**26 АПРЕЛЯ 2017**

**Вернуться в оглавление**

|  |
| --- |
| **Публикации** |

### БАЙКАЛ DAILY; 2017.04.25; МИНИСТР ТРАНСПОРТА РФ НАЗВАЛ «БЕСПРЕЦЕДЕНТНЫМИ» 6 МИЛЛИАРДОВ, ВЫДЕЛЕННЫХ БУРЯТИИ

По его словам, на эти деньги республика должна кардинально улучшить дорожную ситуацию

В ходе рабочего визита в Бурятию **министр транспорта РФ** Максим **Соколов** ознакомился с ходом реализации приоритетного проекта «Безопасные и качественные дороги» в республике. **Соколов** выслушал доклад регионального министра Сергея Козлова о том, какие именно дороги будут расширены и отремонтированы.

Так, в республике средний показатель по количеству автомобильных дорог, не отвечающим нормативным требованиям, уменьшился. По федеральным дорогам он составляет 34% (29% – федеративный показатель), а по региональным – 56,3% ( в России – 61,2%), дороги местного значения – 60% ( в РФ 44,8%). При этом руководитель **минтранса** Бурятии отметил, что республика просит поддержку в выделении средств на ремонт дороги Улан-Удэ-Турунтаево-Курумкан-Новый Уоян, которая соединяет 4 района и является стратегически важной в создании ОЭЗ «Байкальская гавань».

В ответ **министра транспорта** РФ Максим **Соколов** заметил, что общий объём инвестиций, который будет направлен из федерального бюджета в этом году, вместе с субсидиями и иными трансфертами составляет 4,4 миллиарда на федеральные дороги плановых плюс ещё 1,6 миллиард – на региональные.

– Получается около 6 миллиардов рублей. Я бы назвал эти цифры беспрецедентными! Такого, наверно, за всю новейшую историю бюджетного финансирования в республике не было. Да и сам проект «Безопасные и качественные дороги» беспрецедентный. Мы должны в полной мере оправдать ожидания всех граждан, населения и туристов, и показать по итогам этого года и ближайшей двухлетки, что кардинальным образом изменили дорожную ситуацию в республике, – сказал **министр транспорта** России.

При этом Максим **Соколов** отметил, что республика также должна концентрировать свои усилия, в том числе и финансовые, на этом проекте. Так, к примеру в прошлом году из выделенных 3,2 миллиарда в региональный дорожный фонд более 800 миллионов были израсходованы на иные цели.

– Недорасходы на дорожное хозяйство составили 876 миллионов рублей. Это серьезные показатели для республики. Я не хочу сказать, что они были использованы нецелевым способом. Но они были использованы не на дороги. Это было, в том числе связано с тем, что часть средств была оплачена в виде налогов на содержание дорог. То есть, одной рукой мы в карман эти деньги положили, а другой вынули на иные цели, – заявил **министр транспорта** России. – Поэтому прошу принять меры чтобы таким образом деньги не выводились дорожной отрасли, а были в полном объеме направлены на решение наших общих задач. Тем более, это президентский проект, поэтому мы должны каждую копеечку вложить в реализацию этой задачи.

После совещания министр выехал на совещание «Байкал Моторс» и лично ознакомился с планом агломерации Улан-Удэ. Сегодня она включает не только столицу республики, но и 4 пригородных района. Протяжённость дорог – 864 километра, из них только 36,7% в нормативном состоянии. В этом году в программу агломерации включены подъезд от федеральной автодорги «Байкал» к Улан-Удэ, участок автодороги от ж/д переезда по улице Пищевой до Заиграевского тракта, а также от микрорайона Горький до города.

– Львиная доля как раз там, где мы сейчас находимся, въезд в Улан-Удэ. Первый этап – до 113 квартала, порядка 200 миллионов рублей. Мы делаем расширение проезжей части, пешеходные дорожки, и ставим объеты по безопасности дорожного движения, – рассказал Сергей **Соколов**. – Здесь население высказалось за реконструкцию и решение проблемы пробок.

