**15 ДЕКАБРЯ 2016**

**Вернуться в оглавление**

|  |
| --- |
| **Публикации** |

### ГАЗЕТА.RU; ПОД НОВГОРОДОМ РЕБЕНКА ВЫСАДИЛИ ИЗ АВТОБУСА НА МОРОЗ ИЗ-ЗА ОТСУТСТВИЯ СДАЧИ С 50 РУБЛЕЙ

В Новгородской области проводится доследственная проверка по факту высадки ребенка из автобуса на мороз в деревне Дорожно Новгородского района из-за отсутствия сдачи, сообщает СК России по региону.

По предварительным данным, во вторник, 13 декабря, водитель автобуса высадил ребенка в деревне, так как мальчик для оплаты проезда дал купюру в 50 руб., а у водителя не было сдачи. Мальчик, который учится в четвертом классе, шел пешком до школы 2 км по нерасчищенной дороге.

«В целях установления всех обстоятельств, при которых малолетнему ребенку было предложено покинуть автобус, несмотря на то что длительное нахождение ребенка на морозе могло негативно сказаться на состоянии здоровья мальчика, с целью дачи объективной правовой оценки следственными органами Следственного комитета Российской Федерации по Новгородской области организовано проведение доследственной проверки», – говорится в сообщении.

Ранее уполномоченный при президенте России по правам ребенка Анна Кузнецова обратилась к министру транспорта России Максиму **Соколов**у с просьбой запретить контролерам высаживать детей из общественного транспорта на мороз.

### РБК; 2016.12.14; ПРАВИТЕЛЬСТВО НАПРАВИТ В ТАТАРСТАН 390 МЛН РУБЛЕЙ НА ДОРОЖНОЕ ХОЗЯЙСТВО

Правительство РФ выделит Татарстану 390 млн рублей на финансирование региональных программ дорожного хозяйства. Соответствующее распоряжение, согласно которому в общей сложности регионы получат 8,9 млрд рублей, опубликовано на сайте правительства.

В Приволжском регионе Татарстан получит наибольшую сумму. Для сравнения Башкортостану выделено 178,2 млн рублей, Самарской области – 192,8. Самое крупное финансирование направлено на улучшении дорожной ситуации в Москве (824,5 млн рублей), Московской области (757,6 млн рублей), Санкт-Петербурге (418,4 млн рублей) и Краснодарском крае (407 млн рублей).

Трансферты распределены между 83 субъектами РФ и основаны на удельном весе транспортных средств, зарегистрированных в системе взимания платы за использование транспортной инфраструктуры. Решение властей должно помочь региональным бюджетам компенсировать в 2016 году выпадающие доходы, связанные с налоговым вычетом по транспортному налогу.

В октябре **министр транспорта РФ** Максим **Соколов** сообщал о 34 крупнейших городах, которые получат в рамках проекта «Безопасные и качественные дороги», федеральное финансирование. **Минтранс** направит в Казани на ремонт дорог 1 млрд рублей. При этом на развитие федеральных автотрасс Татарстан получил из бюджета 8,2 млрд рублей, по линии **Росавтодор**а для увеличения пропускной способности сети автомобильных дорог и строительство особо важных для социально-экономического развития России проектов – еще 1,6 млрд.

### ИЗВЕСТИ; НАТАЛЬЯ ДЕРБЫШЕВА; СЕРГЕЙ ИЗОТОВ; ВИКТОР ЖИРОВ; 2016.12.15; МИНТРАНС ИЩЕТ КЛЮЧИ ОТ ГРАНИЦЫ

**Министерство транспорта** ищет деньги на содержание и развитие пунктов пропуска государственной границы в Дальневосточном федеральном округе (ДВФО). Объем финансирования на пункты пропуска в ДВФО составляет лишь 50–60% от необходимого. Ведомство планирует искать источники внебюджетного финансирования для развития и содержания этих пунктов, в том числе используя механизмы государственно-частного партнерства.

В 2017 году содержание пунктов пропуска на границе в ДВФО обойдется министерству в 3,255 млрд рублей, а бюджет сможет предоставить лишь 1,8 млрд рублей. Об этом говорится в материалах ведомства за подписью замминистра Алексея **Цыденов**а (документ имеется в распоряжении «Известий»).

Ведомство опасается, что недостаточное финансирование может привести к снижению товарооборота.

В **Минтрансе** «Известиям» пояснили, что планируют искать источники внебюджетного финансирования для развития и содержания пунктов пропуска на границе. «Текущее состояние пунктов пропуска, а также темпы их модернизации должны соответствовать требованиям экономики и удовлетворять спрос граждан на быстрое и комфортное пересечение границы», – сказали в ведомстве.

В **Минтрансе** пояснили, что пункт пропуска через госграницу – территория в пределах железнодорожной, автомобильной станции или вокзала, морского, речного порта, аэропорта, военного аэродрома, открытых для международных сообщений, а также иной участок местности, где в соответствии с законодательством осуществляется пропуск через границу лиц, транспортных средств (ТС), грузов, товаров и животных.

Каждый автомобильный пункт пропуска расположен на специально выделенном в непосредственной близости от границы участке. Эти участки являются федеральной собственностью, они переданы в оперативное управление на безвозмездной основе ФГКУ Росгранстрой.

В **Минтрансе** отметили, что при реконструкции пунктов пропуска хотят использовать механизм государственно-частного партнерства.

– Участие частных инвесторов в мероприятиях по реконструкции и техническому перевооружению пунктов пропуска возможно при использовании механизма государственно-частного партнерства – когда инвесторы вкладывают свои собственные средства в строительство и закупку оборудования. А государство в лице **Минтранса** осуществляет полный комплекс мероприятий по согласованию документации, принятию необходимых актов, организации работы и проведения соответствующих комиссий, отметили в **Минтрансе**.

**Минтранс** предупреждает о возможном низком качестве содержания пунктов пропуска через дальневосточную границу. Это может снизить туристическую и внешнеэкономическую привлекательность, из-за низкой пропускной способности пограничных пунктов товарооборот может снизиться, а вслед за ним может пострадать и социально-экономическое развитие региона, предупреждает министерство.

