**22 МАРТА 2017**

**Вернуться в оглавление**

|  |
| --- |
| **Публикации** |

### ВЕДОМОСТИ; ЕКАТЕРИНА МЕРЕМИНСКАЯ; 2017.03.22; ПРАВИТЕЛЬСТВО ИЩЕТ РАЗНИЦУ МЕЖДУ КОНЦЕССИЕЙ И ГОСЗАКАЗОМ

В чем отличие концессии от госзакупки, если у концессионера нет собственного риска и гарантированы платежи из бюджета, допытывался первый вице-премьер Игорь Шувалов от **министра транспорта** Максима **Соколов**а на коллегии в Минэкономразвития. Распределение рисков, а не размер платы – вот главное отличие, ответил **Соколов** и предложил Шувалову почитать «соответствующую литературу».

Такому пристальному вниманию рынок концессий обязан ФАС. Недавно был создан прецедент, напомнил руководитель службы Игорь Артемьев, концессией назвали соглашение, по которому 100% расходов покрывалось из бюджета Башкирии. Один из участников конкурса на строительство дороги Стерлитамак – Магнитогорск – Южноуральская дирекция автодороги решила, что ее заявку отклонили необоснованно, и пожаловалась в ФАС. Жалобу служба отклонила, но конкурс аннулировала, пояснив, что это не концессия.

Рынок встревожен, констатирует исполнительный вице-президент Газпромбанка Алексей Чичканов. «Мы не думали, что наша жалоба приведет к таким масштабным последствиям», – признался директор компании «Дорстрой инжиниринг», владеющей 100% акций Южноуральской дирекции автодороги, Ринат Гайнутдинов. Дорога платная частично, поэтому компенсировать расходы собирались из бюджета, поясняет он, запустить проект как госзаказ было бы сложнее и дороже.

Госзаказ – более прозрачная процедура, чем концессия, считает Артемьев. При госзаказе доля субъективных критериев ограничена 20%, а в концессии – 80–90%, объяснил он: закон о концессиях позволяет выбрать заранее известную компанию и завышать стоимость.

Если трактовка закона не позволяет четко сказать, является соглашение концессионным или это госзакупка, нужно проработать изменения в закон, поручил Шувалов, уже заключенные концессии пострадать не должны. Но ФАС будет проверять соглашения и дальше, предупредил Артемьев.

Оценка рынка

270 млрд руб. на такую сумму заключено порядка 40 концессий, где плата концедента компенсирует все расходы концессионера, по данным ФАС

Минэкономразвития и ФАС договорились сформировать группу, заявил замминистра экономического развития Станислав Воскресенский: министерство предлагает включить в закон о концессиях норму, по которой государство, прежде чем предложить концессию, проверит, не выгоднее ли госзаказ. Поправки нужны, чтобы не было рисков, что соглашения могут быть переквалифицированы, считает **Соколов**. Правительство и парламент могут узаконить такую форму концессии (с платой концедента, возмещающей 100% расходов), но ФАС будет резко против – это неэффективное расходование средств, это псевдопроекты, очковтирательство, предупредил Артемьев. ФАС будет предлагать провести границу между закупками и концессиями, установить требования к участникам торгов по концессии, критериям отбора, перейти на электронные торги, ограничить значимость неценовых критериев, рассказывает замруководителя ФАС Рачик Петросян.

Плата концедента появилась в законе в 2012 г. по поручению президента, напоминает советник Dentons Илья Скрипников. Тогда правительство поясняло, что возможность возложить на концедента все финансовые обязательства или их часть – это гарантия для инвесторов. Если бы была гарантия, что закон поправят так, чтобы избежать разночтений в толковании, это было бы полезно, но, к сожалению, на практике изменения могут быть недостаточно проработаны и только ухудшить ситуацию, говорит глава российской инфраструктурной практики Herbert Smith Freehills Ольга Ревзина.

Если удовлетворить требования ФАС о предквалификационных критериях к участникам концессионных конкурсов, то грань между концессией и госзаказом будет действительно стираться, замечает Ревзина. Это, по ее мнению, приведет не к увеличению конкуренции, как полагает ФАС, а к тому, что в конкурсе будут участвовать компании, не способные выполнить столь сложные работы, и в результате инфраструктурные проекты не будут реализованы.

### RNS; 2017.03.21; ЗАМГЛАВЫ МИНТРАНСА АЛАН ЛУШНИКОВ ВОЗГЛАВИТ РАБОЧУЮ ГРУППУ МИНТРАНСА ПО ПРОЕКТУ HYPERLOOP

Замглавы **Минтранса** России Алан **Лушников** возглавит рабочую группу министерства по проекту Hyperloop, сказал он журналистам в кулуарах конференции «Барьеры и точки роста для транспортной отрасли России», организованной газетой «Ведомости».

«Да, Максим Юрьевич (**Соколов**, глава **Минтранса**. – RNS) это поручил. Мы сейчас распланировали работу и будем ей заниматься», – отметил он. RNS **Лушников** пояснил, что его назначение руководителем группы может состояться в течение двух недель.

Когда состоится первое заседание группы, он не сказал. «Мне надо сначала посмотреть, что сделано», – сказал он.

В середине января **министерство транспорта** России создало рабочую группу «Развитие технологии Hyperloop в транспортном комплексе Российской Федерации». Ее председателем стал предшественник **Лушников**а – зам**министра транспорта** РФ Алексей Цыденов, который 7 февраля был назначен на должность временно исполняющего обязанности главы Республики Бурятия.

В состав группы ранее вошли представители **Минтранса**, Федеральной таможенной службы, министерства по развитию Дальнего Востока РФ, РЖД, группы «Сумма», венчурного фонда Caspian VC, а также Московского государственного университета путей сообщения Императора Николая II, МФТИ и МГТУ.

Созданная рабочая группа будет отвечать за «формирование предложений по совершенствованию существующей нормативной правовой базы, чтобы создать условия для развития и внедрения технологии, а также необходимой транспортной инфраструктуры», – сообщал **Минтранс**.

Американская компания Hyperloop Technologies планирует создать первую модель вакуумного поезда для пассажирских перевозок к 2020 году, ранее заявлял генеральный директор компании Дирк Алборн. Среди инвесторов Hyperloop One российская компания – группа «Сумма» Зиявудина Магомедова, который считает, что высокоскоростной транспорт можно внедрить и в России. Ранее **Минтранс** говорил о готовности подключиться к работе над проектом.

Магомедов отмечал, что проект Hyperloop в России может пойти из КНР в порт Зарубино. Он не исключил, что самая первая вакуумная труба, по которой впоследствии будет двигаться капсула на воздушных подушках, будет готова уже в I квартале 2017 года. А сам проект будет завершен к 2020–2021 году. По словам Магомедова, инвестиции в запуск Hyperloop в России составят $1,5 млрд.

### ИНТЕРФАКС; 2017.03.21; СУД ПОДТВЕРДИЛ ДОЛГ «ТРАНСАЭРО» ПЕРЕД «АЭРОФЛОТОМ» В РАЗМЕРЕ 101 МЛН РУБЛЕЙ

Девятый арбитражный апелляционный суд во вторник оставил в силе решение Арбитражного суда Москвы, который 12 декабря 2016 года решил взыскать с АК «Трансаэро» (MOEX: TAER) в пользу «Аэрофлота» (MOEX: AFLT) 101 млн рублей.

Как отмечается в информации на сайте суда, суд отклонил жалобу «Трансаэро».

Арбитражный суд Москвы 12 декабря 2016 года удовлетворил иск ПАО «Аэрофлот – российские авиалинии» о взыскании с ОАО «Авиационная компания «Трансаэро» 101 млн рублей по договору поручительства от 25 декабря 2015 года.

Суд на одном из заседаний оставил открытыми ходатайство «Трансаэро» о привлечении третьим лицом ВТБ (MOEX: VTBR) и ходатайство временного управляющего компании об оставлении иска без рассмотрения.

Представитель «Трансаэро» считает, что судебный акт по делу может затронуть права и интересы банка, а временный управляющий – что заявленные требования подлежат рассмотрению в рамках дела о банкротстве.

Представитель «Аэрофлота» возражал против удовлетворения всех ходатайств.

Как сообщалось ранее, правительство РФ приняло решение, что «Трансаэро» будет обанкрочено, с 1 октября 2015 года авиаперевозчик закрыл продажу билетов. По итогам проверки, проведенной Федеральным агентством воздушного транспорта РФ, с 26 октября 2015 года сертификат эксплуатанта у «Трансаэро» аннулирован. Глава ведомства Александр **Нерадько** сообщал, что аннулированный сертификат не подлежит восстановлению.

