**13 ОКТЯБРЯ 2016**

**Вернуться в оглавление**

|  |
| --- |
| **Публикации** |

### ИНТЕРФАКС; 12.10.2016; МИНЭКОНОМРАЗВИТИЯ НЕ ПРОТИВ ПРОДЛЕНИЯ ЭКСПОРТНЫХ НАДБАВОК К Ж/Д ТАРИФАМ, ОБЩАЛОСЬ С ГРУЗООТПРАВИТЕЛЯМИ

Министерство экономического развития РФ не против продления экспортных надбавок к действующим грузовым железнодорожным тарифам после истечения их срока в начале 2017 года.

«Продление действия мы поддерживаем, потому что если этого продления не будет, то эффективная ставка тарифов РЖД будет не 4%, как мы поставили вровень с инфляцией, а еще ниже. Это негативно для доходной базы (компании – ИФ)», – заявил журналистам замглавы Минэкономразвития Николай Подгузов в кулуарах форума «Россия зовет!» в среду.

«Мы с грузоотправителями на эту тему общались. Они понимают, что эта возможность будет сохранена. Ее, скорее, отменять в следующем году не планируется», – добавил он.

При этом чиновник заявил, что необходимы и точечные поправки в основной прейскурант регулируемых тарифов «10-01», «чтобы уровень тарифов соответствовал уровню зависимых издержек». «Это, на мой взгляд, в первую очередь, касается перевозки ряда грузов I класса (низкодоходных – ИФ) на расстояние свыше 3,5 тыс. километров. Потому что там очень плоская в зависимости от расстояния тарифная система, а издержки с расстояниями растут. Поэтому идея сделать хотя бы вровень тарифы такими, чтобы они были ниже, чем уровень зависимых издержек», – сказал Н.Подгузов. «Уголь вырос, в общем-то, в цене прилично, поэтому, я думаю, здесь грузоотправители должны отнестись с пониманием», – добавил он.

«В целом мы говорим о том, что тарифный коридор необходимо расширить, предоставив компании (РЖД – ИФ) большую гибкость в установлении тарифов в зависимости от планов по привлечению грузов, от конъюнктуры и так далее», – заявил замглавы Минэкономразвития. Это позволило бы монополии «вести определенную политику по привлечению новых (экспортных – ИФ) грузов, в первую очередь, например, с месторождений Западной Сибири».

По словам чиновника, все эти точечные изменения будут обсуждены в самое ближайшее время. «Я думаю, что там речь идет и о нижней границе, и о верхней», – сказал он.

Ранее **министр транспорта РФ** Максим **Соколов** выражал мнение, что сроки действия экспортных тарифных надбавок РЖД к грузовым тарифам нужно продлить как минимум на два года. «Такую возможность РЖД дали на два года. Но, если мы возьмем нормальный инвестиционный цикл по любым проектам капитального строительства, получается, что принятие решения, проектирование, экспертиза, конкурсы, строительство, ввод в эксплуатацию (занимают – ИФ) минимум 4 года. Это объективно так, на любом строительном объекте», – отмечал министр.

«Мы сейчас прорабатываем вопрос и считаем позицию РЖД вполне обоснованной, чтобы увеличить срок установления этой экспортной надбавки. Поскольку (она – ИФ) давалась для направлений, где были или есть инфраструктурные ограничения, чтобы снять (их – ИФ), то как раз мы и считаем возможным (надбавку – ИФ) устанавливать на более длительный период. А лучше это сделать в долгосрочном варианте», – говорил чиновник.

Кроме того, по мнению министра, стоит расширить и сам «тарифный коридор», подняв его верхнюю планку до 25%, чтобы был паритет по возможности снижения и повышения ставок. «Я считаю, что РЖД можно дать большую свободу в принятии оперативных решений», – сказал глава **Минтранса**, отметив, что это было бы востребовано «в основном на экспортных направлениях, особенно там, где необходимо поддержать развитие портовой инфраструктуры на российской территории».

Экспортные надбавки к ж/д тарифам были установлены РЖД в начале 2015 г. – тогда из-за девальвации рубля многие российские производители резко нарастили объемы поставок за рубеж. Быстро добиться их снижения удалось только угольщикам. В дальнейшем РЖД сделали еще ряд точечных тарифных решений по ряду грузов. Срок действия этих надбавок составляет 2 года и заканчивается в конце января 2017 г.

### ИНТЕРФАКС; 12.10.2016; РЖД РАССЧИТЫВАЮТ НА ДИФФЕРЕНЦИРОВАННОЕ ПОВЫШЕНИЕ ТАРИФА В 2017 Г И ПРИ ЕГО ИНДЕКСАЦИИ НА 4%

ОАО «Российские железные дороги» (MOEX: RZHD) рассчитывает на дифференцированное повышение тарифов и при их общей индексации в 2017 году на 4%.

«Это общий принцип. Это необходимо, чтобы создать нормальные условия хозяйствования РЖД», – заявил президент компании Олег Белозеров журналистам в кулуарах форума «Россия зовет!», организованного «ВТБ Капиталом»в среду.

«Субсидий просить точно не будем, а вот какой будет тариф, мы будем обсуждать. Про 4% мы в курсе, будем смотреть. Это же большое уравнение. Соответственно нужно понять, какие еще условия можно было бы создать. Вопрос не только в субсидиях», – добавил он.

В свою очередь, глава **министерства транспорта** Максим **Соколов**, отвечая на вопрос, поддерживает ли ведомство индексацию грузовых тарифов на 4% без субсидий, заявил: «Надо считать».

«Надо смотреть финансовую модель, финплан РЖД и их инвестиционную программу. Эти документы балансируют друг друга, так же как и решения по тарифам», – отметил он.

### ИНТЕРФАКС; 12.10.2016; РЖД В 2017 Г МОГУТ НАПРАВИТЬ НЕ ИСПОЛЬЗОВАННЫЕ РАНЕЕ 1,2 МЛРД РУБ. НА ОБХОД КРАСНОДАРСКОГО Ж/Д УЗЛА

ОАО «Российские железные дороги» (MOEX: RZHD) может направить до 1,156 млрд руб. ранее не использованных госсубсидий на строительство обхода Краснодарского железнодорожного узла, следует из проекта бюджета на 2017 год, опубликованного Минфином РФ в среду.

Речь идет о неиспользованных взносах в уставный капитал РЖД, предназначавшихся в том числе на строительство вторых путей и электрификацию участка Выборг – Приморск – Ермилово Октябрьской железной дороги и реконструкцию станции Гремячая Приволжской железной дороги.

Проект обхода Краснодарского узла («Комплексная реконструкция участка им. М.Горького – Котельниково – Тихорецкая – Крымская с обходом Краснодарского железнодорожного узла») предусматривает финансирование как из средств РЖД, так и из федерального бюджета. В частности, государство планировало направить на проект 88,2 млрд руб.

Однако в августе **министр транспорта РФ** Максим **Соколов** заявил о дефиците госсредств почти в 35 млрд рублей. Позднее в сентябре президент РФ Владимир Путин поручил Минфину, **Минтрансу**, Минэкономразвития совместно с РЖД к 1 октября предусмотреть финансирование проекта.

Проект предусматривает строительство участка железной дороги протяженностью 65 км. Его реализация позволит перенаправлять поезда северного направления в сторону портов Тамани, минуя Краснодар. По дороге будут двигаться только грузовые составы.

### РИА НОВОСТИ/ПРАЙМ; 12.10.2016; ГРУППА «АЭРОФЛОТ» НАМЕРЕНА СОХРАНИТЬ В СОБСТВЕННОСТИ АВИАКОМПАНИЮ «РОССИЯ»

Стратегия развития группы «Аэрофлот» предусматривает сохранение в собственности авиакомпании «Россия» в среднесрочной перспективе, сообщил РИА Новости председатель совета директоров крупнейшего российского авиаперевозчика Кирилл Андросов.

