Официальный печатный орган Министерства транспорта РФ

Транспорт России

Всероссийская транспортная еженедельная информационно–аналитическая газета № 30 (1045) 23 – 30 июля 2018 года

ХРОНИКА

● Подписано постановление Правительства РФ о продлении программы льготного лизинга колесных транспортных средств.

● Госдума РФ приняла в третьем чтении законопроект, предусматривающий повышение налога на добавленную стоимость (НДС) до 20% с 18%.

● Руководство Минтранса проинспектировало транспортные стройки Крыма и Тамани.

О ГЛАВНОМ

„Надо активнее решать инфраструктурные проблемы, они остаются одним из главных препятствий для привлечения инвестиций. По сути, нам предстоит создать высокотехнологичный «инфраструктурный каркас» для инвестиций, который поможет каждому региону найти собственные точки роста.

Председатель Правительства РФ Дмитрий Медведев

ДЕЛОВЫЕ НОВОСТИ

Использовать механизм ГЧП

необходимо при развитии придорожного сервиса

В рамках поездки на Дальний Восток заместитель руководителя Федерального дорожного агентства Игорь Астахов провел совещание по вопросу развития объектов дорожного сервиса и придорожной инфраструктуры федеральных автомобильных дорог Приморского края. В рабочей встрече, которая состоялась во Владивостоке, приняли участие и. о. директора департамента транспорта и дорожного хозяйства Приморского края Дмитрий Дементьев, директор ФКУ ДСД «Дальний Восток» Сергей Петраев, вице–президент общероссийской общественной организации малого и среднего предпринимательства «ОПОРА РОССИИ» Глеб Киндер, представители региональных органов власти и бизнеса.

Собравшиеся обсудили перспективы государственно–частного партнерства как инструмента модернизации объектов дорожного сервиса, а также акцентировали внимание на реализации концепции их развития, в частности, вдоль трассы А–370 «Уссури» Хабаровск – Владивосток, где расположены 182 объекта дорожного сервиса.

Игорь Астахов отметил важность системного подхода к обустройству автомобильных дорог федерального значения, опираясь на современные стандарты. «Строительство и содержание дорог – одна из наших основных задач, однако помимо безопасного движения необходимо также обеспечить комфортные условия для поездок: объекты, расположенные вдоль автомобильных дорог федерального значения, должны отвечать как существующим нормативам, так и потребностям пользователей», – подчеркнул заместитель главы Росавтодора.

В ходе совещания были обозначены и ключевые задачи, выполнение которых позволит решить существующие проблемы и улучшить ситуацию в сфере дорожного сервиса, а также выстроить конструктивный диалог с представителями малого и среднего предпринимательства, органами исполнительной власти.

В ПРАВИТЕЛЬСТВЕ РФ

В круиз по Арктике

Правительство РФ внесло в Государственную думу на рассмотрение законопроект, направленный на развитие круизного туризма в Арктической зоне России и на Дальнем Востоке. Соответствующее распоряжение № 1428–р 11 июля 2018 года подписал Председатель Правительства РФ Дмитрий Медведев.

Проект федерального закона предполагает внесение изменений в статью 16 Закона Российской Федерации «О Государственной границе Российской Федерации» и статью 142 Федерального закона «О внутренних морских водах, территориальном море и прилежащей зоне Российской Федерации».

Окончание на 2–й стр.

В СОВЕТЕ ФЕДЕРАЦИИ

Концепция стратегии

Член Комитета СФ по бюджету и финансовым рынкам Андрей Епишин провел заседание рабочей группы по вопросам государственной политики в сфере авиастроения на тему «О концепции Стратегии развития авиационной промышленности РФ до 2030 года».

В заседании приняли участие члены комитетов Совета Федерации по экономической политике, по социальной политике, по федеративному устройству, региональной политике, местному самоуправлению и делам Севера, а также руководители авиационных предприятий, представители региональных органов государственной власти, профильных организаций, научного и экспертного сообщества.

Окончание на 2–й стр.

В ГОСДУМЕ РФ

Компенсируют затраты

Госдума приняла законопроект, внесенный Правительством РФ, «О внесении изменений в Федеральный закон «Устав железнодорожного транспорта Российской Федерации», направленный на обеспечение правовых оснований для компенсации затрат перевозчика.

Предлагается закрепить правовые основания для компенсации затрат перевозчика, возникающих при отцепке вагонов в текущий отцепочный ремонт по причинам, не зависящим от перевозчика, а также включить владельцев железнодорожного подвижного состава в перечень лиц, которые несут ответственность за убытки, возникшие в процессе перевозки в связи с аварийными ситуациями.

Окончание на 2–й стр.

Сработали без сбоев

Транспортный комплекс страны в период ЧМ–2018 обеспечил высокое качество перевозок

ИТОГИ

В Калининграде под председательством Президента России Владимира Путина прошло совместное заседание Совета по развитию физической культуры и спорта и Наблюдательного совета Оргкомитета «Россия–2018». Министр транспорта РФ Евгений Дитрих выступил с докладом об итогах транспортного обеспечения чемпионата мира по футболу.

С учетом масштаба чемпионата подготовка транспортного комплекса и инфраструктуры стала одним из ключевых мероприятий, заявил глава Минтранса.

Министр напомнил, что в период подготовки к мундиалю построены две новые, реконструированы семь существующих взлетно–посадочных полос, в девяти аэропортах построены и реконструированы аэровокзальные комплексы. Аэропорт «Платов» создан с нуля. Построены и реконструированы 12 автомобильных дорог. Масштабный ремонт улично–дорожной сети проведен в рамках проекта «Безопасные и качественные дороги». К чемпионату регионами построены и отремонтированы более 3 тыс. км улиц и дорог. В Санкт–Петербурге и Нижнем Новгороде сданы две станции метро.

Евгений Дитрих высказал слова благодарности в адрес глав регионов за личный патронаж программ создания транспортных объектов.

ЕВГЕНИЙ ДИТРИХ:

„Чемпионат стал катализатором модернизации транспортного комплекса, что повысит и туристическую привлекательность, и в целом обслуживание граждан.

– Без их личной вовлеченности ничего бы не получилось, – сказал министр.

Говоря об объемах перевозок, глава Минтранса отметил следующее: объем оказался существенно выше, чем планировалось. Авиапассажиров в период чемпионата было перевезено в четыре раза больше. Это на 3 млн 900 тыс. человек больше, чем рассчитывали. Общий пассажиропоток составил более 16 млн человек.

– Важно, что мы справились с нагрузками, – подчеркнул Евгений Дитрих. – Увеличили количество авиарейсов, оперативно перераспределяли пассажиропотоки между разными авиаперевозчиками, создали резерв воздушных судов. В общем, удалось обеспечить нормальный режим работы, несмотря на пиковые нагрузки, которые наложились также и на летний отпускной период. Все прошло без сбоев.

По железнодорожному транспорту пассажиропоток также был превышен: перевезли более 5 млн человек. Это на 2 млн 600 тыс. человек больше, чем рассчитывали.

Отдельно министр затронул тему бесплатных поездов. По его словам, средняя заполняемость таких поездов была выше 70%, по наиболее востребованным направлениям – около 100%. Сотрудники стимулировали оперативное перераспределение билетов, потому что многие болельщики бронировали по нескольку билетов с учетом того, что денег за это платить не надо. В целом бесплатными поездами воспользовались граждане более 170 государств. Более половины всех пассажиров бесплатных поездов – россияне.

Говоря о городском транспорте, Евгений Дитрих отметил, что регионы серьезно обновили подвижной состав: были приобретены более 5300 автобусов, троллейбусов, трамваев, вагонов метро. В дни чемпионата болельщиков бесплатно перевозили по специально определенным маршрутам.

– Мы старались гибко и оперативно реагировать на процессы в рамках транспортного обслуживания чемпионата, – сказал министр. – Федеральный центр управления перевозками, 11 региональных центров взаимодействовали, обеспечивали быстрое принятие решений при любых возникавших ситуациях. Это тоже часть наследия чемпионата. Попросил бы о поручении регионам сохранить такие организационные структуры для управления транспортом в городах–участниках. Мы готовы были бы скоординировать эту работу. Мне кажется, что это тоже не должно пропасть даром.

Завершая доклад, Евгений Дитрих подчеркнул, что чемпионат стал катализатором модернизации транспортного комплекса, что повысит и туристическую привлекательность, и в целом обслуживание граждан.

Наш корр.

Совещание экспертов

В центре внимания — международные автомобильные перевозки

В Москве состоялось совещание экспертов уполномоченных органов в области автомобильного транспорта государств – членов Евразийского экономического союза.

Участники обсудили вопросы реализации требований Европейского соглашения, касающегося работы экипажей транспортных средств, производящих международные автомобильные перевозки.

Совещание прошло под председательством заместителя директора Департамента транспорта и инфраструктуры Евразийской экономической комиссии Сергея Негрея. В нем приняли участие заместитель директора Департамента госполитики в области автомобильного и городского пассажирского транспорта Минтранса России Владимир Луговенко, Росавтотранс в лице заместителя генерального директора Дмитрия Белякова и начальника отдела Натальи Задонской, а также представители Республики Беларусь и Республики Казахстан.

В рамках совещания участники обсудили планируемые изменения требований соглашения ЕСТР в части внедрения и применения цифровых тахографов второго поколения – «умных» (смарт) тахографов. Стороны договорились провести детальный анализ предлагаемого Европейской комиссией проекта текста Добавления 1С к Соглашению ЕСТР, а также продолжать международное сотрудничество государств – членов Евразийского экономического союза для выработки единой скоординированной позиции в отношении реализации требований Соглашения ЕСТР.

Проекту – реализацию

Доля региональных и муниципальных дорог в нормативном состоянии должна неуклонно расти

ТРАНСПОРТНАЯ ПОЛИТИКА

Как мы уже сообщали, министр транспорта РФ Евгений Дитрих принял участие в заседании Комитета Госдумы РФ по транспорту и строительству. Он рассказал о реализации поручения Президента России по приведению в нормативное состояние региональных и местных автомобильных дорог. В частности, речь шла о планах по реализации национального проекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги».

В своем выступлении Евгений Дитрих напомнил, что Правительству РФ при разработке национального проекта по созданию безопасных и качественных автомобильных дорог к 2024 году необходимо обеспечить: увеличение доли автомобильных дорог регионального значения, соответствующих нормативным требованиям, в их общей протяженности не менее чем до 50% (относительно их протяженности по состоянию на 31 декабря 2017 года). Кроме того, необходимо довести в крупнейших городских агломерациях доли автомобильных дорог, соответствующих нормативным требованиям, в их общей протяженности до 85%.

Сегодня в стране насчитывается 511 тыс. км региональных и межмуниципальных автомобильных дорог, из которых по состоянию на начало 2018 года соответствовали нормативным требованиям 43,1%. Ожидается, что к концу 2018 года – началу 2019 года эта доля повысится до 43,6%. Таким образом, по словам Евгения Дитриха, за шесть лет необходимо привести в нормативное состояние еще около 7–8% дорог регионального значения. Для решения этой задачи регионам потребуется в общей сложности 514 млрд руб., что позволит привести в нормативное состояние 39 тыс. 400 км региональных автомобильных дорог.

Анализ, проведенный во всех субъектах РФ, показывает, что в 29 из них уже более половины региональных автомобильных дорог приведены в нормативное состояние, 14 регионов, где доля автомобильных дорог регионального значения, соответствующих нормативным требованиям, варьируется от 47 до 49%, способны к 2024 году выполнить задачу самостоятельно за счет собственных региональных дорожных фондов. Другими словами, 43 субъекта Федерации в специальной поддержке по этому вопросу не нуждаются.

Пристального внимания требуют 40 субъектов РФ, в которых уровень нормативного состояния дорог существенно меньше, чем 50%. Федеральный центр не только окажет им финансовую поддержку в размере 514 млрд руб., но и будет координировать работу по приведению дорог в нормативное состояние.

В каждой из 40 агломераций планируется создать проектные группы, аналогичные тем, что уже работают в 38 агломерациях, участвующих в национальном проекте БКД. Будут составлены перечни автомобильных дорог, требующих приведения их в нормативное состояние, а также графики выполнения работ.

Для реализации поставленных задач в рамках национального проекта БКД каждый регион получит в среднем по 625 млн руб. в год федеральных трансфертов.

Министр сообщил, что в процессе реализации национального проекта БКД была опробована электронная система мониторинга, которая показала свою эффективность.

По словам главы Минтранса, в рамках национального проекта планируется также создание реестра современных технологий и материалов, благодаря чему субъекты РФ будут иметь возможность получать необходимые решения и внедрять их в свою проектную документацию.

Министр также сообщил, что будет продолжена работа по приемке автомобильных дорог у субъектов Российской Федерации из региональной собственности в федеральную – в общей сложности более 13 тыс. км.

Руководитель Минтранса подчеркнул, что «детализация планов по национальному проекту, формированию программ развития дорожной сети агломераций и перечня автомобильных региональных дорог, которые требуется привести в нормативное состояние, ведется в тесном взаимодействии с регионами. Большую помощь Минтрансу оказывает Ассоциация «РАДОР» как с точки зрения сбора информации, так и с точки зрения доведения целевых указаний по субъектам Российской Федерации».

В заключение Евгений Дитрих ответил на вопросы депутатов и предложил проводить встречи в таком формате раз в два месяца. Председатель Комитета Госдумы по транспорту и строительству Евгений Москвичев поддержал данное предложение.

Татьяна ЛАРИОНОВА, обозреватель «ТР»

Вручены дипломы

выпускникам Московской государственной академии водного транспорта

В Московской государственной академии водного транспорта – филиале ГУМРФ имени адмирала С.О. Макарова состоялось торжественное вручение дипломов выпускникам вуза. 164 молодых специалиста получили дипломы об образовании по специальностям «судовождение», «эксплуатация судовых энергетических установок», «эксплуатация судового электрооборудования и средств автоматики», «строительство» и направлениям подготовки «технология транспортных процессов», «эксплуатация транспортно–технологических машин и комплексов», «управление водным транспортом и гидрографическое обеспечение судоходства», «кораблестроение, океанотехника и системотехника объектов морской инфраструктуры».

Директор МГАВТ Игорь Мищенко поздравил выпускников и призвал их к постоянному развитию и совершенствованию полученных знаний и навыков. По традиции он вручил грамоты тем, кто активно участвовал в образовательной и общественной жизни вуза.

Дипломы выпускникам вручил заместитель руководителя Федерального агентства морского и речного транспорта Александр Пошивай. Он тепло поздравил их с завершением обучения и пожелал новых свершений на благо развития водного транспорта России.

К поздравлениям присоединился настоятель Храма святого праведного воина Феодора Ушакова в Южном Бутово игумен Дамиан. В своем напутственном слове он благословил выпускников и пожелал МГАВТ новых успехов и процветания.

По сообщениям наших корреспондентов

В круиз по Арктике

Туризм в регионе будет развиваться

В ПРАВИТЕЛЬСТВЕ РФ

Окончание. Начало на 1–й стр.

В соответствии со статьей 142 Федерального закона от 31 июля 1998 года № 155–ФЗ «О внутренних морских водах, территориальном море и прилежащей зоне Российской Федерации» иностранные суда, перевозящие пассажиров–туристов, после прохождения пограничного, таможенного и других видов контроля в пункте пропуска через государственную границу РФ могут плавать во внутренних морских водах и в территориальном море Российской Федерации между портами, открытыми для захода судов под флагом иностранного государства, за исключением запретных для плавания и временно опасных для плавания районов. При этом заход иностранных туристских судов в районы внутренних морских вод и территориального моря Российской Федерации, прилегающие к территориям субъектов Федерации, входящих в Арктическую зону и Дальневосточный федеральный округ, возможен исключительно в порты или пункты по перечню, утвержденному Правительством РФ.

Вместе с тем действующей редакцией статьи 142 № 155–ФЗ не предусмотрено полномочие Правительства РФ устанавливать какие–либо дополнительные условия (сход на берег), связанные с перевозкой пассажиров–туристов.

Определение портов, пунктов, а также участков водной акватории, в которых допускается сход туристов на берег, обусловлено необходимостью исключения возможности попадания иностранных туристов на территорию, на которой расположены объекты, предназначенные для обеспечения обороны и безопасности государства. Кроме того, информация о возможности схода иностранных туристов на берег позволит туроператорам с наименьшими рисками планировать маршруты следования иностранных туристских судов с посещением туристами – пассажирами этих судов – туристических объектов, расположенных в том числе на суше, формировать турпродукт, представляющий интерес для иностранных туристов, и, как следствие, будет способствовать развитию круизного туризма в субъектах Федерации, входящих в Арктическую зону и Дальневосточный федеральный округ.

Для решения этой проблемы законопроектом предлагается новая редакция пункта 4 статьи 142 № 155–ФЗ, согласно которой в перечне портов, утверждаемом Правительством РФ, должны быть указаны порты или пункты, в которых иностранным туристским судам разрешается производить посадку пассажиров–туристов и высадку их на берег.

Кроме того, предлагается установить, что иностранные туристские суда, перевозящие пассажиров–туристов, при плавании во внутренних морских водах и в территориальном море Российской Федерации могут производить выгрузку или погрузку припасов в портах.

Предлагаемые изменения направлены на совершенствование законодательства в части правового регулирования деятельности по круизному туризму в районах внутренних морских вод и территориального моря Российской Федерации, прилегающих к территориям субъектов Федерации, входящих в Арктическую зону и Дальневосточный федеральный округ.

Концепция стратегии

развития авиационной промышленности РФ – в фокусе внимания сенаторов

В СОВЕТЕ ФЕДЕРАЦИИ

Окончание. Начало на 1–й стр.

На мероприятии рассматривались вопросы развития авиационного машиностроения, меры законодательной поддержки отрасли, возможность внедрения современных разработок и технологий, перспективы серийного производства новых отечественных воздушных судов, а также законодательные инициативы.

В рамках мероприятия с докладом по основному вопросу выступил заместитель министра промышленности и торговли РФ Олег Бочаров. Как отметил замминистра, стратегия в первую очередь должна вернуть Россию на лидирующие позиции в авиаотрасли. По его словам, в настоящее время доля российских производителей гражданских самолетов по внешним оценкам составляет 2,3%. При этом авиационная промышленность вносит существенный вклад в экономику России.

По словам Олега Бочарова, при формировании стратегии необходимо учитывать глобальные тенденции и вызовы, географию глобального рынка перевозок и перераспределение транспортных потоков, конкуренцию между различными видами транспорта, угрозы, возможности, внешние и внутренние ограничения развития авиационной промышленности в России, а также уровень конкурентоспособности отечественной авиационной техники (АТ) в отдельных сегментах рынка.

Олег Бочаров отметил, что основными целями и задачами развития авиационной промышленности являются достижение конкурентоспособности продукции авиационной промышленности в отдельных (целевых) сегментах рынка и создание авиационной техники для обеспечения социально–экономического развития, обороноспособности, безопасности и связанности территории страны. При разработке концепции стратегии важно также учитывать необходимость достижения и сохранения превосходства продукции авиационной промышленности по технико–экономическим характеристикам, формирования эффективной системы продвижения и продаж продукции авиационной промышленности, подчеркнул замминистра.

Участники мероприятия обсудили работу авиационных предприятий в регионах, а также высказали предложения, направленные на стимулирование развития авиации в Российской Федерации.

Компенсируют затраты

Перевозчиков вооружают правовыми основаниями

В ГОСДУМЕ РФ

Окончание. Начало на 1–й стр.

Предусматривается наделение федерального органа исполнительной власти в области железнодорожного транспорта компетенцией на издание порядка отцепки (прицепки) грузовых вагонов, не принадлежащих перевозчику, при нахождении их в пути следования в(из) ремонт(а), порядка определения платы перевозчику в связи с такой отцепкой (прицепкой) по причине, не зависящей от перевозчика.

Внесение данных изменений обусловлено необходимостью сокращения расходов перевозчика на осуществление начально–конечных операций с неисправными вагонами по отцепке и прицепке их к поездам, а также за груженый пробег вагонов, следующих в текущий ремонт.

По мнению Правительства РФ, данные меры должны привести к улучшению эксплуатационной обстановки на сети железных дорог, увеличению скорости доставки грузов и порожних вагонов, ускорению их оборота, а также стимулировать приобретение новых вагонов, обладающих улучшенными техническими и эксплуатационными характеристиками.

Тормозят законодатели – тормозит такси

Состоялось заседание рабочей группы по вопросам пассажиров Общероссийского движения «За реальные дела!»

В СОЮЗАХ И АССОЦИАЦИЯХ

В ходе заседания были рассмотрены вопросы организации мониторинга работы общественного транспорта в регионах и меры по повышению безопасности таксомоторных перевозок. В дискуссии приняли участие представители транспортных предприятий, научных и общественных организаций, Роспотребнадзора, объединений страховщиков.

Руководитель рабочей группы Илья Зотов довел до участников заседания информацию о запуске совместного с Общественной палатой России проекта по мониторингу работы общественного транспорта в регионах.

Также члены рабочей группы обсудили меры по обеспечению безопасности услуг такси. Илья Зотов отметил, что дальше смотреть на безобразия, которые происходят в сфере таксомоторных перевозок, нельзя. В рамках рабочей группы были озвучены предложения по внесению поправок в Закон о такси, которые планируется передать в Комитет Госдумы РФ по транспорту и строительству и добиться максимального их учета. Среди основных предложений стоит отметить обязательные трудовые отношения таксомоторных предприятий и водителей, контроль прохождения предрейсового осмотра и времени работы водителей со стороны агрегаторов, обязательность страхования таксомоторных перевозок.

Директор ассоциации содействия развитию транспортной отрасли «Транспортная Ассоциация Московской Агломерации» Норайр Блудян изложил основные проблемы таксомоторной деятельности и предложения по совершенствованию ее регулирования. Рассматривается, в частности, предложение инициировать от организации на Международном евразийском форуме «ТАКСИ» (МЕФТ) проведение специального «круглого стола», посвященного проблемам пассажиров легковых такси.

По мнению эксперта, законопроектов о такси много. Это говорит о том, что весьма активно действуют лоббисты. Каждый защищает свои интересы.

– Пока не определен статус водителей, никакой цепочки ответственности не будет, – заявил Норайр Блудян. – 99% сегодняшних водителей вряд ли можно назвать таксистами, они просто берут в аренду автомобили. Единственное к ним требование – стаж работы не менее трех лет. И все!

Чтобы разорвать цепочку тех безобразий, которые происходят в сфере таксомоторных перевозок, в новом законе должны быть установлены трудовые отношения между водителем и таксопарком. Водитель должен быть в штате таксопарка, а таксопарк должен нести всю ответственность за водителя. Не может человек, даже имеющий стаж в три года, завтра стать водителем такси. Водитель должен получать допуск, специальное разрешение на таксомоторные перевозки.

И обязательно надо внедрять разумные, обоснованные тарифы. Сейчас фактически регулируют тарифы агрегаторы, хотя их никто не уполномочивал. Таково консолидированное мнение участников дискуссии.

На заседании рабочей группы также были рассмотрены и другие проблемы пассажиров, меры по соблюдению их законных прав и прав компаний–перевозчиков. Кроме того, обсуждались планируемые нововведения в сфере регулирования таксомоторной деятельности, необходимость лицензирования таксомоторных перевозок.

Вячеслав ЛОБОВ, обозреватель «ТР»
Фото Ольги ШВЕЙЦЕР

КСТАТИ

Депутаты Госдумы РФ на заседании Комитета по финансовому рынку рекомендовали принять в первом чтении законопроект о страховании пассажиров такси.

Цель документа – повысить защищенность пассажиров. Как отмечают разработчики законопроекта, сейчас низкий профессионализм водителей такси часто оборачивается повышенными рисками для пассажиров.

Обязательное страхование гражданской ответственности перевозчиков перед пассажирами за вред жизни, здоровью и имуществу существует и сейчас, включая автобусные и троллейбусные перевозки. Максимальная выплата за причинение ущерба жизни здоровью достигает 2 млн руб.

В то же время защита пассажиров легковых такси сейчас обеспечивается в рамках ОСАГО со специальной отметкой, по которому максимальная выплата за вред жизни и здоровью не превышает 500 тыс. руб. Законодатели предлагают повысить эту сумму до 2 млн руб. По расчетам экспертов, страховка будет стоить от 3 тыс. до 5 тыс. руб. в год для одной машины такси.