Комплексное обустройство пунктов пропуска через границу является одним из приоритетных направлений госполитики развития Дальнего Востока, пишет министерство. Однако секвестр федерального бюджета делает невозможной качественную реализацию такой программы.

Протяженность государственной границы в пределах ДВФО составляет 27,8 тыс. км с Китаем, КНДР, США, а также по морю с Японией.

Пункты пропуска на госгранице перешли в ведение **Минтранса** в феврале 2016 года, после ликвидации Федерального агентства по обустройству госграницы. О том, что **Минтранс** испытывает проблемы с финансированием строительства пунктов пропуска через госграницу на Дальнем Востоке, летом рассказывал вице-премьер Дмитрий Рогозин.

**Минтранс**, в свою очередь, подсчитал, что модернизация всех пунктов пропуска обойдется в 250 млрд рублей. Ранее СМИ со ссылкой на источники писали, что министерство планирует брать деньги за пересечение границы по аналогии с «Платоном», чтобы финансировать модернизацию таких пунктов. Однако в Минэкономразвития такое предложение **Минтранса** не поступало, сообщили «Известиям» в Минэке.

В пресс-службе Федеральной таможенной службы России (ФТС) «Известиям» рассказали, что за девять месяцев 2016 года товарооборот через таможенные органы Дальневосточного управления (ДВТУ) составил 23,7 млн т на сумму $13,9 млрд. Для сравнения: за тот же период 2015 года товарооборот составил 21,1 млн т стоимостью $15,6 млрд.

В настоящее время в зоне деятельности ДВТУ находятся 60 пунктов пропуска, в том числе 28 морских, 10 воздушных, 11 смешанного типа, шесть автомобильных, четыре железнодорожных и один речной. Из них функционируют 44, отметили в ФТС.

По словам управляющего партнера Kirikov Group Даниила Кирикова, нехватка финансов, выделенных из бюджета на содержание пунктов пропуска через границу, неизбежно скажется на скорости пропуска товаров и качестве осуществления процедур.

Кроме того, по словам эксперта, введение дополнительных сборов для перевозчиков, несомненно, вынудит бизнес поднять конечную цену на продукцию, что в условиях сокращающегося потребительского спроса и падения реальных доходов населения может весьма болезненно отразиться на положении коммерсантов. Однако негативное воздействие этой меры можно нивелировать за счет развития на пунктах пропуска сферы обслуживания – заправок, кафе, ремонтных мастерских и так далее, считает Даниил Кириков.

Руководитель департамента автомобильных перевозок из Китая компании TRASKO Максим Игнатов также отметил, что долгое оформление товаров на границе увеличивает издержки грузоперевозчика, что в конечном счете перекладывается на конечного потребителя.

По его словам, если государство хочет увеличить товарооборот с другими странами, не ухудшая положения потребителей, то издержки по содержанию и модернизации пунктов пропуска должен взять на себя бюджет.

Аналитик ГК «ТелеТрейд» Марк Гойхман напоминает, что федеральная программа «Государственные границы России» предусматривает 16 проектов обустройства пунктов пропуска с общей суммой инвестиций 11,5 млрд рублей до 2021 года.

По словам аналитика «Алор брокер» Кирилла Яковенко, одной из действенных мер может стать введение специального сбора за пересечение границы по аналогии с системой «Платон». «Такая инициатива уже обсуждалась в **Минтрансе**, и было подчеркнуто, что в первую очередь такой сбор может коснуться коммерческих представителей и вряд ли скажется на частных лицах и легковых личных автомобилях», – отметил он.

По словам Даниила Кирикова, частные компании могут вложиться в модернизацию инфраструктуры, что позволит повысить скорость прохождения товаров через пропускной пункт.

Заместитель директора аналитического отдела «Альпари» Наталья Мильчакова отметила также, что России был бы полезен международный опыт, так как в Европе и США привлечение частных инвестиций в строительство инфраструктуры государственной границы практикуется достаточно широко.

### ИЗВЕСТИЯ; 2016.12.15; ВЛАДИМИР ЗЫКОВ; ОСМОТР ВОДИТЕЛЕЙ ПЕРЕЕДЕТ В ИНТЕРНЕТ

**Минтранс** разработает систему «Электронный путевой лист», позволяющую создать удаленные пункты контроля за состоянием здоровья водителя перед его выходом в рейс без физического присутствия на них врача. Такие пункты помогут дистанционно проводить тесты на алкоголь, наркотики, измерять давление и температуру тела. Врач сможет подписывать результаты анализов электронной цифровой подписью (ЭЦП). Эти планы описаны в проекте «дорожной карты» по развитию и внедрению индустриального интернета в отрасли реального сектора экономики, подготовленном подгруппой «Интернет+Город» помощника президента РФ Игоря Щеголева.

Проект «дорожной карты» (копия есть в распоряжении «Известий»), который в октябре этого года был согласован с **Минтрансом**, был направлен начальнику управления президента РФ по применению информационных технологий и развитию электронной демократии Андрею Липову. Согласно тексту, «создание информационной системы «Электронный путевой лист» исключит возможность незаконного оформления путевых листов перевозчиками, а также позволит надзорным органам оперативно проверять информацию о проведении медицинского осмотра водителя». Предполагается, что система будет создана до декабря 2017 года, а в 2018 году начнет работать.

Путевой лист – это документ учета работы водителя и пробега, маршрута автомобиля, выдаваемый водителям коммерческих транспортных средств. В настоящее время он заполняется только в бумажном виде. Согласно приказу **Минтранса** РФ от 18 сентября 2008 года №152 «Об утверждении обязательных реквизитов и порядка заполнения путевых листов» их должны оформлять юридические лица и индивидуальные предприниматели, эксплуатирующие легковые и грузовые автомобили, автобусы, троллейбусы и трамваи. Чаще всего путевой лист оформляется ежедневно, хотя приказом предусмотрена возможность оформить его на «срок, не превышающий одного месяца». При этом обязательным к заполнению пунктом в путевом листе является «проведение предрейсового и послерейсового медицинского осмотра водителя».