**Министр транспорта РФ** Максим **Соколов** ранее сообщал, что **Минтранс** до 10 октября подготовит предложения по продаже доли «Аэрофлота» в его крупнейшей дочерней авиакомпании – «России».

«Мы не планируем продавать, потому что в нашей стратегии авиакомпании «Россия» уделено большое место, это региональный перевозчик», – сказал Андросов.

«Идут обсуждения, это решение акционеров, но стратегии развития «Аэрофлота» соответствует сохранение авиакомпании «Россия» в среднесрочной перспективе в нашей собственности», – добавил он.

Авиакомпания «Россия» создана на базе трех региональных перевозчиков: «России», «Донавиа» и «Оренбургских авиалиний». «Аэрофлот» контролирует 75% минус 1 акция «России».

### ЛЕНТА.РУ; АЛЕКСАНДР ВОЛОБУЕВ; 12.10.2016; ПОЛТРИЛЛИОНА ЗАКАТАЮТ В АСФАЛЬТ

В строительство дорог в будущем году вложат почти 500 миллиардов рублей. Большая часть этой суммы пойдет на обслуживание и создание новых федеральных трасс. Но кое-что перепадет и регионам, которым придется побороться за средства, собранные системой «Платон». «Лента.ру» попыталась понять, когда Россия сможет решить одну из своих главных проблем.

На ремонт износившихся и строительство новых дорог в России в 2017 году из федерального бюджета выделено 494 миллиарда рублей, по большей части на федеральные трассы – 375 миллиардов (260 миллиардов на ремонт и 115 миллиардов на реконструкцию и прокладку новых), рассказал на пресс-конференции 11 октября глава **Росавтодор**а **Роман Старовойт**. И добавил, что с учетом низкой плотности сети и «недоремонтов» «хотелось бы больше»: «Общаясь с коллегами в других странах мира, не встретил пока ни одного довольного объемом финансирования: ни в Германии, ни в США, ни в Израиле, ни в Мексике».

Тем не менее объемы финансирования, по сравнению с периодом 5-7-летней давности, хорошие, признался он, что отражается и на российских дорогах. «За последние три года мы достигли неплохих результатов. К концу года 70 процентов [федеральных трасс] приведем в нормативное состояние. Это высокий показатель. К 2018 году он должен достигнуть 85 процентов», – отметил **Старовойт**.

По итогам года показатель общей протяженности федеральных трасс в нормативном состоянии увеличится на 10 процентов, до 34,8 тысячи километров (в том числе отремонтируют 430 мостов).

Строительство Крымского моста в следующем году обойдется в 60 миллиардов рублей. Более 36,6 миллиарда дорожное агентство направит в качестве субсидий в регионы, добавил **Старовойт**. В этом году в России построено 213 километров новых дорог федерального значения – 29 трасс.

Несмотря на непростое положение в экономике, государство продолжает вкладывать в дорожные стройки немалые средства. Для сравнения: федеральная космическая программа на 2016–2025 годы составляет 1,4 триллиона рублей, то есть 140 миллиардов ежегодно. То есть хорошие дороги обходятся России в существенно большую сумму, чем освоение космоса.

Однако, по словам **Старовойт**а, дорожники стали более экономными. Так, за последние три года **Росавтодор** на 40 процентов увеличил километраж вводимых в строй федеральных трасс по сравнению с периодом 2010-2012 годов – 1436 километров против 863 километров, хотя финансирование данного направления увеличилось всего на 5,5 процента.

Пятая часть вновь построенных федеральных дорог расположена на территории Московской области. Уже введен в эксплуатацию новый участок трассы «Холмогоры» (Ярославское шоссе) и ликвидировано бутылочное горлышко в районе поселка Тарасовка, реконструирован до шести полос 32-километровый участок Новорижского шоссе (трасса М-9 «Балтия») и такой же – от Московского малого кольца (трасса А-107) до «Большой бетонки» (А-108), сообщил глава **Росавтодор**а. До конца года откроются путепроводы через железнодорожные переезды, что ликвидирует пробки на проблемных участках от «рязанки» до «каширки» и от Минского до Волоколамского шоссе.

**Старовойт** также обратил внимание на несколько уже завершенных региональных проектов: подъездную дорогу к Мурманску, расширение до четырех полос участка трассы «Россия» в районе Торжка, реконструкцию участка трассы «Лена» в Якутии и ряд других.

Дорожная отрасль играет ключевую роль в любой современной экономике. Она обеспечивает занятость сотням тысяч человек (а с учетом смежных отраслей – миллионам), загружает отечественные предприятия по выпуску материалов для дорожного строительства и производству спецтехники, стимулирует развитие технологий.

Директор Института экономики транспорта и транспортной политики ВШЭ Михаил Блинкин отмечает крайне низкий коэффициент Энгеля – показатель «связности страны», позволяющий сравнить развитие транспортных сетей. «Для территории России он составляет 2,67, для ее европейской части – 4,22. Для сравнения, в Индии этот коэффициент равен 7,3, в европейских странах – 10-12 и более. Даже в Восточной Европе он выше российского: Польша – 12, Чехия – 14. В Белоруссии – 6,8, – говорит эксперт. – Для того чтобы нам при нынешних темпах ввода дорог достигнуть показателя хотя бы как в Белоруссии, нужно лет 50».

Если федеральные трассы российским дорожникам в последние годы худо-бедно удалось привести в приличное состояние, то региональные зачастую оставляют желать лучшего. В нормативном состоянии летом 2016 года находилось менее 40 процентов из них, свидетельствуют данные **Минтранса**. Бюджеты небогатых регионов просто не позволяют самостоятельно финансировать масштабные капиталоемкие проекты.

Поэтому подлатать местные дороги чиновники решили в том числе за счет владельцев большегрузов: в региональные дорожные фонды будут направлены деньги, собранные системой «Платон» за проезд 12-тонников по федеральным трасса. По данным **Росавтодор**а, до конца года соберут 20 миллиардов рублей.

В будущем году эта сумма может значительно вырасти: в правительстве обсуждают отмену льготного тарифа в 1,5 рубля за километр, установленного до конца 2016 года. В настоящее время рассматривается повышение до 3,06 или 3,73 рубля. «Последние месяцы показывают, что система функционирует. Может быть не как часы, для такой огромной системы это сложено, но без [существенных] сбоев, в штатном режиме. Сейчас мы завершаем первый этап модернизации – введение рамок весового контроля. До конца 2017 года мы поставим рамки на территории всей страны», – рассказал «Ленте.ру» заместитель руководителя **Федерального дорожного агентства** Дмитрий Прончатов.

По его словам, **Росавтодор** считает целесообразным отменить льготный тариф, но в **Минтрансе** пока нет понимания, насколько вырастет стоимость проезда для дальнобойщиков. Окончательное решение правительство примет в октябре после совещания у вице-премьера Аркадия **Дворкович**а, на котором будут представлены итоги работы «Платона» за девять месяцев 2016 года.

Безусловно, решить одну из вечных российских проблем исключительно вливаниями бюджетных средств невозможно. Государство в последние годы активно пытается привлекать в инфраструктурные проекты (в том числе дорожные) частных инвесторов. Однако для этого, как и в любом бизнесе, нужны прозрачные правила игры, единые стандарты и механизмы контроля расходования государственных денег.

Блинкин поддерживает попытки правительства развивать государственно-частное партнерство (ГЧП) в дорожном строительстве, но констатирует мизерные объемы частных инвестиций. Это, по словам эксперта, не столько проблема дорожников, сколько в целом отсутствие в стране условий для долгосрочных вложений.