Действенный ресурс

Активисты Общероссийского народного фронта проверили ход ремонта дорог и мостов в Астраханской области

НА КОНТРОЛЕ

В рамках проекта Общероссийского народного фронта «Дорожная инспекция ОНФ/Карта убитых дорог» в Астраханской области были проинспектированы дорожные объекты, на которых ведутся активные работы. Активисты ОНФ вместе с астраханским губернатором оценили ремонт мостов и дорог Красноярского района.

На текущий ремонт и содержание дорог и мостов, развитие придорожной инфраструктуры в текущем году из бюджета области выделено около 2 млрд руб. При этом 519 млн из них – по приоритетному проекту «Безопасные и качественные автомобильные дороги» (БКД).

За 37 лет 764–метровый мост на Красный Яр через реку Белый Ильмень ни разу капитально не ремонтировался, поэтому передвижение пешеходов по нему стало опасным. Неравнодушные жители отметили его на интерактивном ресурсе ОНФ «Карта убитых дорог». В настоящее время рабочие демонтируют старые железобетонные балки на перекрытой половине проезжей части – июль 2019 г., однако сейчас идет небольшое отставание по графику.

На мостовом переходе через реку Караульная протяженностью 721 м ремонт ведется по графику, стоимость объекта составляет 105 млн 461,65 тыс. руб. Уже выполнены работы по демонтажу консоли тротуара, дорожного полотна, по армированию и бетонированию пролетов, ведется ремонт мостовых опор.

На трассе Астрахань – Красный Яр дорожное полотно, на которое поступали жалобы, было отремонтировано в 2017 г., и сейчас перед поселком Пойменный подготавливаются к установке три новых остановочных комплекса. Рядом разместятся пешеходные дорожки, ливневки, 49 точек освещения, перильное ограждение протяженностью 407 м и павильоны, где можно будет укрыться от непогоды в ожидании транспорта. Общая стоимость работ на объекте длиной 2,3 км составит 45 млн 537,41 тыс. руб.

Решился вопрос и в отношении жителей четырех малых населенных пунктов Красноярского района. Там проживают почти 2 тыс. человек, которые длительное время были отрезаны от Большой земли, так как местный паром через реку Большая Прова пришел в негодность. Власти района установили понтонную переправу стоимостью 8 млн руб., проезд по которой решили сделать бесплатным.

Всего в регионе предусмотрен капитальный ремонт пятнадцати мостов: три приведены в порядок в 2017 г., пять мостов сдадут в этом, а ремонт еще семи планируется завершить в 2019 г.

«Контрольные поездки с руководством области для нас стали традиционными, потому что сайт «Карта убитых дорог» показал себя в Астрахани с наилучшей стороны. Видя, что нанесенные на карту дороги ремонтируются, астраханцы поверили в эффективность и действенность ресурса ОНФ. Теперь 95% дорог БКД формируются из этой карты убитых дорог. На выездном совещании нами высказаны замечания и предложения. Предложено усилить деформационные швы на мостах, так как они быстро вскрываются после ремонта, а на понтонной переправе нет леерных ограждений для пешеходов», – прокомментировал координатор проекта «Дорожная инспекция ОНФ/Карта убитых дорог» в Астраханской области Игорь Сухов.

Представители органов власти, присутствовавшие на объектах, согласились с мнением общественников. Астраханские активисты ОНФ будут держать на контроле решение проблемы.

Наш корр.

ФАКТ

> Всего в регионе предусмотрен капитальный ремонт пятнадцати мостов: три приведены в порядок в 2017 г., пять мостов сдадут в этом, а ремонт еще семи планируется завершить в 2019 г.

Доступно и комфортно

Перевозки маломобильных пассажиров поездами дальнего следования в I полугодии выросли в 2,5 раза

БЕЗБАРЬЕРНАЯ СРЕДА

В январе–июне 2018 года поездами дальнего следования холдинга «РЖД» воспользовались 65 тыс. пассажиров с ограниченными возможностями здоровья. Это в 2,5 раза больше, чем за аналогичный период прошлого года (около 26 тыс. пассажиров). В том числе поездами дальнего следования «Сапсан» воспользовались 9 тыс. человек.

Холдинг «РЖД» работает над улучшением условий и повышением доступности поездок для пассажиров с ограниченными физическими возможностями. Ежегодно увеличивается количество вагонов со специализированным купе (за счет приобретения новых и проведения модернизации эксплуатируемых вагонов). Конструкцией специализированных вагонов предусмотрены подъемные посадочные устройства, увеличенная ширина дверей вагона, а также тамбурной зоны и коридора (что позволяет пассажиру передвигаться на кресле–коляске), подъемник для инвалида–колясочника.

В настоящее время на сети железных дорог России эксплуатируются 672 штабных вагона, оборудованных купе для пассажиров с ограниченными возможностями. В 2018 году АО «ФПК» приобретет 22 таких вагона и еще 43 штабных вагона будут дооборудованы специальным купе во время капитального ремонта.

Если в составе пассажирского поезда дальнего следования отсутствует вагон с купе для лиц с ограниченными физическими возможностями, он может быть включен в него по заявке пассажира, поданной через Центр содействия мобильности ОАО «РЖД» или билетную кассу.

С 2017 года действуют специальные скидки на проезд: в специализированное купе поездов дальнего следования формирования АО «ФПК» для инвалида и его сопровождающего действует скидка 50%, а на специализированные места в поездах «Сапсан» – 40%.

Специализированные места для проезда инвалидов–колясочников в поездах «Сапсан» отличаются от обычных. Учитывая особенные потребности, стол здесь не имеет ножки и откидывается вверх. Данные места оборудованы кнопкой вызова проводника. Вблизи находится специальная уборная, рассчитанная на использование инвалидами в колясках.

Напомним: в 2017 году было открыто дистанционное оформление электронных билетов через Интернет на специализированные места (в том числе с отложенной оплатой). Билет могут оформить инвалиды–колясочники и сопровождающие лица, зарегистрированные в Центре содействия мобильности ОАО «РЖД».

В Центре содействия мобильности по телефону 8 (800) 775–00–00, добавочный 1 (в тоновом режиме) также принимаются заявки на оказание ситуационной помощи на железнодорожных вокзалах. Заявку можно оставить за 3 суток до поездки, но не менее чем за 24 часа до момента оказания услуг. Подробная информация опубликована на официальном сайте ОАО «РЖД».

Пресс–служба ОАО «РЖД»

НОВОСТИ

Аварийность – снизить!

Губернатор Ростовской области Василий Голубев поручил министерству транспорта до 1 сентября разработать комплекс мер по снижению аварийности на дорогах.

«За шесть месяцев этого года в Ростовской области количество дорожно–транспортных происшествий с пострадавшими сократилось на 8,5%. Число погибших в ДТП снизилось на 1,7% в сравнении с аналогичным периодом 2017 года, количество раненых сократилось на 11,8%. Надо сохранить такую динамику», – подчеркнул Василий Голубев на заседании комиссии по обеспечению безопасности дорожного движения.

Как сообщили в пресс–службе губернатора, Автодору рекомендовано внести изменения в график проведения дорожно–строительных работ летом, исключив работы, влекущие снижение пропускной способности автодороги М–4 «Дон», увеличить долю социальной рекламы на дороге. Управлению ГИБДД необходимо подготовить предложения по оснащению школьных кабинетов по безопасности дорожного движения, вести активную профилактическую работу среди транспортных предприятий. Главам муниципалитетов – взять под личный контроль состояние пешеходных переходов около образовательных учреждений.

За счет «Платона»

В Чеченской Республике после реконструкции открыт мост через реку Терек. Более 330 млн руб. на восстановление переправы, ранее признанной аварийной, было выделено из федерального бюджета за счет средств от государственной системы «Платон». После реконструкции по новому мосту разрешено движение большегрузного транспорта, что создает благоприятные условия для развития грузоперевозок.

Построенный почти 60 лет назад мост на трассе Ищерская — Грозный ни разу не ремонтировался. Восстановление переправы протяженностью почти 300 метров было начато в 2016 году. В ходе ремонта были заменены опоры путепровода и его проезжая часть, что существенно повышает безопасность движения для десятков тысяч автовладельцев.

Мост имеет стратегическое значение для Чеченской Республики: сокращает транзитный путь в направлении Северной Осетии и Ставропольского края и делает ближе на 180 километров населенные пункты Наурского, Надтеречного и Грозненского районов.

«Белмакс 4» для ГТЛК

Окская судоверфь сдала заказчику – ПАО «ГТЛК» – четвертую несамоходную наливную баржу «Белмакс 4» проекта ROB20. Об этом сообщает пресс–служба судостроительного предприятия.

Несамоходные наливные баржи проекта ROB20 предназначены для перевозки нефтепродуктов с температурой вспышки 61 градус и выше. Благодаря двойным бортам и дну суда обладают повышенным уровнем экологичности. Эксплуатироваться они будут на реках Белая, Кама и Волга.

Контракт на строительство барж заключен 31 октября 2017 года, киль четвертой баржи был заложен 19 января 2018 года.

Доводочные испытания

Второй участвующий в летных испытаниях самолет МС–21–300 совершил полет в новой окраске.

Полет продолжительностью 3 часа 7 минут был выполнен на аэродроме Иркутского авиационного завода – филиала ПАО «Корпорация «Иркут» (в составе ОАК). Полетное задание включало проверку самолетных систем и снятие аэродинамических поправок для системы измерения воздушно–скоростных параметров. Самолет достиг высоты 9000 м, все системы работали штатно.

Для окраски второго самолета выбран белый цвет, позволяющий наглядно продемонстрировать высокое качество поверхности планера и точность стыковки отсеков фюзеляжа.

Разработка и производство самолетов МС–21 ведется на основе комплексного использования цифровых технологий. Изготовление агрегатов планера и его сборка осуществляются на новой автоматизированной линии. Лазерные измерительные системы и управляемые компьютерами позиционеры (подвижные опоры для перемещения агрегатов в трехмерном пространстве) обеспечивают минимальные погрешности при стыковке планера.

Заводские доводочные испытания второго летного самолета МС–21–300 ведутся на Иркутском авиационном заводе с 12 мая 2018 г.

По сообщениям информационных агентств

Горэлектротранспорту — устойчивое развитие

Это не пожелание, а императив времени

ПРОБЛЕМЫ И РЕШЕНИЯ

Городской электрический транспорт (ГЭТ) – трамвай, троллейбус, метрополитен, городская и пригородная электричка – все это является основой транспортной системы современного города и эффективным способом обеспечения мобильности пассажиров. А с недавних пор в некоторых российских городах появились электробусы, фуникулеры, монорельсы, канатные дороги… Это экологически чистый транспорт, который должен преобладать в транспортной сети городов будущего. Однако так ли готовы сами города к полномасштабному использованию на своих территориях электротранспорта?

Новые технологии Петербурга

В прошлом году отмечался 110–летний юбилей начала трамвайного движения в Санкт–Петербурге. С тех пор в Северной столице этому виду транспорта уделяется особое внимание, так как считается, и не без основания, что трамвай – единственный вид наземного пассажирского транспорта, который в зонах плотной городской застройки технологически в состоянии обеспечить высокие объемы перевозок при разумных затратах на инвестиции и эксплуатацию. Об этом рассказал член правительства Санкт–Петербурга – председатель Комитета по транспорту Александр Головин.

– Для устойчивого развития и инвестиционной привлекательности, – отметил он, – города должны не проводить демонтаж своих трамвайных сетей, а, напротив, обеспечивать их поддержку и модернизацию. Наилучшей стратегией для города, имеющего старую трамвайную сеть, является создание дорожной карты, которая содержала бы долгосрочные цели развития общественного транспорта и обязывала бы придерживаться избранной транспортной политики.

Примером такого подхода может служить разработанная по указанию губернатора Санкт–Петербурга Георгия Полтавченко Стратегия развития Санкт–Петербурга до 2030 года. Ее генеральная цель – улучшение качества жизни горожан и повышение глобальной конкурентоспособности Санкт–Петербурга на основе реализации национальных приоритетов развития, обеспечение устойчивого экономического роста, использование результатов инновационно–технологической деятельности, в частности, реализация функции по организации работы общественного транспорта.

Согласно стратегии любой документ планирования обязательно должен базироваться на основополагающих принципах. В их числе – мероприятия по организации приоритетного проезда общественного транспорта за счет обособления трамвайных путей и организации выделенных полос. Это должно повысить скорость сообщения и эффективность использования подвижного состава.

Следующий принцип – рациональное использование провозных возможностей транспортных средств и улично–дорожной сети города путем оптимизации маршрутной сети и снижения дублирования маршрутов различными видами транспорта. Это, в свою очередь, позволит увеличить доходность перевозок и снизить потребность субсидирования.

Основой для построения маршрутной сети наземного транспорта должна быть инфраструктура электрического транспорта (трамвая) как наиболее эффективно используемая за счет наибольшей вместимости, способности к наращиванию за счет трех– и пятисекционных трамваев. Таков третий принцип.

И, наконец, четвертый принцип заключается в повышении оборачиваемости транспортных средств за счет увеличения скорости сообщения и регулярности движения. Это должно снизить потребность в площадях для оборота и простаивания подвижного состава.

– Недавно в Санкт–Петербурге началась реализация первого в России проекта государственно–частного партнерства в области рельсового электрического транспорта «Модернизация трамвайных линий в Красногвардейском районе Санкт–Петербурга», – рассказал Александр Головин. – Суть проекта – в модернизации и ремонте трамвайных путей, покупке подвижного состава и строительстве депо на средства инвестора с дальнейшим возвратом инвестированных средств за счет перевозки пассажиров по трамвайным маршрутам общего пользования, проходящим в Красногвардейском районе. Запуск движения в рамках первого и второго этапов реализации проекта состоялся 7 марта 2018 года. К реализации готовятся еще два перспективных инвестиционных проекта. Это линии легкорельсового трамвая: ст. м. «Казаковская» – «Балтийская жемчужина» – «Петергоф» и ст. м. «Купчино» – «Шушары» – «Славянка».

С недавних пор в ГЭТ Санкт–Петербурга на примере трамвайного маршрута № 100 используются новые технологии. Они касаются организации непрерывного трамвайного движения с минимальными интервалами и с организацией замены поездных бригад на линии. Год назад Комитетом по транспорту и СПб ГКУ «Организатор перевозок» проведена оптимизация маршрутной сети на проспекте Просвещения. В целях улучшения транспортного обслуживания жителей Выборгского района организовано движение троллейбуса № 21 по выходным дням. Теперь маршрут работает ежедневно. Помимо этого улучшено транспортное обслуживание жителей Новой Охты. В результате проведенных мероприятий количество перевезенных пассажиров по сравнению с 2016 годом увеличилось в августе 2017 года на 63 598 человек, в сентябре – на 54 718.

Что касается работы на ближайшую перспективу, Александр Головин высказал мнение о необходимости внесения изменений в строительные нормы в части строительства новых трамвайных линий с использованием инновационных технологий «бесшумного» рельсового пути с возможностью прокладки линий в непосредственной близости от жилых зданий. Такой подход мотивирован тем, что современные конструкции рельсового пути и модели трамвайных вагонов последних десятилетий позволяют двигаться по городу практически бесшумно, предлагая при этом высокий комфорт пассажирам. Современные технологии позволяют вести укладку рельсов практически по любой территории, включая газоны и городские парки.

– Инновационные технические решения дают возможность использовать и троллейбусы без подключения к контактной сети, – подчеркнул Александр Головин. – Технология эта основана на применении литиевых батарей, суперконденсаторов и ионисторов, что позволяет более интенсивно в качестве городского пассажирского транспорта использовать электробусы. Для Санкт–Петербурга в 2017 году уже приобретены 115 электробусов IMC с динамической зарядкой в движении, благодаря чему можно наиболее рационально использовать существующие троллейбусные линии. При этом требуется установка относительно небольшого количества литиевых батарей на электробус, что снижает его массу и стоимость.

В ближайшем будущем планируется дальнейшее развитие маршрутной сети наземного городского электрического транспорта Санкт–Петербурга. В частности, до 2020 года эксплуатация электробусов будет организована на Невском проспекте. Предполагается закупить порядка 200 машин. Для их технического обслуживания будет организована площадка на территории трамвайного парка.

АЛЕКСАНДР ГОЛОВИН:

> Наилучшей стратегией для города, имеющего старую трамвайную сеть, является создание дорожной карты, которая содержала бы долгосрочные цели развития общественного транспорта и обязывала бы придерживаться избранной транспортной политики.

Как подчеркнул Александр Головин, статистика роста пассажиропотока убедительно доказывает правильность выбранной стратегии развития электрического транспорта Санкт–Петербурга.

Трамвай, не умирай!

У МУП «Управление электротранспорта Уфы» (МУЭТ) с выручкой около 400 млн руб. обязательства по налогам и сборам составили в 2016 году 190 млн руб. (47,5%). При этом все вместе взятые частные операторы автобусных маршрутов Уфы при годовом обороте 4 млрд руб. выплатили налогов всего на 20 млн руб. (0,5%). Основная причина убыточности операторов городского электрического транспорта, работающих по жесткому маршруту со строгим соблюдением расписания и действующих отраслевых норм, неравные рыночные условия по сравнению с частными операторами автобусных маршрутов.

Отталкиваясь от такой несправедливости, генеральный директор МУП «Уфимское транспортно–троллейбусное управление» Аскар Фазлыев на примере столицы Башкортостана аргументированно назвал недостатки, имеющие место в очень многих российских городах и мешающие нормальной работе городского электротранспорта.

Государственные или муниципальные городские перевозчики имеют, как правило, правовую форму МУП или ГУП. Это крупные предприятия со стабильным местом дислокации. Они несут полную налоговую нагрузку, в том числе в части налогов и отчислений с фонда оплаты труда, которую различными способами минимизируют частные перевозчики, действующие в правовой форме ИП с упрощенным режимом налогообложения. У них доминирует наличный оборот, что позволяет скрывать реальный объем выручки и еще больше минимизировать налоговое бремя, а значит, и себестоимость своей работы.

– Из–за доминирующей правовой формы предприятий ГЭТ они вынуждены проводить закупки в рамках Федерального закона № 44 «О контрактной системе в сфере закупок товаров, работ, услуг для обеспечения государственных и муниципальных нужд», – подчеркнул Аскар Фазлыев. – Частные перевозчики не несут обременений в этой части. Между тем у предприятий ГЭТ возникают дополнительные сложности и расходы. Например, по обеспечению полисов ОСАГО. Страховые компании в рамках указанного закона просто не подают заявки на конкурсы по страхованию предприятий ГЭТ. Частные же перевозчики заключают страховые договоры в заявительном порядке.

Еще больше проблем возникает при закупках запасных частей и расходных материалов, когда ограничения, наложенные на предприятия ГЭТ требованиями № 44–ФЗ, усугубляются катастрофическим износом подвижного состава и инфраструктуры ГЭТ, а также дефицитом свободных денежных средств.

Таким образом, по мнению Аскара Фазлыева, уже в различиях в фискальной и надзорной политике по отношению к пассажирским транспортным предприятиям различной формы собственности заложены значительные диспропорции условий ведения хозяйственной деятельности. Усугубляет картину высокий коррупционный потенциал наличного оборота в отрасли. При конкуренции «на маршруте» перевозчик–предприниматель, двигаясь за минуту до рейсового трамвая, троллейбуса, следующих по установленному расписанию, собирает наиболее платежеспособных пассажиров и лишает транспорт, работающий по муниципальному контракту, доходов. Каждый пассажир немаршрутного, «коммерческого» транспорта – это удар по городскому бюджету. А ведь именно из него покрываются недополученные муниципальным транспортом доходы для сохранения приемлемых интервалов и расписания движения. В результате производственно–экономическая ситуация на предприятиях ГЭТ ухудшается. В связи с дефицитом местных бюджетов это приводит к дальнейшему сокращению деятельности «классического» общественного транспорта вплоть до его полного закрытия.

Еще одним показателем неравных рыночных условий предприятий ГЭТ и частных предпринимателей, считает Аскар Фазлыев, являются разные условия проверок и контроля со стороны надзорных органов. Предприятия ГЭТ подвергаются проверкам десятков надзорных органов на соответствие множеству отраслевых или смежных нормативных требований. Они несут дополнительные транзакционные издержки в своей деятельности, то есть расходы, которых избегают частные перевозчики, оформленные, как правило, субъектами малого бизнеса, на которые в течение трех лет с момента регистрации распространяются «каникулы на проверочные мероприятия». ИП и ООО меняются так быстро, что провести проверку по адресу, указанному в момент подачи заявки на перевозку по маршруту, или привлечь предприятие к ответственности зачастую оказывается невозможным.

Разнятся и условия сбора проездной платы: отсутствует обязательное требование к электронным платежам за проезд для операторов общественного транспорта вне зависимости от формы собственности. Если в большинстве своем предприятия ГЭТ принимают безналичные платежи за проезд, то частные перевозчики этого избегают, что позволяет им сокращать издержки и скрывать реальные объемы перевозки. Этот факт так же способствует коррупционным схемам, которые создают условия для недобросовестной конкуренции. Плюс предприятия ГЭТ, как правило, перевозят граждан по льготным тарифам, которые зачастую не субсидируются местными властями в полном объеме. Они осуществляют перевозку в любое время суток, тогда как частные перевозчики предпочитают зарабатывать в часы пик.

– Много сказано и о проблеме компенсации выпадающих доходов, – отметил Аскар Фазлыев. – Для корректного расчета себестоимости поездки Минтрансом России разработаны методические рекомендации расчета операционных затрат транспортного предприятия, учитывается плановая прибыль, необходимая для планового развития предприятия. Однако повсеместно тарифы на проезд и перечень льготных категорий, утверждаемые местными властями, не подкреплены соответствующими бюджетными средствами.

Помимо неравенства условий хозяйствования, вызванного правовыми аспектами, предприятия ГЭТ страдают и из–за технологических особенностей. Так, автобусные перевозчики платят за ГСМ по ценам для населения, а предприятия ГЭТ покупают электричество по ценам для коммерческих предприятий. Вместе с тем предприятия городского электрического транспорта несут на себе такую ношу, как пути и энергохозяйство, и содержат эту инфраструктуру, а автобусные перевозчики за дорожную инфраструктуру не платят.

Между тем подвижной состав для ГЭТ дороже, чем автобусы и микроавтобусы. Отсюда большая изношенность трамвайного и троллейбусного парка страны. Есть данные, что средний показатель этой изношенности по России равен 80%, а в некоторых городах – чуть ли не все 100%. Аналогичная ситуация с инфраструктурой, что не позволяет обеспечить скорость, безопасность и комфорт перевозки, если даже удалось приобрести новый подвижной состав.

Говоря об устаревших маршрутных схемах ГЭТ, Аскар Фазлыев отмечает, что зачастую трамвайные и троллейбусные линии проложены в советское время, когда были совершенно другие «суточные маятники внутригородской миграции». Многие линии проходят через заброшенные промышленные зоны.

В нашей стране много городов, где трамвайное или троллейбусное сообщение связывало жилые районы с градообразующим предприятием. Изменение пассажиропотоков в таких местах снизило популярность маршрутов ГЭТ. Между тем в некоторых крупных городах, таких как, например, Уфа с населением более миллиона человек, соединение разрозненных трамвайных и троллейбусных сетей позволило бы сформировать прибыльные магистральные маршруты, где преимущества ГЭТ очевидны. Неплохо также было бы решить вопрос с месторасположением депо ГЭТ, которые исстари находятся в центральных частях города. Из–за этого местные власти всеми правдами и неправдами стремятся закрыть предприятия городского электротранспорта, дабы освободить перспективные территории под коммерческие девелоперские проекты.

– Помимо неравных конкурентных условий множество проблем возникает из–за устаревшей нормативной и законодательной баз, – отметил Аскар Фазлыев. – Это устаревшие градостроительные и земельные нормы, ПДД, отсутствие выделенных путей и обособленных полос движения, отсутствие приоритета у общественного транспорта перед прочими участниками дорожного движения, низкие штрафы за создание препятствий движению общественного транспорта, низкие штрафы и за безбилетный проезд с невнятным механизмом их взыскания. Эти факторы также не позволяют предоставлять качественное, эффективное и безопасное транспортное обслуживание населению, к которому в XXI веке подошли все города развитых стран.

Итак, какое может быть решение у этих проблем? Аскар Фазлыев предлагает следующее. К примеру, ввести законодательное ограничение для малого бизнеса в форме ИП на право заниматься маршрутными перевозками пассажиров в больших городах с населением от 400 тыс. жителей, если в городе присутствует ГЭТ. Либо вернуть механизм лицензирования общественных перевозок при одновременном наделении муниципалитетов или регионов правами надзора и четкими критериями ответственности. Это будет хорошим подспорьем для Ространснадзора, который в силу малочисленности штата не может обеспечить полноценный надзор на просторах нашей страны.