– Мы уверены, что с принятием закона о телемедицине в первой половине 2017 года станет привычным дистанционный медицинский осмотр, проходящий без физического присутствия врача на пункте контроля, – объясняет член подгруппы «Интернет+Город» Ольга Валаева. – Такие удаленные пункты оснащаются современными средствами контроля и видеонаблюдения, что позволяет повысить надежность и сделать удобнее прохождение тестов на алкоголь и наркотики, измерение давления, температуры тела. Допуск водителя к работе может осуществляться, например, врачом с помощью ЭЦП, что, в свою очередь, делает бумажный путевой лист анахронизмом.

В **Минтрансе** России заявили, что они концептуально поддерживают создание государственной информационной системы «Электронный путевой лист».

– В настоящее время данный вопрос находится на стадии подготовки технико-экономического обоснования внедрения данной системы, прорабатываются вопросы порядка проверки электронного путевого листа контрольно-надзорными органами, стоимость внедрения данной системы для федерального бюджета, эффективность ее реализации, – заявили в **Минтрансе** России.

Представитель общественного движения Taxi2018 Станислав Швагерус предположил, что на первых порах после создания системы у предпринимателей и юрлиц будет выбор, каким способом заполнять путевой лист – электронным или бумажным.

– На транспорте всегда тяжело внедряются инновации, связанные с дополнительными тратами, – рассуждает Швагерус. – Что касается электронного путевого листа, то это нужно и важно. Для многих компаний создание комнат с терминалами для измерения давления и температуры экономически более оправданно, чем держать у себя штат врачей. Однако введение такой технологии не решит проблему формального прохождения медосмотра. Параллельно должны быть предприняты действия по совершенствованию нормативно-правовой базы, которые изменили бы подход к осуществлению контрольно-надзорной деятельности.

### РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; ВИТАЛИЙ ПАУТОВ; 2016.12.14; БИЛЕТ С ИНФЛЯЦИЕЙ

Тюменцев ждет новогодний подарок от городской администрации и перевозчиков: цена проезда в общественном транспорте увеличится с 22 до 25 рублей. Таким образом, Тюмень приближается к первенству по цене проезда в городских автобусах среди региональных центров УрФО, хотя Екатеринбург с 26 рублями все еще впереди.

– Много даете! Плату за проезд пока не повысили – с нового года только, – ехидно говорит кондуктор тюменского автобуса пассажиру, протягивающему ей крупную купюру.

Призывы перевозчиков, просивших городскую администрацию увеличить цену на билет, наконец услышаны. Правда, предприниматели, как водится, хотели большего. В ноябре руководители автотранспортных предприятий обратились к главе городской администрации Александру Моору и попросили увеличить цену на проезд в общественном транспорте. В идеале – до 36 рублей, более реалистичной считали планку в 28. Письмо подписали представители шести компаний, в парках которых в сумме почти 600 машин. Это не все транспортные компании города, но те, кто оперирует маршрутками и малогабаритными автобусами – из-за меньшей вместимости рентабельность этих перевозок страдает сильнее, чем у крупногабаритного транспорта, ведь расходы примерно одинаковы.

Перевозчики считают: топливо, масло, запчасти, страхование подорожали настолько (по подсчетам участников рынка – на 10-20 процентов, и это не предел), что обеспечивать качественные услуги стало сложно. В частности, компании не могут поддерживать на должном уровне техническое состояние автопарка, не в состоянии предложить хорошую зарплату водителям – а от этого страдает квалификация.

– Цена билета в 22 рубля не позволяет сводить концы с концами. Перевозчикам приходится искать способы сэкономить. В том числе на ремонте и топливе, – считает директор одной из компаний Евгений Павеликин. – Условия труда водителей тоже не улучшаются, поэтому происходит текучка кадров.

«Мы просим в дальнейшем законодательно закрепить ежегодную индексацию стоимости проезда на пассажирских маршрутах по аналогии с индексацией тарифов естественных монополий. Это позволит нам планировать деятельность, в том числе и в части обновления транспортного парка. Сейчас у нас нет возможности закупать новые автобусы, так как действующий тариф не покрывает затрат автотранспортных предприятий», – пишут перевозчики в своем обращении к Моору.

– С помощью специальной методики, утвержденной областным правительством, мы проверяем, целесообразен ли тариф, покроет ли он расходы перевозчиков, будет ли доступен пассажирам, – говорит заместитель директора городского департамента дорожной инфраструктуры и транспорта Евгений Ташланов.

Специалисты департамента провели свою калькуляцию и определили: в 2017 году стоимость проезда должна равняться 25 рублям 54 копейкам. Копейки с пассажиров брать, конечно, не будут – остановились на круглой сумме.

Конечно, горожан предстоящее удорожание проезда не обрадовало. И экономические предпосылки их не волнуют – ведь их зарплаты никто не индексирует. Расходы растут быстрее доходов. На известном городском портале даже появилась петиция, авторы которой требуют остановить рост тарифа на транспорт на 24 рублях, так как два рубля прибавки соответствуют уровню инфляции с момента последнего повышения цены проезда.

К тому же, по мнению пассажиров, качество перевозок хромает, а в его повышение, судя по всему, никто не верит. К слову, на недавнем форуме областной прокуратуры отмечали: число аварий с участием автобусов за год выросло на 55 процентов, число пострадавших в них людей – на 75. Но, если перевозчиков заставят работать себе в убыток, можно не сомневаться, число ЧП на дорогах с участием маршруток и мелких автобусов только увеличится.

### RG.RU; ТАТЬЯНА ШАДРИНА; 2016.12.14; РОССИЯНЕ ОТПРАВЯТ ДОРОЖНИКАМ ЗАМЕЧАНИЯ ПО КАЧЕСТВУ И БЕЗОПАСНОСТИ ТРАСС

В России заработал специальный ресурс, посвященный безопасности и качеству дорог.