«Бывает, в соседних регионах в разы отличается стоимость строительства километра дорог. Региональные дорожники иногда приносят нам проекты, например, для софинансирования сельских дорог. Соседние регионы: у одного 5 миллионов рублей километр, у другого – 60. Начинаешь анализировать: и там и там заявки соответствуют требованиям. Но технологии разные», – рассказал **Старовойт**.

Заместитель председателя комитета Госдумы по транспорту и строительству Сергей Тен отмечает, что на стоимость прокладки дорог влияет множество факторов – от рельефа местности и до выделения земли под трассу. «Чтобы понять, почему такая большая разница, нужно понимать, о каких регионах идет речь», – добавил он.

В настоящее время в **Росавтодор**е прошел первый этап отбора шесть заявок от субъектов Федерации на софинансирование дорожных ГЧП-проектов за счет сборов системы «Платон». Речь идет о строительстве обхода Хабаровска, обхода Перми с мостом через реку Чусовая, трассы Стерлитамак – Кага – Магнитогорск и восточного выезда из Уфы, моста через реку Обь в Новосибирске и проспекта Карла Маркса в Самаре. Кроме того, в будущем году **Росавтодор** предлагает приступить к реализации программ развития транспортной инфраструктуры в 15 крупнейших городских агломерациях, где в общей сложности проживают более 17 миллионов человек, или около 12 процентов населения страны. Это Новосибирск, Екатеринбург, Нижний Новгород, Казань, Челябинск, Омск, Самара, Ростов-на-Дону, Уфа, Красноярск, Пермь, Воронеж, Волгоград, Краснодар и Саратов.

### КОММЕРСАНТ; ДЕНИС СКОРОБОГАТЬКО; НАТАЛЬЯ СКОРЛЫГИНА; ЕЛЕНА КИСЕЛЕВА; 13.10.2016; ГРАНИЦА НА РУБЛЕ

Как стало известно «Ъ», в ближайшее время в России может быть введена плата за пересечение госграницы автомобилями и грузовыми поездами. **Минтранс** предлагает внедрить плату по аналогии с системой «Платон» и с использованием ее элементов. Деньги нужны на обустройство пограничных пунктов пропуска, эти затраты оцениваются в 250 млрд руб. Перевозчики говорят, что новая плата повысит цену их услуг и может привести к удорожанию импортных товаров, но готовы нести «разумную нагрузку», если это сократит время прохождения границы.

**Минтранс** хочет ввести плату за пользование пограничными пунктами пропуска транспорта для компенсации расходов на их реконструкцию, обустройство и эксплуатацию. Это предложение, как рассказал «Ъ» источник, знакомый с его содержанием, **Минтранс** подготовил во исполнение поручений по итогам прошедшего в конце августа в Южно-Сахалинске заседания Государственной пограничной комиссии (ГПК).

На первом этапе платными предлагается сделать автомобильные и железнодорожные пункты пропуска через границу. С автотранспорта министерство предлагает брать деньги в зависимости от его категории (легкой или грузовой), а с железнодорожного – за тонну груза. По срокам реализации идеи и размеру платы **Минтранс** предложений не представил, уточнил источник «Ъ». По его словам, министерство предлагает создать единого оператора взимания платы по аналогии с системой «Платон», взяв ее элементы за основу для введения нового сбора. «Во второй половине октября **Минтранс** планирует провести расширенное совещание по этому вопросу»,– сообщил источник «Ъ». В **Минтрансе** на запрос «Ъ» не ответили.

Другой знакомый с ситуацией источник «Ъ» сказал, что плата за пользование погранпунктами может быть введена уже во второй половине следующего года. По его словам, создание единого оператора – не единственный вариант.

Возможно, что операторов будет несколько либо плата будет взиматься только на новых, альтернативных пунктах пропуска, построенных с привлечением частных инвестиций, а старые будут работать в прежнем режиме.

Пункты пропуска через границу перешли в ведение **Минтранса** в этом году, после ликвидации Росграницы. Зам**министра транспорта** Алексей **Цыденов** на заседании ГПК оценивал затраты на модернизацию пунктов пропуска в 250 млрд руб. «Из 314 действующих пунктов пропуска не более 20% соответствуют нормативным требованиям по техническому оснащению и обустройству для осуществления госконтроля, а также по санитарно-бытовым условиям для лиц, пересекающих границу. В основном это касается автомобильных и железнодорожных пунктов пропуска. Порядка 200-250 пунктов сегодня требуют капвложений на реконструкцию и модернизацию»,– цитировали чиновника информагентства. По его данным, средняя стоимость реконструкции одного пункта пропуска – 1 млрд руб.

Эксперт по налогам компании «Пепеляев групп» Вадим Зарипов отмечает, что решение Конституционного суда, признавшего платежи в рамках «Платона» не налогом или сбором, а «обязательным публичным индивидуально-возмездным платежом компенсационного фискального характера», дало зеленый свет для введения новых подобных поборов без изменений в налоговом законодательстве. «Логика чиновников понятна, но по ней можно ввести плату за проезд по старому мосту, чтобы построить новый»,– говорит юрист. По его словам, плата за пользование погранпунктами будет еще больше похожа на сбор, как он определен в ст. 8 Налогового кодекса, так как, в отличие от платы за проезд большегрузов по автотрассам, в этом случае уже физически нельзя будет проехать, не заплатив.

Представители автоперевозчиков ожидают очередного роста нагрузки на их бизнес. «Как всегда, за «дополнительный» сервис будет платить конечный потребитель, так как это будут прямые расходы, связанные с логистикой товаров»,– отметил директор подразделения Global Supply Chain компании FM Logistic Алексей Мисаилов. Начальник отдела логистических операций DPD в России Дмитрий Воеводин согласен, что любые дополнительные суммы сбора «будут отражаться на тарификации и, скорее всего, повлияют на конечную стоимость перевозимого продукта», но если при взимании платы за пользование погранпунктами будет сокращено время прохода границы, то бизнес «готов нести разумную нагрузку».

Источник на железнодорожном рынке отметил, что в этой отрасли еще несколько лет назад плата за пользование пограничными пунктами пропуска фактически и так существовала. «Долгие годы по сути этот сбор «сидел» в стоимости железнодорожных перевозок, так как за счет него МПС, а затем ОАО РЖД финансировали создание и содержание пунктов пропуска, и это не вызывало негативного резонанса со стороны пользователей услуг железнодорожного транспорта»,– сказал собеседник «Ъ».

«После изменения вектора государственной политики, при котором финансирование деятельности и развитие пунктов пропуска должны осуществляться за счет государства, встал вопрос поиска бюджетных денег. Особенно важно содержание пунктов пропуска в нормативном состоянии, так как либо будет существенно снижена их эффективность (скорость прохождения, качество работы), либо какая-то часть пунктов будет закрываться. В отношении железнодорожных пунктов мы видим, что они и так являются узким местом при перевозке грузов и пассажиров, и любое закрытие или снижение эффективности их работы дополнительно ухудшит как эксплуатационную обстановку на сети, так и скорость доставки грузов и пассажиров»,– сказал источник «Ъ».

По его мнению, стоит учесть опыт госкомпании «Автодор», когда «средства на содержание могут формироваться не только за счет бюджетных источников или сборов с участников внешнеэкономической деятельности, но и за счет развития дополнительных сервисов на пунктах пропуска (стоянки, заправки и т. д.)». Этот опыт, поясняет собеседник «Ъ», кардинально отличается от системы «Платон» и, соответственно, «не будет нести тех негативных эффектов, которые так часто обсуждаются».