В ответ **министр транспорта** заявил, что привлечение жителей и общественности очень важный этап при ремонте и строительстве дорог. И важный фактор успешной реализации проекта «Безопасные дороги».

– Надо провести широкомасштабные обсуждения самой программы. Чтобы жители понимали, что их пожелания и требования учтены, и что изменится в ближайшие два года. – сказал Максим **Соколов**. – по итогам прошлого года у нас было немало объектов, где подрядчики были вынуждены переделывать дороги по замечаниям жителей. Снимали даже слои асфальта.

Далее делегация **министра транспорта** РФ отправилась в Максимиху для осмотра трассы на Байкал.

Как сообщал «Байкал-Daily», также **Соколов** осмотрел трамвайное депо Улан-Удэ и поддержал обновление трамвайных путей.

### БАЙКАЛ DAILY; 2017.04.26; БУРЯТИИ ПРЕДЛОЖИЛИ СОЗДАТЬ ЕЩЁ ОДИН ТУРКЛАСТЕР НА ГОРЕ МАМАЙ

Бурятии нужно сделать основной акцент на турпривлекательность региона. Об этом накануне на совещании заявил **министр транспорта** России Максим **Соколов**.

– Это для нас является такими гарантированными экологически чистыми доходами в бюджеты всех уровней, в том числе республиканский. И вопросы развития туризма у нас стоят на первом месте, – сказал **Соколов**.

Сейчас в России идёт реализация федеральной целевой программы «Развитие внутреннего и въездного туризма». Она рассчитана до 2018 года, в её рамках в республике идёт развитие 4 кластеров: «Подлеморье», авторуристкие кластеры «Кяхта», «Байкальский» и «Тункинская долина».

– Показательно то, что 4 туристско-рекреационных кластера реализуются на территории республики Бурятия. Ни в одном субьекте РФ столько нет, ну в некоторых 2 бывает, но 4 только в Бурятии, – заявил замруководителя Федерального агентства по туризму Николай Королёв. – Сейчас по поручениям президента и председателя правительства РФ разрабатывается концепция федеральной программы на 2019-25 годы. И в рамках этой концепции развитие Байкальской территории является одним из приоритетных направлений.

По его словам сейчас идёт формирование проектов, которые войдут в ФЦП и в программу «Байкал – великое озеро великой страны». При этом будут учитываться итоги программы 2011-18 годов, по которой Бурятия получила более 6 миллиардов рублей. При этом республике и нужно решить ряд проблем до 2018 года. Сюда можно отнести незавершенное строительство ряда объектов в кластерах, введение их в эксплуатацию.

– Федеральное агентство готово оказывать любую методическую помощь. И очень надеемся, что к программе 2019-25 Бурятия будет достойно выглядеть с интересными проектами.

Интересный проект тут же представили в ходе совещания. Им оказался создание туристского кластера «Мамай» в районе станции Выдрино.

– Нашей задачей является создание организованного туризма, высококачественного и круглогодичного. Местоположение курорта «Мамай» на сегодняшний день очень удобно, туда уже организован турпоток более 4 тысяч человек ежегодно. Мы хотим сделать курорт мирового уровня, – заявила Кристина Яковенко.

По её словам, данная местность имеет и горы, и большой песчаный пляж Байкала, и более 10 озёр. Кроме того, здесь мягкий климат, который уже получил название «сибирские Альпы». Предлагается создать горнолыжный курорт, биатлонную школу и большой детский лагерь. Помимо этого, будет функционировать круглый год большой придорожный кластер, и имеется возможность создать собственный аэродром для малой авиации. А в районе Выдрино открыть яхт-клуб.

По словам руководителя проекта, инвесторы у проекта уже есть. По их мнению, чтобы начать строительство, есть вариант расширения территории особой экономической зоны «Байкальская гавань».