Здесь опубликованы программы комплексного развития транспортной инфраструктуры городских агломераций, участников национального проекта «Безопасные и качественные дороги» (всего их 37). Каждый желающий может ознакомиться с программой своего региона и до 16 декабря 2016 года (включительно) оставить свой комментарий или замечание по дорожной обстановке в своем субъекте.

В программе также указаны места концентрации ДТП. В дальнейшем они, конечно, будут устранены. Однако всегда полезно знать, на каких улицах стоит быть предельно внимательными как водителям, так и пешеходам, считают эксперты.

### ИНТЕРФАКС; 2016.12; 14; РЕГИОНЫ ПОЛУЧАТ 8,7 МЛРД РУБ. НА ДОРОГИ ДЛЯ КОМПЕНСАЦИИ ВЫЧЕТА ПО ТРАНСПОРТНОМУ НАЛОГУ ИЗ-ЗА «ПЛАТОНА»

Премьер-министр РФ Дмитрий Медведев подписал распоряжение правительства, согласно которому 83 региона получат 8,7 млрд руб. межбюджетных трансфертов на развитие дорожного хозяйства в качестве компенсации вычета по транспортному налогу, говорится в сообщении **Росавтодор**а.

«Данные средства будут направлены на мероприятия по совершенствованию дорожной сети субъектов РФ, включая строительство и ремонт особо значимых мостов и путепроводов», – отмечают в **Росавтодор**е.

При этом указывается, что трансферты распределены между регионами, «исходя из удельного веса транспортных средств массой свыше 12 тонн, зарегистрированных в системе «Платон», которая осуществляет функцию взимания платы в счет возмещения вреда, наносимого государственной транспортной инфраструктуре». «Данная мера позволит региональным бюджетам компенсировать выпадающие доходы в связи с налоговым вычетом по транспортному налогу», – поясняется в сообщении.

В **Росавтодор**е напоминают, что по итогам 2016 года все зарегистрированные российские пользователи системы «Платон» получат право вычета из транспортного налога на сумму, уплаченную в систему «Платон». «Этой возможностью смогут воспользоваться более 210 тыс. российских грузоперевозчиков», – подсчитали в ведомстве.

### ДОРИНФО; 2016.12.14; МИНТРАНС РФ ОБНАРОДОВАЛ ПРОГРАММЫ ГОРОДСКИХ АГЛОМЕРАЦИЙ ДЛЯ УЧАСТИЯ В ПРОЕКТЕ БЕЗОПАСНЫЕ И КАЧЕСТВЕННЫЕ ДОРОГИ

Программы комплексного развития транспортной инфраструктуры (ПКРТИ) в городских агломерациях, подготовленные для реализации приоритетного проекта «Безопасные и качественные дороги», опубликованы в открытом доступе.

Со всеми программами можно ознакомиться на сайте bkd.rosdornii.ru. Как сообщает пресс-служба **Минтранса** РФ, до 16 декабря 2016 года включительно можно оставить комментарии и замечания к программам.

В список участников проекта входят следующие городские агломерации: Астраханская, Барнаульская, Владивостокская, Волгоградская, Воронежская, Екатеринбургская, Ижевская, Иркутская, Казанская, Кемеровская, Кировская, Краснодарская, Красноярская, Липецкая, Махачкалинская, Набережночелниская, Нижегородская, Новокузнецкая, Новосибирская, Омская, Оренбургская, Пензенская, Пермская, Ростовская, Рязанская, Самарская, Саратовская, Тольяттинская, Томская, Тульская, Тюменская, Ульяновская, Уфимская, Хабаровская, Чебоксарская, Челябинская, Ярославская.

Для каждой агломерации опубликованы общие сведения программы и перечень конкретных мероприятий для достижения целевых показателей проекта, то есть для увеличения протяженности дорог в нормативном состоянии и сокращении мест концентрации ДТП на 2017 – 2025 годы. Также программы включают в себя показатели текущего состояния улично-дорожной сети городов.

В частности, в программе Омской агломерации указывается, что сейчас в нормативном состоянии находится 14% от всей сети дорог, в 2017 году этот показатель планируют увеличить до 35%, в 2018 году – до 50%, в 2025 году – до 85%. Таким образом, за это время (к 2025 году) на территории агломерации планируют отремонтировать более 250 км улично-дорожной сети. Мест концентрации ДТП в Омской городской агломерации насчитали 72, к 2025 году их останется 11.

Финансироваться программа будет за счет средств федерального, регионального и местного бюджетов. Так, в 2017 году Омская агломерации на программу планирует получить 1 млрд рублей, 950 млн рублей выделить из казны Омской области, еще 50 млн рублей – из бюджета Омска. Всего же из трех источников финансирования за весь период реализации проекта (2017-2025 годы) на мероприятия в Омской агломерации будет направлено 18 млрд рублей – 9 млрд рублей из госканзы и 9 млрд рублей из регионального и местного бюджетов.

Добавим, паспорт приоритетного проекта «Безопасные и качественные дороги» утвердило Правительство РФ в начале декабря этого года. У проекта два ключевых целевых показателя – увеличение протяженности дорог в нормативном состоянии и сокращение мест концентрации ДТП. Проект реализуется на условиях софинансирования из федерального, регионального и местного бюджетов.

### РИА НОВОСТИ; 2016.12.14; УЧАСТОК ТРАССЫ М-11 «МОСКВА-ТВЕРЬ» СДАДУТ ДО СЕРЕДИНЫ 2018 ГОДА

Участок федеральной трассы М-11 «Москва – Тверь» планируется ввести в эксплуатацию до середины 2018 года, сообщил РИА Новости в среду губернатор Тверской области Игорь Руденя.

«Открыть движение по скоростной автодороге М-11 на участке «Москва-Тверь» должны летом 2018 года. Мы предпримем все усилия на региональном уровне, чтобы как можно быстрее эта скоростная трасса заработала. Это очень важно для нас, в том числе, для развития туризма и восстановления коммуникации», – заявил Руденя.