### RNS; 12.10.2016; «АВТОДОР» РАССМАТРИВАЕТ ДВА ВАРИАНТА СОЗДАНИЯ КОМПАНИИ ДЛЯ СБОРА ПЛАТЫ НА ЦКАД

«Автодор» рассматривает два варианта организации сбора платы на платных участках Центральной кольцевой автодороги –  концессию и проектную компанию, сообщил RNS глава «Автодора» Сергей Кельбах в кулуарах форума «Россия зовет!», организованного «ВТБ капиталом».

«Мы сейчас ведем диалог с экспертным сообществом, финансовыми институтами, с операторами, работающими на рынке, с органами исполнительной власти, чтобы прийти к оптимальному решению. Я полагаю, что это решится в ближайший месяц-полтора.Мы уже финишируем. На последнем экспертном обсуждении мы вышли на два финальных варианта (изначально их было пять. –  RNS): это либо концессия, либо SPV –  специальная проектная компания. И у того, и у другого варианта есть плюсы и минусы», –  отметил Кельбах.

Он указал, что окончательное решение будет приниматься **Минтрансом** и правительством, а «Автодор» со своей стороны готовит обоснование и аргументацию.

Четыре пусковых комплекса ЦКАД должны быть построены к концу 2018 года. Платными предполагается сделать второй, третий и четвертый участки.

### RNS; 12.10.2016; «АВТОДОР» ПРИВЛЕК 157 МЛРД РУБ. ЧАСТНЫХ ИНВЕСТИЦИЙ НА СТРОИТЕЛЬСТВО СКОРОСТНЫХ МАГИСТРАЛЕЙ

Государственная компания «Автодор» привлекла в проекты строительства скоростных магистралей более 675 млрд руб., из которых более 157 млрд руб. – это частные инвестиции, сообщил председатель правления «Автодора» Сергей Кельбах в рамках инвестиционного форума «Россия зовет!».

По словам Кельбаха, закон о концессионных соглашениях стал эффективной основой для структурирования и реализации проектов государственно-частного партнерства в дорожной отрасли. На федеральном уровне уже сформировалась практика, проектные команды, методы управления проектами и накоплен опыт как на стороне государственного сектора, так и бизнеса, отметил он.

Кроме того, глава «Автодора» рассказал, что опыт работы госкомпании с ведущими зарубежными консультантами позволяет создавать методологические документы по проектной деятельности, которые могут быть полезны в регионах.

### RNS; 12.10.2016; «АВТОДОР» ПРЕДЛОЖИЛ ШТРАФ В 5 ТЫС. РУБ. ЗА НЕОПЛАТУ ПРОЕЗДА ПО ПЛАТНЫМ ДОРОГАМ С ПЕРЕЧИСЛЕНИЕМ В ДОРОЖНЫЙ ФОНД

«Автодор» направил на межведомственное согласование предложения по введению штрафов за неоплату проезда по скоростным платным автомагистралям, сообщил RNS глава «Автодора» Сергей Кельбах в кулуарах форума «Россия зовет!», организованного «ВТБ капиталом».

«Это непреложное условие при использовании free flow (проезд без остановки. – RNS). Мы инициировали поправки (в КоАП. – RNS), вносить в правительство будет **Минтранс**, а в Госдуму – правительство», – уточнил Кельбах, не став комментировать инициативы относительно возможного размера штрафов.

По информации источника RNS, близкого к **Минтрансу**, компания предлагала штрафы до 5 тыс. руб., а также «окрашивания» собираемых штрафов, с тем чтобы они шли в дорожный фонд. Для того, чтобы сделать эти средства целевыми, предлагается внести изменения в Бюджетный кодекс.

Четыре пусковых комплекса ЦКАД должны быть построены к концу 2018 года. Платными предполагается сделать второй, третий и четвертый участки. «Мы сейчас находимся на согласовании в Минфине, Минэкономразвития, **Минтрансе**. Наши предложения рассматриваются. По итогам обсуждения они претерпят небольшие корректировки», – сказал Кельбах.

### КОММЕРСАНТ.RU КРАСНОДАР; СЕРГЕЙ ЛАПШИН; 12.10.2016; 18 НОЯБРЯ В КРАСНОДАРСКОМ КРАЕ ОТКРОЮТ ДЛЯ ДВИЖЕНИЯ РАЗВЯЗКУ В РАЙОНЕ ДЖУБГИ

После сдачи в эксплуатацию 18 ноября развязки в районе Джубги дорожные работы продолжатся в районе Архипо-Осиповки. Об этом заявил представитель Краснодарского филиала госкомпании «Российские автомобильные дороги» Николай Ильин в ходе совещания, посвященного перспективам развития автомобильных дорог Краснодарского края, сообщается на сайте региональной администрации. Следующим этапом будет капитальный ремонт участка дороги за поселком Архипо-Осиповка, в связи с чем, необходимо ввести реверсивное движение на этом отрезке с ноября по май. В ходе совещания губернатор Кубани Вениамин Кондратьев напомнил, что к настоящему моменту завершена реконструкция въезда в Краснодар со стороны Ейска, дорожники закончили строительство дополнительных полос на федеральных дорогах по Тургеневском шоссе и поселку Яблоновскому, расширили до шести полос участок трассы М-4 «Дон» на подъезде к Краснодару. По его мнению, эти меры разгрузили основной транспортный поток, но проблему пробок полностью не сняли. «В столицу края ежедневно въезжает 120 тыс. автомобилей, и в «час-пик» дороги по-прежнему еле ползут», – обратил внимание глава региона. По его словам, краю необходима магистраль с большой пропускной способностью в связи с введением моста в Крым, поэтому важно, чтобы дорога Темрюк-Краснодар-Кропоткин перешла в федеральную собственность. С этим согласился **Минтранс** России и президент страны, сообщил господин Кондратьев. Часть дороги останется в региональном ведении, отрезок от станицы Елизаветинской до Темрюка передадут в федеральную собственность в начале 2017 года.

### АРГУМЕНТЫ И ФАКТЫ; 12.10.2016; ПОЧЕМУ ДОРОГИ РОССИИ НАХОДЯТСЯ В ПЛАЧЕВНОМ СОСТОЯНИИ? РАССЛЕДОВАНИЕ «АИФ»

85% региональных дорог к 2025 г. должны быть в нормативном состоянии. Такое распоряжение дал В. Путин. «АиФ» начинает акцию «Дело № 3. бездорожье»\* и будет следить за тем, как оно выполняется.

«Дорожные» деньги регионы тратят на другие цели. Поэтому в отличие от федеральных трасс региональные и муниципальные находятся в плачевном состоянии.

Даже в **Федеральном дорожном агентстве** признают, что проблемы региональной дорожной сети решаются крайне медленно. Одна из причин в том, что власти регионов используют дорожные фонды как «загашник, из которого можно взять средства на другие цели», – именно такими словами весной обрисовал ситуацию президент Владимир Путин. Как пояснили в **Росавтодор**е, в прошлом году эти фонды пополнились на 285,8 млрд руб. (источники – акцизы на топливо, транспортный налог и поступления из федерального бюджета). Но 50 млрд руб. из этой суммы вопреки Бюджетному кодексу были потрачены не на дороги. «Соответственно, по вине местных чиновников каждый шестой рубль не дошёл до дорожников, – говорят в пресс-службе **Росавтодор**а. – Если местные власти продолжат изымать миллиарды из своего дорожного фонда на иные цели, то никаких улучшений дорог жители этих регионов не увидят». Однако ситуация вряд ли изменится: за нарушение Бюджетного кодекса губернаторов не наказывают!