– Сдерживающий фактор для нас сегодня – это юридические тонкости. Мы готовы начать развивать эту территорию, – сказала Кристина Яковенко. – мы имеем опыт развития депрессивных территорий.

– Можно я вас отдельно с этими инвесторами к себе приглашу? – поинтересовался и.о. главы Бурятии Алексей Цыденов. – Мы очень детально это всё рассмотрим. Там много вопросов, у нас особая экологическая зона, водоохранная, зона охраны ЮНЕСКО. И расширение зоны ОЭЗ «Байкальская гавань» не решит вопросы отведения земли. Мы сейчас запустили этот вопрос, 4 закона разом корректируем. Входить в процесс уже нужно сейчас, а мы юридическую часть берём на себя, мы её точно доведём.

### ВОСТОК ТЕЛЕИНФОРМ; 2017.04.26; В УЛАН-УДЭ ЗАДУМАЛИСЬ О ВЕЛОСИПЕДНЫХ ДОРОЖКАХ ВДОЛЬ ТРАСС

В Улан-Удэ могут появиться велосипедные дорожки. Об этом сообщил и.о. министра по развитию транспорта, энергетики и дорожного хозяйства республики Сергей Козлов в ходе совещания по реализации приоритетного проекта «Безопасные и качественные дороги» накануне, 25 апреля.

Напомним, что участие в нем принял **министр транспорта** России Максим **Соколов**, который поинтересовался о существовании в столице Бурятии. «До велосипедных дорожек еще не дошло дело?» – задал он вопрос.

– Пока еще нет, но в проектах, подготовка которых уже началась, предусматриваем велосипедные дорожки,– подчеркнул Козлов.

Напомним, в этом году Бурятия была включена в перечень субъектов, участвующих в реализации приоритетного проекта «Безопасные и качественные дороги». Как ранее сообщал «Восток-Телеинформ», в рамках него временно исполняющий обязанности главы Бурятии Алексей Цыденов распорядился отремонтировать и осветить наиболее опасные пешеходные переходы. 17 пешеходных переходов из 37, на которых зарегистрировано два и более ДТП, включены в федеральную программу.

В 2017 году также планируется обустроить 16 пешеходных переходов на региональных дорогах и в Улан-Удэ. За 2015-2016 годы на региональных и местных дорогах было обустроено 22 пешеходных перехода, которые находятся вблизи общеобразовательных учреждений.

### ТАСС; ЭЛЬВИРА БАЛГАНОВА; 2017.04.25; МИНИСТР ТРАНСПОРТА РФ: СТРОИТЕЛЬСТВО ВПП В АЭРОПОРТУ «БАЙКАЛ» ОТСТАЕТ НА ТРИ МЕСЯЦА

Строительство новой взлетно-посадочной полосы (ВПП) в Международном аэропорту «Байкал» (Улан-Удэ) отстает от графика работ на три месяца. Об этом сообщил во вторник журналистам **министр транспорта РФ** Максим **Соколов**.

«Сейчас мы наблюдаем определенное отставание – оно составляет около 3 месяцев. Но мы видим, что имеющимися организационными и финансовыми ресурсами, накопленными на площадке инертными материалами это отставание можно ликвидировать к августу», – сказал он после осмотра объекта в рамках совещания, посвященного развитию транспортной инфраструктуры и туризма в Бурятии. По его словам, с установлением хорошей погоды на месте начинаются работы по бетонированию.

Беспрецедентные сроки и объем

**Министр транспорта РФ** напомнил, что строительство новой ВПП должно завершиться к концу 2017 года. «Объем работы, которую предстоит провести генподрядчику («Спецстрой России») беспрецедентный, – сказал **Соколов**. – За такое короткое время таких масштабных по своим размерам, протяженности полос у нас не строилось, но эта задача выполнимая. Ее возможно выполнить, и уже в следующий туристический сезон, летом 2018 года, начать эксплуатировать ВПП в полном объеме, это даст новый статус воздушным воротам Бурятии, поскольку позволит российским и зарубежным авиакомпаниям использовать все типы судов, и привозить в республику воздушным транспортом еще больше туристов».