Губернатор пояснил, что строительство магистрали М-11 в границах Тверской области ведется с 2011 года. Уже введена в эксплуатацию часть дороги в обход Вышнего Волочка, еще на трех участках работы продолжаются. Принято решение о создании в Тверской области государственного предприятия, которое будет снабжать строительство трассы песком: это должно ускорить сроки работ и обеспечить поступление налогов в региональный бюджет.

«Мы признательны федеральному центру за то внимание, которое уделяется этому проекту и финансированию развития дорог у нас в регионе в целом. Тверская область накопила серьезное отставание за предыдущие годы и в дорожной отрасли, и в жилищном строительстве, поэтому надо успеть за небольшой промежуток времени набрать темпы», – подчеркнул глава региона.

### ТАСС; 2016.12.14; ВЛАСТИ: ТРАССА КИСЛОВОДСК – СОЧИ РАСШИРИТ СПЕКТР ПРЕДОСТАВЛЯЕМЫХ ТУРИСТИЧЕСКИХ УСЛУГ

Строительство трассы Кисловодск – Сочи позволит расширить спектр услуг, предоставляемых туристам Северного Кавказа и Юга России, сообщил сегодня ТАСС министр строительства, дорожного хозяйства и транспорта Ставропольского края Игорь Васильев.

«Эту концепцию (строительства трассы – прим. ТАСС) активно продвигает наш губернатор, даже учитывая то, что в этом направлении по нашему краю проходит всего 8 км пути, но мы заинтересованы, чтобы этот маршрут работал. Мы сможем предоставить более широкий спектр услуг нашим отдыхающим – море, горы, бальнеологические курорты», – сказал собеседник агентства.

По словам Васильева, трасса позволит связать несколько туристических российских регионов. «У нас хорошие отношения с Кабардино-Балкарией, существует маршрут, пока в гравийном исполнении, но с точки зрения безопасности там все соблюдено, к Джыл-Су. Это дает выход к их источникам, склонам Эльбруса. Далее – Карачаево-Черкесия, сейчас в порядок приведена федеральная автодорога, соответственно, это выход на Домбай, Архыз. Транспортные потоки в этих направлениях значительны, и спрос есть, дорога Кисловодск – Сочи может связать все эти направления с Краснодарским краем», – отметил министр.

Первый проект строительства объекта был разработан еще в 1961 году, проблемой было то, что трасса частично затрагивает участок национального парка. Решением может стать строительство двух тоннелей длиной 5 и 7 километров, которые помогут сохранить нацпарк.

«Здесь с совместным предложением могут выступить Карачаево-Черкесия, Краснодарский край и Ставропольский край, но Кабардино-Балкария тоже поддерживает этот проект. Получится, что в пределах 200 км будет доступ к горнолыжным курортам, морю, санаториям Кавказских Минеральных Вод. В современных условиях 200 км – это 2 часа пути», – пояснил Васильев.

Как сообщал ТАСС, трасса из Кисловодска в Сочи позволит увеличить число приезжающих туристов в Ставропольский и Краснодарский края, а также Карачаево-Черкесию на 10 млн человек. Ориентировочная стоимость проекта предполагает инвестиции в 65 млрд рублей.

### ИНТЕРФАКС; 2016.12.14; МОСКОВСКОЕ УФАС ПРЕДУПРЕДИЛО РЖД О НАРУШЕНИЯХ ПРИ ФОРМИРОВАНИИ КОНТЕЙНЕРНЫХ ПОЕЗДОВ

Управление Федеральной антимонопольной службы по Москве (УФАС) направило ОАО «Российские железные дороги» (MOEX: RZHD) предупреждение о прекращении нарушений при формировании контейнерных поездов, сообщается на сайте ведомства.

В ФАС России поступило коллективное обращение от организаторов контейнерных перевозок о создании РЖД неравных условий работы для участников рынка, говорится в сообщении. Так, согласно заявлению участников рынка контейнерных перевозок, при норме формирования контейнерных поездов размером 71 условный вагон РЖД на некоторых станциях Московской и Октябрьской железных дорог занижают составность поездов до 57 условных вагонов.

По мнению контейнерных перевозчиков, заниженная длина поезда имеет ряд технологических и коммерческих преимуществ, таким образом РЖД создают разные условия для грузоотправителей на Октябрьской и Московской железных дорогах.

Московское УФАС предписало РЖД разработать порядок, исключающий дискриминационные условия при установлении нормы формирования контейнерных поездов, отмечает ведомство.

### КОММЕРСАНТ; ЛИДИЯ ГОРБОРУКОВА; МАРИНА КОСТЮКЕВИЧ; 2016.12.15; ГУБЕРНАТОРЫ ПИКИРУЮТСЯ ИЗ-ЗА САМОЛЕТОВ

Как стало известно «Ъ», губернатор Петербурга Георгий Полтавченко ответил на письменное заявление губернатора Ленинградской области Александра Дрозденко о приостановке своего участия в соглашении об авиационной деятельности с городом. Соглашение, в частности, запрещает развивать аэропорты гражданской авиации в Ленобласти на расстоянии 450 км от Пулково. В своем ответе господин Полтавченко пишет, что в соглашении отказ от договора не предусмотрен, а существенные нарушения со стороны Петербурга, которые бы дали основание для одностороннего расторжения, отсутствуют. В связи с этим губернатор делает вывод, что «соглашение сохраняет свою юридическую силу». В правительстве Ленобласти отметили, что не будут предпринимать никаких дальнейших действий, пока не получат официальные ответы от ФАС и **Минтранса** РФ.

Письмо Георгия Полтавченко в адрес Александра Дрозденко (есть в распоряжении «Ъ») датировано 8 декабря 2016 года. В нем петербургский градоначальник отвечает на письмо губернатора Ленинградской области, направленное в начале ноября 2016 года. Тогда господин Дрозденко уведомил Смольный, что обратился в Ленинградское УФАС с просьбой проверить соглашение об авиационной деятельности между городом и областью на соответствие законодательству РФ (см. «Ъ» от 08.11.2016), а до получения ответа регион приостанавливает свое участие в соглашении.