16 декабря 2015 года Арбитражный суд Санкт-Петербурга и Ленинградской области по заявлению Сбербанка (MOEX: SBER) в рамках дела о банкротстве «Трансаэро» ввел в отношении авиакомпании процедуру наблюдения.

### REGNUM; 2017.03.21; КРИТИКА ВОСТОЧНОГО ОБХОДА В НОВОСИБИРСКЕ ПРИВЕЛА К СОЗДАНИЮ РАБОЧЕЙ ГРУППЫ

В **министерстве транспорта** и дорожного хозяйства Новосибирской области будет создана рабочая группа по вопросам строительства Восточного обхода. Как сообщили ИА REGNUM в региональном правительстве, в ее обязанности будет входить урегулирование вопросов строительства Восточного обхода города Новосибирска и автодорог областного центра, которые обеспечивают связь микрорайонов с обходом и Бердским шоссе.

По словам и.о. **министра транспорта** и дорожного хозяйства региона Евгения Ракова, создание рабочей группы стало необходимым для урегулирования возникающих вопросов по строительству автодорог, необходимых для связи микрорайонов Советского района Новосибирска, а в целом и всего города, с Восточным обходом и Бердским шоссе, а впоследствии и с Южным обходом.

«Важно прийти к общему мнению, учесть позицию жителей, в том числе и Нижней Ельцовки, по всем возникающим вопросам. Строительство автодороги от Кольцово до Академгородка с последующим выходом на Восточный обход и Бердское шоссе призвано решить проблему внутригородского транзита, в первую очередь, в Советском районе, а также обеспечить возможность жителям всего областного центра максимально беспрепятственно выезжать на федеральные трассы», – отметил Раков.

Совещание с заинтересованными сторонами по вопросу создания рабочей группы уже запланировано. Предполагается, что в нее войдут представители **Минтранса** региона и общественного совета при нем, ФУАД, Территориального управления автомобильных дорог Новосибирской области, Сибирского государственного университета путей сообщения, экологи, юристы, жители Нижней Ельцовки, Академгородка и другие.

Отметим, что необходимость создания такой группы, которая бы занялась урегулированием возникающих вопросов и противоречий, назрела давно. Еще осенью 2016 года общественный активист Владимир Кириллов, рассуждая о необходимости и целесообразности строительства четвертого моста через реку Обь в Новосибирске, говорил о проблеме, связанную со строительством Восточного обхода. Кириллов говорил о том, что в ближайшей перспективе Академгородку грозит паралич движения. И случится это после запуска первой и второй очереди Восточного обхода.

Общественный совет по транспорту Новосибирской области в конце октября 2016 года передал председателю комиссии по городскому хозяйству Игорю Кудину письмо, в котором отмечалось, что «поскольку в причине данной ситуации имеется стратегический просчет при проектировании федерального объекта – Восточного обхода, **Росавтодор** и **Минтранс** РФ ведут работу по поиску решений. Мы неоднократно встречались с главой **Росавтодор**а Романом **Старовойт**ом, в последнее время для решения проблемы подключилось руководство ФАНО, СО РАН, депутаты Заксобрания и Государственной думы. Одним из оптимальных вариантов решения проблемы является строительство, так называемого «Южного транзита», от перспективной развязки Восточного обхода в районе Кольцово, со строительством автомагистрали между Нижней Ельцовкой и Академгородком, со строительством мостового перехода в направлении Юного Ленинца, с развязками в районе Бердского и Советского шоссе, и выходом на Ордынское кольцо и дорогу на Толмачево в районе поста ГИБДД около Хилокского ранка».

Кроме того, жители Нижней Ельцовки уже выступили против решения регионального **Минтранса** пустить развязку Восточного обхода через их микрорайон. 18 марта они вышли на митинг, выступая против транзита через Нижнюю Ельцовку в любом виде – как по ул. Лососечной, так и по лесной территории; против сброса трафика от Восточного обхода через Советский район в любом виде.

До этого жители микрорайона уже встречались с чиновниками, чтобы решить конфликт интересов, но найти общее для всех решение так и не получилось.

Ранее стало известно, что власти рассматривают в качестве основного варианта сброса трафика с Восточного обхода именно территорию Нижней Ельцовки. Как только жители микрорайона узнали об этом, начали собирать подписи против строительства дороги, которая должна будет в будущем соединить Восточный обход с Бердским шоссе. Второй вариант – пустить сброс трафика через лес, минуя жилую застройку, также не встретил одобрения людей, которые выступили против вырубки деревьев.

Отметим, что Восточный обход представляет собой автодорогу протяженностью 80 километров в объезд города Новосибирска с развязками и мостами. Она в перспективе должна соединить Северный обход, Гусинобродское шоссе и федеральную трассу М-52 «Чуйский тракт». Задача Восточного обхода – разгрузить южный и восточный въезды в Новосибирск и освободить городские магистрали от транзитного транспорта. Строительство обхода финансируется из федерального бюджета, без участия областного бюджета.

### РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА – СТОЛИЧНЫЙ ВЫПУСК; ЮРИЙ ПОЛИТОВ; 2017.03.21; БЕСПОКОИТ ИСПОЛНЕНИЕ

Сенаторы отложили рассмотрение закона о дебоширах

Совет Федерации перенес на неделю рассмотрение закона об ужесточении ответственности для дебоширов на транспорте до получения разъяснений от правительства и МВД о финансовой нагрузке, которую несет в себе реализация новых норм. Соответствующее решение принято на заседании комитета Совфеда по конституционному законодательству и государственному строительству.

Резонансный закон об ответственности за хулиганство на транспорте был принят Госдумой 17 марта и значился в повестке ближайшего пленарного заседания Совета Федерации – сенаторы должны были рассмотреть его уже в среду, 22 марта, но решили повременить.

«Правовая позиция, которую занимает комитет (Госдумы), абсолютно устраивает. У нас вопрос скорее экономический», – пояснил глава комитета Совфеда по конституционному законодательству и госстроительству Андрей Клишас.

По его словам, спикера Совета Федерации Валентину Матвиенко беспокоит вопрос, «не окажется ли так, что мы примем закон, который, по факту, органы внутренних дел просто не будут исполнять в том виде, как он написан».

Дело в том, что первоначально законопроект касался только авиадебоширов, но затем он был расширен. Принятый Госдумой закон вводит уголовную ответственность за хулиганство, совершенное на всех видах транспорта общего пользования, в том числе железнодорожном, морском, внутреннем водном или воздушном.

Изначальная редакция закона получила положительное заключение правительства, но просчитывались ли дополнительные затраты бюджета с учетом расширения норм на электрички и другой транспорт, неясно, выразил обеспокоенность Клишас.

«Я не нашел никакого нового заключения или подтверждения, что министерство внутренних дел располагает как финансовыми, так и людскими ресурсами для того, чтобы в таком виде этот закон сегодня исполнять. Я просто хочу понять, так ли это», – пояснил глава комитета.

В итоге сенаторы решили запросить дополнительные документы от правительства и МВД с обоснованием, повлечет ли реализация данного закона существенное увеличение финансовой нагрузки. «Тогда мы будем принимать решение более обоснованно», – заключил Клишас.

### АГЕНТСТВО МОСКВА; 2017.03.21; ИНВАЛИДОВ ПО ЗРЕНИЮ МОГУТ ПРИВЛЕЧЬ В КАЧЕСТВЕ ЭКСПЕРТОВ В ОБЛАСТИ ДОСТУПНОЙ СРЕДЫ В РОССИИ

Инвалиды по зрению могут стать экспертами в области доступной среды в России. Об этом Агентству городских новостей «Москва» заявила вице-президент Всероссийского общества слепых, вице-президент Паралимпийского комитета Лидия Абрамова.

«Возможность создания реестров сертифицированных экспертов в области доступной среды уже прорабатывается совместно с разными министерствами. Они будут нести ответственность за свои заключения и принятие решений. С таким предложением обратились в **Минтранс** «Общество инвалидов» и «Общество слепых». Сейчас реализуется ряд серьезных мероприятий по созданию доступной среды в преддверии чемпионата мира по футболу в 2018 г., и вы прекрасно понимаете, что при нынешней политической ситуации, с какими жесткими требованиями к нам относится ФИФА, в том числе и по вопросам доступности маломобильных групп населения спортивных и других объектов», – заявила Л.Абрамова.

По ее словам, такими экспертами должны стать инвалиды по зрению, в том числе инвалиды I группы без остатка зрения.