«Нормы финансирования ремонта и содержания автодорог не соблюдаются в отношении большей части дорожной сети, – согласен Михаил Блинкин, директор Института экономики транспорта и транспорт­ной политики Высшей школы экономики. – Но если дорогу не ремонтировать год, то начинает разрушаться даже не покрытие, а сама конструкция – и в результате новую надо строить. За последние 25 лет автопарк России увеличился в 6 раз, а дорожная сеть – на считаные проценты. Сеть росла только в Сочи, Санкт-Петербурге и Москве, а в остальной России она сохранилась по состоянию на 1912 (!) год. России нужна сеть скоростных дорог, а не звёздочка, замкнутая на Москву. Но дело ещё и в несущей способности дорог. Сейчас большинство их рассчитано на 6-тонную осевую нагрузку, поэтому на асфальте очень быстро образуются колеи. Кроме того, в СССР некоторые виды грузов, например щебень, запрещалось перевозить по автодорогам – только речным или железнодорожным транспортом. Сейчас же на грузовиках мы возим практически всё – естественно, дороги разбиты».

В **Росавтодор**е считают, что плачевное состояние региональных дорог помогут исправить деньги, полученные от взносов большегрузов, которые собирает система «Платон». Эти средства расходуются в основном на определённые дорожные проекты. Так, летом правительство выделило 10,8 млрд руб. на неотложный ремонт региональных дорог и улично-дорожной сети городов. Результат – восстановлено более 1000 км дорог. Ещё 12 млрд руб. направили на строитель­ство и ремонт мостов и путе­проводов. В этом и следующем году будут отремонтированы 24 аварийных моста в Удмуртии, Чечне, Чувашии, Бурятии, Карачаево-Черкесии, Самар­ской, Воронежской, Брянской, Орловской, Пензенской и Тамбовской областях, Алтайском и Краснодарском краях. За 4 года в регионах пост­роят 7 новых мостов.

Деньги на ремонт дорог на самом деле выделяют немалые. Но как их тратят? И как наказывают тех, кто закапывает миллиарды в ямы?

Качество ремонта дорог – это уже притча во языцех. В начале этого года вся страна взахлёб обсуждала неприкрытую наглость дорожников: житель Липецка снял на видео, как рабочие одного из муниципальных ремонтно-строительных предприятий укладывают асфальт прямо в снег.

По камешку расклевали

Латание дыр – сплошное расточительство. Вот, например, в Казани к Универсиаде потратили около 38 млрд на дороги и развязки. А спустя 3 года их снова латают. Они пошли волнами – продавились от шин. Президент республики так возмущался… И дал ещё 2,6 млрд в этом году. Заново постелили покрытие. Дорожники, конечно же, нашли объяснение новому ремонту – «асфальт просто стёрся». Мол, не рассчитали таких транспортных потоков, не ту щебёнку использовали. «Ошибка» стоила миллиарды, но виновных в ней не оказалось.

В 2016 г. объём средств дорожного фонда на Среднем Урале составил беспрецедент­ную сумму – почти 17 млрд руб. Между тем уже сейчас ясно, что ремонт дорог там идёт из рук вон плохо. За последний месяц сотрудники Управления автодорог Свердловской обл. проверили качество ремонта на 32 законченных объектах. 15 отремонтированных дорог были забракованы.

Накануне сентябрьских выборов Карелия на ремонт дорог получила 700 млн руб. из федерального бюджета, из них для Петрозаводска – 450 млн. С учётом короткого лета осваивать деньги пришлось из расчёта 1,5-2 млн в день. И власти, и дорожники торопились, качество ремонта оказалось соответствующим. «Допущены явные нарушения при укладке асфальта на Комсомольском проспекте. Край асфальта я могу снять прямо голыми руками!» – рассказала общественница Людмила Ватанина. После сообщений в мэрию о нарушениях подрядчику пришлось снять свежеуложенный асфальт и всё переделать за свой счёт.

Соцсети у волгоградцев пестрят остротами типа: «Где новые дороги Волгограда?» – «Голуби по камешку расклевали». Но если вникнуть в цифры сухой статистики аварийности ГИБДД, становится не до шуток. «Только за 2015 г. из-за неудовлетворительного состояния магистралей зарегистрировано 1135 автоаварий, в которых погибли 152 человека, ещё 1349 были ранены», – рассказали в главке МВД по Волгоградской обл. В марте нынешнего года на Третьей продольной магистрали Волгограда прошёл многолюдный митинг против плохих дорог. Проходящая через полгорода магистраль сплошь усеяна ямами и выбоинами. Ямочный ремонт, который проводится дорожниками сезонно, не помогает.

Штраф – мёртвому припарка?

Вроде бы и дорожников, и местные власти за такие безобразия наказывают. Недавно прокуратура Екатеринбурга проверила, как тратятся средства регионального бюджета, выделенные на ремонт дорог. Было установлено, что между Управлением автомобильных дорог Свердловской обл. и Комплексным техническим центром «Металлоконструкция-Урал» с 2011 по 2013 г. было заключено 5 госконтрактов на установку барьерного ограждения. На бумаге его должны были устанавливать методом бурения грунта с дальнейшим бетонированием. На деле же дорожники использовали метод забивки стоек, а на некоторых участках барьеры отсутствовали вовсе. При этом работы чиновниками были приняты! В результате было выявлено неправомерное расходование средств областного бюджета почти на 20 млн руб. Прокуратура добивается возбуждения уголовных дел.

Судятся с дорожниками и властями и автомобилисты, пострадавшие от ям и колдобин. В сентябре житель городского округа Бор Нижегородской обл. через суд взыскал с подрядчика, содержащего участок дороги, ущерб за повреждённую машину – 165,3 тыс. руб.

В конце 2015 г. житель Липецка попал на своей машине в яму, которая, как выяснилось, превышала допустимые пределы по глубине на 175%. За полученные повреждения суд обязал мэрию выплатить автовладельцу 525 тыс. руб.

По идее, такие штрафы должны удержать дорожников и чиновников от махинаций и заставить их работать честно. Но... В Перми недавно приговорили к штрафу в 50 млн директора дорожной фирмы – за дачу взятки чиновнику. Тот перечислил судебным исполнителям 5 млн, а оставшиеся 45 млн принёс наличными. У дорожников, видимо, с деньгами проблем нет. И штрафы, даже такие, – сущие копейки по сравнению с тем, сколько они «зарабатывают» на ямах и колдобинах.

Кто так строит? И почему?

Неужели наши дорожники не могут взять на вооружение новейшие технологии строительства?

Наша беда не только в том, что к строительству и ремонту дорог чиновники за откаты допускают непрофессионалов, и не в том, что строители воруют материалы и нарушают нормативы, уверен Павел Горячкин, глава Союза инженеров-сметчиков: «Простор для махинаций дают и сами устаревшие нормативы, созданные ещё в конце XX в. У дорожников уже есть и новые западные технологии строительства, и возможность использовать новые материалы. Например, новые добавки к цементобетону, которые делают его устойчивым к заморозкам и оттаиванию, или модификацию асфальтобетона, укреплённого переработанными покрышками, более вязкий битум. Известны нам и такие технологии, как отказ от основы из щебня в пользу бетонного покрытия, и использование минеральных вяжущих материалов, предохраняющих бетон от растрескивания. Но применять всё это наши строители попросту не могут. Ведь если технологии и материалы не заложены в нормы, у проектировщиков нет никакой возможности включать их в проекты, а у подрядчиков – в сметы.

Как заставить чиновников строить хорошие дороги? **Минтранс** и Минпромторг давно уже приняли новые российские и межгосударственные стандарты, в т. ч. на новые материалы и технологии. Но они не отражены в сводах правил, за которые отвечает Министерство строительства. Небольшие изменения в строительные нормы и правила (СНиПы) по автодорогам вносили в 2003 г. Но в основном Минстрой просто переписывает СНиПы 30-летней давности.

