЕ ПРАВИЛА ПЕРЕДВИЖЕНИЯ СЕЛЬХОЗТЕХНИКИ

Посевная начнется совсем скоро; необходимо решить важную проблему аграриев – передвижение сельхозтехники по дорогам общего пользования. Из-за действующих правил такая техника зачастую подвергается огромным штрафам, заявил руководитель фракции «Единая Россия», зампред Госдумы Сергей Неверов. Об этом сообщает пресс-служба фракции.

«Для того чтобы, например, комбайн переехал с одной стороны поля на другую, нужно специальное разрешение, потому что какой-то участок пути будет проходить по дороге общего пользования. Для получения этого разрешения еще и нужно указать точно маршрут, количество проездов по дороге (не более 10 на одно разрешение). В случае даже незначительных отклонений от указанных в заявке параметров – огромные штрафы», – заметил Неверов, рассказывая о прошедшем в Госдуме совещании о порядке выдачи спецразрешений на движение по автомобильным дорогам общего пользования крупногабаритной сельхозтехники.

По словам парламентария, указанная проблема решается приказом **Минтранса** – документ уже готов, но «завис» из-за проблем в межведомственной координации. «По предложению (депутата фракции «Единая Россия» – ред.) Натальи Костенко мы с коллегами из профильных комитетов Госдумы пригласили представителей министерств (сельского хозяйства, транспорта, экономического развития и юстиции), чтобы возобновить работу на данном направлении», – сообщил Неверов.

На совещании было решено, что уже на следующей встрече участники обсудят готовый новый приказ **Минтранса** о передвижении крупногабаритной сельхозтехники. Неверов подчеркнул, что этот документ должен дать возможность аграриям нормально работать уже этой весной.

<https://www.pnp.ru/social/neverov-prizval-ustanovit-do-posevnoy-adekvatnye-pravila-na-peredvizhenie-selkhoztekhniki.html>