Строительство новой ВПП стоимостью 3,9 млрд рублей началось в конце 2016 года. Работы должны завершиться к 2018 году. Длина полосы составит 3,4 км, ширина – 45 метров. Такие параметры позволят воздушной гавани столицы Бурятии принять практически любые воздушные суда, в том числе самолеты Airbus А321-200 (89,4 т), Boeing 737-900ER (85,4 т) и Boeing 767-300 (159,7 т).

Аэропорт «Байкал» является внутрироссийским узловым аэропортом федерального значения и имеет статус международного. Его пассажиропоток ежегодно составляет около 300 тыс. человек. Одним из преимуществ аэропорта является географическое расположение и возможность принимать рейсы из стран Азиатско-Тихоокеанского региона для технической посадки, дозаправки и наземного обслуживания.

### ТАСС; ЭЛЬВИРА БАЛГАНОВА; 2017.04.25; ГЛАВА МИНТРАНСА РФ ПОРУЧИЛ ПОДГОТОВИТЬ ПРОГРАММУ РАЗВИТИЯ ВНУТРЕННИХ ВОДНЫХ ПУТЕЙ БАЙКАЛА

**Министр транспорта** России Максим **Соколов** поручил Федеральному агентству морского и речного транспорта РФ создать программу развития внутренних водных путей озера Байкал и сформировать рабочую группу, которая займется проработкой этого вопроса.

«Прошу разработать программу по развитию внутренних водных путей озера Байкал и представить ее на утверждение в ближайшие три месяца, к 1 августа. Задача агентства – создать рабочую группу и привлечь субъекты (Бурятию и Иркутскую область – прим. ТАСС), транспортные компании, обеспечить межведомственное взаимодействие», – сказал он в Улан-Удэ на совещании, посвященном развитию транспортной инфраструктуры и туризма в Бурятии.

**Соколов** отметил, что к участию в рабочей группе могут быть привлечены Ростуризм, с экологическими программами – Минприроды РФ, а также Минпромторг РФ и Государственная транспортная лизинговая компания (ГТЛК). «Мы должны использовать различные инструменты финансирования: не только федеральные целевые программы, но и инструменты лизинга... У нас такой опыт в агентстве во взаимодействии с ГТЛК наработан», – сказал он, приведя в качестве примера строительство паромного флота для Дальнего Востока и программы для Балтики.

Врио главы Бурятии Алексей Цыденов в свою очередь пояснил, что в круг вопросов новой рабочей группы войдет развитие флота, причалов, строительство судов по приему сливных вод, реализация проектов государственно-частного партнерства. Он также сообщил журналистам, что первое совещание по подготовке будущей программы состоится в Улан– Удэ. «Будем активно в этом направлении работать. Мы понимаем перспективы и текущие задачи по развитию круизного сообщения на Байкале и в целом цивилизованного комфортного и экологически чистого сообщения на озере», – сказал Цыденов.

### ИНТЕРФАКС-СИБИРЬ; 2017.04.25; И.О. ГЛАВЫ БУРЯТИИ ПРЕДЛАГАЕТ СОБИРАТЬ ДЕНЬГИ С «ДИКИХ» ТУРИСТОВ НА БАЙКАЛЕ

Исполняющий обязанности главы Бурятии Алексей Цыденов предложил ввести туристический сбор с неорганизованных туристов, сообщает пресс-служба главы республики.

«Большая часть из миллиона туристов, которые приезжают в Бурятию на Байкал – неорганизованные, «дикие» туристы. Они создают антропогенную нагрузку, однако практически не приносят денег в местные бюджеты», – цитируются в сообщении слова А.Цыденова на совещании с министром транспорта России Максимом **Соколов**ым и заместителем руководителя Федерального агентства по туризму Николаем Королевым.