«Кроме того, это будут и зрячие специалисты. И только в контакте между этими категориями можно дать грамотное техническое заключение на тот или иной проект доступной среды», – добавила Л.Абрамова.

### MK.RU ЧЕБОКСАРЫ; 2017.03.21; НА ВОКЗАЛАХ ЧУВАШИИ «ДОСТУПНАЯ СРЕДА» НЕДОСТУПНА ДЛЯ ИНВАЛИДОВ

**Минтранс** Чувашии рассказал о результатах проверки доступности мест для посадки на вокзалах для лиц с ограниченными возможностями.

Результаты оказались неутешительными. В основном все вокзалы на территории республики оказались недоступными для незрячих и людей, передвигающихся на колясках. Например, в аэропорту в смену работает только один человек, который может помочь пассажирам с ограниченными возможностями.

Выяснилось, что в целом аэровокзал недоступен для инвалидов. Комиссия, проводившая проверку, пришла к выводу, что необходимо будет провести реконструкцию здания. Железнодорожный вокзал недоступен для незрячих пассажиров. Такая же картина и на пригородном вокзале. В **Минтрансе** также отметили, что городские автостанции вовсе не пригодны для приема граждан с ограниченными возможностями.

### КОММЕРСАНТ.RU КРАСНОДАР; ЕЛЕНА РЫЖКОВА; 2017.03.21; В 2017 ГОДУ НА РЕМОНТ КРАСНОДАРСКИХ ДОРОГ ВЫДЕЛЯТ 2 МЛРД РУБЛЕЙ

Дорожная инспекция Общероссийского народного фронта (ОНФ) оценила качество автомагистралей. Инспекторы проверили состояние дорожного полотна улиц им. Тургенева, Новороссийской, им. Комарова, им. Есенина. «В настоящее время ряд дорог Краснодара изношен и нуждается в капитальном ремонте. «В 2017 году в рамках проекта «Безопасные и качественные дороги» **Минтранса** РФ в городе планируется отремонтировать 42 участка автомобильных дорог на общую сумму 2 млрд руб. Общая протяженность отремонтированных участков дорог составит 7,7 км. Средства выделят из федерального, краевого и муниципального бюджетов. В 2018-м году отремонтируют еще 43 участка дорог на общую сумму 1,9 млрд руб., – рассказал заместитель директора департамента строительства администрации Борис Сухов. Параллельно в столице Кубани в 2017 году продолжится работа по текущим объектам – ул. Восточно-Кругликовской, им. Тургенева, Длинной, Новороссийской, а также дороге в поселок Индустриальный. Кроме того, будет сделан переезд через трамвайный путь по ул. Ставропольской и Трамвайной в створе с ул. им. Селезнева. Одним из масштабных объектов станет ул. Новороссийская. Ее капремонт на участке от ул. Северной до им. Шевченко протяженностью 1,9 км предусматривает расширение дороги, строительство тротуаров, сетей ливневой канализации. Работы на объекте начнутся после проведения процедуры торгов и определения подрядной организации. Завершить капремонт участка дороги планируется в конце текущего года. Приоритетный проект **Министерства транспорта** РФ «Безопасные и качественные дороги» обобщает информацию о состоянии дорожной сети страны, в том числе, Краснодарской агломерации. В нем собрана информация об участках, не соответствующих нормативным требованиям к транспортно-эксплуатационному состоянию, местах концентрации дорожно-транспортных происшествий. Программа рассчитана на 2017–2025 годы.

### РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА – ЭКОНОМИКА ЦЕНТРАЛЬНОГО ОКРУГА; АННА СКУДАЕВА; ЭЛИНА ТРУХАНОВА; 2017.03.21; НЕ ДОРОГИ – НАПРАВЛЕНИЯ

Почему столица Золотого кольца стала зоной бездорожья

Когда в этом году с ярославских дорог начал сходить лед и снег, местные автомобилисты принялись, как обычно, морально готовиться к тому, что с асфальтом будут происходить метаморфозы. Но то, что они увидели в итоге, превзошло все самые пессимистичные ожидания: многие городские дороги оказались почти сплошь покрыты ямами, колдобинами, выбоинами, рытвинами, трещинами... Такого горожане не припомнят.

Без проектов

Улиц, которые имеют приличный вид, сегодня в городе наперечет: Большая Октябрьская, Собинова, часть Первомайской, Которосльная набережная, Московский проспект и проспект Фрунзе – все они делались к 1000-летию Ярославля, то есть к 2010 году. В прошлом году ремонтировались улица Свободы и проспект Ленина. Съезжать с этих дорог на прилегающие откровенно небезопасно – можно легко остаться без подвески и колес.

По данным мэрии, 60 процентов проезжей части дорог в Ярославле сегодня не соответствуют нормативу, а из дорог, которые ремонтировались недавно и пока находятся на гарантии, развалилось уже больше 30 процентов. По мнению властей, к катастрофической, по сути, ситуации привели сразу несколько причин: недостаток финансирования, плохое качество работ, слабый технический контроль, возрастающие нагрузки, погодные условия.

А вот экс-представитель региона в Федерации автовладельцев России Сергей Терехин полагает, что истоки проблемы находятся на большей глубине, причем в самом прямом смысле: в древнем городе просто-напросто мало дорог, построенных по проектам и в соответствии со всеми требованиями дорожно-строительной науки.

– Подавляющее большинство ярославских дорог никогда не строилось по проектам. Это направления, по которым раньше ездили на гужевом транспорте. Когда пришло время автомобилей, на них начали накатывать асфальт, то есть дорог как объекта строительства в таких местах фактически нет, – объясняет Терехин. – Взять тот же проспект Октября или проспект Ленина – когда они начинают вскрываться, асфальт крошится, и становится видно, что под ним лежит булыжник. То есть у дороги нет основания, а это примерно то же самое, что построить многоэтажный дом без фундамента – он начнет тонуть и разваливаться.

Не менее серьезная проблема – непродуманно сделанная или просто не построенная, где положено, ливневая канализация, а также плохо убираемый с дорог снег:

– Канализация проектируется и строится в зависимости от атмосферных атак, истории многолетних метеонаблюдений, – продолжает Терехин. – Это просчитывается, чтобы канализация справлялась с любыми осадками, а не как в Ярославле сегодня: каждое лето хороший ливень топит весь центр и Московский проспект. Вот чиновники все время говорят, что у нас сложный климат, – не сложнее, чем в Швеции, Норвегии или Канаде. Однако в тех странах асфальт стоит и не разрушается, а у нас разрушается тотально – из-за того, что просто вовремя и качественно не убирают с дорог осадки. Когда весной начинается таяние и нет ливневки, вода уходит в дорогу. В итоге при понижении температуры до минусовых значений дорогу начинает рвать, в асфальте появляются сначала маленькие трещинки, потом они становятся больше и больше, начинают разбиваться колесами, и мы получаем непроезжие «проезжие части».

Вышли к народу

Возмущенные автомобилисты, предложившие уже переименовать Ярославль в Ямославль, 9 марта в одном из техцентров устроили даже что-то вроде мини-съезда, чтобы обсудить, как жить с такими дорогами дальше. На встречу позвали городское начальство. К чести недавно избранного мэра Владимира Слепцова, держать ответ за творящиеся безобразия он пришел сам. Причем без фото– и телекамер.

– Спасибо за общение, ребята. Много здравых конструктивных предложений, есть желание и готовность к совместной работе, вы помогаете увидеть то, что не видят наши службы, – написал он позже на своей странице в соцсети. – Как автомобилист я понимаю ваше недовольство состоянием дорог. И здорово, что вы понимаете меня как руководителя, который не может позволить закатывать бюджетные деньги в лужи. Как только установится теплая погода, подрядчики выйдут на городские улицы.

Они и правда вышли: 13 марта рабочие в оранжевых жилетах начали наступление на ямы, образовавшиеся на гарантийных дорогах. Вот только наблюдавшие за процессом активисты-автолюбители тут же заметили, что подрядчик-то новый, а методы у него до боли старые.

– Мы не увидели ничего, отличающегося в лучшую сторону от прошлогодней работы, – заметил в группе «Дороги Ярославля» пользователь с ником Evgeniy Zhavoronkov. – При этом удивило поведение представителя технадзора. Изучаем край еще горячей заплаты в яме с лужей, пытаемся вычерпать ногой воду и объясняем ему, что разумно было бы запилить на 20 сантиметров больше, иначе яма сохранится и снова вырастет, а заплата отвалится. «А зачем вы это делаете?» – спрашивает он. Странный вопрос от специалиста, осуществляющего надзор. Дополняла картину веселая зеленая лейка, из которой поливали ямы перед укладкой асфальта. «Почему вы больше не греете?» – «Газа нет». – «А где он?» – «Баллон закончился»...