Улучшить качество дорог помогут и контракты жизненного цикла (когда компания, построившая дорогу, будет отвечать за её ремонт и обслуживание). Они должны отбить охоту использовать некачественные материалы и нарушать технологию. Но пока проектов с такими контрактами в стране – считаные единицы. Более активно внедряется практика гарантийного ремонта. В России срок гарантии на дорожное покрытие зависит от региона. Например, в Астрахани – 2 года, а в Томске – 5 лет. Закон о единых гарантиях завис в Госдуме. Но тут важно, чтобы тендеры на строительство выигрывали профессионалы, а не подставные конторы – ведь если фирма, положившая асфальт, закроется через месяц, то и гарантийный ремонт спросить будет не с кого».

### РБК; 12.10.2016; НА ДОРОЖНОЙ РАЗВЯЗКЕ В СТ.ЕЛИЗАВЕТИНСКОЙ ЗАВЕРШАЕТСЯ РЕКОНСТРУКЦИЯ

Реконструкция автомобильной дороги в районе ст.Елизаветинской практически завершена, на объекте выполнен основной объем строительных работ, сообщает пресс-служба администрации Краснодарского края.

Работы по реконструкции начались в 2013г. Сейчас уже на участке протяженностью в 5,6 км построена развязка эстакады длиной 900 м и путепровод длиной 86 м.

Кроме того, возведены второстепенные дороги общей протяженностью 10 км, четыре пешеходных перехода, которые обустроены, в том числе, для маломобильных групп населения. Также в рамках реконструкции возведены очистные сооружения, проведены линии электросвязи, установлены шумозащитные экраны, барьерные ограждения.

До начала реконструкции пропускная способность участка дороги от Краснодара до ст.Елизаветинской составляла 1,24 – 1,28 тыс. автомобилей в час при пиковой часовой интенсивности движения до 3 тыс. автомобилей. Это приводило к системным транспортным заторам общей протяженностью 5-7 км.

Как отметил губернатор Краснодарского края Вениамин Кондратьев, краю необходима мощная магистраль в связи с введением моста в Крым, поэтому важно, чтобы дорога Темрюк-Краснодар-Кропоткин перешла в федеральную собственность. Согласие **Минтранса** России и Президента страны по этому вопросу уже есть, отметил глава региона.

«Сейчас мы делим дорогу на два участка. Отрезок от станицы Елизаветинской до Темрюка будет передан в федеральную собственность. Завершить разделение планируем в начале 2017 года», ­– уточнил вице-губернатор Андрей Алексеенко.

Добавим также, что Краснодар лидирует среди городов России по числу зарегистрированных автомобилей на душу населения. Так, в Краснодаре по данным на январь 2016г. на 1 тыс. жителей приходится 437 машины, в Москве – 417.

### КОММЕРСАНТ; НАТАЛЬЯ СКОРЛЫГИНА; 13.10.2016; ТАРИФЫ УСКОРЕННОЙ ПОДГОТОВКИ

Новый тарифный прейскурант 10-01 для ОАО РЖД будет создан ускоренными темпами – до 2019 года, следует из плана его подготовки. Уложиться в сроки будет тяжело, считают участники рынка, но возможно. Для разработки прейскуранта ОАО РЖД наймет независимого консультанта, также будет создана межведомственная рабочая группа, в рамках которой придется искать компромисс между позициями ФАС и Минэкономики.

Вице-премьер Аркадий **Дворкович** утвердил план-график по изменению прейскуранта 10-01, основного тарифного документа ОАО РЖД (копия есть у «Ъ»). Изначально он был предложен Минэкономики (отвечает за разработку прейскуранта) и затем перерабатывался. Основным изменением были сроки – сначала предлагалось ввести прейскурант до 1 января 2020 года, потом – до 31 декабря 2020 года.

Теперь сроки перенесены на 1 января 2019 года, это, по оценкам участников рынка, предельно сжатый, но более или менее реалистичный срок. Советник президента ОАО РЖД Тамара Стебунова летом говорила, что только анализ доходов от применения прейскуранта – «вопрос года-двух». В ОАО РЖД считают 1 января 2019 года реалистичным сроком. ФАС полагала, что документ будет готов раньше: в конце сентября глава службы Игорь Артемьев заявил, что он должен быть принят уже в 2017 году, а в черновом варианте, по договоренности ФАС и ОАО РЖД, прейскурант будет создан до конца этого года. В число участников работы над прейскурантом введен и пока не созданный совет рынка транспортных услуг на железнодорожном транспорте.

До 1 ноября создадут межведомственную рабочую группу по разработке модели экономических взаимоотношений секторов экономики и ОАО РЖД, исполнить это должно Минэкономики. До 26 декабря группа разработает модель. До 1 ноября ОАО РЖД выберет консультанта для руководства работой по определению стоимостной базы тарифов и оценки чувствительности к тарифам реального сектора экономики. Итоговый документ по методологии также будет формировать межведомственная группа, что, по данным источника «Ъ», призвано снять противоречия между ФАС и Минэкономики; последнее будет готовить и распоряжение правительства. Разрабатывать прейскурант на базе методологии и внедрять его будет ФАС. В Минэкономики говорят, что у него сохраняется «первая рука» в реформировании прейскуранта.

По мнению главы Института исследования проблем железнодорожного транспорта Павла Иванкина, прейскурант реально разработать и ввести с 1 января 2019 года. «Самым сложным будет найти консенсус регуляторов, железных дорог и их клиентов, разница интересов может сильно повлиять на сроки»,– считает он. По мнению эксперта, новую концепцию прейскуранта может разработать и независимый консультант, и ФАС, но подготовить новую параметрическую модель может только ВНИИЖТ ОАО РЖД. Таким образом, добавляет он, надо понимать, что итоговый документ будет делать ОАО РЖД, а утверждать – правительство, «все, что между, просто лоббизм и бюрократия».

Принципиальные решения по прейскуранту приняты на совещании у первого вице-премьера Игоря Шувалова 6 октября, рассказали «Ъ» источники, знакомые с ходом встречи. Протокола совещания пока нет, утверждают в аппарате чиновника. В ФАС отказались от комментариев до выхода протокола. Один из собеседников «Ъ», знакомый с содержанием последних совещаний, говорит, что звучали радикальные предложения ФАС, в том числе о либерализации тарифов ОАО РЖД на экспортных и конкурентных направлениях. Об этих идеях «Ъ» сообщили также два участника рынка и источник в правительстве. Один из них объясняет логику ФАС: в транспортной цепочке экспортных грузов есть инфраструктурная (ОАО РЖД), вагонная (операторы) и портовая (стивидоры) составляющая. Доля стивидоров стала резко расти, и ФАС хочет вернуть в сектор либо регулирование, либо жесткий ценовой мониторинг. Вместо этого ФАС предлагает дать возможность ОАО РЖД заработать на конъюнктуре рынков, варьируя тариф в зависимости от прибыльности грузов и спроса на направления. Регулирование транспортной цепочки, говорит другой собеседник «Ъ», ссылаясь на предложения ФАС, можно решить несколькими способами, в том числе путем слияния ОАО РЖД и ФГУП «**Росморпорт**». Либерализацию экспортных тарифов некоторые собеседники «Ъ» оценили негативно, один из них напоминает, что в 1990-х годах у ОАО РЖД был отдельный экспортный тариф и это создавало простор для серых схем переадресации вагонов.