Проблему с несоразмерно низким по отношению к доходу налоговым бременем частных перевозчиков можно было бы решить путем включения обязательного требования к участникам конкурса пункта о наличии у оператора систем навигации и безналичной оплаты проезда. Электронная система оплаты проезда позволяет получать реальные данные по фактическому пассажиропотоку, а система навигации повышает безопасность и предсказуемость движения транспорта, соблюдение режимов отстоя и норм рабочего времени. Нужно отметить, что обновленные положения Федерального закона № 220 позволяют включать в конкурсную процедуру требования, необходимые для осуществления качественных перевозок.

Конкуренция на маршрутах городского транспорта должна быть запрещена и заменена системой планирования маршрутной сети города или региона на основе научно обоснованного расчета пассажиропотоков, плана развития агломерации и экономической эффективности транспортной системы.

– Здоровая конкуренция допустима в рамках конкурса на обслуживание маршрутов по расписанию, разработанному регионом или городом, с оплатой транспортной работы пробега. При этом необходим жесткий контроль соблюдения перевозчиком расписания, налогового, транспортного и трудового законодательства, – резюмировал Аскар Фазлыев.

Валерий ГЕОРГИЕВ

НОВОСТИ

Пассажиропоток растет

Более 1 млрд пассажиров за первое полугодие текущего года воспользовались поездами метрополитена и Московского центрального кольца (МЦК), что на 27 млн человек больше, чем за аналогичный период прошлого года, сообщили в в пресс–службе столичного департамента транспорта.

При этом пассажиропоток МЦК вырос на 21% по сравнению с первым полугодием 2017 года.

В пресс–службе назвали рекордсменом по динамике пассажиропотока станцию метро «Саларьево». В первом полугодии 2018 года ей воспользовались 5,8 млн человек, что на треть больше, чем в аналогичный период прошлого года. Станция стала более востребованной за счет жилищного строительства на юго–востоке Москвы, а также экспрессов из аэропорта Внуково: к началу чемпионата мира по футболу между этой станцией и ближайшим аэропортом начали курсировать шаттлы S6.

Значительно вырос пассажиропоток станций «Китай–Город» и «Площадь Революции», расположенных неподалеку от парка «Зарядье». За полгода этими центральными станциями воспользовались более 11 млн и свыше 8 млн человек соответственно. Прирост по сравнению с аналогичным периодом прошлого года составил по 1,2 млн пассажиров для каждой из перечисленных станций.

Ежегодно метрополитен перевозит более 2,4 млрд пассажиров. С начала 2018 года открыты восемь новых станций метро, появились новые удобные пересадки с метро на МЦК, которые значительно повысили транспортную доступность жилых районов Москвы и повлияли на рост пассажиропотока в метро.

Сетевые поездки

Пересесть на другой маршрут и совершить вторую поездку за полцены или вовсе бесплатно смогут теперь пассажиры Новосибирска. Пока что в пилотном проекте «сетевой поездки» участвуют только трамвайные и троллейбусные линии. Также акция проводится на пересадке между одним городским троллейбусным маршрутом и метро.

Совместный эксперимент устраивают МКП «Горэлектротранспорт» и МУП «Новосибирский метрополитен». Он продлится до 31 декабря.

Также «сетевые поездки» можно совершить на всех троллейбусных и трамвайных маршрутах МКП «Горэлектротранспорт». Пассажиры получат скидку 100% на вторую поездку в трамвае или троллейбусе в случае пересадки в течение одного часа.

Отсчет времени «сетевых поездок» начинается с момента проведения первой транзакции по оплате за проезд.

Чтобы воспользоваться услугой, необходимо приобрести новую транспортную карту «ЕТК–ОНЛАЙН» в кассах метрополитена или у кондукторов в трамваях и троллейбусах. Новая транспортная карта «ЕТК–ОНЛАЙН» принимается к оплате только на муниципальном пассажирском транспорте (метрополитен, трамваи, троллейбусы). В дальнейшем проезд по этим картам будет возможен и на другом транспорте, сообщает департамент транспорта мэрии Новосибирска.

«Львенок» встал на рельсы

Самые современные российские трамваи теперь выпускаются в Санкт–Петербурге, на Невском заводе электрического транспорта. Производственная компания Транспортные системы (ПК ТС) представляет первую новинку 2018 года, выпущенную на новом петербургском производстве, – это трамвай модели 71–911ЕМ – «Львенок».

В создании перспективного односекционного полностью низкопольного вагона принимают участие три десятка российских и международных компаний. При этом трамвай на 90% состоит из отечественных комплектующих. Сочетание опыта и инновационных разработок позволило построить вагон, серийных аналогов которому сегодня нет не только в России, но и в мире.

Создатели трамвая уверены, что такая продукция будет востребована как на российском, так и на международном рынке. В сентябре новинку представят на крупнейшей мировой выставке InnoTrans 2018 в Берлине. Это первый отечественный трамвай, который выходит на мировой рынок.

Подготовила Ирина ИВАНОВА

Инструмент для бизнеса

О преимуществах финансовой аренды и видах ее использования в транспортном секторе

ОБОЗРЕНИЕ

Без преувеличения можно сказать, что сегодня практически ни одно предприятие реального сектора экономики не обходится без лизинга. О преимуществах этого вида финансовой аренды, ее видах и использовании в различных секторах экономики, в том числе и на транспорте, написано немало. Но динамика лизингового рынка, факторы, влияющие на его состояние, постоянно изменяются, что требует мониторинга ситуации.

Прежде чем дать оценку текущему положению дел с лизингом на транспортном рынке, проанализируем те изменения, которые произошли с самим лизинговым бизнесом. Именно от стабильного положения лизинговых компаний зависит качество предоставляемых ими услуг.

Ситуация на рынке

В России к настоящему времени более 3 тыс. компаний, у которых в фирменном наименовании слово «лизинг», а почти 670 тыс. субъектов хозяйствования в перечне возможных видов деятельности указывают лизинг. Естественно, о подавляющем большинстве таких компаний на рынке лизинга ничего не известно. Создаются такие «невидимки» под конкретную сделку или используются для вывода части дохода в пользу дружественной компании под видом лизингового платежа. Как результат – падение интереса к лизинговым операциям. Проводимая в настоящее время по инициативе ЦБ РФ и Минфина реформа лизингового рынка сделает его не только прозрачным, но предсказуемым и финансово состоятельным.

Так, требования к минимальному капиталу лизинговых операторов и стандарты саморегулирования выдавят из профессионального сообщества случайные компании.

Развитие рынка лизинга возможно только благодаря тем компаниям, для которых лизинг является профессиональным делом. На начало 2018 года таких организаций насчитывается две с половиной сотни, из которых большинство по–прежнему составляют небольшие региональные компании. Причины ухода с рынка менее успешных его участников связаны с непрофильной стратегией развития, отсутствием устойчивой клиентской базы, а самое главное, с финансовыми рисками, прежде всего кредитными, возникающими из–за неплатежей клиентов, потерей ликвидности компании и рыночными рисками из–за обесценения имущества. Именно зависимость от банковских кредитов остро проявила себя во время финансового кризиса 2014–2015 годов, что и привело к падению рынка лизинга.

Таким образом, лизинг – это инструмент для среднего и крупного бизнеса. Лизингодатель должен иметь достаточный уровень собственного капитала, профессионально управлять финансовыми рисками и не ориентироваться на одного клиента, пусть даже очень крупного.

Специалисты рейтингового агентства RAEX (Эксперт РА) на протяжении ряда лет мониторят состояние российского рынка лизинга, привлекая для этого данные таких компаний, как ГТЛК, «ВЭБ–лизинг», «ВТБ Лизинг», «МКБ–лизинг», «Альфа Лизинг», «ЮниКредит Лизинг».

Драйверы рынка

Объем лизингового бизнеса в 2017 году вырос на 48% и достиг 1,1 трлн руб., превысив исторический максимум. Драйверами рынка стали железнодорожный сегмент, который продемонстрировал рост впервые с 2011 года, а также автолизинг. Госсубсидирование продаж грузовых автомобилей и реализация отложенного спроса привели к увеличению числа лизинговых сделок и, как следствие, росту сегмента малого и среднего бизнеса на 52%. Помимо розницы поддержку рынку оказал авиасегмент за счет сделок операционного лизинга, доля которого по итогам прошлого года достигла на рынке 21%.

Сумма новых лизинговых договоров по итогам прошлого года увеличилась на 41% и достигла 1,6 трлн руб., что позволило лизинговому портфелю вырасти на 8% и составить 3,4 трлн руб. на 1 января 2018 года. Росту лизингового рынка способствовали как программы господдержки в транспортных сегментах, так и продолжающееся с 2016 года снижение ключевой ставки. А это, в свою очередь, привело к увеличению объема профинансированных средств за счет банковских кредитов.

Наибольший рост за 2017 год показала железнодорожная техника, объем которой вырос больше чем в два раза, при этом доля сегмента в объеме нового бизнеса увеличилась на 8 п. п., до 21%. Такой интенсивный рост сегмента стал результатом программы утилизации старых вагонов, что привело к дефициту подвижного состава и, как следствие, повышению спроса на новые вагоны. Объем лизинга автотранспорта прибавил 43% по сравнению с 2016 годом за счет госпрограммы по субсидированию лизинга грузовых автомобилей. В итоге впервые за последние три года доля грузовых автомобилей превзошла долю легковых, составив 57% от объема нового бизнеса в автосегменте.

Согласно прогнозу объем лизингового рынка в 2018 году вырастет на 20%. По мнению агентства, объем нового бизнеса продолжит расти и по итогам текущего года составит более 1,3 трлн руб. Однако рекордные темпы прироста автосегмента замедлятся из-за снижения объемов госсубсидирования, но, несмотря на это, автолизинг останется крупнейшим сегментом и прибавит 25%. Замена парка подвижного состава в 2018–м продолжится, но гораздо более медленными темпами, чем в прошлом году, что обеспечит увеличение железнодорожного сегмента на 20%, а авиализинг за счет сделок по аренде прежде всего отечественных самолетов вырастет на 15%. Прочие сегменты прибавят 15% из–за дальнейшего снижения стоимости фондирования лизинговых сделок. Негативный прогноз предполагает, что рынок вырастет на 10% и составит 1,2 трлн руб. При реализации данного прогноза автосегмент прибавит не более 15%. Произойдет это из–за замедления роста автопродаж, а авиализинг покажет аналогичные темпы прироста в случае переноса ряда сделок на 2019 год. Объем нового бизнеса с железнодорожной техникой увеличится не более чем на 10% из–за снижения профицита полувагонов в связи с разрывом договорных отношений крупных игроков, а прочие сегменты вырастут на 5%. При этом объемы лизингового рынка по-прежнему будут сильно зависеть от темпов роста экономики РФ и реализации госпрограмм с применением лизинга.

ФАКТ

> Объем лизингового бизнеса в 2017 году вырос на 48% и достиг 1,1 трлн руб., превысив исторический максимум. Драйверами рынка стали железнодорожный сегмент, который продемонстрировал рост впервые с 2011 года, а также автолизинг.

С учетом особой роли железнодорожной техники на лизинговом рынке транспортной техники остановимся на этом сегменте подробнее.

Лизинг железнодорожной техники имеет уже свою историю, поскольку к этому инструменту в России стали обращаться в начале двухтысячных. Железнодорожное оборудование и техника стали самой масштабной отраслью национальной лизинговой индустрии: в 2000–2005 годах ее доля в общем объеме лизинговых операций в стране выросла с 3,06% до 21,4%. В 2008–2009 годах на лизинг железнодорожной техники приходилась примерно четверть всех новых сделок.

В 2010 году эта доля выросла до 40%, в 2011 – до 50%. Ну а затем случился кризис, который резко затормозил активность в сегменте железнодорожной техники. В свою очередь, многолетний драйвер потащил вниз весь российский лизинговый бизнес. В 2015 году сегмент железнодорожного лизинга достиг минимума за предшествующие несколько лет.

Государство вмешалось вовремя, предприняв меры по поддержке отечественного грузового вагоностроения, предоставляя субсидии в размере 90% от суммы затрат лизинговой организации на уплату процентов по кредитам на приобретение инновационных вагонов. В конце 2015 года вышел приказ Минтранса России о запрете с 1 января 2016 года эксплуатации вагонов с продленным сроком службы. Программа утилизации старых вагонов породила дефицит подвижного состава и повысила спрос на новые вагоны.

Главным итогом 2017 года стал более чем двукратный рост лизинга железнодорожной техники. Общая сумма контрактов на лизинг вагонов выросла до 219 млрд руб. Объем сделок с участием железнодорожной техники опередил лидеров 2016 года – сегменты авиации, легковых и грузовых автомобилей.

И железнодорожный лизинг продолжает стремительно развиваться.

Представитель ПАО «ГТЛК» отмечает, все производство железнодорожной техники 2018–го уже раскуплено, и начинаются переговоры о контрактах 2019 года. Если говорить о новой технике, то самыми востребованными являются, конечно, полувагоны. Следом идут спецвагоны типа зерновозов, платформ. В дальнейшем ставки начнут расти в сегменте хопперов-цементовозов. Это связано с тем, что часть зерновозов, на которых не в сезон возили цемент, сейчас отправили на зерно.

К концу 2018 года будет спрос на цистерны. Достаточно активно будет развиваться сегмент инновационных вагонов, в том числе повышенной грузоподъемности.

Так что 2018 год и перспективы 2019 года оцениваются весьма позитивно. И даже снижение ставок аренды не отразится на рентабельности лизингового бизнеса. Похоже, что лизинг в России – это навсегда.

Ирина ПОЛЯКОВА, обозреватель «ТР», кандидат экономических наук

Как вернуть лизинговые платежи?

Вопрос не так прост, как может показаться

ПРАВОВОЕ ПОЛЕ

В лизинге, как возможности использовать необходимое оборудование в нужное время, не приобретая при этом его в собственность, заинтересованы все участники сделки: и лизинговые компании, и лизингополучатели. Но несмотря на, казалось бы, единый интерес, они находятся по разные стороны баррикад, поэтому конфликтные ситуации в лизинговых операциях неизбежны. Связаны они чаще всего с неправильным толкованием самого лизинга с правовой точки зрения и с процедурами расчета, то есть с лизинговыми платежами. Юристы компании «Право и практика» обобщили материалы по наиболее часто встречающимся спорным моментам. Вот некоторые из них.

Правовые коллизии, как известно, чаще всего возникают из–за проблем с возвратом лизинговых платежей.

У многих лизингополучателей, выплативших значительную часть лизинговых платежей, допустивших просрочку и лишившихся по одностороннему решению лизингодателя и предмета лизинга, и всего того, что заплатили, возникает вопрос: как вернуть лизинговые платежи?

Однако вопрос этот не так прост, как может показаться. Дело в том, что лизинг – это не аренда, как многие привыкли считать. Да, в России действует Федеральный закон «О финансовой аренде (лизинге)», в Гражданском кодексе параграф о лизинге размещен в главе «Аренда».

И с точки зрения налогового и бухгалтерского учета лизинг – это разновидность аренды. И именно благодаря этому реализуются такие преимущества лизинга, как ускоренная амортизация и отнесение на себестоимость расходов по уплате лизинговых платежей.

Но с гражданско–правовой точки зрения лизинг – это не аренда. Поэтому попытки вернуть лизинговые платежи исходя из расчета отдельно арендной платы, отдельно выкупной стоимости ведут к проигрышу дела и, чаще всего, невозможности его пересмотра в дальнейшем. К такому же плачевному результату приводят попытки возврата лизинговых платежей исходя из расчета/перерасчета амортизации.

Де–юре лизинг – это вид инвестиционной деятельности, при котором лизингодатель размещает и возвращает с прибылью денежные средства, а лизингополучатель привлекает финансирование для приобретения предмета лизинга, а затем возвращает привлеченное финансирование.

Какие последствия это влечет для лизингополучателя? Лизинговые платежи рассматриваются не как плата за владение и пользование предметом лизинга, а как возврат финансирования, что в ряде случаев позволяет вернуть часть лизинговых платежей при расторжении договора и изъятии предмета лизинга.

Следующий вопрос – лизингодатель вправе или нет изымать предмет лизинга во внесудебном порядке?

Многие лизингополучатели думают, что лизинговая компания может реализовать свое право на изъятие автомобиля (или другого предмета лизинга) только через суд.

В действительности лизинговые компании забирают предметы лизинга силой, забирают их ночью, останавливают машины и высаживают пассажиров, причем делая это без решения суда.

И вот почему. В соответствии с положениями договора и нормами ФЗ «О финансовой аренде (лизинге)» лизинговая компания вправе расторгнуть договор в одностороннем порядке и изъять предмет лизинга в случае нарушения лизингополучателем определенных обязательств. Чаще всего это просрочка. И если основания для расторжения были, то признать незаконным такое расторжение договора и изъятие предмета лизинга практически невозможно.

Существует и откровенное мошенничество в плане так называемого восстановления договора лизинга. Очень часто лизингополучателям после расторжения договора лизинга и изъятия предмета лизинга предлагают оплатить задолженность, пени, даже сделать несколько платежей вперед, и тогда договор восстановят, предмет лизинга вновь передадут лизингополучателю.

Однако Гражданский кодекс не предусматривает такой конструкции, как «восстановление» договора. Обещания лизинговой компании о «восстановлении» и возврате предмета лизинга делаются обычно на словах, лизингополучателю не предоставляются не то чтобы некие подписанные со стороны лизинговой компании соглашения, но даже проекты подобных документов.

В итоге в целом ряде случаев лизингополучатели погашали задолженность, пени, платили вперед, а потом выяснялось, что их автомобиль уже продан, и менеджер разводит руками, ссылаясь на начальство, и т. д.

Возврат аванса по лизингу – насколько это возможно в настоящее время? Этот вопрос волнует многих лизингополучателей.

Еще лет пять назад суды иногда возвращали аванс по договору лизинга или рассчитывали его незачтенную часть. Суды усматривали в лизинге элементы смешанного договора: аренды и купли–продажи. И так как ни аренда не продлилась до конца срока действия договора, ни купля–продажа не состоялась по причине расторжения, считали, что аванс, или по крайней мере его часть, можно вернуть.

Лизинговые компании боролись с этим, корректируя договоры лизинга с помощью различных изощренных формулировок. До сих пор у многих компаний зачет аванса происходит в первый лизинговый период именно с целью недопущения его возврата.

Учитывая, что сегодняшняя судебная практика воспринимает лизинг не как аренду или куплю–продажу, возврат лизинговых платежей путем требования возврата аванса, возврата незачтенной части аванса, неизрасходованного аванса – верный путь к потере возможности вернуть лизинговые платежи.

Чаще всего авансовый платеж не возвращается ни при каких условиях (исключения возможны при расторжении неисполненного договора купли–продажи и некоторых других случаях). Но сумма выплаченного аванса учитывается при расчете сальдо взаимных требований. Если сальдо складывается в пользу лизингополучателя, он имеет право взыскать соответствующую разницу. Иногда эта разница больше, чем авансовый платеж, иногда меньше. Все зависит от условий конкретной сделки, но сам аванс не возвращается.

И уж совсем непростая ситуация возникает, когда хотят вернуть лизинговые платежи. Горе тому, кто поверит, что это просто.

В реальности за последние несколько лет были считанные случаи, когда судом решения по возврату принимались в пользу лизингополучателя. И происходило это в результате борьбы за каждый пункт договора, за каждый рубль…

А как поступают те, кто думает, что все просто? Они подают наспех составленный иск, быстро проигрывают дело и тем самым теряют свой шанс на возврат лизинговых платежей. Масса случаев, когда обращаются к настоящим профи после того как в, казалось бы, очевидных ситуациях проиграли спор в первой инстанции. Но чаще всего уже ничего нельзя сделать: истцом избран неверный способ защиты права и, как следствие, требования заявлены неправильно, необходимые доказательства не представлены, а представленные лизингодателем доказательства должным образом не оспорены. После этого в большинстве случаев ни в апелляции, ни в кассации ничего уже не поделаешь.

Российский лизинг имеет весьма сложную правовую природу, которую до конца не понимают даже многие судьи. Судебная практика по лизингу и возврату лизинговых платежей достаточно разнородна. Далеко не всегда можно вернуть лизинговые платежи, все зависит от условий договора, срока лизинга, финансовой дисциплины лизингополучателя, стоимости и состояния техники и целого ряда других факторов. Однако, если сальдо встречных обязательств складывается в пользу лизингополучателя (ко взысканию с лизингодателя), действовать надо наверняка, с максимальной точностью и вниманием к деталям.

Средства на развитие

Инвестиции ГТЛК в транспортную отрасль России превысили полтриллиона рублей

ЦИФРЫ И ФАКТЫ

Инвестиции ПАО «ГТЛК» в транспортную отрасль России с 2009 по 2018 год превысили 535 млрд руб. Как сообщает пресс–служба ГТЛК, средства были направлены на развитие лизинга авиационного, водного, железнодорожного и энергоэффективного транспорта, дорожно-строительной и коммунальной техники, а также на транспортные инфраструктурные проекты.

За этот период лизинговый портфель ПАО «ГТЛК» вырос с 1,7 млрд руб. до 692,5 млрд руб., а объем средств, ежегодно инвестируемых в транспортную отрасль, – с 1 млрд руб. до 157 млрд руб.

На данный момент ПАО «ГТЛК» реализует ряд программ некоммерческого лизинга и проектов с государственным участием. В частности, в программу развития лизинга энергоэффективного транспорта к текущему моменту было инвестировано 8,2 млрд руб., в программу развития операционного лизинга самолетов SSJ100 – 72 млрд руб., в программу развития лизинга вертолетов – 15,5 млрд руб., в программу развития лизинга самолетов Л-410 – 3 млрд руб., на строительство автомобильно–железнодорожных паромов на линии Ванино – Холмск – 10 млрд руб.

Положительная динамика финансовых показателей согласно отчетности по РСБУ позволит ПАО «ГТЛК» выплатить дивиденды за 2017 год. По распоряжению Минтранса России ПАО «ГТЛК» направит на эти меры 107,7 млн руб.

В соответствии с Указом Президента РФ о «Долгосрочной государственной экономической политике» ПАО «ГТЛК» планомерно повышает производительность труда в компании. Этот показатель в 2017 году вырос более чем в 4 раза по сравнению с 2012 годом и достиг почти 1,9 млрд руб. на человека.

Отмечается, что ПАО «ГТЛК» внимательно следит и за снижением операционных расходов. По итогам 2017 года удельное снижение операционных расходов компании составило 20,1% по сравнению с 2016 годом, что в 10 раз превышает указанные в правительственной директиве плановые показатели.

«Более полутриллиона рублей инвестиций – знаковый рубеж для нашей компании. ГТЛК становится еще более значимым инструментом государственной поддержки развития транспортной отрасли России и отечественного транспортного машиностроения», – отметил генеральный директор ПАО «ГТЛК» Сергей Храмагин.

Государственная транспортная лизинговая компания (ГТЛК) – крупнейшая лизинговая компания России. Поставляет в лизинг воздушный, водный и железнодорожный транспорт, автомобильную и специальную технику для отечественных предприятий транспортной отрасли, а также осуществляет инвестиционную деятельность в целях развития транспортной инфраструктуры России. Единственным акционером компании является Российская Федерация в лице Министерства транспорта РФ. ГТЛК имеет кредитные рейтинги категории double B от трех ведущих международных рейтинговых агентств, а также рейтинг по национальной шкале «A+(RU)» от агентства АКРА. По состоянию на 31 декабря 2017 года активы ГТЛК по МСФО превысили 340 млрд руб.

НОВОСТИ

В рамках контракта

Холдинг «Вертолеты России» поставил ГТЛК 7 вертолетов

Два вертолета «Ансат» и пять Ми–8АМТ в медицинском исполнении поставил холдинг «Вертолеты России» (входит в Ростех) в рамках заключенного контракта с Государственной транспортной лизинговой компанией (ГТЛК). Об этом сообщили в пресс– службе холдинга.

Переданные «Ансаты» производства Казанского вертолетного завода стали третьим и четвертым вертолетами, которые получила Государственная транспортная лизинговая компания в этом году. Машины будут базироваться в Подмосковье, откуда впоследствии отправятся выполнять задачи по предназначению в российские регионы.