С иском в суд

С 13 марта информация о ремонте дорог на официальном сайте мэрии напоминает военные сводки: на дорогах развернулись работы по ямочному ремонту; отремонтировано 150 квадратных метров дорожного полотна; качество выполнения ямочного ремонта находится под личным контролем мэра; ремонт литой асфальтовой смесью аварийных участков дорог продолжается…

Латаются непроезжие дыры и непреодолимые рытвины. Город постепенно приходит в себя после первого постзимнего шока. К контролю за процессом власти очень просят присоединиться активных горожан. Надежда на лучшее опять забрезжила. Во всяком случае, глава города уже пообещал, что уклонение подрядчиков от законных требований мэрии по ремонту гарантийных дорог и «фокусы с банкротством» обернутся для них обращением в правоохранительные органы и дополнительной ответственностью, в том числе уголовной.

Да и мэрии нет резона расслабляться. Как сообщила официальный представитель Ярославского областного суда Наталья Сарбунова, с прошлого года резко выросло количество поданных в суды исков о возмещении ущерба, причиненного автомобилям по причине разбитых дорог. Разрешаются такие иски, как правило, в пользу пострадавших. Так, апелляционная судебная инстанция в декабре прошлого года оставила в силе решение о взыскании с мэрии 101 тысячи рублей, в октябре – 180, в ноябре – 62 тысяч. В январе нынешнего года областной суд утвердил решение суда о взыскании с городской администрации 93 тысяч. И таких дел – множество.

На одних только дорожных исках городскому бюджету разориться можно.

Комментарий

Владимир Слепцов, мэр Ярославля:

– Ярославль в этом году получил на ремонт дорог рекордную сумму – почти миллиард рублей. Это позволит восстановить более 500 тысяч квадратных метров асфальта, что в три раза больше, чем в прошлом году. Кроме того, по договоренности врио губернатора Дмитрия Миронова с правительством Москвы тринадцать дорог будут отремонтированы в зоне ЮНЕСКО, то есть в исторической части города. Что касается требований к подрядчикам, то мэрия как заказчик во многом ограничена законодательством, включая положение о недопустимости ограничения конкуренции. Если компания соответствует требованиям контракта и не находится в реестре недобросовестных подрядчиков, у нас нет оснований не заключать с ней договор. Поэтому главный наш инструмент воздействия – это жесткий контроль за качеством работ. Сейчас погодные условия позволяют использовать только литой асфальт. Это временная мера, которую мы применяем на самых опасных и аварийных участках дорог. Она не отменяет полноценный ремонт картами, который будет возможен при установлении положительных температур. Работают в двух направлениях: по гарантийным обязательствам и по контракту. Я лично выезжаю на места проведения работ, контроль осуществляет административно-технический надзор, помогает общественность. Общими усилиями, я уверен, мы вернем Ярославлю его достойный внешний вид и имя.

А как у соседей

Десятки километров «сошедших вместе со снегом» костромских дорог появились с приходом весны на интерактивной карте «убитых» улиц, сообщает региональное отделение ОНФ. По данным общественников, всего за несколько недель, прошедших с момента презентации проекта Народного фронта «Карта убитых дорог», жители региона успели разместить на карте около 30 самых проблемных трасс в Костроме, Шарье, Буе, Костромском районе и поселке Космынино Нерехтского района.

«Дорога вдоль деревни Середняя соединяет несколько населенных пунктов с Костромой. Более 20 лет не было капитального ремонта. После схода снега ездить возможно только по обочине. Вторая дорога соединяет населенные пункты Шунгу и Саметь. По ней также местами ехать приходится по обочине», – сообщили автомобилисты.

Вооружившись фотоаппаратами, пешеходы и водители начали активно жаловаться на выбоины и трещины, глубокие провалы в полотне, которые просто опасны для жизни, а также на полное отсутствие дорог в отдельных районах. Например, как рассказали в ОНФ, житель Костромы пожаловался на состояние улицы Черногорской, которая ведет к двум новым поселкам Жужелино и Катино. Дорогу за счет застройщика здесь обещали сделать еще два года назад, но обещание так и не выполнено.

Особое внимание общественников привлекла улица Ленина в Костроме, которая, по отчетам властей, была отремонтирована осенью прошлого года. Однако во время ремонта теплотрассы новую дорогу перерыли, и проезжая часть до сих пор не восстановлена. В число «проблемных» на территории областного центра также вошли улицы 2-я Волжская, Юрия Смирнова, Никитская и Полянская.

После появления карты на проблемных улицах прошли проверки, общественников пригласили за круглый стол обсудить проблемы взаимодействия с представителями ГИБДД и департамента дорожного хозяйства. При этом власти пообещали, что некоторые трассы из «списка ОНФ» будут отремонтированы уже в этом году – например, улица 2-я Волжская в Костроме. В апреле по всем гарантийным дорогам Костромской области пройдет очередной рейд. По его итогам подрядчикам направят требования по устранению недостатков.

В соседней Ивановской области состояние дорог стало предметом недовольства сотрудников ГИБДД. По данным ведомства, с начала 2017 года инспекторы выдали дорожным и коммунальным службам уже 38 предписаний об устранении выбоин на проезжей части и возбудили 28 дел об административных правонарушениях. Во время рейдов по жалобам граждан 13 и 14 марта сотрудники ГИБДД проверили улицы Володарского, Станко, 10 Проезд, 3-я Лагерная. Обнаружив проблемные участки на всех этих дорогах, проверяющие составили протоколы на начальника управления благоустройства города.

### RG.RU; ЮЛИЯ КРЫМОВА; 2017.03.21; ИЗ-ЗА ОБВАЛА НА ТРАССЕ СИМФЕРОПОЛЬ-СЕВАСТОПОЛЬ ОБЪЯВЯТ ЧС

Из-за оползня на трассе Симферополь – Севастополь правительство города-героя намерено ввести режим чрезвычайной ситуации. Окончательное решение будет принято завтра на заседании комиссии по предотвращению ЧС.

За неделю с момента закрытия трассы участок дороги покрылся огромными проломами и трещинами высотой в человеческий рост. Местные жители ездят туда фотографироваться и публикуют фото в соцсетях. А оползень стремительно прогрессирует – грунт проседает на 10-15 сантиметров в сутки, и вскоре может возникнуть угроза для жителей села Поворотное, которое находится на его пути.

В городском правительстве это место уже окрестили провалом. На ремонт выделили 70 миллионов рублей, однако работы до сих пор не ведутся. Как оказалось, чтобы в срочном порядке потратить деньги из резервного фонда, надо ввести режим ЧС.

– ЧС необходимо объявить в кратчайшее время, чтобы в соответствии с 44-ФЗ способом определения единственного поставщика заключить договор, – сообщил сегодня директор департамента транспорта и дорожно-транспортной инфраструктуры Севастополя Игорь Титов. – В противном случае будет очень длительная процедура, и мы не получим дорогу к курортному сезону.

Чиновник рассказал, что в пять дорожно-строительных компаний крымского полуострова направлены запросы предложений, три из них откликнулись.

– Сегодня заканчивается прием заявок. Выберем наилучшее предложение и будем заключать контракт. Срок исполнения – 29 апреля, – добавил Титов.

К этому сроку подрядчик должен будет не только выполнить геологические изыскания, но и провести срочные аварийно-восстановительные работы 300 погонных метров дорожного полотна. По результатам изысканий определят объемы финансирования и сроки создания долговечной инженерной защиты на оползневом участке.

На прошлой неделе к изучению оползня уже привлекли специалистов ГУП РК «Крымгеология». Их заключение будет представлено комиссии по ЧС. Геологи также сообщат, есть ли угроза для села Поворотное.

Аварийный участок находится на спуске с Мекензиевых гор к развязке на аэропорт Бельбек. Дорожное полотно здесь начало проседать в начале марта, поначалу аварийный участок объезжали по обочине, а с 14 марта движение полностью перекрыли. Сейчас для легковых автомобилей организован объезд через село Поворотное, а грузовики и автобусы направляются через Северную сторону Севастополя (по селам Фруктовое и Любимовка, а затем по улице Богданова либо через поселок Мекензиевы горы).