В своем ответе губернатор Георгий Полтавченко сообщает, что в соответствии со статьей 450 Гражданского кодекса (ГК РФ) изменение и расторжение договора может быть установлено по соглашению сторон. При этом универсальным основанием, по которому суд может по заявлению одной из сторон расторгнуть или изменить договор, является существенное нарушение договора другой стороной. «Несмотря на использование отсутствующего в законодательстве термина «приостановление участия в соглашении», Ваше обращение фактически является уведомлением об отказе от договора по смыслу статьи 450.1 ГК РФ. Учитывая, что соглашением отказ от договора не предусмотрен, а существенные нарушения со стороны Петербурга отсутствуют, представляется, что соглашение сохраняет свою юридическую силу», – говорится в письме от Полтавченко Дрозденко.

Отметим, что соглашение между Ленинградской областью и Петербургом об авиационной деятельности было заключено еще в 2009 году. В нем, в частности, говорится, что нельзя развивать аэропорты гражданской авиации в Ленобласти на расстоянии 450 км от Пулково. Но это противоречит планам регионального правительства по строительству гражданского аэропорта на основе военного аэродрома Сиверский в Гатчинском районе (см. «Ъ» от 21.11.2016). Ранее Ленинградское УФАС на запрос господина Дрозденко не ответило, а, руководствуясь внутренним регламентом, отправило документы на рассмотрение в Федеральную антимонопольную службу (см. «Ъ» от 06.12.2016). При этом Георгий Полтавченко в своем письме к господину Дрозденко также написал, что ФАС письмом еще от 22.10.2010 года «дала исчерпывающий ответ об отсутствии нарушений требований по обеспечению условий конкуренции».

В пресс-службе губернатора Ленинградской области Александра Дрозденко сообщили, что, помимо писем в правительство Петербурга, были отправлены письма в УФАС и в **Министерство транспорта** РФ. «До тех пор пока от этих ведомств не будут получены ответы, мы никаких действий предпринимать не будем», – прокомментировали в пресс-службе. При этом сам губернатор Ленинградской области Александр Дрозденко в общении с корреспондентом «Ъ» сообщил, что пока про ответ Георгия Полтавченко не знает и его не видел.

«Два субъекта государственного управления достигли некоего соглашения, регулирующего их публично-правовые функции. Несмотря на то, что это соглашение имеет вид договора, подписанного сторонами, применение к нему частно-правовых начал и положений гражданского законодательства, регулирующего прежде всего отношения в сфере предпринимательской или иной хозяйственной деятельности, не совсем уместно», – рассуждает Дмитрий Шевченко, партнер юридического бюро «Замоскворечье».

Тем более что из положений гражданского права следует, что они не регулируют отношения в области публичного права, добавил юрист. «Таким образом, мотивировка сторонами своей позиции нормами гражданского права в данном случае, на мой взгляд, не совсем уместна. По этой причине я считаю, что сторона (например Ленобласть. – «Ъ») может отказаться от участия в этом соглашении без каких-либо гражданско-правовых последствий, даже если в этом соглашении права на такой отказ прямо не предусмотрено», – заключил господин Шевченко.

### КОММЕРСАНТ.RU; ЕЛИЗАВЕТА КУЗНЕЦОВА; 2016.12.14; ПРОКУРАТУРА ОБЪЯСНИЛА НЕДОЛЕТ AZUR AIR ЧРЕЗМЕРНО ИНТЕНСИВНОЙ ЭКСПЛУАТАЦИЕЙ САМОЛЕТОВ

Претензии **Росавиаци**и к чартерному перевозчику Azur Air, связанные с задержками рейсов летом и осенью, получили объяснение прокуратуры. Причиной сбоев в организации полетов, по мнению правоохранителей, стала интенсивная эксплуатация перевозчиком старых самолетов, что спровоцировало отказы техники. В авиакомпании заявили, что самолеты регулярно проходят техобслуживание, а их летная годность основывается только на техническом состоянии, а никак не на возрасте.

Транспортная прокуратура выяснила, что причиной частых задержек рейсов чартерной авиакомпании Azur Air стали отказы техники, «связанные с высокой интенсивностью использования старых самолетов», сообщил в среду «Прайм» со ссылкой на первого заместителя западносибирского транспортного прокурора Дениса Костенко. Масштабные проверки были проведены в августе с выездом в Москву, где базируется перевозчик. Тогда же проверки по факту задержки на шесть часов рейса из Сургута в Бургас в августе начала уральская прокуратура.

Вывод сибирской прокуратуры в том, что отказы техники были связаны с высокоинтенсивной эксплуатацией парка воздушных судов, возраст которых превышает 18 лет. Эксплуатант не может выполнить график полетов и обеспечить наличие резервных судов в соответствии с требованием закона, если у самолетов есть большое количество технических неисправностей, следует из слов господина Костенко.

Azur Air создана на базе авиакомпании «Катэкавиа» (ей владела «ЮТэйр») в 2014 году. Парк состоит из 16 самолетов Boeing 767 и 757. По данным СПАРК, компания на 100% принадлежит ООО Van2Flai (зарегистрирована на двух физлиц). Выручка в 2015 году – 12,4 млрд руб., убыток – 161 млн руб. За десять месяцев перевезла почти 2 млн человек (восьмое место в рейтинге **Росавиаци**и).

По результатам проверки прокуратура внесла представление руководству авиакомпании, а также обратила на эту ситуацию внимание **Росавиаци**и, которая вправе регулировать количество заявленных авиакомпанией рейсов. В результате, по подсчетам прокуратуры, во втором полугодии у Azur Air почти вдвое снизилось количество задержанных рейсов, отметил зампрокурора. В **Росавиаци**и отказались от комментариев.