Изготовленные на Улан–Удэнском авиационном заводе Ми–8АМТ вскоре направятся в Новосибирскую и Тюменскую области. В ближайшие месяцы в ГТЛК будут переданы еще восемь «Ансатов», шесть Ми–8АМТ и два Ми–8МТВ–1. Всего же в 2018 году ГТЛК получит 31 медицинский вертолет.

«Потребность в услугах санитарной авиации очень велика, особенно в Сибири и на Дальнем Востоке. По оценкам медиков, оперативная доставка авиатранспортом требуется более чем в половине экстренных ситуаций, в зависимости от региона. Надеюсь, что поставки вертолетов, оснащенных современным медицинским оборудованием, будут продолжены и в следующем году», – отметил генеральный директор холдинга «Вертолеты России» Андрей Богинский.

Вертолетная техника поставляется ГТЛК для содействия дальнейшему обновлению авиационного парка российских эксплуатирующих организаций. В 2017 году «Вертолеты России» передали 29 медицинских вертолетов.

«Из 31 законтрактованного на 2018 год вертолета к текущему моменту мы подписали договоры лизинга на 22 воздушных судна. Оставшиеся вертолеты также уже распределены между авиакомпаниями. Это говорит о том, что программа вызывает колоссальный интерес и может быть продлена в 2019 году», – подчеркнул генеральный директор ГТЛК Сергей Храмагин.

Построят 20 судов

Соответствующие соглашения с судоходными компаниями подписала ГТЛК

Соглашения о намерениях на строительство и дальнейшей передаче в лизинг 10 сухогрузов для «Волготранса», а также 5 танкеров–химовозов и 5 сухогрузов для «Петротанкера» подписала ГТЛК. Как сообщили в пресс–службе компании, всего на заводе «Нефтефлот» в Самаре будут построены 20 судов дедвейтом 5000–7000 тонн каждое.

«Можно сказать, что впервые за 125 лет в Самаре возрождается судостроение. Это стало возможным благодаря масштабной государственной работе по развитию отечественного судостроения и обновлению парков морских и речных судов, в том числе – привлечению финансирования через механизм ГТЛК. Заключение соглашений на строительство 20 судов – это первый шаг в программе развития лизинга водного транспорта, разрабатываемой в настоящее время в ПАО «ГТЛК», – прокомментировали в компании.

Напомним, 1 июня 2018 года компания «Петротанкер» отправила в первый рейс головной танкер проекта RST11 «Святой Князь Владимир». Судно было построено судостроительно–судоремонтным заводом «Нефтефлот» по заказу ГТЛК. Строительство судна финансировалось по лизинговой схеме с привлечением судового утилизационного гранта.

500 вагонов–хопперов

поставят по договору лизинга

Компания «Газпромбанк Лизинг» заключила договор финансового лизинга с ООО «НВ–Трейд» на поставку 500 вагонов–хопперов для перевозки цемента и цементной продукции. Стоимость договора лизинга составила более 2,5 млрд руб., уточняется в сообщении лизинговой компании.

«Это первый опыт для «НВ–Трейд» по приобретению подвижного состава в лизинг. Ранее компания только арендовала вагоны. Однако в настоящее время на рынке сложилась ситуация, когда из–за списания устаревшего подвижного состава возник дефицит вагонов–хопперов. В результате арендные ставки выросли, и для «НВ–Трейд» стало экономически более выгодно приобрести часть вагонов в лизинг», – поясняют в «Газпромбанк Лизинге».

Договор лизинга между компаниями заключен на десять лет. Финансирование осуществлялось за счет собственных средств лизингодателя. Поставку вагонов будет производить завод «Рузхиммаш».

Подготовила Ирина ИВАНОВА

Период дожития или обеспеченная старость?

О необходимости реформирования пенсионной реформы

АКТУАЛЬНО!

Необходимость реформирования пенсионной системы России назрела давно: еще в 2012 году была принята Стратегия долгосрочного развития пенсионной системы РФ. Поэтому считать нынешнюю кампанию началом реформ было бы неправильно.

Что отличает сегодняшний этап, так это его широкое освещение в СМИ, обсуждение на всех возможных площадках. Стоит напомнить основные параметры: постепенное изменение пенсионного возраста – до 63 лет у женщин, до 65 лет – у мужчин. К 2024 году – индексация пенсий на уровне, превышающем официальный уровень инфляции, в результате к 2024 году средняя пенсия составит 20 тыс. руб. против 14 тыс. руб. нынешних.

Аргументы в пользу повышения пенсионного возраста известны. Это демографический разрыв: с одной стороны, на пенсию выходят граждане 60–х годов рождения, периода высокой рождаемости. А с другой стороны, начинают трудится молодые люди, рожденные в лихие 90–е, когда рождаемость была на спаде. Таким образом, пенсионная нагрузка на одного работающего, и так не маленькая, в перспективе будет только расти.

Не следует забывать и о мировой практике: практически во всех развитых странах, в том числе и в бывших союзных республиках, возрастной ценз выхода на пенсию выше, чем в России. Растут продолжительность жизни, ее качество – это общемировая тенденция, и мы в ее русле.

Если реформа перейдет в практическую фазу, то уже буквально в следующем, 2019 году рынок труда изменится – на пенсию не уйдут граждане соответствующих годов рождения. Но на рынок одновременно выходят молодые специалисты. И такая ситуация будет продолжаться не один год. Как быть: перераспределять потоки рабочей силы? Это проблема, которую нельзя пускать на самотек. Вопрос дискриминации в отношении лиц пожилого возраста, подпадающих под новый закон, при приеме их на работу требует контроля со стороны Минтруда, прокуратуры и т. д. А как быть с теми льготами, которые имели бы потенциальные пенсионеры, например, по налогам, по проезду? Получается, что несостоявшийся пенсионер теряет не только пенсию. А ведь есть еще льготные пенсии для определенных категорий занятых. Сохранится ли порядок их досрочного выхода на пенсию?

Какова будет структура новой пенсии – 3–уровневая, как прежде, или изменится?

Обсуждение предстоящей реформы активно шло в регионах, на площадках Общественной палаты, Совета по правам человека, в профсоюзных организациях различного уровня.

Конкретные параметры предстоящей системы будут корректироваться с учетом мнения всех заинтересованных сторон, а заинтересованными в реформе и ответственными за ее проведение являются практически все группы граждан. Вот и ТПП РФ на своей площадке провела «круглый стол» на тему «Как реформировать пенсионную систему в интересах устойчивого социально–экономического развития России». В обсуждении приняли участие представители Пенсионного фонда РФ, Федеральной службы занятости, Минтруда, РСПП, Госдумы РФ, Федерации независимых профсоюзов.

Мнение участников дискуссии по таким острым вопросам, как скорость перехода на новую систему, уровень предполагаемых пенсий, защита прав работников пожилого возраста, взаимоотношения между работниками и работодателями при заключении коллективного договора, политика в отношении негосударственных пенсионных фондов, естественно, не могло быть единым. Хотя сомнений в необходимости реформирования нет. Вопрос – как реформировать? Чтобы ответить на этот вопрос, необходимо проанализировать действующую систему и выяснить, что в ней было не так. А самое главное, выяснить, насколько действующая система не соответствует сегодняшним финансовым реалиям.

Какие условия должны обеспечить стабильность пенсионной системы? Так был поставлен вопрос в обзоре, который представили специалисты Ассоциации негосударственных пенсионных фондов. Как известно, в отличие от советской пенсионной модели, финансируемой госбюджетом, страховая система обеспечивается взносами работодателей и работниками. Задача по пенсионному обеспечению работников была разделена между Пенсионным фондом РФ и негосударственными пенсионными фондами. Так что же не удалось действующей трехуровневой пенсионной системе, состоящей из государственных, страховых и социальных пенсий; накопительной и добровольной пенсий? Прежде всего, это касается размера пенсий – коэффициент замещения стабильно ниже 40% утраченного заработка при средней зарплате. Этот уровень не сопоставим с международно признанными методологическими принципами.

Средний размер назначенной пенсии с учетом единовременной денежной выплаты сократился с 1,765 величины прожиточного минимума пенсионера в 2012 году (год утверждения стратегии) до 1,533 в 2016 году.

Введен мораторий на уплату страховых взносов на формирование накопительной пенсии в рамках пенсионной реформы, что противоречит положению стратегии. При этом предусмотренная оптимизация льгот на уплату страховых взносов для отдельных страхователей не производится. Также приостановлена индексация пенсий работающим пенсионерам, что уже является нарушением страховых принципов и возвращает пенсионную систему к советской модели.

Общая численность участников по негосударственному пенсионному обеспечению (основную долю которых составляют участники корпоративных пенсионных программ) с 1 января 2013 года по 31 марта 2018 года сократилась с 6,8 млн человек до 6,2 млн человек, то есть на 13%. Активно участвуют в программе государственного софинансирования пенсии ежегодно всего лишь порядка полумиллиона человек. Средняя величина средств, сформированных в рамках этой программы с учетом софинансирования со стороны ФНБ и работодателя, составляет менее 10 тыс. руб. на участника.

ФАКТ

> Если повышение пенсионного возраста считать количественным фактором, то изменение самой идеологии пенсионной системы – это фактор качественный. Только их сочетание обеспечит должный эффект. И пенсионный период будет называться не дожитием, а временем обеспеченной и интересной жизни.

Не разработаны и нормативно не закреплены определения ряда таких используемых в стратегии важнейших понятий, как «социально приемлемый уровень пенсионного обеспечения»; «приемлемый уровень пенсии для среднего класса»; «приемлемый уровень страховой нагрузки на субъектов экономической деятельности»; «эффективность накопительной составляющей пенсионной системы». А если показатель не определен, то какой смысл в его установлении и достижении?

За годы реализации стратегии возросли риски для каждого из участников пенсионной системы: демографический риск, риск бюджетной системы, риск повышения фискальной нагрузки на работодателей и индивидуальных предпринимателей, риск бедности для работника после достижения пенсионных оснований, а также риск невыполнения ожиданий клиентов и учредителей в отношении негосударственных фондов. Некоторые риски, к сожалению, реализовались.

Так, демографический риск реализуется через старение населения и увеличение доли пенсионеров. Данные Росстата и Минэкономразвития России показывают, что коэффициент поддержки (соотношение занятых в экономике и пенсионеров) с 2008 года снизился с величины 1,84 до 1,65, а к 2020 году достигнет уровня 1,59.

Риски бюджетной системы повышаются из–за дефицита страховых взносов на финансирование страховой пенсии и его покрытия из федерального бюджета, как в советской модели. По итогам 2017 года данный дефицит оценивается в 2,2 трлн руб., или 34% от расходов ПФР, а объем трансферта в ПФР – в 13% из 16,7 трлн руб. расходов федерального бюджета (диаграмма). Без трансферта размер средней страховой пенсии упал бы с 13–14 тыс. руб. до 8–9 тыс. руб. – уровня прожиточного минимума пенсионера.

В 2013 году эти риски реализовались в виде переноса всего тарифа страховых взносов в пользу страховой пенсии, в 2015 году – в виде частичной индексации страховой пенсии (на 4% вместо 12,91%), а в 2016 году – через прекращение корректировок пенсионных выплат работающим пенсионерам. В результате роль страховых принципов в пенсионной системе была значительно снижена.

С учетом взятых Правительством Российской Федерации на себя обязательств по обеспечению роста реальных доходов и зарплат жителей России в 2018–2020 годах потребуется индексация пенсий в системе ПФР темпами выше инфляции.

Риск повышения фискальной нагрузки на работодателей и индивидуальных предпринимателей реализовывался в 2013 году из–за поднятия базы для расчета взносов индивидуальных предпринимателей с одной до двух МРОТ и ускоренного повышения предельной величины страховых взносов с учетом повышающих коэффициентов. Для повышения бюджетной устойчивости планируется повышение общей ставки НДС с 18% до 20%. Снижение дефицита возможно также за счет повышения основного тарифа страховых взносов с текущих 22% до 34%. Однако это может повлечь рост теневой занятости в секторе экономики, которая уже достигает 39% ВВП, или 33,6 трлн руб.

Риск бедности для работника после достижения пенсионных оснований связан со снижающимся коэффициентом замещения пенсией.

Международная организация труда (МОТ) для оценки соответствия пенсии утраченным доходам рекомендует применять норму минимального коэффициента замещения на уровне не ниже 40% от утраченного заработка. В России в настоящее время нет как официально утвержденной методологии, так и общепринятого подхода по расчету коэффициента замещения.

Расчеты же показывают, что норма отечественного солидарного коэффициента замещения стабильно находится на уровне ниже 40%, по прогнозу 2018 года – 33% (диаграмма). При этом Научно–исследовательский финансовый институт прогнозирует его снижение к 2030 году до 23%.

Результаты расчетов Банка России также свидетельствуют, что в случае индексации на размер инфляции покупательная способность пенсий будет сохраняться, но при заложенном во всех сценариях предположении о росте реальной заработной платы коэффициент замещения страховой пенсии будет снижаться. В связи с этим положение пенсионеров относительно работающего населения при неизменных прочих условиях будет ухудшаться.

Существующая конфигурация страховой распределительной системы для высококвалифицированных работников, размер заработной платы которых значительно выше среднего по стране, невыгодна. Причина – установленная предельная база для начисления страховых взносов, выше которой заработки не влияют на будущую страховую пенсию. С 2002 до 2021 года страхуемый заработок постепенно повышается с 1,2 до 2,3 от средней заработной платы, но не выше. И наоборот, для лиц с низким уровнем легальных доходов текущая ситуация становится выгодной, что развивает соответствующее отношение к личному пенсионному обеспечению.

Таким образом, действующая пенсионная система не обеспечивает международно признанных норм минимального уровня пенсионного обеспечения, сохраняет высокую зависимость уровня пенсионного обеспечения от состояния бюджетной системы, не формирует ресурсы для социально–экономического развития, создает риски неустойчивости материального положения текущих и будущих пенсионеров, то есть генерирует бедность после прекращения трудовой деятельности.

Сочетание вышеописанных рисков создает явные предпосылки для изменения текущей конфигурации пенсионной системы посредством активизации накопительного компонента. Решить поставленную Президентом России задачу радикального сокращения бедности и поднятия благосостояния пенсионеров, а также обеспечить устойчивость бюджетной системы и развить институт внутренних долгосрочных инвестиций без этого невозможно.

В эффективной пенсионной системе заинтересовано все общество – работники, экономика, государство. У каждой стороны свои интересы, но они должны не противоречить друг другу, а дополнять.

Гражданам система должна быть понятна. Она должна быть стабильна. Уровень пенсий должен соответствовать трудовому вкладу и обеспечивать достойную жизнь, а не только прожиточный минимум. Экономика должна быть уверена в посильности страховых взносов, иначе от них будут уходить. Пенсионеры должны оставаться активными потребителями товаров и услуг. Для государства важна устойчивость системы как фактор социальной стабильности.

Одновременно важно снижать трансферты из бюджета в ПФР.

Структура пенсионной системы должна соответствовать многообразной социальной структуре общества, но при этом обеспечивать главную цель – приемлемую норму замещения утраченного дохода каждого конкретного работника.

Многоуровневый характер пенсионной системы сохранится, но акценты в ее структуре должны сместиться в сторону пенсий накопительных и так называемых добровольных. Кстати, такая практика является международной, если мы хотим соответствовать этим стандартам.

Итак, сохраняются государственные пенсии, обеспечивающие минимальный уровень жизни для лиц, не накопивших пенсионных прав. К ним же относятся пенсии лиц, по роду деятельности, находящиеся вне страховой системы (например военнослужащие).

Страховая пенсия предназначена для обеспечения замещения утраченного дохода граждан с низким и нижне–средним уровнем заработной платы.

Накопительная пенсия – это своего рода форма государственно–частного партнерства, позволяющая, с одной стороны, снизить будущие обязательства страховой системы. А с другой – увеличить как пенсионное обеспечение граждан, так и совокупные доходы бюджетов и государственных внебюджетных фондов за счет инвестиций в народное хозяйство, рост ВВП и налоговой базы. Индивидуальный пенсионный капитал (ИПК) интересен для наемных работников, утраченная заработная плата которых компенсируется страховой пенсией ниже международно признанных норм, а также для наемных работников, которые не могут сформировать адекватные пенсионные права в страховой системе из–за предоставленных работодателям льгот по уплате пенсионных взносов. Также ИПК интересен для граждан, формирующих пенсионные права вне страховой системы и желающих повысить размер своих будущих пенсий.

Досрочное негосударственное пенсионное обеспечение (НПО) выполняет функцию источника доходов для работников, занятых на вредных производствах, в период между окончанием работы на вредных производствах и достижением общеустановленного пенсионного возраста.

НПО в рамках корпоративных программ позволяет привлечь и закрепить квалифицированных работников в обмен на компенсацию после завершения трудовых отношений. В отличие от заработной платы и иных социальных выплат, представляет собой вознаграждение за весь период сотрудничества и предполагает исполнение встречных обязательств работника с момента поступления на работу в организации до выхода на пенсию.

Индивидуальное НПО предназначено для самозанятого населения, либо освобожденного от уплаты взносов в страховую солидарную систему (личные подсобные хозяйства), либо уплачивающего взносы по установленной государством фиксированной сумме, исключающей саму возможность формирования адекватных утраченному заработку пенсионных прав в страховой системе (плательщики ЕНВД, лица свободных профессий).

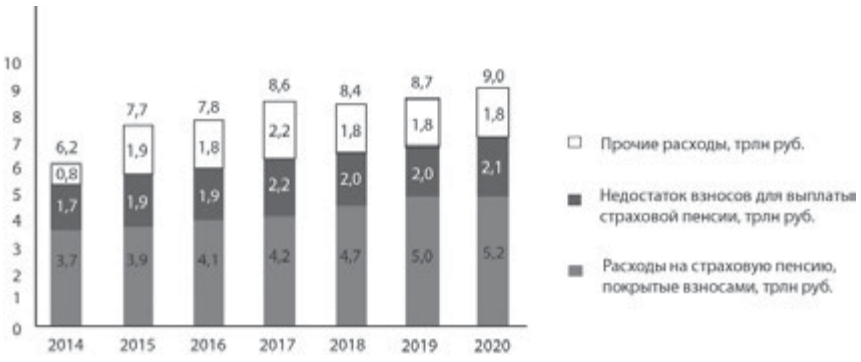
По мере развития рыночных отношений доля государственных и страховых пенсий как своего рода пособий для поддержания минимального жизненного уровня будет снижаться. Речь, разумеется, не идет о пенсиях по инвалидности, пенсиях тех групп граждан, которые в силу специфики своей деятельности находятся вне страховой системы. В продолжении трудовой деятельности работник должен быть заинтересован прежде всего экономически.

Пенсии должны зарабатываться. Пенсионные деньги должны работать на благо общества, прежде всего, как «длинные деньги». А у будущего пенсионера должна быть полная уверенность, что его накопленная пенсия не пропадет вместе с каким–нибудь горе–финансистом, ее не «съест» инфляция и т. д.

Если повышение пенсионного возраста считать количественным фактором, то изменение самой идеологии пенсионной системы – это фактор качественный. Только их сочетание обеспечит должный эффект. И пенсионный период будет называться не дожитием, а временем обеспеченной и интересной жизни.

Ирина ПОЛЯКОВА, обозреватель «ТР», кандидат экономический наук

Прогноз ПФР



НОВОСТИ

Проезд – бесплатный

По просьбам жителей Московской области губернатор Андрей Воробьев решил ввести с 1 сентября новую льготу для всех жителей региона старше 60 лет по бесплатному проезду в Москве на общественном транспорте.

«На встречах ко мне часто подходят люди старшего поколения и говорят, как для них важен бесплатный проезд в Москве. Мы должны слышать то, что требуют от нас люди. Сегодня у нас есть возможность выполнить этот запрос. Это коснется порядка 1,5 млн человек», – сказал губернатор.

Напомним, что с 1 августа 2018 года все пенсионеры Подмосковья и столицы будут иметь право на бесплатный проезд в пригородных электричках. Такое решение было принято совместно губернатором Московской области Андреем Воробьевым и мэром Москвы Сергеем Собяниным.

Получат льготы

Мэр Москвы Сергей Собянин сообщил, что с начала учебного года, 1 сентября, аспиранты столичных вузов получат такие же льготы на проезд в общественном транспорте, как студенты и ординаторы.

«Этими льготами смогут воспользоваться 50 тыс. человек», – сообщил Сергей Собянин.

По словам градоначальника, аспиранты часто задают вопрос о льготном проезде, а ведь они «ничем не хуже» студентов. Москва, считает мэр, должна поддерживать молодежь, которая делает «выбор в пользу науки».

В пилотном режиме

В Тольятти в пилотном режиме начала работать оплата проезда на коммерческом общественном транспорте по социальной карте. Пока эта форма расчета актуальна для трех маршрутов.

Организаторы проекта рассчитывают предоставлять поездки 610 льготникам ежедневно. Компенсировать стоимость оказанных услуг планируют за счет городского и регионального бюджета.

Отметим, что в текущем году областные власти заложили 1,3 млрд руб. на возмещение недополученных денег перевозчикам за перевозку льготных категорий граждан.

Автомобиль для соцтакси

Для Барнаула приобретен новый автомобиль ГАЗ–2704 для городской службы социального такси. Покупку совершили в рамках муниципальной программы «Социальная поддержка населения города Барнаула на 2015–2020 годы».

Ключи от нового транспорта передал представителям МУП «Горэлектротранс» глава города Сергей Дугин.

В новой машине есть подъемник. Она способна перевозить одновременно двоих инвалидов–колясочников.

Напомним: служба социального такси появилась в краевой столице в декабре 2006 года.

Профессиональное долголетие

В Новосибирске прошел «круглый стол» «Продление работоспособности населения: роль медицины труда для бизнеса».

Руководители и специалисты по работе с персоналом новосибирских компаний, представители органов власти и медики обсудили вопросы, связанные с сохранением профессионального долголетия сотрудников, и поделились наработками в этой сфере.

В рамках «круглого стола» представителями «РЖД–медицина» был представлен Национальный проект сохранения профессионального здоровья человека «Здоровье 360˚» в рамках сотрудничества ОАО «РЖД» и РСПП, подписанный главой Российского союза промышленников и предпринимателей Александром Шохиным на Петербургском международном экономическом форуме.

Подготовила Ирина ИВАНОВА

ВНИМАНИЕ: АКЦИЯ!

Провели проверку

внутригородских маршрутных такси

Рейд по пресечению незаконных перевозок в связи с неоднократными жалобами пассажиров в мэрию Махачкалы провели сотрудники Управления промышленности, транспорта, связи и дорожного хозяйства администрации города, ГИБДД и Ространснадзора. Проверке подверглись внутригородские маршрутные такси по несуществующему официально маршруту 4С.

По словам заместителя начальника транспортного управления столицы Арсена Магомедова, данный маршрут в реестре муниципальных маршрутов не зарегистрирован. Также не зарегистрирован перевозчик, выдавший путевой лист водителям, осуществлявшим перевозку пассажиров без соответствующих правоустанавливающих документов в нарушение федерального законодательства.

Как сообщил главный государственный инспектор Ространснадзора по РД Раджаб Магомедов, по результатам рейдовых мероприятий будут составлены административные протоколы на водителей транспортных средств за осуществление незаконной деятельности по перевозке пассажиров без лицензии, а материалы направлены в суд.

– Данные перевозчики нарушают все требования транспортного законодательства. Они перевозят пассажиров, не имея при себе документа об обязательном страховании жизни граждан. Помимо этого у водителей отсутствуют документы: путевой лист, справки о прохождении предрейсовых медицинских и технических осмотров. Поэтому такие предприниматели не имеют права осуществлять свою деятельность в городе Махачкале, – говорит транспортный инспектор.

Отметим, что в случае признания судом деятельности перевозчиков незаконной водители должны оплатить штраф за осуществление перевозок пассажиров по заказу в размере до 5 тыс. руб. В свою очередь компании–перевозчики должны быть оштрафованы за отсутствие страхования пассажиров в размере до 50 тыс. руб.

Управление пресс–службы администрации г. Махачкалы

Нарушителей все меньше

Это констатировали инспекторы ГИМС на Белгородском водохранилище

Инспекторы Государственной инспекции по маломерным судам Главного управления МЧС России по Белгородской области провели профилактический рейд на акватории Белгородского водохранилища. Основное внимание во время рейда уделялось владельцам маломерных судов. Число водного транспорта в регионе растет с каждым годом. На воде, как и на дороге, необходимо соблюдать правила безопасного вождения и законы. Ежедневные рейды сотрудников МЧС дают свои результаты – нарушителей становится все меньше, но они еще встречаются.