### РЯЗАНЬ ВЕСТИ; 2017.03.21; ЗАМГЛАВЫ РОСАВТОДОРА ОЦЕНИЛ КАЧЕСТВО РЯЗАНСКИХ ДОРОГ

21 марта заместитель руководителя **Росавтодор**а Дмитрий Прончатов совершил рабочую поездку в Рязанскую область, где провел встречу с главой региона Николаем Любимовым по вопросам развития дорожной инфраструктуры на территории субъекта.

Стороны обсудили совместное развитие региональной и федеральной системы весогабаритного контроля с целью обеспечения сохранности и долговечности дорожных покрытий.

Данные меры будут способствовать недопущению выезда на трассы опасных для всех участников дорожного движения перегруженных фур.

Также Дмитрий Прончатов и Николай Любимов подвели итоги первого года функционирования государственной системы «Платон», которая позволила дополнительно направить на дорожные работы в регионе 550 млн рублей.

На эти средства уже удалось привести в порядок 85 километров дорог на территории Рязанской области, в том числе 31 улицу города Рязани.

По словам Дмитрия Прончатова, поддержка дорожных проектов Рязанской области из федерального дорожного фонда будет продолжена и в этом году.

В частности, с учетом изменения тарифа в системе «Платон» ожидаются дополнительные поступления в бюджет, которые будут направлены на ремонт самых проблемных дорог и аварийных мостов.

Кроме того, были рассмотрены перспективные планы передачи ряда региональных дорог в федеральную собственность с целью дальнейшего улучшения их транспортно-эксплуатационного состояния.

В продолжении рабочего визита Дмитрий Прончатов совместно с представителями ФКУ «Росдормониторинг» и **Министерства транспорта** Рязанской области провел выездное совещание на базе регионального ЗАО «Безопасные дороги Рязанской области».

Замглавы **Росавтодор**а ознакомился с работой рязанской системы комплексной безопасности дорожного движения, позволяющей в автоматическом режиме контролировать скорость и весогабаритные параметры транспортных средств.

Дмитрий Прончатов высоко оценил ее потенциал, отметив, что по итогам прошлого года на дорогах области отмечено сокращение аварийности почти на 15%.

Представители **Росавтодор**а и **Минтранса** Рязанской области обсудили перспективы интеграции региональной системы с аналогичным федеральным проектом с целью минимизации ущерба дорогам от нагруженного сверх нормативов грузового транспорта.

«Уже к 2021 году через каждые 100-150 километров федеральных трасс планируется создание автоматических «дорожных весов».

Данные конструкции должны работать во взаимной увязке с региональным проектом, что позволит защитить от ущерба, наносимого дорогам перегруженными фурами, всю сеть автомобильных дорог на территории Рязанской области», – подчеркнул Дмитрий Прончатов.

### ДОРИНФО; 2017.03.21; СТРОИТЕЛЯМ ДОРОГИ ОТ М-4 К АЭРОПОРТУ ПЛАТОВ ПОД РОСТОВОМ ОСТАЛОСЬ ВЫПОЛНИТЬ МЕНЕЕ 30% РАБОТ

Подрядчик выполнил 76% работ по строительству автодороги к аэропорту «Платов» от федеральной трассы М-4 «Дон» в Ростовской области. Протяженность четырехполосной магистрали составит 2,4 км.

Сейчас рабочие устанавливают бордюры на съезде с путепровода над трассой М-4, укрепляют кюветов плиткой. Идет бетонирование плиты проезжей части на путепроводе, укладку асфальта здесь планируют начать ближе к концу апреля. На протяжении почти всей трассы готовы слои основания из щебеночно-песчаной смеси, органоминеральной смеси с добавлением битума и цемента, два слоя асфальтобетона из крупнозернистой смеси. Частично уложен верхний слой покрытия.

Одновременно идет строительство еще одной дороги к аэропорту «Платов» от северного обхода Ростова-на-Дону. Ее длина составит 15,9 км, на трассе предполагается сделать участки в две и четыре полосы. Трасса включит в себя четыре развязки, три мостовых сооружения и шесть путепроводов. На этом объекте выполнено 49% объема работ.

Обе дороги планируется ввести в строй в ноябре 2017 года.

### KP.RU; СЕРГЕЙ ШИСТАРЕВ; 2017.03.21; В СОВЕТЕ ФЕДЕРАЦИИ РАССКАЗАЛИ О НЕДОФИНАНСИРОВАНИИ ДОРОГ В КИРОВСКОЙ ОБЛАСТИ

**Минтрансу** России рекомендовали увеличить финансирование на стройку путепровода в Чистые пруды

Делегацию возглавляет врио губернатора Игорь Васильев (справа). Фото: council.gov.ruДелегацию возглавляет врио губернатора Игорь Васильев (справа). Фото: council.gov.ru

В Совете Федерации обсудили состояние транспортной инфраструктуры Кировской области. Тему подняли на комитете по экономической политике в рамках дней региона.

И. о. **министра транспорта** области Сергей Мошногорский пожаловался на низкие темпы развития транспортных объектов из-за постоянного недофинансирования этой сферы. На федеральном уровне представили схемы дороги Киров – Котлас – Архангельск, а также будущий путь Западного обхода Кирова. Также до властей довели планы по реконструкции второго этажа аэропорта «Победилово».

В итоге обсуждений в российский **минтранс** направят несколько предложений. В их числе, например, увеличение финансирования строительства путепровода в Чистые пруды на 317 млн. 630 тыс. рублей. В остальном рекомендовано предусмотреть возможность дополнительных средств из федерального бюджета. А Западный обход, вероятнее всего, попадет в подпрограмму «Дорожное хозяйство».

### ВЕДОМОСТИ; АННА ЗИБРОВА; 2017.03.21; ФАС ИЗЪЯЛА ДОКУМЕНТЫ В ФГК, СТРУКТУРЕ РЖД И СОЮЗЕ ОПЕРАТОРОВ

Служба проводит проверки по факту возможного антиконкурентного соглашения операторов подвижного состава

Во вторник сотрудники ФАС провели проверки в Федеральной грузовой компании (ФГК), Центре фирменного транспортного обслуживания (ЦФТО), Союзе операторов железнодорожного транспорта (СОЖТ). Везде также прошли выемки документов – «Ведомости» ознакомились с копией приказа службы.

Вечером во вторник служба на своем сайте сообщила, что проводит проверки по факту возможного антиконкурентного соглашения операторов подвижного состава. «ЦФТО подозревается в возможной координации участников этого соглашения», – поясняется в сообщении. «Проходит очередная проверка ФАС, которая займет около месяца, все необходимые документы предоставляются, компания оказывает содействие», – говорит представитель РЖД. Правда, в сообщении ФАС подчеркивает, что сама РЖД вне подозрений. Представитель СОЖТ лишь подтвердил проверку. Представитель ФГК от комментариев отказался.

Жалобу руководителю ФАС Игорю Артемьеву на ФГК 27 февраля написал губернатор Карелии Александр Худилайнен (копия его письма есть у «Ведомостей»). Он пишет, что из-за действий ФГК карельские производители щебня стали неконкурентоспособными. Именно это письмо и позволило ФАС начать дополнительные проверки, говорит один из собеседников «Ведомостей». Хотя еще в ноябре 2016 г. служба возбудила дело против РЖД и ФГК, обвиняя их в необоснованном завышении ставок на предоставление вагонов для перевозки минерально-сырьевых грузов. По данным службы, с 1 января по 1 августа 2016 г. услуги ФГК по предоставлению полувагонов для перевозок минерально-строительных грузов по России выросли в некоторых случаях на 38%, ставки на предоставление вагонов отдельным грузоотправителям с июня 2015 г. по июнь 2016 г. – в 2,2–2,5 раза. Позднее ФАС привлекла к делу в качестве третьих лиц Первую грузовую компанию (ПГК), Новую перевозочную компанию (НПК), «Нефтетранссервис» (НТС) и СУЭК. Два человека, близких к компаниям, говорят, что эти компании могут стать фигурантами дела. Представитель ПГК от комментариев отказался, его коллега из НТС о проверках не знает. Представитель СУЭК сказал, что компания предоставляет запрашиваемую ФАС информацию. Получить комментарии представителя НПК не удалось.

Еще два человека, близких к компаниям-операторам, считают, что проверки в СОЖТ могут быть связаны с ноябрьским обращением операторов к президенту Владимиру Путину. Операторы пожаловались, что методика расчета монопольно высокой цены на услуги операторов – по сути, введение госрегулирования. Путин поручил помощнику Андрею Белоусову разобраться, обоснованны ли действия ФАС. После этого работа над методикой была приостановлена.