Совещание по факту сбоев в расписании Azur Air состоялось в **Росавиаци**и еще в конце октября, когда авиакомпания допустила несколько длительных задержек, максимальная из которых составила более 42 часов (чартерный рейс Екатеринбург–Камрань во Вьетнаме) из-за неисправности воздушного суда.

Тогда гендиректор перевозчика Михаил Крицкий говорил регулятору, что лизингодатель не выполнял своих обязательств по своевременной поставке воздушных судов в парк компании, а сотрудники центра управления полетами Azur Air некорректно планировали выполнение рейсов. Впрочем, по данным **Росавиаци**и, в октябре Azur Air из 514 чартерных рейсов выполнила с задержкой лишь 17, что составило только 3,3% от общего числа полетов.

Вчера в пресс-службе Azur Air “Ъ” заявили, что перевозчик рассмотрел соответствующее представление прокуратуры еще 31 августа и дал официальный ответ, который был принят без возражений. В документе отмечалось, что парк воздушных судов авиакомпании достаточен для выполнения всех планируемых программ и отдельных чартерных перевозок пассажиров «с учетом их резервирования». Кроме того, Azur Air во всех сбойных случаях, когда это возможно, неоднократно направляла свободное воздушное судно для выполнения рейса, «несмотря на дополнительные существенные затраты». В компании подчеркнули, что летная годность самолета подтверждается соответствующим сертификатом, основывающимся «исключительно на техническом состоянии самолета, а не на его возрасте». Все воздушные суда проходят обязательное техническое обслуживание в соответствии с требованиями завода-изготовителя и программой, утвержденной авиавластями. В конце 2016 года Azur Air сдала два Boeing 757–200, которые «вскоре будут заменены на более современные и экономически выгодные воздушные суда», пояснили “Ъ” в компании. Летом схожие претензии предъявлялись «ВИМ-авиа», которая массово задерживала рейсы по многим курортным направлениям. Причиной стала нехватка парка самолетов на фоне расширения маршрутной сети.

Исполнительный директор юридической компании Heads Consulting Никита Куликов говорит, что прокурорские проверки чреваты для авиакомпании рядом последствий – от предписаний устранить нарушение и наложения штрафа до приостановки действия сертификата эксплуатанта, если нарушения существенные и происходят регулярно (задержки более двух часов в отношении более 10% всех выполняемых рейсов). Чрезмерная нагрузка на суда в связи с интенсивностью их эксплуатации может привести к сокращению числа рейсов компании, говорит юрист. Но, добавляет он, регулятор пойдет на эти меры, если сообщения о регулярных задержках буду снова поступать.

### RG.RU; ТАТЬЯНА ШАДРИНА; 2016.12.14; В РФ ВЫЯВИЛИ АВИАКОМПАНИИ, КОТОРЫЕ ОБСЛУЖИВАЮТ ПАССАЖИРОВ НА «ДВОЙКУ»

В погоне за снижением расходов многие российские перевозчики понизили и уровень обслуживания пассажиров. Это показал рейтинг авиакомпаний, который был составлен аналитическим агентством «Авиапорт».

Эксперты в качестве обычных пассажиров (методика «тайный пассажир») на себе испытали все прелести сервиса в эконом-классе. Они провели в небе 378 часов.

Для исследования было отобрано в том числе и 12 отечественных перевозчиков, которые летают на популярных маршрутах. По итогам рейтинга каждый желающий сможет выбрать авиакомпанию по карману и с наиболее высоким сервисом за предложенную цену билета. Провести парное сравнение авиакомпаний и ознакомиться с результатами можно на специальном сайте.

Эксперты присуждали перевозчикам звезды, как гостиницам или ресторанам, оценивая их по 145 параметрам. Оказалось, что из отечественных перевозчиков пяти звезд не удостоилась ни одна авиакомпания.

Высшую оценку получил арабский перевозчик. Немного меньше баллов набрала крупная турецкая авиакомпания. Несколько европейских ведущих авиакомпаний и наш «Аэрофлот» удостоились четырех звезд.

Одной авиакомпании досталось 3,5 звезды ( S7). Три перевозчика получили по твердой «тройке» ( «Россия», AZAL, LOT). Две с половиной звезды присудили «ЮТэйр», Red Wings, Нордавиа. «Якутии» дали две звезды, а «Уральским авиалиниям» – полторы. По одной звезде за обслуживание, комфорт и чистоту в салоне эксперты дали «ВИМ-Авиа», «Ямал», «Белавиа» и NordStar.

Одними из важнейших параметров в оценке стали расстояние между креслами и их ширина. Не менее весомым был фактор комфортной температуры воздуха в салоне во время полета. Нормальным может считаться показатель в пределах 21-23 градусов. Но у некоторых перевозчиков температура воздуха превышала 30 градусов, что сказывалось на комфорте и самочувствии пассажиров, отмечает исполнительный директор «Авиапорт» Олег Пантелеев.

В рейтинг попали и авиакомпании, чей персонал не продемонстрировал высокий уровень подготовки. Эксперты зафиксировали случаи перепалок стюардесс с пассажирами, при этом не всегда члены экипажа вели себя корректно. Однако в большинстве авиакомпаний пассажиров все же встречают и провожают с улыбкой, так что по критерию «приветливость» подавляющее большинство участников рейтинга получили высокие оценки.

Немаловажный элемент сервиса – помощь пассажирам в раскладке вещей на багажных полках. У многих российских перевозчиков бортпроводники не утруждали себя поднятием чемоданов или поиском свободного места на полках. А ведь очень большое количество наших пассажиров предпочитают «все свое возить с собой», добавил эксперт.

В рейтинге учитывалось не только обслуживание на борту, но и взаимодействие пассажира с авиакомпанией через ее сайт или мобильное приложение. В том числе эксперты проверяли, насколько просто купить билет, зарегистрироваться на рейс или выбрать место в салоне, не обращаясь в офис продаж авиакомпании. Все авиакомпании, получившие низкие оценки в рейтинге, не могут похвастаться и функциональной ИТ-составляющей, отметил Пантелеев.