Выход на акваторию без документов – самое распространенное нарушение. Одни судовладельцы не считают это обязательным, у других таких документов просто нет. Но закон есть закон, его нарушение влечет наказание. Что же касается отношения судовладельцев к безопасности на воде, то с каждым годом оно становится все более ответственным – надевают спасательные жилеты, соблюдают требования навигационных знаков.

ГИМС ГУ МЧС России

Под усиленным вниманием

находится переезд с мощными автопотоками

Неслучайно местом проведения рейда был выбран переезд на 36–м км линии Корсаков – Ноглики (о. Сахалин, Дальневосточная железная дорога). Это южная часть областного центра, через которую идут мощные автопотоки в сторону аэропорта, портов Корсакова и Холмска. Переезд оборудован переездной световой и звуковой сигнализацией и находится под усиленным вниманием путейцев. Однако именно здесь, как отмечают железнодорожники, довольно часто происходят правонарушения со стороны водителей автотранспорта.

В минувшем рейде, кроме железнодорожников, приняли участие представители транспортной прокуратуры и следственного комитета.

– К сожалению, минувшие трагедии быстро забываются. Мы вынуждены напоминать, что всего лишь 4 года назад в Поронайском районе на железнодорожном переезде произошла страшная трагедия, когда из–за роковой беспечности водителя автобуса погибли пять ни в чем не повинных людей, – напомнил первый заместитель начальника Сахалинской дистанции инфраструктуры Геннадий Машуков.

С начала текущего года в Сахалинском регионе ДВЖД зафиксированы два случая ДТП, один человек пострадал. Все ДТП произошли по вине водителей автотранспорта.

Отдел по работе со СМИ службы корпоративных коммуникаций ДВЖД

Массовый досмотр

привел к привлечению 200 водителей к административной ответственности

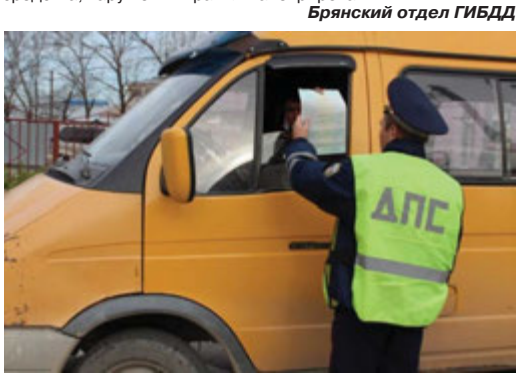
В Брянске подвели итоги профилактического мероприятия «Пассажирский транспорт».

Целью дорожного мероприятия стало предупреждение ДТП с участием транспортных средств данной категории, пресечение нарушений дорожных правил, повышение транспортной дисциплины водителей.

Стражи порядка проверили более 800 автобусов и маршрутных такси. К административной ответственности привлечены 200 водителей пассажирских транспортных средств.

Чаще всего водители попадались на нарушении правил перевозки пассажиров, нарушении требований обеспечения безопасности перевозок пассажиров и багажа, нарушении правил пользования телефоном водителем транспортного средства, нарушении правил маневрирования.

Брянский отдел ГИБДД



Необходим «умный контроль»

за водителями общественного транспорта

ПРОБЛЕМЫ И РЕШЕНИЯ

Алгоритм их действий давно уже утвержден и известен. Каждый водитель городского общественного транспорта должен обязательно перед выходом в рейс проходить медицинский осмотр. Оно и понятно, высокая интенсивность движения за счет постоянного роста количества автотранспортных средств предъявляет к ним повышенные требования. Сегодня мы рассказываем, как это происходит в некоторых регионах.

Москва

Терминал не обманешь

В Москве прошел «круглый стол» «Как медицина будет следить за здоровьем таксистов и водителей автобусов и маршруток?».

Как отметил в своем выступлении генеральный директор Агентства автомобильного транспорта Алексей Двойных, одним из основополагающих факторов обеспечения безопасности дорожного движения является состояние здоровья водителя. Своевременно определить нарушения и отклонения в состоянии здоровья водителей возможно лишь при регулярном прохождении ими медицинских осмотров. Внедрение телемедицинских предрейсовых и послерейсовых осмотров является одним из ключевых факторов профилактики дорожно–транспортных происшествий.

В настоящее время на рассмотрении в Госдуме находится законопроект «О внесении изменений в статью 23 Федерального закона «О безопасности дорожного движения» и в Федеральный закон «Об основах охраны здоровья граждан в Российской Федерации». Документ разрешает использование телемедицинских технологий при проведении предрейсовых и послерейсовых медицинских осмотров водителей транспортных средств. По мнению авторов законопроекта, актуальность данной инициативы продиктована тем, что для личного осмотра каждого водителя не хватает медработников и специальных лицензированных помещений, а удаленная система медицинских осмотров поможет избежать подобных сложностей.

Как отметил Алексей Двойных, сейчас в крупных транспортных компаниях организованы кабинеты с медперсоналом для осмотра водителей. При отсутствии в штате медработника предприятия заключают договоры на проведение осмотров с государственными или частными медицинскими учреждениями. Однако зачастую водители уходят в длительные по времени рейсы (как пассажирские, так и грузовые). А значит, проверить их состояние в пути практически невозможно. Именно в таких ситуациях большую роль может сыграть организация медосмотров с использованием мобильных терминалов.

«Такие терминалы анализируют все факторы здоровья водителя: визуальный осмотр, осмотр видимых слизистых и кожных покровов, общую телеметрию, измерение артериального давления на периферических артериях, исследование пульса. А также выявляют признаки опьянения. При этом «обмануть» терминал будет невозможно, так как будет существовать общая база данных на всех водителей, что дает возможность легко идентифицировать водителя, проходящего осмотр. Телемедицинские технологии уже применяются в тестовом режиме в Калининградской и Новосибирской областях, в Республике Татарстан», – подчеркнул Алексей Двойных.

Прохождение предрейсовых и послерейсовых медицинских осмотров водителей с использованием телемедицинских технологий – это перспективное направление, основанное на использовании современных компьютерных и телекоммуникационных технологиях. Применение технологий удаленного мониторинга состояния здоровья позволит повысить эффективность проведения медицинского осмотра без потери качества. Для предприятия организация таких осмотров уменьшит затраты. В целом это существенно повысит безопасность дорожного движения в России.

Ростов–на–Дону

Чтобы не уснул

Совсем скоро общественный транспорт Ростова–на–Дону ждут крутые изменения: за водителями автобусов, троллейбусов и трамваев хотят ввести «умный контроль». Специальные датчики будут следить за агрессией, курением и общим физическим состоянием шоферов.

Как рассказали rostov.kp.ru в Департаменте транспорта Ростова–на–Дону, речь идет о пилотном проекте транспортной безопасности, который хотят внедрить в донской столице.

Известно, что предложенное для Ростова–на–Дону ноу–хау – продукт отечественных разработок в области нейротехнологий, машинного обучения и геопозиционирования. Его цель – мониторинг, контроль и предупреждение инцидентов на транспорте, а также снижение влияния человеческого фактора на транспортную безопасность. В мэрии города представители московской компании продемонстрировали, как работает система.

Как пояснили эксперты, одна из возможностей – дистанционная идентификация водителя и мониторинг его поведения. Она позволяет в реальном времени собирать, анализировать, хранить и визуализировать информацию о местоположении транспортного средства, а также о физическом и психоэмоциональном состоянии водителя, рассчитать на основе этих данных показатели риска и выработать ответные действия.

– Благодаря таким возможностям программы операторы могут отследить негативное поведение водителя, например, разговор по телефону или курение за рулем, – добавили в городском Департаменте транспорта. – Программа также следит за физическим состоянием водителя. Так, если во время управления транспортным средством в результате усталости водитель заснул, то моментально в диспетчерскую поступает данная информация.

При этом прямо из кабины шофера все данные обрабатываются, анализируются и выводятся на рабочий интерфейс диспетчера. По каждому инциденту автоматически записывается видеофайл, фиксирующий ЧП. Время обработки данных и информирования оператора составляет не более двух секунд.

Кроме того, помимо состояния водителя программа также может оценить техническое состояние транспортного средства.

Кстати, система уже прошла пилотные испытания в Великом Новгороде. А похожий контроль за водителями уже несколько лет ведется в Европе.

Псков

Температура, пульс, давление

«Псковпассажиравтотранс» внедряет автоматизированный предрейсовый и послерейсовый медицинский осмотр водителей. Генеральный директор предприятия Александр Питиримов первым провел тестирование аппарата автоматизированного предрейсового и послерейсового медицинского осмотра водителей.

«Откровенно говоря, за руль с моими показателями меня допустили только «понарошку», так что водительский тест на здоровье я завалил. Зато проверка самого устройства прошла отлично. В ближайшие дни мы совместно с компанией–разработчиком развернем тестовую эксплуатацию в реальных условиях, в повседневном режиме сразу нескольких аппаратов, в том числе апробируем дистанционный метод медицинской диагностики водителей, работающих в филиалах предприятия», – рассказал Александр Питиримов.

Цель автоматизации рабочего места медперсонала – ускорение прохождения контроля с одновременным повышением качества. В объективности результатов заинтересованы все: это и безопасность пассажиров, и здоровье водителей в условиях нелегкого труда.

Напомним, что предрейсовое медицинское освидетельствование водителей – обязательная процедура в любой компании, где есть работники, которые занимаются вождением транспорта. Врач должен спросить водителя о его самочувствии, осмотреть кожу, слизистые оболочки, зрачки, измерить температуру тела, пульс и кровяное давление, проверить алкоголь в выдыхаемом воздухе.

По сообщениям наших корреспондентов

ФАКТ

> Зачастую водители уходят в длительные по времени рейсы (как пассажирские, так и грузовые). А значит, проверить их состояние в пути практически невозможно. Именно в таких ситуациях большую роль может сыграть организация медосмотров с использованием мобильных терминалов.

ЭХО ТРАГЕДИИ

Весть о пропавших?

В Заполярье обнаружены костные фрагменты людей

На юге Мурманской области в ходе поисков рыбаков, потерпевших крушение на лодке в ноябре 2017 года, найдены человеческие останки.

Как сообщает Северо–Западное следственное управление СКР на транспорте, в конце июня следователи, спасатели, полицейские и волонтеры смогли обследовать более 70 км береговой линии и прибрежной зоны в районе села Умба в Терском районе в поисках пропавших рыбаков и места возможного крушения их лодки «Прогресс–4». Поддержку при проведении этих работ оказали гидрографическая служба Северного флота и региональное управление Росгвардии.

«Обнаружены костные фрагменты, которые направлены для производства судебной медицинской экспертизы для их идентификации», – отмечается в релизе.

Как сообщалось, уголовное дело расследуется по ч. 3 ст. 263 УК РФ (нарушение правил безопасности движения и эксплуатации водного транспорта, повлекшее смерть двух или более лиц).

По версии следствия, 4 ноября 2017 года четверо рыбаков, включая несовершеннолетнего 2002 года рождения, на моторной лодке «Прогресс–4» вышли в Белое море от мыса Ударник в плохую погоду до села Умба в Терском районе. На следующий день на берегу мыса Елакорский были обнаружены тела двух утонувших рыбаков.

Операция по поиску еще одного рыбака и подростка с привлечением плавсредств, водолазов и волонтеров результатов не принесла, их объявили пропавшими без вести.

Соб. инф.

Столкнулись с вышкой

Эксперты озвучили точную причину крушения вертолета Ми–8 в Хабаровске

Расследование крушения вертолета Ми–8, которое произошло в апреле в Хабаровске, завершено. В Межгосударственном авиационном комитете озвучили причину трагедии.

На сайте МАК появился окончательный отчет о происшествии. В документе говорится, что экипаж отрабатывал посадку с одним проблемным двигателем.

«Причиной катастрофы явилось столкновение вертолета Ми–8П RA–24640 с вышкой ШВРС на высоте 150 м при выполнении захода на посадку в условиях ухудшенной видимости из–за выпадения ливневых осадков в виде дождя и снега, что привело к разрушению конструкции ВС и его падению».

Экипаж не принял своевременного решения о переходе на полет по приборам, а вертолет уже набрал небезопасную высоту. Кроме того, пилоты не использовали возможности системы раннего предупреждения приближения к земле, а в базе были данные о злополучной радиовышке. Именно это и стало причиной трагедии.

В результате жесткой посадки вертолета Ми–8 в Хабаровске погибли шесть человек – все, кто находился на борту. В Межгосударственном авиационном комитете сообщили, что вертолет Ми–8 разбился после столкновения с антенной. Об этом говорят первые результаты расшифровки черных ящиков. По факту произошедшего по признакам преступления, предусмотренного статьей Уголовного кодекса «Нарушение правил безопасности движения и эксплуатации воздушного транспорта», Следственный комитет края возбудил уголовное дело.

ИА «Восток–Медиа»

СУД ДА ДЕЛО

Миллионная компенсация

отцу пожарного, погибшего по вине пилота авиакомпании «Витязь–Аэро»

В июне 2016 года, во время тушения лесного пожара на севере Тигильского района Камчатского края, в нарушение требований безопасности пилот вертолета Ми–8Т совершил заход на сброс воды на расстоянии менее 50 метров от предполагаемой зоны падения воды до находившихся в том районе десантников–пожарных.

Вопреки нормативным документам на открытом участке пилот опустил вертолет к кромке низового пожара на недопустимо низкую высоту – менее 20 метров.

Из–за этих нарушений в момент захода на сброс воды водосливная емкость весом около 1,5 тонны, прикрепленная снаружи, заполненная водой, оказалась на высоте одного метра от земли. Металлическим краем водосливное устройство задело голову одного из пожарных, причинив ему тяжкий вред здоровью по степени опасности для жизни. От полученной открытой черепно–мозговой травмы через непродолжительное время 26–летний десантник–пожарный Елизовского отделения краевого государственного автономного учреждения «Охрана камчатских лесов» скончался на месте.

Пилот вертолета полностью признал свою вину, в добровольном порядке он выплатил родителям погибшего компенсацию морального вреда.

Приговором Петропавловск–Камчатского городского суда пилот осужден. Ему назначено наказание в виде двух лет лишения свободы условно с испытательным сроком два года.

После вступления приговора в силу отец погибшего обратился в суд с иском к авиакомпании «Витязь–Аэро», требуя взыскать с нее как с собственника источника повышенной опасности 5 млн руб. Суд удовлетворил иск частично, взыскав с авиапредприятия 1 млн руб.

Не согласившись с размером компенсации, истец обжаловал решение в вышестоящей судебной инстанции. Камчатский краевой суд оставил решение без изменения, 7 июня 2018 года оно вступило в законную силу.

Проворонила

проводница высадку

В Красноярском крае проводнице поезда, высадившей пассажиров из вагона на ходу движения поезда, судом назначен судебный штраф.

В марте 2018 года проводница пассажирского вагона не обеспечила безопасную высадку пассажиров поезда сообщением Москва – Владивосток на ст. Канск–Енисейский, поскольку не подала сигнал локомотивной бригаде поезда о том, что высадка пассажиров не завершена. Вследствие чего двое пассажиров по ее требованию выпрыгнули из движущегося вагона на перрон железнодорожного вокзала. В результате незаконных действий проводника пассажиры были поставлены в условия, угрожающие жизни и здоровью, при этом одна женщина получила телесные повреждения в виде ушибов и ссадин.

Подозреваемая вину признала полностью и раскаялась в содеянном. Следователь по ходатайству подозреваемой направил в суд ходатайство о прекращении уголовного дела с назначением меры уголовно–правового характера в виде судебного штрафа.

Судом уголовное преследование в отношении подозреваемой прекращено, ей назначена мера уголовно–правового характера в виде судебного штрафа в размере 15 тыс. руб.

Километр кабеля

похитили с объектов железной дороги

Заместитель Московско–Ярославского транспортного прокурора утвердил обвинительное заключение по уголовному делу в отношении мужчин, совершивших серию преступлений.

По версии следствия, обвиняемые с января по ноябрь 2017 года, находясь на железнодорожных станциях и перегонах Московского региона, совершали кражи цветного металла. Всего они похитили более 1 тыс. метров кабеля и 5 обмоток из дроссель–трансформаторов. Своими преступными действиями злоумышленники причинили ОАО «РЖД» материальный ущерб на общую сумму 371 тыс. руб.

Халатность

привела к сходу 15 вагонов

В Волгоградской области направлено в суд уголовное дело в отношении 48–летнего сотрудника железной дороги, по вине которого произошел сход 15 грузовых вагонов. Сумма ущерба составила более 11 миллионов рублей.

В январе прошлого года бывший оператор дефектоскопной тележки Качалинской дистанции пути ненадлежащим образом проверил состояние железнодорожного полотна. Из–за дефектов рельсов грузовой поезд и 15 вагонов сошли с пути.

Статья за совершение данного преступления предусматривает наказание в виде лишения свободы на срок до двух лет.

Виктор ДМИТРИЕВ

МИНИСТЕРСТВО ТРАНСПОРТА РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ

ПРИКАЗ

3 апреля 2018 г. Москва № 4

О внесении изменений в Порядок установления и использования придорожных полос автомобильных дорог федерального значения, утвержденный приказом Министерства транспорта Российской Федерации от 13 января 2010 г. № 4

В соответствии со статьей 26 Федерального закона от 8 ноября 2007 г. № 257-ФЗ «Об автомобильных дорогах и о дорожной деятельности в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации» (Собрание законодательства Российской Федерации, 2007, № 46, ст. 5553; 2008, № 20, ст. 2251; № 30, ст. 3597, 3616; № 49, ст. 5744; 2009, № 29, ст. 3582; № 39, ст. 4532; № 52, ст. 6427; 2010, № 45, ст. 5753; № 51, ст. 6810; 2011, № 7, ст. 901; № 15, ст. 2041; № 17, ст. 2310; № 29, ст. 4284; № 30, ст. 4590, 4591; № 49, ст. 7015; 2012, № 26, ст. 3447; № 50, ст. 6967; 2013, № 14, ст. 1652; № 30, ст. 4083; № 52, ст. 7003; 2014, № 6, ст. 566; № 22, ст. 2770; № 26, ст. 3377; № 43, ст. 5795; 2015, № 1, ст. 72; № 29, ст. 4350, 4359, 4374; № 48, ст. 6723; № 51, ст. 7249; 2016, № 1, ст. 74; № 7, ст. 914; № 15, ст. 2066; № 27, ст. 4190, 4294; 2017, № 7, ст. 1028, № 50, ст. 7561) и пунктом 5.2.53.28 Положения о Министерстве транспорта Российской Федерации, утвержденного постановлением Правительства Российской Федерации от 30 июля 2004 г. № 395 (Собрание законодательства Российской Федерации, 2004, № 32, ст. 3342; 2006, № 24, ст. 2601; № 52, ст. 5587; 2008, № 8, ст. 740; № 11, ст. 1029; № 17, ст. 1883; № 22, ст. 2576; № 42, ст. 4825; № 46, ст. 5337; 2009, № 3, ст. 378; № 4, ст. 506; № 6, ст. 738; № 13, ст. 1558; № 18, ст. 2249; № 32, ст. 4046; № 33, ст. 4088; № 36, ст. 4361; № 51, ст. 6332; 2010, № 6, ст. 650, 652; № 11, ст. 1222; № 12, ст. 1348; № 13, ст. 1502; № 15, ст. 1805; № 25, ст. 3172; № 26, ст. 3350; № 31, ст. 4251; 2011, № 14, ст. 1935; № 26, ст. 3801, 3804; № 32, ст. 4832; № 38, ст. 5389; № 46, ст. 6526; № 47, ст. 6660; № 48, ст. 6922; 2012, № 6, ст. 686; № 14, ст. 1630; № 19, ст. 2439; № 44, ст. 6029; № 49, ст. 6881; 2013, № 5, ст. 388; № 12, ст. 1322; № 26, ст. 3343; № 33, ст. 4386; № 38, ст. 4821; № 45, ст. 5822; 2014, № 12, ст. 1286; № 18, ст. 2177; № 30, ст. 4311,4325; № 37, ст. 4974; № 42, ст. 5736; № 43, ст. 5901, 5926; 2015, № 2, ст. 491; № 16, ст. 2394; № 17, ст. 2571; № 20, ст. 2925; № 38, ст. 5300; №47, ст. 6605, № 49, ст. 6976; 2016, № 1, ст. 242; № 2, ст. 325; № 7, ст. 996, 997; № 16, ст. 2229; № 28, ст. 4741; № 37, ст. 5497; № 40, ст. 5752; № 42, ст. 5929; 2017, № 10, ст. 1485; № 37, ст. 5539; № 42, ст. 6166, № 43, ст. 6327, № 52, ст. 8161),п р и к а з ы в а ю:

Внести в Порядок установления и использования придорожных полос автомобильных дорог федерального значения,утвержденный приказом Министерства транспорта Российской Федерации от 13 января 2010 г. № 4 (зарегистрирован Минюстом России 22 апреля 2010 г., регистрационный № 16968), изменения согласноприложениюк настоящему приказу.

Министр
М.Ю.СОКОЛОВ

ПРИЛОЖЕНИЕ
к приказу Минтранса России
от 13 января 2010 № 4

ИЗМЕНЕНИЯ,

вносимые в Порядок установления и использования придорожных полос автомобильных дорог федерального значения, утвержденный приказом Министерства транспорта Российской Федерации от 13 января 2010 г. № 4

Дополнить пунктами 22 – 35 следующего содержания:

«22. Согласие в письменной форме владельца автомобильной дороги федерального значения, содержащее обязательные для исполнения технические требования и условия (далее – согласие), выдается владельцем автомобильной дороги федерального значения на основании письменного заявления владельца объекта, указанного в пункте 2 настоящего Порядка (далее – заявитель, заявление, объект соответственно), в:

подведомственное Федеральному дорожному агентству федеральное казенное учреждение;

Государственную компанию «Российские автомобильные дороги» в отношении находящихся в ее доверительном управлении автомобильных дорог.

23. В заявлении указывается:

наименование адресата заявления;

данные о заявителе:

а) для физического лица, ч том числе индивидуального предпринимателя – фамилия, имя, отчество (при наличии); сведения о государственной регистрации физического лица в качестве индивидуального предпринимателя; идентификационный номер налогоплательщика; место жительства; контактный телефон (с указанием кода города), факс (при наличии, с указанием кода города), адрес электронной почты (при наличии);

б) для юридического лица – полное наименование с указанием организационно-правовой формы; сведения о государственной регистрации юридического лица; идентификационный номер налогоплательщика; почтовый адрес; контактный телефон (с указанием кода города), факс (с указанием кода города), адрес электронной почты;

наименование объекта, его параметры и мощностные характеристики;

цель получения согласия (строительство, реконструкция, капитальный ремонт, ремонт, установка, прокладка или переустройство);

кадастровые номера земельных участков (в случае, если такие земельные участки сформированы и осуществлена их постановка на государственный кадастровый учет);

планируемое место размещения объекта с указанием дислокации размещения такого объекта относительно автомобильной дороги федерального значения (номер и наименование автомобильной дороги, км+м, справа/слева), в том числе с указанием географических координат такого места размещения объекта;

способ получения согласия (почта, факс, электронная почта).

24. К заявлению прилагается схема размещения объекта на земельных участках придорожной полосы автомобильной дороги федерального значения в масштабе 1:200 - 1:1000 с отображением на ней:

объекта;

границ полосы отвода и придорожных полос автомобильной дороги федерального значения;

планируемого примыкания объекта к автомобильной дороге федерального значения (в отношении объектов капитального строительства, объектов, предназначенных для осуществления дорожной деятельности, объектов дорожного сервиса);

планируемой схемы движения транспортных средств.

25. Заявление подписывается заявителем, а также заверяется печатью (при наличии).

26. Владелец автомобильной дороги федерального значения в течение одного рабочего дня с даты получения заявления регистрирует его.

27. По обращению заявителя владелец автомобильной дороги федерального значения обязан предоставить ему сведения о дате приема обращения и его регистрационном номере.

28. В течение двух рабочих дней с даты регистрации заявления владелец автомобильной дороги федерального значения проверяет состав и полноту сведений и документов, указанных в пунктах 23 и 24 настоящего Порядка, и принимает решение о рассмотрении заявления или об отказе в рассмотрении такого заявления.