### ИНТЕРФАКС; 2017.03.21; ФАС ПРОРАБАТЫВАЕТ ДЕРЕГУЛИРОВАНИЕ Ж/Д ТАРИФОВ В ОТДЕЛЬНЫХ СЕГМЕНТАХ ПЕРЕВОЗОК

Федеральная антимонопольная служба (ФАС) РФ изучает вопрос о дерегулировании ж/д тарифов в отдельных сегментах перевозок.

«Мы прорабатываем возможность дерегулирования отдельных сегментов. Сейчас дискутируем по поводу контейнерных грузов. Может быть, другие виды грузов», – заявил советник руководителя ФАС Павел Шпилевой на ежегодной транспортной конференции «Ведомостей» во вторник.

«Надо постепенно идти к тому, чтобы в тех сегментах, где уже есть конкуренция с автомобильным транспортом, с речным, цену устанавливать самостоятельно», – добавил чиновник. Сейчас железнодорожные тарифы в РФ устанавливает ФАС, но перевозчик и владелец инфраструктуры – ОАО «Российские железные дороги» – может их варьировать в рамках «тарифного коридора».

Кроме того, по словам П.Шпилевого, ФАС прорабатывает с монополией «возможность установления инвестиционных тарифов, когда РЖД смогут предложить тем же нефтяникам вместо трубопроводного транспорта использовать (их – ИФ) услуги». Это может усилить конкуренцию за нефтяные грузы и сохранить на сети «Российских железных дорог» важные для их доходов нефтяные грузы, на которых «держится баланс» компании, отметил чиновник.

Также он напомнил, что ФАС предлагает понизить верхнюю границу «тарифного коридора», в рамках которого РЖД могут варьировать установленные государством ставки, «чтобы постепенно (он – ИФ) работал только на скидки». Выставляя их, перевозчик сможет стимулировать привлечение на свою сеть новых объемов грузов. «Задача возвращения объемов на железную дорогу – это очень важный момент», – подчеркнул П.Шпилевой.

Право варьировать грузовые тарифы в рамках «ценового коридора» «Российские железные дороги» получили в 2013 г. Изначально верхняя граница была установлена на уровне «+13,4%» к действующим ставкам, но в конце 2016 г. ее было решено снизить до «+10%». Нижняя же граница была снижена до «минус 50%» для грузов II (базового) и III (высокодоходного) тарифного классов без ограничения по дальности транспортировки и до «минус 14%» для грузов I (низкодоходного) тарифного класса в пределах 3 тыс. км. В марте «Коммерсантъ» написал, что ФАС предлагает в 2018 г. опустить верхнюю границу до 5%, а с 2019 г. – до 0%, наряду с продлением практики целевых надбавок после 2017 г.

«Нам кажется, что установление целевых надбавок на инфраструктуру на обновление локомотивного парка все же более понятная адресная мера, чем общая индексация – эти средства мы можем проконтролировать. И, в принципе, мы допускаем возможность, что в каком-то виде эти надбавки, когда они будут обсуждены, могут использоваться. Мы посмотрим, как эта надбавка поработает в этом году, какой потребители получат от нее эффект», – заявил в этой связи на конференции П.Шпилевой.

Одновременно, по его словам, ФАС анализирует возможности по снижению издержек монополии: на предмет таких резервов изучаются наиболее крупные договоры. «Потому что при разработке нового тарифного прейскуранта мы исходим из того, что издержки должны быть оптимизированы», – пояснил чиновник, назвав работу с РЖД «нормальной, деловой». Также ФАС предлагает «серьезно ужесточить требования к оценке затрат, системы закупок. «Чтобы была возможность неэффективные расходы не учитывать в тарифах, чтобы они не были перенесены в тариф. У нас и сегодня законодательство достаточно четкое, но мы еще более его ужесточаем», – отметил представитель ведомства.

По словам П.Шпилевого, в работу над новым тарифным прейскурантом вовлечены все ведомства и грузоотправители «в формате совета рынка». «Действующая тарифная система пришла из 1990-х гг. и уже сильно устарела по многим причинам. Мы готовим поправки – первый драфт, черновик, чтобы начать дискуссию», – сказал он.

В свою очередь замглавы **министерства транспорта** РФ Алан **Лушников** заявил журналистам в кулуарах конференции, что «в апреле-мае будет выработана позиция всех ведомств», и она будет вынесена на правительство. «Есть определенная бюрократическая процедура: есть (проект – ИФ) постановления, на него должны все дать осознанные замечания и согласования, потом это вносится в правительство, правительство принимается решение», – отметил чиновник.

«Мы находимся в самом старте дискуссии и рано пока высказываться», – заявил он в ходе конференции, уточнив, что пока предложения находятся в обсуждении «даже не на площадке правительства» – рассматриваются «межведомственно». При этом, отвечая на вопрос, сформулирована ли по этому поводу позиция в **Минтрансе**, А.**Лушников** обозначил ряд тезисов. «Когда мы говорили об индексации на 2017 г., договаривались, что эта индексация будет исключена из базы (повышения – ИФ) на 2018 г. Поэтому эффективная ставка индексации должна быть не 4%, а меньше», – сказал он.

«Второй тезис. Есть позиция о том, что недополученная тарифная выручка по сравнению с прогнозом может восстанавливаться при очередных тарифных решениях на протяжении последующего периода времени. Такая конструкция прорабатывается. У нас еще есть время, чтобы по ней сформировать окончательную позицию», – добавил замглавы ведомства. Об этой инициативе «Российских железных дорог» на конференции напомнил и вице-президент РЖД Салман Бабаев.

«В течение 2016 г. произошло изменение структуры перевозимых грузов, и у нас общий рост доходов составил всего 3,5%. Разница с 7,5% (рост, который при 9%-ной индексации грузовых тарифов в 2016 г. РЖД предписала выдержать ФАС – ИФ) – это деньги, которые мы недополучили. Да, мы снизили собственные расходы, что-то отложили, что-то отставили не сегодня делать. Но это отложенные вещи, когда-то все равно надо будет восстанавливать инфраструктуру, поэтому это нужно учитывать и в дальнейшем», – сказал топ-менеджер.

«Не одномоментно 4% роста («недополученных» доходов – ИФ) давать, а учитывать эти деньги, они должны в отрасль вернуться в какой-то период времени», – в то же время, уточнил он. При этом С.Бабаев заявил, что в вопросе повышения грузовых тарифов на 2018 г. РЖД ориентируются на параметры, заложенные в прогнозе министерства экономического развития РФ. «Как есть, мы на это и рассчитываем, говорим – 4% индексации и, к тому же 2% на капитальный ремонт (в 2017 г. – ИФ) – будут убираться», – сказал вице-президент компании.

### КОММЕРСАНТ ВОЛГОГРАД; АСЯ САФИУЛЛИНА; 2017.03.22; МРПК ЗАСТРЯЛА В СУДАХ

«Межрегиональная пассажирская компания», которая раньше обслуживала несколько пригородных маршрутов в Саратовской области, пытается в суде оспорить решение ФАС. Скорее всего, это связано с тем, что в 2015 году РЖД в одностороннем порядке расторгли с МРПК договор аренды подвижного состава и передали маршруты «Саратовской ППК». В арбитраже МРПК добивается получения компенсации упущенной выгоды за потерю маршрутов, а РЖД подали иск о банкротстве МРПК из-за долгов по договору аренды.

Саратовское ООО «Межрегиональная пассажирская компания» (МРПК), единственный в РФ частный перевозчик, работающий на пригородных железнодорожных мершрутах, обратилось в Арбитражный суд Саратовской области, чтобы оспорить решение ФАС РФ. Заявление пока не принято к производству, и подробных данных об иске нет. В МРПК на телефонные звонки вчера не отвечали. Скорее всего, иск связан со спором МРПК и ОАО «РЖД» о расторжении договора аренды подвижного состава для осуществления пригородных перевозок.

Напомним, с 2011 года МРПК в Саратовской области занималась перевозкой пассажиров пригородным железнодорожным транспортом, арендуя электрички у ОАО «РЖД». В августе 2015 года РЖД досрочно расторгли договоры аренды в одностороннем порядке, объяснив это наличием задолженности. Маршруты, которые обслуживала МРПК, были переданы АО «Саратовская пригородная пассажирская компания» (СППК, 51 % принадлежит ОАО «РЖД», 49 % – правительству региона). Сообщая об этом, представители МРПК говорили о намерении обращаться в ФАС и суд.