### ВЕДОМОСТИ; АЛЕКСАНДРА ТЕРЕНТЬЕВА; 12.10.2016; РЖД ЖДЕТ УВЕЛИЧЕНИЯ ПЕРЕВОЗОК НА 1% В 2016 ГОДУ

РЖД ожидает прироста объемов перевозок на 1% в этом году, сказал президент компании Олег Белозеров, выступая на инвестиционном форуме «Россия зовет!». По его словам, сейчас хорошее время для инвестиций в инфраструктуру. «Мы имеем возможность занимать, инвесторы нам верят», – отметил Белозеров.

В начале октября РЖД разместила облигации на $500 млн до 2020 г. под 3,45%. Деньги пойдут на выкуп обращающихся облигаций на $1,5 млрд с погашением в 2017 г. и на 525 млн швейцарских франков с погашением в 2018 г. По итогам 2015 г. из-за переоценки валютных займов доля рублевых заимствований в кредитном портфеле РЖД составила 54%, а целевым показателем является 60% – компания делает шаги для снижения доли валютных заимствований, говорится в материалах РЖД.

На конец июня долгосрочные обязательства РЖД по МСФО сократились на 8% год к году до 1 трлн руб., краткосрочные выросли на 3,8% до 756 млрд руб.

### REGNUM; 12.10.2016; РОССИЯ НАЛАЖИВАЕТ ДИАЛОГ С США ПО ПРАВОВОМУ РЕЖИМУ БЕРИНГОВА ПРОЛИВА

Диалог России и США относительно вопросов правового регулирования судоходства в Беринговом проливе восстанавливается. Об этом заявил директор департамента государственной политики в области морского и речного транспорта **Минтранса** РФ Виталий Клюев сегодня, 12 октября, в ходе конференции «Международное сотрудничество в Арктике: новые вызовы и векторы развития», сообщает корреспондент ИА REGNUM.

Представитель министерства рассказал, что в 2011–2012 гг. стороны договорились о том, что сначала определят риски, которые появятся с ростом судоходства в Арктике. Однако, после похолодания в российско-американских отношениях работа специалистов прекратилась. Сегодня на формальные контакты американская сторона не идет, но неформальное общение специалистов налаживается, заверил представитель **Минтранса**. «Диалог не потерян, хотя он не такой интенсивный, как хотелось бы», – добавил он.

Берингов пролив разделяет США и Россию и является естественным проходом из Тихого в Северный Ледовитый океан. Залив шириной 60 морских миль, в центре расположены два острова: Большой Диамид (российский) и Малый Диамид (американский). Согласно Конвенции ООН по морскому праву 1982 года, воды пролива попадают под категорию «территориальное море». В проливе действуют право мирного и транзитного прохода.

По прогнозам экспертов, в ближайшие годы объемы грузов, перевозимых из Азии в Европу через северные моря, возрастут. Для экологической защиты этих «азиатских ворот в Арктику», предупреждения чрезвычайных ситуаций и т.д. российская и американская стороны обсуждают, какой правовой режим для пролива стал бы наиболее оптимальным.

### РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; КОНСТАНТИН ЛЕМЕШЕВ; 13.10.2016; РЕЙС НА КРАЙ ЗЕМЛИ

На Чукотке заканчивается пассажирская навигация-2016. Небольшой теплоход «Капитан Сотников» с корреспондентом «РГ» на борту совершил один из последних рейсов на восточную оконечность Чукотки: через порт Провидения до села Лаврентия…

О «Капитане Сотникове» на чукотском побережье Берингова моря наслышаны все и каждый. В народе рассказывают страшилки: мол, при волне на нем укачает и крепких мореходов. Но неизбалованному чукотскому пассажиру выбирать не приходится. И «Сотников» – хоть какая-то альтернатива хозяину межрайонных пассажирских перевозок в округе, «Чукотавиа». Самолет, конечно, хорошо, но когда билетов нет, то и морской качке будешь рад…

Командует судном Тимур Ниязов. У Тимура, под стать одноименному литературному герою, своя надежная команда – жизнерадостных, приветливых моряков.

«Капитан Сотников» эксплуатируют с начала восьмидесятых годов прошлого века. В 1996 году, выработав очередной регистр, теплоход подняли на портовый слип, где он потихоньку ржавел на отшибе. Лишь через десять лет, по просьбе окружного правительства, анадырские портовики приступили к реанимации судна. С первого дня в очень трудном восстановлении участвовал и Тимур Ниязов, в то время старпом.

Условия на «Сотникове» спартанские, места в основном сидячие. При этом прокатиться водным транспортом – удовольствие не из дешевых, но против беззастенчиво завышенного чукотского авиатарифа идти морем получается на двадцать процентов дешевле. Чтобы пролететь чуть более 500 километров от Анадыря до Лаврентия, надо раскошелиться на 11600 рублей и это при щедрой дотации властей, без которой цена была бы в полтора раза выше.

Есть и еще один потенциальный плюс в пользу морского пути, способный значительно облегчить жизнь людям сельской глубинки. Ключевое слово – потенциальный. Для его реализации всего-то необходимо, чтобы судно подходило непосредственно к прибрежным селам, а не только к причалам райцентров, как сейчас. Люди помнят, как в советские времена этот же самый «Сотников» приставал прямо к их родному берегу. Спускался носовой трап, и по нему на смену прибывшим поднимались отъезжающие. Теперь жителям десятка прибрежных сел, а это несколько тысяч человек, остается об этом мечтать.

Между тем соответствующее решение, не требуя великих затрат, существенно ослабило бы напряженность в перевозках по округу в целом, снизило бы нагрузку на авиацию. Ее парк на Чукотке в основном еще советского производства, выработан до предела и явно недостаточен. Не хватает и вертолетов. Поэтому сельчанам приходится чуть ли не за полгода записываться на редкие вертолетные рейсы, чтобы в отпускную пору добраться до райцентра. Если требуется лететь дальше, дорожная маета лишь усугубляется. Все это ложится тяжелым бременем на тощие кошельки жителей чукотских окраин. Уровень их жизни и без того в своем большинстве очень низок.

Пока мы рассуждаем, в эту самую минуту теплоход проходит рядом с селом Энмелен. Так вот энмеленцам, проплывая буквально в двух шагах от своих домов, надо думать, на каких полуподпольных перекладных придется из райцентра возвращаться до отчих стен. Если, конечно, не посчастливится попасть на «вертушку» – ту, что одна закрывает два района, включая санрейсы. А если, не дай бог, нелетная погода? И все это время надо где-то и на что-то жить в чужом поселке. Гостиничные койки, если они есть вообще, простому сельчанину просто не по карману. Цены в чукотских магазинах как зашкаливали, так и зашкаливают.

Кстати, маршруты теплохода можно существенно увеличить. На юг спускаться до сел Мейныпильгыно и Хатырка, в другую сторону удлинить путь до Чукотского моря: к Уэлену и соседнему с ним селу Инчоун.

Кто против помощи чукотским сельчанам? Белые воротнички из разных ведомств десять лет не могут или не хотят разрешить несложную, но столь насущную проблему? Не желают узнать мнение специалистов, как именно обеспечить высадку пассажиров на необорудованный берег в ХХI веке? Или банально нужна государственная воля? Все вопросы автор этих строк адресует непосредственно правительству Чукотки.

### ИНТЕРФАКС; 13.10.2016; КЕРЧЕНСКАЯ ПЕРЕПРАВА ВОССТАНАВЛИВАЕТ РАБОТУ ПОСЛЕ ПОЧТИ СУТОК ПРОСТОЯ

Керченская паромная переправа планирует восстановить в четверг работу, прерванную накануне утром из-за сильного ветра в проливе, разделяющем Крымский полуостров и «материковую» Россию.

«Начали погрузку, сейчас сделают пробный рейс, если погода позволит, будут продолжать работу», – сказал «Интерфаксу» по телефону представитель компании «Морская дирекция» – оператор переправы.