29. В случае, если заявителем представлены не в полном объеме сведения и документы, указанные в пунктах 23 и 24 настоящего Порядка, владелец автомобильной дороги федерального значения в срок, указанный в пункте 28 настоящего Порядка, направляет заявителю отказ в рассмотрении заявления в письменной форме с указанием основания отказа.

30. Владелец автомобильной дороги федерального значения принимает решение об отказе в выдаче согласия в случае, если:

1) согласно настоящему Порядку владелец автомобильной дороги федерального значения не вправе выдавать согласие;

2) сведения, предоставленные в заявлении, не соответствуют цели получения согласия;

3) размещение объекта противоречит требованиям настоящего Порядка.

31. В случае принятия владельцем автомобильной дороги федерального значения решения об отказе в выдаче согласия по основаниям, указанным в пункте 30 настоящего Порядка, владелец автомобильной дороги федерального значения в течение пятнадцати календарных дней с даты регистрации заявления направляет заявителю отказ в выдаче согласия в письменной форме с указанием основания отказа.

32. В случае принятия владельцем автомобильной дороги федерального значения решения о выдаче согласия, такое согласие оформляется в виде письма владельца автомобильной дороги федерального значения в адрес заявителя и должно содержать:

сведения о заявителе, которому выдается согласие;

наименование объекта, его параметры и мощностные характеристики;

цель получения согласия (строительство, реконструкция, капитальный ремонт, ремонт, установка, прокладка или переустройство);

место размещения объекта;

кадастровые номера земельных участков;

технические требования и условия, обязательные для исполнения;

срок действия согласия;

подпись должностного лица владельца автомобильной дороги федерального значения.

33. Согласие, оформленное в соответствии с пунктом 32 настоящего Порядка, в течение тридцати календарных дней с даты регистрации заявления направляется владельцем автомобильной дороги федерального значения заявителю способом, указанным в заявлении.

34. В случае преобразования юридического лица, изменения его наименования или местонахождения либо изменения фамилии, имени, отчества (при наличии) или места жительства физического лица или индивидуального предпринимателя в адрес владельца автомобильной дороги федерального значения направляется обращение о внесении изменений в согласие с приложением документов, подтверждающих указанные изменения. Внесение изменений в согласие осуществляется владельцем автомобильной дороги федерального значения в течение трех рабочих дней с момента регистрации данного обращения.

35. Заявитель может обжаловать решение, действия или бездействие должностных лиц владельца автомобильной дороги федерального значения в порядке, предусмотренном законодательством Российской Федерации.».

МИНИСТЕРСТВО ТРАНСПОРТА РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ

ПРИКАЗ

17 мая 2018 г. Москва № 200

О внесении изменений в Обязательные постановления в морском порту Де-Кастри, утвержденные приказом Министерства транспорта Российской Федерации от 22 марта 2012 г. № 75

В соответствии со статьей 14 Федерального закона от 8 ноября 2007 г. № 261-ФЗ «О морских портах в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации» (Собрание законодательства Российской Федерации, 2007, № 46, ст. 5557; 2008, № 29, ст. 3418, № 30, ст. 3616; 2009, № 52, ст. 6427; 2010, № 19, ст. 2291, № 48, ст. 6246; 2011, № 1, ст. 3, № 13, ст. 1688, № 17, ст. 2313, № 30, ст. 4590, 4594; 2012, № 26, ст. 3446; 2013, № 27, ст. 3477, № 30, ст. 4058; 2014, № 45, ст. 6153, № 49, ст. 6928; 2015, № 1, ст. 52, № 29, ст. 4339; 2016, № 27, ст. 4215; 2017, № 27, ст. 3945, № 30, ст. 4457; 2018, № 1, ст. 34, 44)п р и к а з ы в а ю:

Внести изменения в Обязательные постановления в морском порту Де-Кастри, утвержденные приказом Министерства транспорта Российской Федерации от 22 марта 2012 г. № 75 (зарегистрирован Минюстом России 9 апреля 2012 г., регистрационный № 23759), с изменениями, внесенными приказом Министерства транспорта Российской Федерации от 26 октября 2016 № 300 (зарегистрирован Минюстом России 24ноября 2016г., регистрационный № 44415), согласно приложению к настоящему приказу.

Министр
М.Ю.СОКОЛОВ

ПРИЛОЖЕНИЕ
к приказу Минтранса России
от 17 мая 2018 № 200

ИЗМЕНЕНИЯ,

вносимые в Обязательные постановления в морском порту Де-Кастри, утвержденные приказом Министерства транспорта Российской Федерации от 22 марта 2012 г. № 75

1. Пункт 2 изложить в следующей редакции:

«2. Настоящие Обязательные постановления содержат описание морского порта Де-Кастри (далее – морской порт); правила захода судов в морской порт и выхода судов из морского порта, в том числе меры обеспечения безопасности мореплавания для захода судов в морской порт, выхода судов из морского порта; правила плавания судов вакватории морского порта и на подходах к нему;описание зоны действия систем управления движением судов (далее – СУДС) и правила плавания судов в этой зоне; правила стоянки судов в морском порту и указание мест их стоянки; правила обеспечения экологической безопасности, включающие установление видов отходов с судов, подлежащих сбору в морском порту, правила обеспечения соблюдения карантина в морском порту; правила пользования специальными средствами связи на территории морского порта; сведения о границах территории морского порта; сведения о подходах к морскому порту; сведения о границах морского района А1 Глобальной морской системы связи при бедствии и для обеспечения безопасности (далее – ГМССБ);сведения о технических возможностях морского порта в части приема судов; сведения о периоде навигации;сведения о районах обязательной и необязательной лоцманской проводки судов; сведения о глубинах акватории морского порта и на подходах к нему; сведения о переработке опасных грузов; сведения об организации плавания судов во льдах в морском порту и на подходах к нему; сведения о передаче информации капитанами судов, находящихся в морском порту, при возникновении угрозы актов незаконного вмешательства в морском порту; сведения о передаче навигационной и гидрометеорологической информации капитанам судов, находящихся в морском порту; иную предусмотренную нормативными правовыми актами Российской Федерации в области торгового мореплавания информацию».

2. Наименование главы III изложить в следующей редакции «Правила захода судов в морской порт и выхода судов из морского порта, в том числе меры обеспечения безопасности мореплавания для захода судов в морской порт, выхода судов из морского порта».

3. Пункт 18 после слов «Де-Кастри-5» дополнить словами«и дежурного оператора СУДС, позывной «Де-Кастри-Трафик».

4. Дополнить пунктом 21.1 в следующей редакции:

«21.1. Движение судов в акватории морского порта, входящей в зону действия СУДС, проведение операций по постановке судов на якорь, снятие их с якоря, швартовке и отшвартовке регулируются СУДС в соответствии с графиком расстановки и движения судов в морском порту. В зоне действия СУДС действует разрешительный порядок движения. До начала движения судно должно запросить разрешение у дежурного оператора СУДС».

5. В пункте 23и в приложениях №№ 3, 5 и 6 слова «выносной точечный причал» в соответствующем падеже заменить словами «выносной одноточечный причал» в соответствующем падеже, слово «ВТП» заменить словом «ВОП».

6. В пунктах 24, 25, 26, 27, 39, 45, 46, 54, 57, 61, 68слово «ВТП» заменить словом «ВОП».

7. В пункте 27 слово «до» исключить.

8. Пункт 28 изложить в следующей редакции:

«28. Лоцманская проводка судов в акватории морского порта осуществляется круглосуточно».

9. После пункта 34 дополнить главой Vв следующей редакции:

«V. Описание района действия СУДС и правила плавания судов в этих районах.

34.1. Зона действия СУДС морского порта включает в себя акваторию порта и район Татарского пролива на подходах к морскому порту между береговой чертой и районом,ограниченным линиями:

с севера - параллелью 51°30,00’ северной широты;

с востока - меридианом 140° 58,00’ восточной долготы;

с юга - параллелью 51°25,50’ северной широты.

Регулирование движением судов в зоне действия СУДС осуществляется дежурным оператором СУДС на 11 канале связи ОВЧ. СУДС обеспечивает круглосуточное несение радиовахты на 11 и 16 каналах связи ОВЧ. Рабочими каналами СУДС морского порта являются 11 и 68 каналы связи ОВЧ. Позывной СУДС «Де-Кастри-Трафик».

10. ГлавуVсчитать главойVI.

11. Пункт 35 изложить в следующей редакции:

«35. Стоянка судов в морском порту осуществляется у причалов морского порта, а также на якорных стоянках №№ 171А, 171Б, 174, 174А и в районе № 15А.

Якорная стоянка № 174А предназначена для стоянки судов, осуществляющих операции по перегрузке грузов с судна на судно в соответствии с Правилами оказания услуг по организации перегрузки грузов с судна на судно, утвержденными приказом Минтранса России от 29 апреля 2009 г. № 68*.

Перегрузка грузов с судна на суднона якорной стоянке № 174 А осуществляется при стоянке одного из судов на судовом якоре. Швартовка судов на якорной стоянке № 174А осуществляется с обязательным буксирным обеспечением».

12. Пункт 38 изложить в следующей редакции:

«38. Швартовные операции в морском порту производятся круглосуточно».

13. Пункт 50 изложить в следующей редакции:

«50. Бункеровка судов осуществляется на якорных стоянках №№ 171 А, 171 Б и 174 А».

14. Пункт 51 дополнить абзацем:

«При бункеровке судов топливом в морском порту выставляется боновое заграждение».

15. Пункт 63 дополнить словами «При подходе к зоне действия СУДС судно должно выйти на связь с дежурным оператором СУДС на 11 канале связи ОВЧ».

16. Главу VI считать главой VII и ее наименование изложить в следующей редакции:

«VII. Правила обеспечения экологической безопасности, включающие установление видов отходов с судов, подлежащих сбору в морском порту, правила обеспечения соблюдения карантина в морском порту».

17. Главы VII и VIII считать главами VIII иIX соответственно.

18. Пункт 66 после слова «каналах» дополнить словом «11».

19. После пункта 70 дополнить главой Xв следующей редакции:

«X. Сведения о границах морского района А1ГМССБ

70.1. В акватории морского порта действует морской район А1 ГМССБ. Связь с судами в морском районе А1 ГМССБ обеспечивается береговой станцией ГМССБ «Де-Кастри». Позывной «Де-Кастри - Радиоцентр», MMSI 002734447.

Морской район А1 ГМССБ ограничен окружностью радиусом, равным 33 морским милям с центром в точке с координатами $51^0$29,90’ северной широты и 140^0 53,10’ восточной долготы.

Основными каналами связи сбереговой станцией ГМССБ «Де-Кастри» являются:

70 канал связи ОВЧ в режиме цифрового избирательного вызова - для района А1 ГМССБ.

16 и 3 каналы связи ОВЧ».

20. Пункт 71 изложить в следующей редакции:

«71. Грузовые операции с нефтью и нефтепродуктами выполняются круглосуточно».

21. Главы IX,X, XI и XIIсчитать главами XI, XII,XIII иXIVсоответственно.

22. Приложение№ 2к Обязательным постановлениям после строки «якорная стоянка № 174»дополнить строкой в следующей редакции:

«Наименование	Расположение	Площадь квадратные километры	Глубина (метры)
Якорная стоянка № 174А	№ 1 51°27´10» северной широты и 140°48´12» восточной долготы; № 251°27´10» северной широты и 140°49´42» восточной долготы; № 3 51°26´32» северной широты и 140°49´24» восточной долготы; № 4 51°26´32» северной широты и 140°48´12» восточной долготы.	1,884	8,2 – 11,6

23. Приложение № 5 к Обязательным постановлениям дополнить строками в следующей редакции:

Абонент	Каналы связи очень высокой частоты		Позывной
	дежурный	рабочий	
Служба управления движением судов	16	11, 68	Де-Кастри-Трафик
Береговая станция ГМССБ Де-Кастри	16	3	Де-Кастри-Радиоцентр

* Приказ Минтранса России от 29 апреля 2009 г. № 68 «Об утверждении Правил оказания услуг по организации перегрузки грузов с судна на судно» (зарегистрирован Минюстом России 29 июня 2009 г., регистрационный № 14146) с изменениями, внесенными приказом Минтранса России от 10 мая 2016 г. № 122 (зарегистрирован Минюстом России 7 июня 2016 г., регистрационный № 42438).

Информационное сообщение

Собранием депутатов муниципального образования Бегичевское Богородицкого района Тульской области принято решение от 19.07.2018 г. № 73-1 «О назначении публичных слушаний по вопросу рассмотрения материалов оценки воздействия на окружающую среду проектной документации «Рекультивация свалки твердых бытовых отходов, расположенной в муниципальном образовании Бегичевское Богородицкого района Тульской области».

Публичные слушания назначены на 27 августа 2018 г. в 15-00.

Место проведения: Тульская область, Богородицкий р-н, пос.Бегичевский, ул. Победы, д. 4.

Жители муниципального образования Бегичевское Богородицкого района допускаются на публичные слушания по предъявлению документа удостоверяющего личность.

Предложения и замечания направлять по адресу: Тульская область Богородицкий р-н, пос.Бегичевский, ул. Победы, д. 4. Не позднее 18.08.2017

Опубликовать информационное сообщение о назначении публичных слушаний по вопросу рассмотрения материалов оценки воздействия на окружающую среду проектной документации «Рекультивация свалки твердых бытовых отходов, расположенной в муниципальном образовании Бегичевское Богородицкого района Тульской области» в газете «Богородицкие вести», «Тульские известия», «Транспортная газета».

Разместить решение на официальном сайте муниципального образования Богородицкий район (https://bogoroditsk.tularegion.ru).

Решение подписано главой муниципального образования Бегичевское Богородицкого района А.Н. Гайдуковым.

Информация

Всоответствии с ФЗ-№ 174 «Об экологической экспертизе» от 23.11.1995 г. и приказа Госкомэкологии РФ от 16 мая 2000г. №372 «Об утверждении Положения об оценке воздействия намечаемойхозяйственной и иной деятельности на окружающую среду в Российской Федерации».

ООО «Бест Плюс» информирует о проведении общественных обсуждений в форме общественных слушаний по строительству объекта«Застройка 115 микрорайона Октябрьского района г. Улан-Удэ. Жилой комплекс «Удачный». Многоквартирные жилые дома №11-15».

Цель намечаемой деятельности: строительство многоквартирных домов.

Заказчик проекта: ООО «Бест Плюс» г. Улан-Удэ, ул. Пищевая, 19 тел 8(3012)425016.

Разработчик проекта:ООО «Проектная мастерская «Атриум» , тел. 8 (301) 221-03-14.

Местонахождение объекта: Республика Бурятия, г. Улан-Удэ, Октябрьский район, 115 микрорайон, кадастровые номера участков 03:24:000000:67831, 03:24:034417:3.

С материалами по оценке воздействия на окружающую среду желающие могут ознакомиться и подать свои предложения и замечания в письменном виде с 25.08.2018 по 27.08.2018 г. по адресу: г. Улан-Удэ, ул. Пищевая, 19,в рабочие дни с 9-00 до 17-00 ч.

Ответственный за организацию общественных слушаний – МУ «Комитет городского хозяйства Администрации г. Улан-Удэ», Республика Бурятия, г. Улан-Удэ, ул. Бабушкина,25, каб 507.

Дата, время и место проведения общественных обсуждений: 28.08.2018 г. в 16-00 ч., по адресу: г. Улан-Удэ, ул. Бабушкина, 25, каб. 209.

Извещение

ООО «Научно-исследовательский институт технологий органической и неорганической химии и биотехнологий» уведомляет о проведении общественных обсуждений в форме слушаний по объекту государственной экологической экспертизы - проекту технической документации на новые технику, технологию «Технический проект. Мобильная установка утилизации твердых коммунальных и опасных промышленных отходов МКУ-2000».

Проект технической документации на новые технику, технологию содержит материалы оценки воздействия на окружающую среду (ОВОС).

Цели и месторасположение намечаемой деятельности: организация промышленного производства установок МКУ-2000 по утилизации отходов с возможным получением вторичных продуктов для применения на территории Российской Федерации, в том числе на территории Саратовской области.

Наименование и адрес заказчика: ООО «МЭС Инжиниринг», 125167, Москва, Нарышкинская аллея, д. 5 стр. 2. тел.: (499) 110-33-75.

Наименование и адрес исполнителя: ООО «Научно исследовательский институт технологий органической и неорганической химии и биотехнологий» (ООО «НИИТОНХиБТ»), 410005, г. Саратов, ул. Большая Садовая, дом 239, литер «Л», тел.: (8452) 47-90-78.

Орган, ответственный за организацию общественного обсуждения: управление по инженерной защите администрации муниципального образования «Город Саратов».

Общественные обсуждения в форме слушаний состоятся 27 августа 2018 года в 10.00 по адресу: 410012, г. Саратов, ул. Большая Казачья, 14 (актовый зал администрации Кировского района муниципального образования «Город Саратов»).

С проектом технической документации на новые технику, технологию, содержащим материалы ОВОС можно ознакомиться и представить в письменной форме замечания и предложения заинтересованных лиц с 26 июля по 26 августа 2018 года в рабочие дни с 9.00 до 18.00 по адресу:

410012, г. Саратов, ул. Московская, 88, ком. 3 (сектор по охране окружающей среды управления по инженерной защите администрации муниципального образования «Город Саратов»), тел.: (8452) 26-45-62.

Общественные обсуждения

В соответствии с ФЗ от 23.11.95 №174-ФЗ «Об экологической экспертизе» и «Положением об оценке воздействия намечаемой хозяйственной деятельности на окружающую среду в РФ», утвержденным приказом Госкомэкологии РФ №372 от 16.05.2000, организованы общественные обсуждения (в форме слушаний) проектной документации по объекту: «Деловой центр «Экспресс». Место расположение объекта: Иркутская область, г. Иркутск, Ленинский район (кадастровый номер 38:36:000003:15480)

Цель намечаемой деятельности: Новое строительство

Заказчик намечаемой деятельности: ИП Шилкин Е.В., адрес: 664528,Иркутская область, Иркутский район, п. Ново-Иркутск, ул. Нефритовая, д.16

Разработчик тома ОВОС: ООО «Генпроект», адрес: 664056, г. Иркутск, м-н Приморский, д.6а, офис 213 т.8 (3952) 97-50-25.

Организаторами слушаний являются: Отдел экологической безопасности и контроля комитета городского обустройства администрации г. Иркутска (г. Иркутск, ул. Пролетарская, д.11, каб.10 тел. 8(3952) 52-04-24) совместно с ООО «Генпроект» и ИП Шилкин Е.В. Раздел ОВОС в составе проектной документации доступны для ознакомления и подготовки замечаний и предложений (в письменной форме) с момента настоящей публикации и до 10-00 местного времени 28.08.18 по адресу: 664056, г. Иркутск, м-н Приморский, д.6а офис 213 т.8 (3952) 97-50-25 с 8-00 до 17-00.

Проведение общественных слушаний назначено на28.08.18г., в11-00 часов местного времени в отделе экологической безопасности и контроля комитета городского обустройства администрации г. Иркутска (г. Иркутск, ул. Пролетарская, д.11, каб.10, тел.8 (3952) 52-04-24).

Сроки проведения ОВОС: от момента настоящей публикации до проведения общественных обсуждений. Принятие от граждан и общественных организаций письменных замечаний и предложений к материалам ОВОС обеспечивается заказчиком в течении 30 дней после окончания общественного обсуждения.

Уведомление

о проведении общественных обсуждений (в форме слушаний) проектной документации по объекту государственной экологической экспертизы

ООО ОФ «Талдинская» уведомляет о начале общественных обсуждений (в форме слушаний) объекта государственной экологической экспертизы «Строительство обогатительной фабрики «Талдинская», включая материалы оценки воздействия на окружающую среду.

Размещение объекта планируется осуществлять на территории Прокопьевского муниципального района Кемеровской области.

Цель намечаемой деятельности: наиболее полное комплексное и безопасное использование недр на рациональной экономической основе с учетом экологических последствий эксплуатации фабрики.

Оценка воздействия на окружающую среду намечаемой деятельности проводится в период с 20 июля 2018 года по 22 августа 2018 года.

Ознакомиться с проектной документацией, включая предварительные материалы оценки воздействия на окружающую среду, и составить замечания и предложения в письменной форме с указанием Ф.И.О. можно в течение 30 дней со дня опубликования данного объявления по адресу: Кемеровская область, с. Большая Талда, ул. Центральная, 72 и на официальном сайте ЗАО «Гипроуголь» в сети Интернет РФ (http://www.giprougol.ru).

Публичные слушания по материалам проектной документации, включая материалы оценки воздействия на окружающую среду, состоятся «22» августа 2018 г. в 11:00 ч. в помещении по адресу Кемеровская область, с. Большая Талда, ул. Центральная, 72, здание администрации Большеталдинского сельского поселения.

Ответственность за организацию общественных слушаний возложена на Администрацию Прокопьевского муниципального района Кемеровской области.

Уведомление

ООО «ЭкоТехПром» уведомляет о проведении оценки воздействия на окружающую среду (ОВОС) по объекту государственной экологической экспертизы «Проектная документация «Реконструкция объекта, используемого для размещения (хранения) отходов IV-V классов опасности - полигона твердых коммунальных отходов, кадастровый номер 55:07:031904:174, площадь застройки 989156 кв.м., расположенного по адресу: Омская область, район Калачинский, в пределах границ Куликовского сельского поселения».

Цель намечаемой деятельности: поиск оптимальных проектных решений, способствующих недопущению деградации окружающей среды, обеспечению социально-эколого-экономической сбалансированности хозяйственного развития, улучшению условий жизни людей и выработке эффективных мер по снижению уровня вынужденных неблагоприятных воздействий на окружающую среду до приемлемого уровня.

Месторасположение намечаемой деятельности: полигон ТКО, кадастровый номер 55:07:031904:174, местоположение: Омская обл., р-н Калачинский, в пределах границ Куликовского сельского поселения.

Наименование и адрес заказчика: ООО «ЭкоТехПром», адрес (место нахождения): 644073, г. Омск, ул. Дианова, д. 20, пом. 162А, почтовый адрес: 644073, г. Омск, ул. 2-я Солнечная, д. 45, тел. (3812) 999-159. Ответственный за организацию общественных обсуждений: Горовой Григорий Викторович, тел.(3812) 999-159.

Проектная организация: ООО «СИБПРОЕКТ ОМСК», 644024, г. Омск, ул. Учебная, д.79, пом.12П.

Примерные сроки проведения оценки воздействия на окружающую среду: май 2018 - февраль 2019.

Ознакомиться с проектом технического задания на проведение ОВОС можно в течение 30 дней со дня опубликования настоящего уведомления по адресам: г. Омск, ул. 2-я Солнечная, д. 45, ООО «ЭкоТехПром», с понедельника по пятницу с 9:00 до 16:00, обеденный перерыв с 12:00 до 13:00; 646900, Омская обл., г. Калачинск, ул. Советская, д. 18, каб. 48, Администрация Калачинского муниципального района Омской обл., с понедельника по пятницу с 8:00 до 17:00, обеденный перерыв с 13:00 до 14:00.

Место и время приема замечаний и предложений участников общественных обсуждений: 644073, г. Омск, ул. 2-я Солнечная, д. 45, ООО «ЭкоТехПром», с понедельника по пятницу с 9:00 до 16:00, обеденный перерыв с 12:00 до 13:00, адрес эл. почты: ooo_etp@bk.ru; 646900, Омская обл., г. Калачинск, ул. Советская, д. 18, каб. 48, Администрация Калачинского муниципального района Омской области с понедельника по пятницу с 8:00 до 17:00, обеденный перерыв с 13:00 до 14:00, адрес эл. почты: adm-kymi@yandex.ru.

Форма предоставления замечаний и предложений: в письменном виде по адресам: 644073, г. Омск, ул. 2-я Солнечная, д. 45, ООО «ЭкоТехПром», с понедельника по пятницу с 9:00 до 16:00, обеденный перерыв с 12:00 до 13:00, адрес эл. почты: ooo_etp@bk.ru; 646900, Омская обл., г. Калачинск, ул. Советская, д. 18, каб. 48, Администрация Калачинского муниципального района Омской обл. с понедельника по пятницу с 8:00 до 17:00, обеденный перерыв с 13:00 до 14:00, адрес эл. почты: adm-kymi@yandex.ru.

Итоговые общественные обсуждения окончательного варианта материалов ОВОС в форме общественных слушаний назначены на 28.02.2019 в 14:00 по адресу: Омская обл., г. Калачинск, ул. Ленина, д. 51, комитет по образованию администрации Калачинского муниципального района.