В феврале прошлого года МРПК обратилась в арбитражный суд. В одном из исков компания потребовала взыскать с РЖД и СППК сумму «неосновательного обогащения в размере оплаченной стоимости непроизведенного капитального ремонта», всего 37,4 млн руб. МРПК считает, что услуги по проведению капремонта, которые входили в арендную плату, фактически не были предоставлены, и расторжение контракта привело к неосновательному обогащению РЖД. В удовлетворении иска было отказано. Суд отметил, что «включение платы за капитальный ремонт транспорта в арендную плату было согласовано сторонами», «условие о капитальном ремонте транспорта исключительно в период действия договора в договоре отсутствует» и фактически эта плата является компенсацией затрат РЖД на капремонт «при наступлении нормативного срока для ремонта». В другом иске МРПК потребовала взыскать с РЖД и СППК 52,8 млн руб. убытков – упущенной выгоды из-за прекращения обслуживания маршрутов. В Арбитражном суде Саратовской области МРПК было отказано, сейчас дело рассматривается в апелляционной инстанции.

В свою очередь, на прошлой неделе РЖД обратились в арбитраж с требованием признать МРПК банкротом. Пока заявление оставлено без движения. В прошлом году РЖД уже пытались обанкротить МРПК, заявив о задолженности по договорам аренды в 48,4 млн руб. Тогда суд прекратил производство по делу, так как РЖД не представили доказательства того, что приняли меры по обращению взыскания на имущество должника.

Сейчас пригородными перевозками в Саратовской области занимается всего одна компания – СППК. Ранее маршруты были поделены между тремя перевозчиками – МРПК, СППК и ППК «Черноземье» (50,5 % у РЖД). Осенью 2014 года между двумя последними ППК и правительством области возник конфликт: компании отменили 46 поездов, объяснив, что таким образом пытаются сократить убытки, возникающие из-за неправильного подсчета экономически обоснованного тарифа, в котором не учитываются расходы на аренду подвижного состава. В ответ в правительстве заявили, что арендная ставка РЖД завышена, а независимый перевозчик – МРПК – согласен работать при действующем тарифе. Стороны продолжали обмениваться обвинениями, пока в феврале 2015 года президент Владимир Путин не потребовал срочно восстановить пригородное сообщение в регионах. Правительство РФ обнулило ставки НДС для пригородных компаний, была снижена ставка аренды инфраструктуры РЖД, а регион увеличил стоимость проезда в электричках. В мае 2015 года на основании совместного решения РЖД и **Минтранса** РФ ППК «Черноземье» передала все свои маршруты в пользу СППК. Через несколько месяцев РЖД расторгли договор с МРПК.

### ГАЗЕТА.RU; 2017.03.21; «СОВКОМФЛОТ» ЗА ПЕНСИЮ

Правительство готово поменять законодательство ради приватизации «Совкомфлота»

Минэкономразвития обсудило приватизацию «Совкомфлота» с возможными инвесторами. Организаторы размещения «ВТБ-Капитал» и Сбербанк-CIB оценивают 25% «Совкомфлота» примерно в 30 млрд рублей. Акциями «Совкофлота» интересуются негосударственные пенсионные фонды, но тогда компанию придется экстренно включить в основной индекс ММВБ или договориться с ЦБ о снижении требований к риску. Отраслевые эксперты предупреждают, что СКФ – весьма рискованный актив.

Во вторник в Минэкономразвития прошло совещание, посвященное грядущей приватизации «Совкомфлота», рассказали «Газете.Ru» три источника, знакомых с ходом приватизационного процесса. Речь идет о продаже 25% минус 1 акция из расширенного капитала компании («Совкомфлот» сейчас выпускает допэмиссию), после которой под контролем государства должно остаться 75%.

Официальная оценка актива еще не делалась, но организаторы размещения «ВТБ-Капитал» и Сбербанк-CIB оценивают 25% «Совкомфлота» примерно в 30 млрд рублей, говорит источник, знакомый с ходом обсуждения в Минэкономразвития.

Ранее правительство заявляло о намерении получить за этот пакет 24–30 млрд рублей. Но, по словам источника, цену наверняка еще попытаются увеличить.

По словам источника «Газеты.Ru», акциями «Совкомфлота» активно интересуются российские негосударственные пенсионные фонды. Как раз с ними и проводило совещание Министерство экономического развития.

Интерес негосударственных пенсионных фондов здесь очевиден – дивиденды. По словам источника «Газеты.Ru», НПФ имеют в виду, что «Совкомфлот» останется государственной компанией, а Минфин настаивает на том, что госкомпании должны направлять на дивиденды не менее 50% от прибыли по МСФО.

Правда, как раз с прибылью у крупнейшей российской судоходной компании не все хорошо. По итогам 2016 года она упала на 42% и составила $206,8 млн. То есть на 25-процентный пакет приходится $51,7 млн.

Ранее сообщалось, что в приватизации «Совкомфлота» могут принять участие нефтегазовые компании (СКФ занимается как раз транспортировкой нефти и сжиженного газа). В конце февраля о своем интересе к активу заявил итальянский банк Intesa, который представлял кредитное финансирование сырьевому трейдеру Glencore и катарскому суверенному фонду Qatar Investment Authority (QIA) в ходе приватизации «Роснефти».

Для участия негосударственных пенсионных фондов в приватизации «Совкомфлота» есть препятствия. Дело в том, что согласно установленным правилам акции, приобретаемые НПФ, должны соответствовать ряду критериев. В частности, они должны входить в котировальный список 1-го уровня (КС-1) и в основной индекс ММВБ, состоящий из 50 компаний. Если одно из этих условий не соблюдено, то НПФ не могут потратить на приобретение бумаг более 10% своих активов.

«Проблема в том, что почти у всех фондов эти 10% уже исчерпаны, – рассказывает собеседник «Газеты.Ru». – И если ввести «Совкомфлот» в КС-1 при размещении еще реально, то в основной индекс ММВБ попадают бумаги, которые торговались на бирже не менее шести месяцев».

Вопрос о допуске НПФ к приватизации «Совкомфлота» прорабатывается в правительстве, знает федеральный чиновник, сейчас рассматриваются два сценария.

Первый: ММВБ делает исключение и вносит акции «Совкомфлота» в основной индекс без оценки в течение шести месяцев.

«Но подобных прецедентов еще не было, и предварительные консультации с ММВБ говорят о том, что биржа на такой шаг не готова», – рассказывает чиновник.

Второй сценарий более реален. Учитывая, что деятельность НПФ регулируется Центробанком, ЦБ закрывает глаза на то, что пенсионные фонды потратят на покупку бумаг «Совкомфлота» средства, выходящие за пределы 10% их активов. Все это будет сделано в расчете на то, что в будущем акции компании войдут в основной индекс ММВБ.

Представитель Минэкономразвития во вторник был недоступен для комментариев. В ЦБ «Газете.Ru» заявили, что не комментируют сделки по конкретным компаниям.

«Совкомфлот» сам по себе – крайне рискованный актив для инвестиций, полагает гендиректор InfraNews Алексей Безбородов. Связано это в первую очередь с высокой волатильностью котировок акций танкерных компаний. «В этом плане хуже них только разного рода стартапы, – отмечает Безбородов. – Одно дело, когда инвесторы (в том числе те же пенсионные фонды) вкладывают деньги конкретно в корабли, в их строительство, как происходит на протяжении уже нескольких столетий в Германии и Европе. Там короткий цикл, но инвестор имеет стабильный, хоть и небольшой (2–3%) доход».

С инвестициями в акции «Совкомфлота» ситуация, по словам Безбородова, осложняется еще и тем, что весь кэш-флоу (денежный поток) проходит через зарубежные счета, что затрудняет контроль.

### ТАСС; 2017.03.21; НА РАЗВИТИЕ ПОРТОВОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ АО «ТМТП» В 2016 ГОДУ БЫЛО НАПРАВЛЕНО 265 МЛН РУБЛЕЙ

На развитие портовой инфраструктуры АО «Туапсинский морской торговый порт» (ТМТП, входит в UCL Holding) направлено в 2016 году 265 млн рублей, сообщается на сайте холдинга.

ТМТП реализует программы по модернизации производства по нескольким направлениям.

На приобретение нового оборудования компанией направлено 132,4 млн рублей. Приобретены три вилочных погрузчика Kalmar грузоподъемностью от 16 до 37 тонн. Продолжена реализация инвестиционного проекта, связанного с увеличением пропускной способности порта по перевалке черных металлов. Проведен капитальный ремонт складских причальных площадок и склада генеральных грузов. Открыто финансирование по проекту изготовления и поставки портального полноповоротного крана-манипулятора Mantsinen, ввод в эксплуатацию крана намечен на октябрь 2017 года.