Что касается задержек рейсов авиакомпаниями, то в ходе исследования самая длительная задержка составила 24 часа, в то время как большинство рейсов вылетали с отклонением от расписания менее 15 минут.

### RG.RU; ТАТЬЯНА ШАДРИНА; 2016.12.15; ДЛЯ НЕКОТОРЫХ РОССИЯН ПРЕДЛОЖИЛИ СОЗДАТЬ В АЭРОПОРТАХ КУРИЛКИ

Эксперты снова выступили с предложением оборудовать российские аэропорты специальными курительными комнатами. Но воспользоваться ими смогут не все, а только инвалиды.

Долгий перерыв в курении может сказаться на их состоянии, самочувствии, отметил глава общественного совета при **Минтрансе** Михаил Блинкин.

Представители **Минтранса** пока не сформировали свою точку зрения на этот счет. Но в самолетах и поездах точно курить будет никому нельзя, сказал зам**министра транспорта** Алексей **Цыденов** при обсуждении доступной среды на транспорте для инвалидов.

Что касается аэропортов, то 12 из них до сих пор не оборудованы для работы с инвалидами. Администрациям этих воздушных гаваней сделаны замечания, отметил он.

Еще один нерешенный вопрос, касающийся проблем инвалидов – отсутствие в законодательстве понятия «социальное такси», отметили в **Минтрансе**. Это обычно не легковой транспорт, и он не подпадает под понятие обычного такси, которому в крупных российских городах позволяют ездить по полосам для общественного транспорта. В следующем году в ведомстве намерены решить эту проблему.

### ИНТЕРФАКС; 2016.12.14; РОСАВИАЦИЯ ПРИОСТАНОВИЛА СЕРТИФИКАТ ЭКСПЛУАТАНТА МУРМАНСКОЙ АВИАКОМПАНИИ «АРКТИКА»

**Росавиаци**я приостановила действие сертификата эксплуатанта мурманского ООО «Авиакомпания «Арктика», говорится в приказе ведомства, опубликованном в среду.

Решение принято «на основании заявления эксплуатанта от 20 ноября 2016 г.», говорится в приказе.

Ранее **Росавиаци**я ограничила сертификат «Арктики», базовой вертолетной компании Кольского полуострова, до 16 декабря. Тогда решение принималось «на основании акта плановой проверки» перевозчика.

Парк «Арктики», которая выполняет пассажирские и грузовые перевозки, состоит из вертолетов типа Ми-8. Данные о динамике перевозок компании в статистике **Росавиаци**и (включает сведения о перевозках ТОП-35 авиакомпаний РФ) отсутствуют.

### ИНТЕРФАКС; 2016.12.14; АЭРОФЛОТ ОЖИДАЕТ СПАДА РЫНКА АВИАПЕРЕВОЗОК В РФ ПО ИТОГАМ ГОДА НА 6-6,5% – САВЕЛЬЕВ

«Аэрофлот» (MOEX: AFLT) ожидает спада рынка авиаперевозок в РФ по итогам 2016 года на 6-6,5%, заявил гендиректор авиакомпании Виталий Савельев в эфире телеканала «Россия 24» (ВГТРК) в среду.

«Мы видим, что падение в целом по рынку по итогам этого года будет 6-6,5% по отношению к прошлому году», – сказал В.Савельев.

При этом он выразил надежду, что компании группы «Аэрофлот» продолжат рост перевозок в следующем году, несмотря на осторожные ожидания по рынку в целом.

«Пассажир начинает переориентироваться на внутренние полеты: мы это видим и по Крыму, и по Сочи, это и Дальний Восток, и мы это приветствуем, потому что у нас (в РФ – ИФ) есть курорты, которые надо развивать», – сказал В.Савельев, добавив, что «Аэрофлот» намерен открывать рейсы по новым внутрироссийским направлениям в следующем году.

«Аэрофлот» – крупнейшая группа авиакомпаний в РФ, объединяет одноименного перевозчика, работающего в премиальном сегменте, а также дочерние компании «Россия» (средний сегмент), «Победа» (низкобюджетный сегмент) и работающую на Дальнем Востоке «Аврору».

### ИНТЕРФАКС; 2016.12.14; «АЭРОФЛОТ» НЕ БУДЕТ КОНВЕРТИРОВАТЬ ДОЛГ «ТРАНСАЭРО» В АКЦИИ – САВЕЛЬЕВ

«Аэрофлот» (MOEX: AFLT) не будет конвертировать долг «Трансаэро» (MOEX: TAER) в акции, заявил гендиректор авиакомпании Виталий Савельев в эфире телеканала «Россия 24» в среду.

«Я не верю (в возращение на рынок «Трансаэро» – ИФ) по одной простой причине: «Трансаэро» нам проиграло несколько судов, они нам должны большие деньги – порядка 10 млрд руб. Кто их нам заплатит? Мы не будем конвертировать долг («Трансаэро» «Аэрофлоту» – ИФ) в акции, – сказал В.Савельев. – Общий их долг – 250 млрд руб. Никто его никуда не дел. Я не знаю, как банки себя поведут, но смысл (конвертировать долг – ИФ)?».

Ранее представитель «Трансаэро» сообщал «Интерфаксу», что для запуска новой авиакомпании на базе бывшего второго авиаперевозчика РФ его крупнейшие кредиторы должны согласиться конвертировать долги в акции.

В прошлом году авиакомпания «Трансаэро» оказалась не в состоянии обслуживать свои многомиллиардные долги перед банками и контрагентами. На правительственном совещании было принято решение о начале процедуры банкротства компании, позднее у «Трансаэро» был отозван сертификат эксплуатанта, в связи с чем она прекратила выполнять рейсы. Арбитражный суд Петербурга и Ленобласти по заявлению Сбербанка (MOEX: SBER) России в декабре 2015 года ввел в отношении компании процедуру наблюдения, все последующие иски о несостоятельности авиаперевозчика принимаются судом как ходатайства о вступлении в дело.