Уведомление

о проведении общественных обсуждений (в форме слушаний) проектной документации по объекту государственной экологической экспертизы

ООО ОФ «Талдинская» уведомляет о начале общественных обсуждений (в форме слушаний) объекта государственной экологической экспертизы «Строительство отвала № 2 отходов углеобогащения обогатительной фабрики «Талдинская», включая материалы оценки воздействия на окружающую среду.

Размещение объекта планируется осуществлять на территории Прокопьевского муниципального района Кемеровской области.

Цель намечаемой деятельности: наиболее полное комплексное и безопасное использование недр на рациональной экономической основе с учетом экологических последствий эксплуатации отвала.

Оценка воздействия на окружающую среду намечаемой деятельности проводится в период с 20 июля 2018 года по 22 августа 2018 года.

Ознакомиться с проектной документацией, включая предварительные материалы оценки воздействия на окружающую среду, и составить замечания и предложения в письменной форме с указанием Ф.И.О. можно в течение 30 дней со дня опубликования данного объявления по адресу: Кемеровская область, с. Большая Талда, ул. Центральная, 72 и на официальном сайте ЗАО «Гипроуголь» в сети Интернет РФ (http://www.giprougol.ru).

Публичные слушания по материалам проектной документации, включая материалы оценки воздействия на окружающую среду, состоятся «22» августа 2018 г. в 10:00 ч. в помещении по адресу Кемеровская область, с. Большая Талда, ул. Центральная, 72, здание администрации Большеталдинского сельского поселения.

Ответственность за организацию общественных слушаний возложена на Администрацию Прокопьевского муниципального района Кемеровской области.

Уведомление

В соответствии с Федеральным законом от 23.11.1995г. № 174-ФЗ «Об экологической экспертизе» и «Положением об оценке воздействия намечаемой хозяйственной и иной деятельности на окружающую среду в Российской Федерации», утвержденным приказом Госкомэкологии РФ от 16.05.2000 №372, организованы общественные обсуждения (в форме общественных слушаний) по оценке воздействия намечаемой хозяйственной и иной деятельности на окружающую среду при реализации мероприятий по строительству объекта: «Берегоукрепление р. Кяхтинка в черте г. Кяхта Республики Бурятия»

Месторасположение объекта: Республика Бурятия, Кяхтинский район, г.Кяхта. Цель - строительство комплекса сооружений, предназначенных для защиты от берегообрушения.

Заказчик проектной документации, адрес: Государственное казенное учреждение Республики Бурятия «Управление капитального строительства Правительства Республики Бурятия», 670000, Республика Бурятия, г.Улан-Удэ, ул. Смолина, 54 б.

Проведение общественных слушаний назначено на 30.08.2018г. в 13.00 по адресу: г.Кяхта, ул. Ленина д. 29 каб. №1. Ответственный за организацию общественных обсуждений МКУ Администрация МО «Город Кяхта». Сроки проведения ОВОС с 28.07.2018г по 29.08.2018г.

Материалы технического задания по оценке воздействия на окружающую среду и проектная документация доступны для рассмотрения по адресу: 670000, Республика Бурятия, г.Улан-Удэ, ул. Смолина, 54 б. Замечания и предложения заинтересованных лиц будут приниматься в письменном виде в месте ознакомления с техническим заданием в течении одного месяца с 28.07.2018г по 29.08.2018г по рабочим дням с 15:00 до 17:00.

Сообщение

В соответствии с Федеральным законом от 23 ноября 1995 года №174-ФЗ "Об экологической экспертизе" и "Положением об оценке воздействия намечаемой хозяйственной деятельности на окружающую среду в Российской Федерации" утвержденным приказом Госкомэкологии РФ 3372 от 16.05.2000 г., организованы общественные обсуждения (в форме слушаний) проектной документации по объекту государственной экологической экспертизы:

- Строительство Универсального здания теплой автостоянки с помещением склада по пр. Автомобилистов, 5"а" Железнодорожного района, г. Улан-Удэ.

Заказчик: ООО "ТАН" 670045, Республика Бурятия, г. Улан-Удэ, пр. Автомобилистов, 5"а", телефон: 8(3012) 442708, 442713.

Место расположения объекта: Республика Бурятия, г. Улан-Удэ, Железнодорожный район, пр. автомобилистов, 5"а", кадастровый номер участка 03:24:023402:8.

Основные характеристики объекта. Вид намечаемой деятельности- новое строительство.Теплая автостоянка.

Разработчик тома ОВОС: ИП "Бельский П.А.", юридический адрес: 671340, Республика Бурятия, с. Мухоршибирь, ул. Юбилейная, 23/2, фактический адрес: 670047, г. Улан-Удэ, ул. Сахьяновой, 23 б, офис 2.

С проектной документацией для рассмотрения и подготовки замечаний и предложений можно ознакомиться по адресам: 670045, г. Улан-Удэ, пр. Автомобилистов, 5а время приема с 9.00 до 17.00, тел. 8(3012) 442708,442713, e-mail: info@slavia-tech.ru

Проведение общественных обсуждений проектной документации, намечаемой хозяйственной и иной деятельности, включая материалы ОВОС, назначено на 28 августа 2018 г. в 15.00 по адресу:Республика Бурятия, г. Улан-Удэ,ул. Бабушкина, 25 офис 209. Ответственный орган за проведение общественных слушаний МУ "Комитет городского хозяйства Администрации г. Улан-Удэ" (адрес: г. Улан-Удэ, ул. Бабушкина, 25, тел 23-39-15, e-mail: opoos@ulan-ude-eg.ru).

Замечания и предложения от общественности и организаций принимаются в письменном виде на месте ознакомления с проектной документацией.

Уведомление

ЗАО «Геолого-геофизическая служба Геологического института» уведомляет общественность о намечаемой деятельности по проектной документации: «Комплексные инженерные изыскания на площадке бурения скважины №2 Баутинской площади Аяшского участка недр», включая оценку воздействия на окружающую среду (ОВОС).

Название объекта намечаемой деятельности: «Комплексные инженерные изыскания на площадке бурения скважины №2 Баутинской площади Аяшского участка недр».

Цель намечаемой деятельности: Изучение экологических, океанографических и гидрологических условий, требуемых для обеспечения постановки и эксплуатации полупогружной плавучей буровой установки / самоподъемной плавучей буровой установки для поискового/разведочного бурения на стадии геологоразведочных работ, а также для разработки экологической части Проекта поискового бурения.

Месторасположение объекта намечаемой деятельности: акватория юго-западной части Охотского моря, ближайший субъект РФ Сахалинская область, ближайшее муниципальное образование «Городской округ Ногликский».

Заказчик: ООО «Газпромнефть-Сахалин», 191167, г. Санкт-Петербург, Синопская наб. 22, лит.А.

Проектировщик, представитель Заказчика: ЗАО «Геолого-геофизическая служба Геологического института», 123242, г. Москва, ул. Баррикадная, д.8, стр. 5А.

Ориентировочные сроки проведения ОВОС: июль-сентябрь 2018 года.

Орган, ответственный за организацию общественных обсуждений: Администрация муниципального образования «Городской округ Ногликский», 694450 Сахалинская обл., п. Ноглики, ул. Советская 15, при содействии ЗАО «Геолого-геофизическая служба Геологического института».

Предполагаемая форма общественных обсуждений: общественные слушания, форма представления замечаний и предложений – письменная, произвольная.

Сроки и место доступности технического задания по оценке воздействия на окружающую среду – с 27.07.2018г. до окончания процесса ОВОС на Интернет-сайте www.ginras.com.

Замечания и предложения заинтересованных лиц и представителей общественности относительно намечаемой деятельности, состава и структуры Технического задания по ОВОС возможно направлять в письменной произвольной форме по адресу: ЗАО «Геолого-геофизическая служба Геологического института», 123242, г. Москва, ул. Баррикадная, д.8, стр. 5А.

Сообщение

В целях информирования общественности, согласно Федеральному закону от 23.11.1995 г. №174-ФЗ «Об экологической экспертизе» и в соответствии с требованиями «Положения об оценке воздействия намечаемой хозяйственной и иной деятельности на окружающую среду в Российской Федерации» утвержденного Приказом Госкомэкологии РФ от 16 мая 2000 г. N 372, ИП Семенов С.А. информирует о проведении общественных обсуждений (в форме слушаний) объекта государственной экологической экспертизы материалов проектной документации, включая перечень мероприятий по охране окружающей седы «Проект рекультивации участка Ивановского месторождения известняков в Ленинском районе Республики Крым» объекту государственной экологической экспертизы.

«Проект рекультивации участка Ивановского месторождения известняков в Ленинском районе Республики Крым»

Заказчик материалов – ИП Семенов С.А. (295493, Россия, Республика Крым, г. Симферополь, пгт Грэсовский, ул. Яблочкова, дом 6, кв. 41).

Разработчик материалов – Государственное казенное предприятие Республики Крым «Экспертно-технический центр», 295000, Республика Крым, г. Симферополь, ул. Набережная, 71.

С техническим заданием, а также материалами проектной документации, включая перечень мероприятий по охране окружающей среды можно ознакомиться по адресам: 295493, Россия, Республика Крым, г. Симферополь, пгт. Грэсовский, ул. Яблочкова, дом 6, кв. 41; 298200, Республика Крым, пгт Ленино, Ленинский район ул. Пушкина, 22 с 10.07.2018 г. по 10.08.2018 г. (в будни с 09:00 до 17:00). Замечания и предложения в письменной форме направлять в адрес Разработчика (stroyecoservis@mail.ru), либо оставлять в «Журнале для представления замечаний и предложений» «Проект рекультивации участка Ивановского месторождения известняков в Ленинском районе Республики Крым», находящихся по адресам доступности материалов.

Общественные обсуждения объекта экспертизы, включая материалы проектной документации, предполагается проводить в форме слушаний. Организатором проведения общественных обсуждений являются ИП Семенов совместно с администрацией п.г.т. Ленино, Ленинского района Республики Крым. Общественные слушания состоятся: 10.08.2018 г. в 14 часов 00 минут, по адресу: Республика Крым, 298200, пгт Ленино, Ленинский район ул. Пушкина, 22.

Информирование

общественности о проведении общественных обсуждений

В соответствии с федеральным законом от 23.11.1995 №174-ФЗ «Об экологической экспертизе» Сельскохозяйственный производственный кооператив «Прибайкалец» информирует общественность о проведении общественных обсуждений (в форме общественных слушаний) проектной документации объекта: «Реконструкция молочной фермы в местности Верещага Прибайкальского района РБ», включая материалы оценки воздействия на окружающую среду (ОВОС).

Заказчик общественных обсуждений: СПК «Прибайкалец» (671260, Прибайкальский район, с.Турунтаево, ул. Ленина,55)

Орган, ответственный за организацию и проведение общественных слушаний: Администрация МО «Прибайкальский район» (Республика Бурятия, Прибайкальский район, с. Турунтаево, ул. Ленина 67, тел.8(30144)51-1-63).

Проектная документация доступна для ознакомления, подготовки замечаний и предложений в будние дни до 16.00 24.08.2018г. по адресу: РБ, Прибайкальский район, с. Турунтаево, ул. Ленина, 55.

Дата, время и место проведения общественных обсуждений (в форме общественных слушаний): РБ, Прибайкальский район, с.Турунтаево, ул.Ленина,67 (здание администрации МО «Прибайкальский район»), 27.08.2018г в 10.00.

Сообщение

ООО «НОРДГЕОТРЕЙД» (почтовый адрес: 167000, Республика Коми, г. Сыктывкар, ул. Гаражная, д. 9, оф. 424) уведомляет о проведении общественного обсуждения в форме общественных слушаний по объекту: Технология производства и применения строительного материала «Грунт техногенный» типов: ГТ 1 и ГТ 2, – с целью утилизации и обезвреживания бурового шлама для охраны окружающей среды. Площадка для производства ГТ расположена в 5 км от границы пст. Первомайский (МО ГО «Ухта»).

Общественное обсуждение состоится 28.08.2018 г. в 16 часов 00 минут в актовом зале администрации МО ГО «Ухта» по адресу: РК, г. Ухта, ул. Бушуева, 11 (каб. 305). Ответственный орган за организацию общественных обсуждений – МУ «УЖКХ» (г. Ухта, ул. Дзержинского, 4а, каб. 18). Материалы доступны с 25.07.2018 г. до 27.09.2018 г. в МУ «УЖКХ» для просмотра, внесения замечаний и предложений в письменном виде.

Извещение

о проведении общественных слушаний (обсуждений)

В соответствии с Федеральным законом от 06.10.2003 № 131-ФЗ «Об общих принципах организации местного самоуправления в Российской Федерации», Федеральным законом от 10.01.2002 № 7-ФЗ «Об охране окружающей среды», Федеральным законом «Об экологической экспертизе» от 23.11.1995 № 174-ФЗ, Приказом Госкомэкологии России от 16.05.2000 № 372 «Об утверждении Положения об оценке воздействия намечаемой хозяйственной и иной деятельности на окружающую среду в Российской Федерации», руководствуясь Положением о проведении общественных слушаний на территории городского округа «Среднеуральск» (утверждено решением Думы городского округа Среднеуральск от 15 декабря 2005 года № 23/9), настоящим ПАО «Энел Россия» извещает о начале процедуры предварительной оценки и составления технического задания на проведение оценки воздействия на окружающую среду проекта: «Проект технической документации на технологию изготовления и применения ресурсосберегающего техногенного грунта ТУ 38.11.59-001-75012898-2018» филиала «Среднеуральская ГРЭС» ПАО «Энел Россия», расположенного в городе Среднеуральске, улица Ленина, 2».

Цель реализации проекта: проектом предусматривается вовлечение в хозяйственный оборот донных отложений образовавшихся на Шламоотвале (шламонакопители) Среднеуральской ГРЭС и получение из них ресурсосберегающего техногенного грунта, что позволит сократить на этапе технической рекультивации Шламоотвала (шламонакопителя) филиала «Среднеуральская ГРЭС» ПАО «Энел Россия» использование почво-грунтов и нерудных строительных материалов.

Ресурсосберегающий техногенный грунт представляет собой дисперсный связанный техногенный грунт, образованный в результате инженерно-хозяйственной деятельности человека, в соответствии с классификацией по ГОСТ 25100, по физическим и механическим свойствам подобный обыкновенным суглинистым и глинистым грунтам, добываемым или образующимся при вскрышных работах.

Краткое описание проекта: Проектом предусматривается естественное обезвоживание осадков донных отложений в двух секциях Шламоотвала (шламонакопителя) на территории филиала «Среднеуральская ГРЭС» ПАО «Энел Россия» на этапе предликвидационной консервации двух секций Шламоотвала (шламонакопителя) с целью получения ресурсосберегающего техногенного грунта.

Место расположения намечаемой деятельности (объекта): Шламоотвал (шламонакопитель) филиала «Среднеуральская ГРЭС» ПАО «Энел Россия», расположенный на территории Свердловской области, Верхне-Пышминский район, территория Среднеуральской ГРЭС.

Все намеченные работы будут выполняться на земельном участке площадью 675901 кв.м. с кадастровым номером 66:62:0101001:26 (категория земель: земли населенных пунктов; целевое использование: промышленная площадка), расположенным по адресу: Свердловская область, город Среднеуральск, ул. Рыбачий проезд, дом 3. Указанный земельный участок принадлежит ПАО «Энел Россия» на праве аренды согласно Договору аренды земельного участка № 518/17 от 24.05.2017, заключенному между ПАО «Энел Россия» (в качестве Арендатора) и Управлением муниципальным имуществом администрации городского округа Среднеуральск (в качестве Арендодателя). .

Заказчик проекта: Заказчиком проекта является ПАО «Энел Россия» (ИНН 6671156423), юридический адрес: 620014, Российская Федерация, Свердловская область, г. Екатеринбург, ул. Хохрякова, 10, фактический адрес: ПАО «Энел Россия» - 115093, Российская Федерация, г. Москва, ул. Павловская, дом 7, стр. 1.

Разработчик проекта: Разработку документации по проекту: «Проект технической документации на технологию изготовления и применения ресурсосберегающего техногенного грунта ТУ 38.11.59-001-75012898-2018» и оценку воздействия реализации проекта на окружающую среду осуществляет ООО «ЭНТЭК» (г. Москва).

Материалы общественных слушаний: «Проект технической документации на технологию изготовления и применения ресурсосберегающего техногенного грунта ТУ 38.11.59-001-75012898-2018» и проект технического задания на оценку воздействия на окружающую среду - доступны для ознакомления общественности на территории филиала «Среднеуральская ГРЭС» ПАО «Энел Россия» в будние дни с 9.00 до 17.00 местного времени по адресу: 624070, Российская Федерация, Свердловская область, г. Среднеуральск, ул. Ленина, дом 2, контактные лица - Сулимов Сергей Германович, тел. +7 (34368) 2-53-88,Чечёткина Ольга Витальевна, тел. +7 (34368) 2-53-68, Анкудинова Наталья Владимировна, тел. +7 (34368) 2-53-18.

Для ознакомления с документацией обращаться в филиал «Среднеуральская ГРЭС» по контактным телефонам +7 (34368) 2-53-88, 2-53-68, 2-53-18.

Срок предоставления замечаний и предложений: 30 (тридцать) дней с даты опубликования настоящего извещения. Письменные замечания и предложения по проекту технического задания на оценку воздействия на окружающую среду принимаются: город Среднеуральск, улица Октябрьская, 2А, в рабочие дни с 8-30 до 13-00 и с 14-00 до 17-30, а также по e-mail: eco@sredneuralsk.ru, Sergey.Sulimov@enel.com, Olga.Chechetkina@enel.com, Natalia.Ankudinova@enel.com.

Орган ответственный за организацию общественных обсуждений: Администрация Среднеуральского городского округа, Свердловская область, г. Среднеуральск, улица Октябрьская, 2А, тел: +7(34368)7-38-95, sugres@sugres.ru.

Ответственные организаторы:

- от Администрациигородского округа «Среднеуральск»:

Хайруллина Анна Викторовна ., тел. +7 (34368)7-42-11.

- от ПАО «Энел Россия»:

Сулимов Сергей Германович, тел. +7 (34368) 2-53-88

Чечеткина Ольга Витальевна, тел. +7 (34368) 2-53-68

Анкудинова Наталья Владимировна, тел. +7 (34368) 2-53-18

К участию в обсуждении приглашается вся заинтересованная общественность.

О дате, времени и месте проведения общественных слушаний общественность будет проинформирована дополнительно посредством публикации объявлений в средствах массовой информации.

Извещение

В соответствии с федеральным законом Российской Федерации от 23.11.1995 № 174-ФЗ «Об экологической экспертизе», приказом Госкомэкологии РФ от 16.05.2000 №372 «Об утверждении Положения об оценке воздействия намечаемой хозяйственной и иной деятельности на окружающую среду в Российской Федерации» МКУ Администрация МО «Бичурский район» извещает о проведении общественных слушаний об оценке воздействия намечаемой деятельности на окружающую среду при реализации проекта: «Реконструкция мостового перехода через р. Дабатуй на км 28+720 автомобильной дороги Мухоршибирь-Бичура-Кяхта в Бичурском районе Республики Бурятия».

Цели намечаемой деятельности: Реконструкция мостового перехода через р. Дабатуй на км 28+720 автомобильной дороги Мухоршибирь-Бичура-Кяхта в Бичурском районе Республики Бурятия.

Местоположение намечаемой деятельности: Республика Бурятия, Бичурский район, км 28+720 автомобильной дороги Мухоршибирь-Бичура-Кяхта.

Наименование и адрес представителя Заказчика: ООО «МОСТ» 664082, г. Иркутск, ул. Декабрьских Событий, 88, оф. 401. Телефон: 8(3952) 206-185, e-mail: mostirk@mail.ru.

Сроки проведения оценки воздействия на окружающую среду: с 31 июля 2018 г. по 31 августа 2018 г.

Орган, ответственный за организацию общественных слушаний: МКУ Администрация МО «Бичурский район».

Форма общественного обсуждения: слушания.

Форма представления замечаний и предложений: устная, письменная.

Ознакомиться с материалами по проведению оценки воздействия на окружающую среду можно по адресу: 671360, Республика Бурятия, Бичурский район, с. Бичура, ул. Советская, дом 43, тел. 8(30133) 42-0-90. с 31 июля 2018 г.

Общественные слушания состоятся: 31 августа 2018 года в 14:00 часов по адресу: 671360, Республика Бурятия, Бичурский район, с. Бичура, ул. Советская, дом 43.

Срок представления замечаний и предложений: 30 дней с даты опубликования настоящего извещения.

Ответственные организаторы: от МО «Бичурский район» – Комитет по развитию инфраструктуры, от ООО «МОСТ» - Карайван Павел Павлович, телефон 8 (3952) 796-333.

Информирование общественности

Заказчик МКОУ Харбатовская СОШ совместно с АО «Иркутскгражданпроект» (664025, г. Иркутск, ул. Степана Разина, 27) в целях информирования общественности и учета мнения населения проводит общественные обсуждения (в форме общественных слушаний) проектной документации по объекту: «Строительство общеобразовательной школы на 250 учащихся в с.Харбатово Качугского района», включая материалы по оценке воздействия на окружающую среду.

Место расположения объекта: Иркутская область, Качугский район,

с. Харбатово, ул. Трактовая, 19А. Кадастровый номер участка: 38:08:060102:359

Сроки проведения оценки воздействия на окружающую среду: до 31 августа 2018 года.

Место проведения слушаний: 666203, Иркутская область, Качугский район, р.п. Качуг, ул. Ленских Событий, 29, актовый зал районной администрации муниципального района «Качугский район».

Орган, ответственный за организацию общественных слушаний: Администрация муниципального района «Качугский район», ответственное лицо -и.о. начальника отдела капитального строительства и муниципального хозяйства Дарижапова Н.Б..

Дата и время проведения слушаний: 31 августа 2018 года в 16:00 местного времени.

Сроки и место доступности материалов и приема замечаний и предложений в письменном виде: с 30 июля 2018 года по 31 августа 2018 года с 09.00 до 16.00 местного времени в рабочие дни по адресу:

- 666203, Иркутская область, Качугский район, р.п. Качуг, ул. Ленских Событий, 29.

Информирование общественности

Собранием депутатов муниципального образования Товарковское Богородицкого района Тульской области принято решение от 23.07.2018 г. № 57-243 «О назначении публичных слушаний по вопросу рассмотрения материалов оценки воздействия на окружающую среду проектной документации «Рекультивация свалки твердых бытовых отходов, расположенной южнее пос. Товарковский Богородицкого района Тульской области».

Публичные слушания назначены на 27 августа 2018 г. в 15-00.

Место проведения: по адресу: Тульская область, Богородицкий район, п. Товарковский, ул. Советская д.1

Жители муниципального образования Товарковское Богородицкого района допускаются на публичные слушания по предъявлению документа удостоверяющего личность.

Предложения и замечания направлять по адресу: Тульская область, Богородицкий район, п.Товарковский, ул. Советская, д.1, каб. № 9 не позднее 23.08.2018 г.

Опубликовать информационное сообщение о назначении публичных слушаний по вопросу рассмотрения материалов оценки воздействия на окружающую среду проектной документации «Рекультивация свалки твердых бытовых отходов, расположенной южнее пос. Товарковский Богородицкого района Тульской области» в газете «Богородицкие вести», «Тульские известия», «Транспортная газета».

Разместить решение на официальном сайте муниципального образования Богородицкий район (https://bogoroditsk.tularegion.ru).

Решение подписано главой муниципального образования Товарковское Богородицкого района О.М. Асташовой.

Уведомление

о проведении общественных обсуждений ПАО «НК «Роснефть»

ПАО «НК «Роснефть» совместно с Администрацией городской округ Эгвекинот уведомляет общественность о проведении общественных обсуждений по Программе морских геофизических, геохимических и геотехнических работ на лицензионных участках «Северо-Врангелевский-1», «Северо-Врангелевский-2» и «Южно-Чукотский» в 2019-2022 гг. (Программа), включая материалы оценки воздействия на окружающую среду (ОВОС).

Цель намечаемой деятельности: выполнение условий пользования недрами, детальное изучение геологического строения участков недр.

Район проведения работ: лицензионные участки ПАО «НК «Роснефть» «Северо-Врангелевский-1», «Северо-Врангелевский-2», «Южно-Чукотский», расположенные в Чукотском море.

Орган, ответственный за организацию и проведение общественных обсуждений: администрация городской округ Эгвекинот Чукотского автономного округа при содействии ПАО «НК «Роснефть».