Паромы перестали ходить в Керченском проливе в среду, после 9 часов утра. К северу на подъездах в переправе со стороны портов «Крым» и «Кавказ» собрались порядка двух сотен автомобилей, пишут люди в социальных сетях.

Керченская переправа и аэропорт «Симферополь» – основные транспортные артерии между Крымом и остальной частью России в обход Украины.

### ИНТЕРФАКС; 12.10.2016; РОСАВИАЦИЯ ВЫДАЛА СЕРТИФИКАТ ТИПА НА БРАЗИЛЬСКИЕ EMBRAER ERJ170, К КОТОРЫМ ПРИСМАТРИВАЛАСЬ S7

**Росавиаци**я выдала сертификат типа на самолет Embraer ERJ170 и его модификации, сообщило ведомство в среду.

Основанием для выдачи сертификата типа стали положительные результаты сертификационных работ, представленных компанией Embraer S.A. в **Росавиаци**ю и Авиарегистр России, говорится в сообщении.

Embraer ERJ170 – узкофюзеляжный авиалайнер, является базовой моделью в семействе самолетов Embraer E-Jet. Предназначен для полетов на авиалиниях малой и средней протяженности, рассчитан на перевозку от 70 до 80 пассажиров на расстояние до 3889 км.

В настоящее время самолеты Embraer ERJ170 и ERJ175 летают в нескольких авиакомпаниях СНГ. В частности, два E175 эксплуатирует белорусская «Белавиа», один E170-100LR – авиакомпания AZAL («Азербайджанские авиалинии»).

Ранее СМИ сообщали, что российская группа S7, в которую входят авиакомпании «Сибирь» и «Глобус» (работают под брендом S7 Airlines), может приобрести до 20 самолетов ERJ170 и ERJ175.

### ИНТЕРФАКС– ДАЛЬНИЙ ВОСТОК; 13.10.2016; ВОЗБУЖДЕНО УГОЛОВНОЕ ДЕЛО ПО ФАКТУ АВАРИЙНОЙ ПОСАДКИ АН-26 С ПАССАЖИРАМИ В ЯКУТИИ

Восточно-Сибирское следственное управление на транспорте СКР возбудило уголовное дело по факту аварийной посадки самолета Ан-26 «Полярных авиалиний» в аэропорту Белой Горы в Якутии.

«Возбуждено уголовное дело по признакам преступления, предусмотренного ч. 1 ст. 263 УК РФ (нарушение правил безопасности движения и эксплуатации воздушного транспорта, если эти деяния повлекли по неосторожности причинение крупного ущерба)», – сообщается на сайте ведомства в четверг.

Следствие полагает, что основной причиной случившегося могли стать неблагоприятные погодные условия, неисправность авиационной техники и неправильные действия экипажа.

В свою очередь, как сообщает Восточно-Сибирская транспортная прокуратура, якутские транспортные прокуроры совместно со специалистами Госавианадзора начали проверку исполнения законодательства о безопасности полетов в авиакомпании «Полярные авиалинии».

Как сообщалось, 11 октября Ан-26, следовавший по маршруту Якутск – Белая Гора, приземлился на расстоянии около 300-400 метров левее взлетно-посадочной полосы аэропорта поселка. На борту находились 27 пассажиров и шесть членов экипажа. Два человека обратились за медицинской помощью. Судно получило значительные повреждения правого винта, стойки шасси, носовой стойки и нижней части фюзеляжа.

Для расследования обстоятельств грубой посадки самолета Международный авиационный комитет (МАК) создал комиссию. По предварительной информации, в день авиационного события в аэропорту Белая Гора наблюдались быстротечные изменения видимости, направления и скорости ветра.

### ТАСС; 12.10.2016; В МУРМАНСКЕ ПОСТРОЯТ АЭРОПОРТ ЗА 1 МЛРД РУБЛЕЙ И ОТКРОЮТ НОВЫЕ РЕЙСЫ

Новый аэровокзальный комплекс будет построен в Мурманске, сообщило в среду правительство региона по итогам встречи **министра транспорта** области с руководством международного аэропорта Мурманск.

«Аэровокзальный комплекс будет более комфортабельным, оснащен новой системой сортировки и выдачи багажа, инвестиции в проект составляют около 1 млрд рублей за счет собственных средств предприятия. Начало строительства запланировано на 2018 год, начало проектирования – на 2017 год», – сообщили в правительстве со ссылкой на заявление руководства аэропорта.

Также планируется привлечь в Мурманск новых аэроперевозчиков. По данным руководства аэропорта, зимой обслуживание мурманских пассажиров по маршруту аэропорт Мурманск – аэропорт Домодедово начнет авиакомпания «Саратовские авиалинии» на воздушных судах Embraer-190 повышенной комфортности.

В летнем сезоне 2017 года «Саратовские авиалинии» планируют запустить регулярные рейсы Мурманск – Геленджик и Мурманск – Калининград, а авиакомпания «Нордавиа» – увеличить количество выполняемых рейсов в Сочи. В конце 2016 – начале 2017 года «Нордавиа» предполагает также запустить несколько рейсов в Калининград. Авиакомпания «Оренбуржье» в ноябре планирует начать выполнение рейсов Мурманск – Архангельск, а летом – рейсов Мурманск – Тромсе.

«Аэропорт ведет активную работу по привлечению новых авиакомпаний и открытию направлений воздушного движения, что, в свою очередь, сказывается на стоимости билетов – их цена заметно снижается», – отметили в правительстве региона, не уточнив цифры.

За 9 месяцев 2016 года через аэропорт Мурманск перевезено 585 835 пассажиров, из них 8285 – по международным воздушным линиям, добавили в правительстве.

### РИА НОВОСТИ; 12.10.2016; АЭРОПОРТ БРАТСКА НАМЕРЕН С 1 ЯНВАРЯ ВЗИМАТЬ ДОПСБОР С АВИАПЕРЕВОЗЧИКОВ

Аэропорт в Братске намерен с 1 января 2017 года взимать дополнительный сбор за использование аэродрома авиаперевозчиками, как запасного, сообщили в ПАО «АэроБратск».

Аэродром города Братска в соответствии с правилами техники безопасности используется рядом российских авиаперевозчиков в качестве запасного – для экстренной посадки в случае непредвиденной ситуации. Эта услуга ранее авиакомпаниями не оплачивалась, но с 1 января 2017 года ПАО «АэроБратск» намерено взимать за нее сбор. Проект нового договора направлен для рассмотрения авиаперевозчикам. В частности, как сообщалось ранее, «Аэрофлот» не готов платить Братску дополнительный сбор, вплоть до крайней меры – отмены рейсов из Москвы в Якутию и обратно.

«Раньше аэропорт Братска работал круглосуточно, но с 1 июля ситуация в связи с оптимизацией расходов и отсутствием загрузки в ночное время суток, изменилась. Теперь мы работаем с 8.00 до 20.00. Чтобы обеспечить контроль за движением самолетов вне регламента, аэропорту необходимо привлекать диспетчеров к работе в ночное время. На это требуются средства. Мы произвели расчеты и с 2017 года запросили необходимую сумму с авиаперевозчиков. Это касается не только «Аэрофлота», сказала РИА Новости помощник гендиректора ПАО «АэроБратск» Елена **Иванов**а.

О какой именно сумме идет речь, помощник гендиректора не уточнила, сославшись на коммерческую тайну. Она также сообщила, что никакого протокола разногласий по договору от компании «Аэрофлот» в адрес ПАО «АэроБратск» до настоящего времени не поступало.

Аэропорт города Братска регулярно принимает рейсы из Москвы и Иркутска. Два раза в неделю осуществляются перелеты в Тюмень и Талакан.