А.Цыденов считает, что нужно создать для них условия – поставить туалеты, убирать берег, обеспечить вопросы пожарной безопасности. Кроме этого, исключить злоупотребления.

Ранее на Красноярском экономическом форуме А.Цыденов уже предлагал ввести курортный (туристический) сбор для зарубежных туристов.

«Приезжают, например, гости из соседней Монголии, которые сами на своих машинах заезжают на берег, отдыхают, собираются и уезжают. Доходов никаких. Только нагрузка на экологию, на местное население. Доходная часть не формируется в принципе, потому что это дикий туризм», – сказал глава республики.

По информации пресс-службы, замруководителя Федерального агентства по туризму Н.Королев эту идею поддержал, однако указал на необходимость проработки вопроса администрирования такого сбора.

Ранее сообщалось, что в Бурятию прибыл **министр транспорта** России, где провел совещания по реконструкции аэропорта «Байкал», а также по вопросам развития транспортной инфраструктуры и туризма.

### БАЙКАЛ DAILY; 2017.04.25; МИНИСТР ТРАНСПОРТА РОССИИ ОСМОТРЕЛ ТРАМВАЙНОЕ ДЕПО УЛАН-УДЭ

**Министр транспорта** России Сергей **Соколов** одобрил предложение о финансировании трамвайного ремонта из дорожных фондов

**Министр транспорта** России Максим **Соколов**, прибывший сегодня утром, продолжает работу в Улан-Удэ. После двух подряд совещаний он отправился в трамвайное депо. Там ему показали хозяйство МУП «Управление трамвая» – 58 трамваев, из которых 36 подлежат списанию по сроку службы.

Последние новые трамваи Улан-Удэ получал в 2006 году, уточнил директор предприятия Юрий Санжанов.

– 10 лет не было новых поставок? – уточнил Максим **Соколов**.

Подтвердив это, Юрий Санжанов продолжил:

– Вопрос с обновлением подвижного состава актуальнейший, есть потребность, хотя бы вагонов 10.

Он вспомнил, что после запуска на пути новых трамваев в Улан-Удэ произошёл настоящий бум. Пассажиропоток вырос на 10-15%, люди просто стояли и ждали новых составов. Причём продолжался подобный ажиотаж года два.

Помочь с обновлением трамвайного парка могла бы программа минпромторга по субсидированию и приобретению нового подвижного состава, действовавшая в 2015 году. Тогда на приобретение нового трамвая выделялось 3,5 миллиона рублей, из требуемых 27. Улан-Удэ тогда в программе принять участие не смог, сейчас в столице Бурятии попросили возобновить эту или подобную программу.

– Мы каждый год выходим с такими предложениями. Не всегда они находят должное понимание, в этом году такие программы будем предлагать, – ответил Максим **Соколов**.

Также по пути в депо Юрий Санжанов озвучил предложение, которое может помочь трамваю стать менее убыточным – включить трамвайные пути в элементы дорог и финансировать их из дорожного фонда.

– Автомобилисты не вкладываются в развитие дороги, а мы вынуждены нести бремя содержания трамвайных путей на себе. Соответственно, по хорошему всё это закладывается в тариф, за это доплачивает муниципалитет. Но и этих средств недостаточно, и если вопрос будет решён на уровне Российской Федерации, – думаю, что колоссальный шаг вперёд будет в развитии трамвая, – заявил Юрий Санжанов.

**Министр транспорта** его услышал, и предложение поддержал.

– Все участники этого проекта, в том числе и Улан-Удэ, должна сделать комплексную программу развития транспортной инфраструктуры. Безусловно, трамвайное хозяйство относится к этим объектам, поскольку является активным участником и дорожного процесса, и нацелено на перевозку пассажиров, – ответил он.