Заказчик работ: ПАО «НК «Роснефть».

Разработчик Программы, включая ОВОС: ООО «НефтеГазСтрой Центр».

Сроки проведения ОВОС: июнь – сентябрь 2018 года.

Форма общественных обсуждений: общественные слушания.

Форма представления замечаний и предложений: внесение замечаний и предложений в специально разработанные опросные листы, а также внесение замечаний и предложений, возникших в ходе проведения общественных обсуждений, в протокол.

Дата и время проведения общественных слушаний: 27 августа 2018 г. в 15:00.

Место проведения общественных слушаний: 689202, Чукотский АО, Городской округ Эгвекинот, п. Эгвекинот, ул. Ленина, 9, зал заседаний Администрации городского округа Эгвекинот.

Место доступности Программы, включая предварительные материалы ОВОС: материалы Программы, включая предварительные материалы ОВОС, техническое задание на проведение ОВОС, опросные листы и контакты для получения дополнительной информации доступны заинтересованной общественности с 23 июля 2018 г. по следующим адресам:

- Администрация городского округа Эгвекинот (689202, ЧАО, Городской округ Эгвекинот, п. Эгвекинот, ул. Ленина, 9);
- МАУК «ЦБС городского округа Эгвекинот» (689202, ЧАО, Городской округ Эгвекинот, п. Эгвекинот, ул. Прокунина, 12/1);
- МБУ городского округа Анадырь «ПБ им. Тана-Богораза» (689000, ЧАО, г. Анадырь, ул. Отке, 5);
- интернет-сайт: http://www.ngsce.ru и эгвекинот.рф.

Заинтересованным гражданам и общественным организациям предоставлена возможность, по контактам, указанным ниже, обратиться к Заказчику и Разработчику материалов Программы и предварительных материалов ОВОС с вопросами, замечаниями и предложениями по существу разрабатываемых документов.

Контактная информация:

- ПАО «НК «Роснефть» (Заказчик):

Адрес: 125284, Москва, ул. Беговая, 3, стр. 1,

Тел.: +7 499 517 8888 добавочный 33549,

Контактное лицо: Смирнова Елена Анатольевна, e_smirnova1@rosneft.ru.

- ООО «НефтеГазСтрой Центр» (Разработчик Программы, включая ОВОС):

Адрес: 109428, Москва, Рязанский просп., 59, офис 321,

Тел./факс: +7 499 170 6542, +7 499 170 6211,

Контактное лицо: Ильичев Николай Вячеславович, ngsce@yandex.ru.

Редакция газеты «ТР» за орфографию и пунктуацию в объявлениях ответственности не несет

Да здравствует футбол!

Как сборная России вошла в историю

СПОРТ

Вот и завершился этот удивительный праздник. Карнавально раскрашенный, разноязыкий, ртутно–подвижный. Под названием «Чемпионат мира по футболу ФИФА – 2018». Турнир бесконечных сюрпризов и непредсказуемостей. В потрясающей атмосфере зрительского интереса то и дело рождались сногсшибательные сенсации. Чего только стоит успех наших футболистов, выбивших в 1/8 финала одного из фаворитов – сборную Испании!

Так давайте по горячим следам подведем итоги прошедшего мундиаля, еще раз вспомним футбольные ристалища на российских суперменах, специально построенных и отреставрированных именно к этому событию.

Россия

1966 год. Англия. Идет полуфинал чемпионата мира по футболу СССР – ФРГ. Наши «горят» – 1:2. Замены тогда не разрешались. Иосиф Сабо с начала матча заковылял вдоль бровки – разбили голеностоп. В конце первого тайма удален с поля Игорь Численко. И в этих безнадежных условиях звучит голос комментатора Николая Озерова: «Друзья, сегодня не удалось. Но я верю, что уже в этом столетии наша сборная обязательно станет чемпионом мира!».

С тех пор прошло более полувека. Увы, вершина для наших футболистов за это время только отдалялась. И вот шанс – домашний чемпионат, нет отборочных игр, своя публика.

Но перед стартом было очень тревожно. За два года через «сито» главного тренера Станислава Черчесова прошли 47 игроков. Никак не удавалось определиться с костяком команды. То и дело травмы выбивали ведущих – Виктора Васина, Георгия Джикию, Романа Зобнина, Александра Кокорина. Приостановили свое участие в главной команде страны Алексей и Василий Березуцкие, Сергей Игнашевич (который в конце концов вернулся и показал настоящий класс). Из тех, кто играл на Кубке конфедераций – 2017, состав сменился наполовину.

Но самое главное – не было достойного результата. Одна ничья и три поражения – было отчего загрустить перед началом чемпионата мира. Отчаянные головы требовали снять Черчесова буквально за неделю до старта. За тренера и за команду вступился главный снайпер сборной Артем Дзюба: «Прошу поддержать нас! А судить будете после турнира».

Перед матчем с Саудовской Аравией все притихли. На карту было поставлено все.

И вдруг солнце на все небо – 5:0! Голы один другого краше. Первая победа за 16 лет на мировом первенстве. Зрители готовы задушить в объятиях автора первого гола Юрия Газинского, вышедших на замену Артема Дзюбу и Дениса Черышева, оформившего дубль, и самого молодого игрока команды Александра Головина.

ФАКТ

> Одна ничья и три поражения – было отчего загрустить перед началом чемпионата мира. Отчаянные головы требовали снять Черчесова буквально за неделю до старта. За тренера и за команду вступился главный снайпер сборной Артем Дзюба: «Прошу поддержать нас! А судить будете после турнира».

Бесконечный восторг. И вдруг на лица скептиков набежала туча: «Что Саудовская Аравия? Так, мальчики для битья. Посмотрим, что будет с Египтом во главе с Салахом».

Последний, конечно, суперзвезда. За минувший сезон наколотил больше пятидесяти мячей. Его трансферная стоимость больше всей нашей команды вместе взятой. В 57 встречах за свою сборную забил 33 мяча. Почти все голы колотил с левой. С «окаянной» забил и нам. С пенальти. Но случилось это уже при счете 3:0 в пользу сборной России. И снова отличились Черышев и Дзюба. Так сборная России вышла с плей–офф домашнего чемпионата. Кстати, зря не принимали всерьез саудитов. После случившегося пожара при посадке в Ростове–на–Дону они достойно бились с Уругваем, а в последней игре и вовсе переиграли Египет – 2:1.

...0:3 от Уругвая вспоминать не хочется. Так, клякса. И веру болельщиков в свою команду эта неудача не поколебала.

В 1/8 нам достались испанцы. Крепкий орешек. Они были явными фаворитами. Из 11 встреч мы у них выиграли только одну – 2:1. Хорошо ее помню. Это было в Лужниках в мае 1971 года. Два мяча–красавца забили тогда Виктор Колотов и Виталий Шевченко. Сегодняшняя сборная уже попробовала свои силы в борьбе с «Красной фурией» минувшей осенью в Санкт–Петербурге. Сыграли достойно – 3:3. Ничьей все закончилось и на этот раз. И в основное, и в дополнительное время – 1:1. Пенальти наши били точно, а Игорь Акинфеев два удара с точки отбил. Так мечты становятся реальностью.

После этого соперник по четвертьфиналу – сборная Хорватии – уже не казался таким грозным и непроходимым. Аппетит приходит во время еды. И снова два часа бескомпромиссной борьбы, и снова – ничья (2:2). И снова – пенальти. Увы... Но не время грустить. Наша сборная добилась достаточно хорошего результата. Но главное – вернула веру своим болельщикам, дав понять, что 70–я позиция в рейтинге ФИФА – не более чем досадная неудача.

Европа

14 команд представляли на этом чемпионате «Старый Свет». 10 из них пробились в сетку плей–офф. Последнее время такая картина достаточно знакома. Начиная с 2006 года верхнюю ступень пьедестала на мундиалях занимают исключительно европейцы. В 2006 и 2014 годах бал правили немцы, а в 2010–м – испанцы. На этот раз экс–чемпионы довольно рано сошли с дистанции.

Особо удивила сборная Германии. Турнир она начала с поражения от Мексики (0:1), что случилось с ней впервые за 38 лет. Едва «отскочила» от шведов, вырвав победу на последних минутах. А поражение от Южной Кореи (0:2) и вовсе опустило команду на последнее место в группе.

В 1/8 вслед за испанцами турнир покинули и их соперники по группе – португальцы. Пали «от ноги» сборной Уругвая – 1:2. Их лидер Криштиану Роналду отметился забитыми мячами на всех четырех мундиалях, в которых принимал участие. После хет–трика в игре против «Красной фурии» он забил и марокканцам, доведя свой личный счет до 35 голов в 152 играх за сборную. Однако последней это настроения не прибавило.

Уже проведенные четвертьфиналы дали знать, что новый чемпион мира снова будет из Европы. Фавориты из Бразилии и Уругвая сложили свои полномочия.

В конце концов до финала добрались команды Франции и Хорватии. Последним все–таки здорово везло, они прошли три этапа с учетом дополнительного времени. Наверное, сил и не хватило – 2:4. Подопечные тренера Дидье Дешама второй раз за 20 лет стали чемпионами. Один из авторов голов Килиан Мбаппе стал третьим в списке самых молодых футболистов (помимо бразильца Пеле и итальянца Джузеппе Бергоми), игравших в финале.

Дважды на турнире отличился хорват Лука Модрич. Вначале в матче с Нигерией он забил с пенальти. Этот мяч стал 2400–м в истории чемпионатов мира. А в итоге Лука стал лучшим игроком завершившегося турнира.

Мир

Выдающийся футболист сборной Аргентины Лионель Месси, ее капитан, кроме олимпийского «золота» в Пекине, вместе с командой так ничего и не выиграл. С большим трудом выйдя из группы, в 1/8 финала аргентинцы уступили будущим чемпионам – 3:4.

Какой бы турнир ни проводился, присутствие на нем бразильцев автоматически делает их фаворитами. Не стал исключением и минувший чемпионат. Отборочные игры они прошли на одном дыхании, уступив лишь в одном матче из 18. Второго конкурента опередили на 10 очков, а ведь в соперниках были сборные Аргентины и Колумбии, Перу и Парагвая, Уругвая и Чили. Но в 1/4 даже с Неймаром латиноамериканцы не смогли пройти Бельгию.

На этой стадии закончил свои выступления и Уругвай, споткнувшись на сборной Франции (0:2). После победы над Саудовской Аравией в групповом турнире (1:0) вошел в историю своей команды Луис Суарес, забивший четвертый победный мяч на чемпионатах мира.

Чуть не наделали шуму японцы на старте плей–офф, едва не обыграв одного из фаворитов – сборную Бельгии. Уступили лишь на последних секундах. А еще запомнились тем, что убирали мусор после «своих» игр на трибунах. И до блеска вычистили раздевалку, оставив хозяевам благодарственную табличку: «Спасибо».

Виктор ЧИРКИН

Машины – на любой вкус

Москва второй раз в истории отметила День московского транспорта

ПРАЗДНИК

Более 100 тысяч москвичей и гостей столицы приняли участие в общегородском празднике, который прошел на ВДНХ, в Парке Победы и парке «Сокольники».

В этот день были организованы бесплатные экскурсии в автобусные парки и трамвайные депо, электродепо «Аэроэкспресс» и Ситуационный центр ЦОДД, которые посетили 300 человек. Москвичи узнали, как готовится и выпускается на линию подвижной состав, как управляют светофорами, как происходит ремонт электропоездов.

Одной из главных точек праздника стала ВДНХ, где прошла выставка легендарных ретромоделей городского транспорта и самой современной техники. Там же состоялось экстрим–шоу, свое мастерство продемонстрировали пилотажная группа «Каскад» столичного управления ГИБДД, команда по мотофристайлу FERZ, спортсмены мототриала и стантрайдинга.

В Парке Победы на Поклонной горе прошли праздничный концерт, костюмированный шоу–заезд на роликах и показательное велотриал–шоу. Там расположилась площадка Молодежного совета транспортного комплекса.

В парке «Сокольники» юные москвичи изучали Правила дорожного движения, сдавали «экзамен» и получали детские водительские удостоверения, после чего отрабатывали практические навыки на автодроме – безопасной трассе с радиоуправляемыми машинками, велосипедами и самокатами.

На всех площадках выступали музыканты полюбившегося москвичам проекта «Музыка в метро». А в городских парках «Музеон», «Сокольники» и «Красная Пресня» прошли фотовыставки на транспортную тематику.

«День московского транспорта – это праздник не только для сотрудников транспортного комплекса, но и для наших пассажиров. Сегодня в праздничных мероприятиях приняли участие более 100 тысяч человек, в том числе иностранные туристы – болельщики Чемпионата мира по футболу. Надеюсь, посетители узнали что–то новое о работе московского транспорта, прочувствовали его романтику и сохранят теплые воспоминания об этом праздничном дне», – рассказал заммэра Москвы по вопросам транспорта Максим Ликсутов.

Департамент транспорта и развития дорожно–транспортной инфраструктуры города Москвы

Шедевры русских мастеров

представил Исторический музей в Шереметьево

ВЫСТАВКИ

Государственный исторический музей и международный аэропорт Шереметьево приглашают на фотовыставку «Стиль русских мастеров». Экспозиция размещена в арт–галерее в терминале E (второй этаж).

На выставке собраны фотографии работ русских живописцев, ювелиров, резчиков по дереву и стеклу, мастеров по изготовлению тканей, икон, рукописных книг и кухонной утвари, представленные в залах и хранящиеся в фондах главного музея русской государственности. Фоторaботы подобраны таким образом, чтобы посетители смогли оценить невероятный разнообразный стиль русских мастеров.

Помимо штучных работ представлены интерьеры залов Исторического музея, в оформлении которых принимали участие известные русские живописцы: Виктор Васнецов, Генрих Семирадский, Иван Айвазовский.

Уже первые гости выставки послушали музыкальные произведения в исполнении ансамбля старинной музыки, получили в подарок лубочную картинку XVIII в., изготовленную на печатном станке, а также сфотографировались на память с музыкантами и печатником.

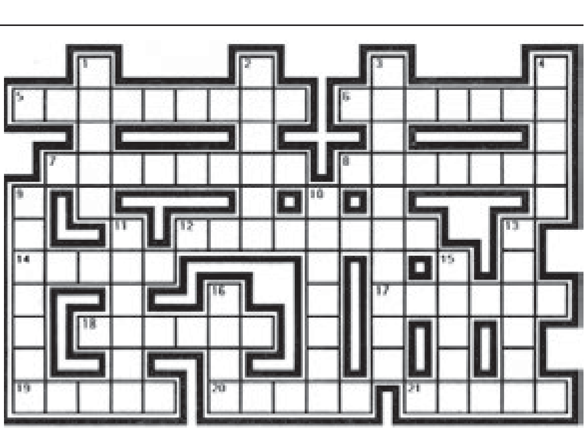
Выставка будет открыта для посещения пассажирами и гостями аэропорта Шереметьево до 17 августа 2018 г.

Соб. инф.

РАЗМИНКА ДЛЯ ЭРУДИТОВ

По горизонтали: 5 Автор интригующей пьесы. 6. Туристическая разборная каркасная байдарка для занятий водным туризмом. 7. Хорошо оплачиваемая должность, не требующая большого труда. 8. Человек, исследующий заброшенные места. 12. Народный праздник окончания весенних полевых работ у татар и башкир. 14. Разновидность кисломолочного напитка. 17. Шведский химик, инженер, изобретатель, предприниматель и филантроп. 18. Четырехколесная грузовая повозка. 19. «Самовар» в вагоне. 20. Отец жены. 21. Диапозитив.

По вертикали: 1. Йог, заклинатель болезней, глотатель шпаг. 2. Руководитель среднего звена на стройке. 3. Ежедневник на судне. 4. Спрессованная, гибкая прочная бумажная масса. 9. Перевозка грузов или следование пассажиров из одного пункта в другой через несколько промежуточных. 10. Фольклорный жанр, короткая смешная история. 11. Большой закрытый четырехколесный конный экипаж на рессорах. 13. Тип речных судов. 15. Отрыв и падение масс горных пород со склонов гор. 16. Типографский шрифт.



Ответы

По горизонтали: 5 Драматург. 6. «Колибри». 7. Синекура. 8. Сталкер. 12. Сабантуй. 14. Айран. 17. Нобель. 18. Телега. 19. Титан. 20. Тесть. 21. Слайд. **По вертикали:** 1. Факир. 2. Прораб. 3. Бортжурнал. 4. Фибра. 9. Транзит. 10. Анекдот. 11. Карета. 13. «Валдай». 15. Обвал. 16. «Агат».

Транспортные коллизии

В КОНЦЕ НОМЕРА

Пенсионерка из Канады по ошибке уехала на чужом автомобиле с парковки супермаркета, не заметив, что вместо черного седана она села за руль черного кроссовера.

В полицию обратился менеджер одной из компаний по прокату машин, который сообщил, что пожилая женщина вернула им Infiniti QX50. Подозрительным в этой истории было то, что пенсионерка этот автомобиль в аренду не брала.

Пообщавшись с пожилой дамой и представителями компании, полиция выяснила, что она действительно брала в аренду автомобиль – но это был седан Nissan Sentra. Со слов женщины, две недели назад на арендованном «Ниссане» она приехала в супермаркет, а вернувшись с покупками, села, как ей казалось, в свою машину и уехала.

Оказалось, что уехать на чужом автомобиле женщина смогла во многом из–за рассеянности водителя Infiniti. Обе машины были оборудованы системой запуска двигателя с кнопки, а мужчина случайно забыл в салоне брелок от авто. При этом Nissan Sentra все это время так и стоял на парковке у магазина.

* * *

В Кении автобус попал в аварию из–за обуви с неприятным запахом.

По словам очевидцев, автобус, направлявшийся в Найроби, съехал с дороги и перевернулся. В результате 42 пассажира, в том числе 11 детей, получили различные травмы и были доставлены в больницу. Один человек погиб, двое находятся в критическом состоянии. Водитель и кондуктор скрылись с места происшествия, их разыскивает полиция.

Один из пострадавших утверждает, что перед аварией водитель ругался с механиком из–за обуви с неприятным запахом. «Механик автобуса дал водителю понюхать ботинок. Это было последнее, что я увидел, – рассказывает он. – Раздался грохот, а потом я очнулся в больнице».

* * *

В столице Китая – Пекине стали взимать плату за проезд на лифте в некоторых жилых домах.

Первые платные лифты установили в старых зданиях на юге города, где раньше были только лестницы. При оплате используется та же технология, что и в общественном транспорте. Чтобы попасть в лифт, необходимо поднести к валидатору электронный билет, с которого будет снято 0,2 юаня (1,8 руб.).

Некоторые жильцы приветствуют нововведение. По словам 60–летней Ян Гуйсян, после появления платного лифта ей больше не приходится ходить по лестнице с тяжелыми сумками.

По оценке издания Beijing News, в среднем жильцы будут тратить на оплату лифтов около 100 юаней в месяц (890 руб.).

* * *

В канадском Торонто молодой человек угнал кабриолет Porsche и устроил уличные гонки с другим участником дорожного движения на Audi R8.

Полиция бросилась за лихачами в погоню, водитель Audi сумел скрыться, угонщику повезло меньше, и он попал в западню. Поняв, что дорога впереди перекрыта, он пошел на таран машины стражей порядка, однако не сумел отодвинуть внедорожник.

Полицейские заперли своей машиной дверь спортивного автомобиля, однако нежелание лихача идти в тюрьму оказалось сильнее, и через несколько секунд он сбежал.

После непродолжительного «забега» преступник был схвачен.

* * *

Летчик–инструктор из Калифорнии Джонатан Макконки и его ассистент Келис Хосер похитили китайского студента, который посещал летную школу, и попытались вернуть его домой.

21–летний Тяньшу Ши на момент похищения находился в США семь месяцев по студенческой визе, действительной в течение года. В полиции рассказали, что летчик и его ассистент не смогли объяснить, почему хотели вернуть студента в Китай.

О похищении Ши правоохранителям сообщил его брат – пострадавший успел рассказать родственнику о случившемся. Отмечается, что Макконки угрожал студенту расправой в случае, если тот не сядет с ним в самолет.

Летчик и его ассистент были задержаны в аэропорту. Им предъявлены обвинения в сговоре и похищении человека.

Виктор АНАХОРЕТ

Транспорт России ®

УЧРЕДИТЕЛИ:
Министерство транспорта РФ,
АО «Издательство Дороги»
ИЗДАТЕЛЬ:
АО «Издательство Дороги»

Издается с февраля 1998 года

Распространяется в 83 регионах России и в странах СНГ по адресной подписке и через издательство среди руководителей:
- союзов и ассоциаций, предприятий и организаций автомобильного, железнодорожного, городского электрического, промышленного воздушного, морского и речного транспорта, метрополитена, дорожного хозяйства, геодезии и картографии, машиностроения, ТЭК;
- профсоюзных организаций ТК;
- органов исполнительной и законодательной власти федерального и регионального уровней;
- участников транспортных коллегий, совещаний, конференций, всех профильных и смежных выставок в России и СНГ;
- органов МВД России

БУРЫЛИН Ю.В. – главный редактор
ЧИРКИН В.Д. – зам. главного редактора – отв. секретарь

Редакторы отделов:
БАЙБЕКОВ Ш.Х., БУДУМЯН В.Г., ИЗЬЮРОВА Л.В., КАРПОВА Е.А., ЛАРИОНОВА Т.П., ЛОБОВ В.Г., ОЗУН А.С., ОЗУН С.А., ПОЛЯКОВА И.С., ШВЕЙЦЕР О.В.

Секретариат:
ЗАБЕРУСКИНА И.И. – технический редактор
ПЕТРОВ А.М. – литературный редактор
МЕЩЕРЯКОВА Е.А. – корректор

Региональные представители:
ЕЛАТИНА Т.К. (Нижний Новгород) тел. (952) 461–69–61
ЛАЗАРЕВ А.Б. (Санкт–Петербург) тел. (960) 246–43–31
УШЕНИН Е.Г. (Екатеринбург) тел. (8343) 370–02–82

E–mail: rustransport@mail.ru, gazetatr@yandex.ru

Суммарный тираж 20 000 экз. Цена свободная Зак. № 2570–2018

Газета перерегистрирована в Федеральной службе по надзору за соблюдением законодательства в сфере массовых коммуникаций и охране культурного наследия 23.07.2006 года
Свидетельство ПИ № ФС77–25210
Номер подписан в печать 26.07.2018 г. в 15:00
Отпечатано в АО «Красная Звезда»: 123007, г. Москва, Хорошевское шоссе, 38. Тел.: (495) 941–34–72, (495) 941–31–62, (495) 941–28–62. E–mail: kr_zvezda@mail.ru, www.redstarph.ru

Подписка:
В «Издательстве Дороги» льготная подписка с любого номера газеты.
Все ваши вопросы адресуйте в отдел реализации и подписки.
Тел.: +7(495) 748–36–84 доб. 11–54, 11–62
- по каталогу агентства «Роспечать» «Газеты. Журналы»
32766 – для организаций
35644 – для индивидуальных подписчиков
19181 – годовая подписка
- по Объединенному каталогу агентства «Пресса России»
84658 – полугодовая
84659 – годовая подписка
- по каталогу «Почта России»
11452 – полугодовая
84244 – годовая подписка

Точка зрения редакции может не совпадать с мнением автора – материалы печатаются на правах рекламы.
За содержание рекламных материалов редакция ответственности не несет.
Перепечатка материалов газеты «Транспорт России» разрешается с согласия «Издательства Дороги». Ссылка на газету «Транспорт России» обязательна.

© «ИЗДАТЕЛЬСТВО ДОРОГИ»

Генеральный директор **Евдокимова Ю.А.**
E–mail: goldasn@mail.ru
Директор по региональным проектам **Барсегян Р.В.**
E–mail: bars777–17@mail.ru
По вопросам реализации и подписки **Мартынова И.А.**
E–mail: avtoroad@list.ru
По вопросам выставочной деятельности и рекламы
Перевезенцева Е.А.
E–mail: kate@izdatelstvo–dorogi.ru
Злобина С.В.
E–mail: sv@izdatelstvo-dorogi.ru
Яшин А.В.
E–mail: yashin@izdatelstvo-dorogi.ru
Кушниренко Н.В.
E–mail: 4595943@gmail.com

Адрес издательства и редакции:
107023, Москва, ул. Электрозаводская, 24
Тел. (495) 748–36–84, факс (495) 963–22–14
www.transportrussia.ru