На завершающие работы по новому судну «Эколог» было направлено 38,7 млн рублей. Также 29,5 млн рублей направлено на реализацию проекта по модернизации системы автоматического пожаротушения на нефтеналивном районе.

Кроме того, согласно сообщению, дополнительно 64,4 млн рублей с начала года компания направила на поддержание действующих мощностей порта, в том числе: модернизацию комплектной трансформаторной подстанции, приобретение легкового автотранспорта и другого вспомогательного оборудования, а также на внедрение единой электронной учетной системы (ERP).

Ранее ТАСС сообщал, что ТМТП в 2017 году планирует направить на реализацию инвестиционной программы 741,2 млн рублей.

Туапсинский морской торговый порт является основным оператором одного из крупнейших портов в России – морского порта Туапсе. ТМТП входит в UCL Port, стивидорный дивизион международной транспортной группы UCL Holding, объединяющий также Таганрогский морской порт и АО «Морской порт Санкт– Петербург», ЗАО «Контейнерный терминал Санкт-Петербург» и ООО «Универсальный перегрузочный комплекс». Грузооборот ТМТП в 2016 году составил 14,1 млн тонн.

### РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; ТАТЬЯНА ШАДРИНА; 2017.03.21; ПОЛЕТИМ С ПЛАНШЕТОМ

Россию не коснется запрет на гаджеты в салоне самолета, введенный в США

В России не будет ограничений на провоз планшетов и ноутбуков в ручной клади в самолетах, уверены опрошенные «Российской газетой» эксперты.

Подобные ограничения впервые введены в США.

Международные правила предусматривают, что авиавласти вместе со спецслужбами могут вводить дополнительные (сверх прописанных в рекомендациях Международной организации гражданской авиации) запреты на провоз каких-либо предметов в салоне самолета в случае получения информации о рисках террористической угрозы. В отношении России такой информации нет, сказал «РГ» источник в отрасли.

В США решили перестраховаться, ведь в девайсе может быть закамуфлировано взрывное устройство. Понятна их озабоченность на фоне растущей террористической угрозы, отметил в беседе с «Российской газетой» главный редактор агентства «Индустрия безопасности» Сергей Груздь. Но чтобы обнаружить различного вида подозрительные закладки, существуют досмотровые комплексы, рентгеновские установки.

Если в России будут попытки проноса опасных веществ, материалов, то реакция также будет адекватная, добавил эксперт. По данным **Росавиаци**и, в прошлом году было 132 сообщения об угрозе совершения терактов, пресечено 10 несанкционированных проникновений на объекты гражданской авиации. И после трагических событий над Синаем в **Росавиаци**и провели оценку рисков и угроз в аэропортах, куда российские авиакомпании выполняют полеты, и выяснили, что 47 стран нуждаются в повышенных мерах авиабезопасности. Там не особо соблюдают базовые рекомендации ИКАО.

Напомним, что согласно рекомендациям ИКАО, предметы, запрещенные в ручной клади, можно сдать в багаж, и они спокойно прилетят вместе с вами в пункт назначения. Например, маникюрные ножницы. Но есть предметы, которые не стоит вообще брать с собой – ядовитые и взрывоопасные вещества, оружие. В противном случае, пока будет идти досмотр пассажира и изъятие опасных предметов, самолет может улететь без него.

Но большая часть россиян и не стремится провести что-то опасное. В России самой распространенной ситуацией на пункте досмотра в «чистую зону» является просьба сотрудников безопасности избавиться от бутылок с жидкостью. И многие буквально в очереди допивают то, что осталось. Кто-то считает, что если в бутылке объемом 1,5 литра всего 100 миллилитров воды, то пропустят через досмотр. На самом, деле нет. Бутылки и пузырьки должны быть не более 100 миллилитров по объему, а в сумме жидкости в них можно пронести целый литр.

Но при усиленных мерах безопасности и это запрещено к проносу. А в связи с повышенным фоном террористической угрозы в 2014 году вводился запрет на провоз жидкостей и кремов, зубной пасты, напомнил Сергей Груздь.

### КОММЕРСАНТ.RU КАЗАНЬ; КИРИЛЛ АНТОНОВ;2017.03.21; ИЗ КАЗАНИ ОТКРЫВАЮТСЯ РЕЙСЫ В ОРЕНБУРГ, САМАРУ И КИРОВ

Авиакомпания «Оренбуржье» сообщила, что с 26 марта начинает выполнять рейсы из Казани в Оренбург, Самару и Киров. Из Оренбурга в Казань и обратно полеты будут осуществляться три раза в неделю по вторникам, четвергам и воскресеньям (тариф – 3,7 тыс. руб. в одну сторону без сборов). В Киров – по вторникам, четвергам и воскресеньям (тариф – от 4,3 тыс. руб.). В Самару рейсы будут организованы ежедневно (тариф – 2,3 тыс. руб.).

Напомним, что региональные перевозки в Приволжском федеральном округе ранее софинансировались федеральным центром и субъектами по специальной программе, которая была закрыта с 2017 года. Впоследствии ряд маршрутов были включены в программу субсидирования региональных перевозок на территории РФ. Так, по данным **Росавиаци**и, достигнуто соглашение, что рейсы Казань-Самара будут софинансироваться Самарской областью и Татарстаном, рейсы Казань-Оренбург – Татарстаном и авиакомпанией «Оренбуржье», которую контролирует правительство Оренбургской области. Информация о субсидировании рейсов Казань-Киров на сайте **Росавиаци**и отсутствует.

### ЧЕЧНЯ СЕГОДНЯ; 29 МАРТА СОСТОИТСЯ ПЕРВЫЙ РЕЙС СТАМБУЛ-ГРОЗНЫЙ-СТАМБУЛ

**Министр транспорта** и связи ЧР Рамзан Черхигов и Председатель Парламента Чеченской Республики Магомед Даудов в Грозном встретились с руководством авиакомпании OnurAir. Стороны обсуждали вопросы осуществления авиарейса Стамбул–Грозный-Стамбул.

После заключения соглашения с турецкой авиакомпанией и получения разрешения от **Федерального агентства воздушного транспорта** (Россавиации) на весенне-летнюю навигацию **Минтрансом** ЧР были организованы все необходимые мероприятия для запуска рейса. 29 марта 2017 года авиакомпания OnurAir готова совершить первый рейс Стамбул-Грозный-Стамбул.

С помощью OnurAir жители и гости Чеченской Республики смогут летать по транзитным направлениям в города Адена, Бодрум, Измир, Трабзон, Берлин, Париж. Дюссельдорф, Амстердам, Актау, Одесса, Никосия.

Кроме того, как сообщает Р. Черхигов, официальный представитель авиакомпании OnurAir – турагентство NartTour при поддержке **Минтранса** ЧР ведет работу по открытию прямых рейсов по направлениям из Грозного в Дубаи, Анталию, Германию и Джидду.

В ходе встречи Магомед Даудов пожелал компании плодотворной и качественной работы, и выразил уверенность в том, что сервис и самолеты буду на соответствующем уровне.

OnurAir – авиакомпания лоукостер. основанная в 1992 году. За годы существования OnurAir объединила свыше 90 миллионов пассажиров по всему миру.

### ТАСС; 2017.03.21; ПАССАЖИРОПОТОК ИЗ ЕКАТЕРИНБУРГА В ДУБАЙ УВЕЛИЧИЛСЯ ВДВОЕ ПОСЛЕ УПРОЩЕНИЯ ВИЗОВОГО РЕЖИМА

Пассажиропоток из международного аэропорта Екатеринбурга Кольцово в Дубай вырос за месяц вдвое после упрощения визового режима между Россией и ОАЭ. Об этом сообщили в пресс-службе авиаузла.

«С 1 февраля текущего года гражданам РФ не требуется заранее получать визу в ОАЭ. За месяц работы в таком режиме аэропорт обслужил на данном направлении 6,2 тыс. человек, на 145% превысив результат аналогичного периода прошлого года. Динамика пассажиропотока в Дубай в феврале в два раза опередила динамику количества пассажиров на международных направлениях из Кольцово в целом – по сравнению с февралем 2016 года пассажиропоток на МВЛ вырос на 72%», – говорится в сообщении.

По данным пресс-службы, до упрощения визового режима виза стоила $85, ее необходимо было получать заранее. С 1 февраля она выдается бесплатно по прилету в аэропорт.

Международный аэропорт Кольцово – один из крупнейших региональных воздушных портов России по объемам пассажирских перевозок, входит в холдинг «Аэропорты Регионов». Пассажирам аэропорта доступны более 100 направлений полетов рейсами порядка 50 российских и международных авиакомпаний.