Максим **Соколов** заверил, что «эту идею мы обязательно проработаем и в рамках обсуждения повестки ближайшего Госсовета, который будет посвящён развитию пассажирских перевозок в стране, пообсуждаем».

Сейчас МУП ежегодно перевозит порядка 12 миллионов пассажиров, это 16% от общего количества перевезённых в Улан-Удэ пассажиров. Стоимость проезда равна 15 рублям, обоснованный же – в разы выше. При этом эффекта от снижения тарифов на электроэнергию электротранспорт ещё не ощутил. «Опять же, мы сейчас рассчитываемся за зимний период, когда расход повышен раза в два», предположил Юрий Санжанов. И.о.главы Бурятии Алексей Цыденов попросил его представить цифры января и марта.

В ходе обхода гости предприятия зашли в один из трамваев, оснащённый валидатором. Опробовать систему вызвался и.о.главы. Он поднес карточку к валидатору, но ответного чека устройство не выдало. Алексей Цыденов сказал, что «будет ждать смс-отчета о списании».

В заключение Максим **Соколов** и Алексей Цыденов расписались на касках, в которых обошли депо и оставили запись в книге пожеланий МУП.

### РИА НОВОСТИ; 2017.04.25; МИНТРАНС ПРЕДЛОЖИЛ УЧРЕДИТЬ ДЕНЬ РАБОТНИКА ТРАНСПОРТА

**Минтранс** предложил учредить 20 ноября единый профессиональный праздник – День работника транспорта, сообщается на сайте **Минтранса** по итогам встречи **министра транспорта** РФ Максима **Соколов**а с представителями общероссийских профсоюзов транспорта 24 апреля.

«**Соколов** сообщил, что **Минтрансом** предложено учреждение единого профессионального праздника – Дня работника транспорта. Датой празднования предлагается установить 20 ноября – день учреждения Императором Александром I в 1809 году Управления водяными и сухопутными сообщениями и Корпуса инженеров путей сообщения», – говорится в сообщении.

При этом все существующие профессиональные праздники в сфере транспорта предлагается сохранить.

«Более 4 миллионов человек сегодня занято в транспортной отрасли. Считаю, что этот праздник будет способствовать сплочению трудовых коллективов, позволит создать дополнительную мотивацию к труду, укрепить транспортные традиции, а также сохранить историко-культурное наследие отрасли и страны», – приводятся в сообщении слова **Соколов**а.

Кроме того, глава **Минтранса** призвал председателей профсоюзных комитетов усилить работу с профсоюзами организаций в регионах в части разъяснения порядка награждения и взаимодействия с работодателями и региональными органами власти. Он также отметил, что **Минтранс** уделяет большое значение кадровому и научному обеспечению транспортной отрасли.

На встрече обсуждались темы социального партнерства в сфере гражданской авиации, социального стандарта транспортного обслуживания населения при перевозках автомобильным и городским наземным электрическим транспортом и финансирования деятельности дорожных организаций.

### ИНТЕРФАКС; 2017.04.25; ДВОРКОВИЧ НЕ ЗНАЕТ ИНТЕРЕСАНТОВ ПОКУПКИ АВИАКОМПАНИИ «РОССИЯ», НЕ СЧИТАЕТ СДЕЛКУ СРОЧНОЙ

Вице-премьер РФ Аркадий **Дворкович** не знает интересантов покупки авиакомпании «Россия», заявил он в интервью «Интерфаксу».

«Есть аргументы «за» и «против» (продажи актива-ИФ) с точки зрения структуры всего рынка, скажем так. Но ко мне лично не приходил ни один покупатель, не говорил: скажите «Аэрофлоту» (MOEX: AFLT) продать нам «Россию». Может быть, к кому-то другому приходил, но ко мне нет», – отметил вице-премьер.

Он добавил, что не считает тему продажи «России» срочной и не уверен, что это необходимо в принципе. «Я считаю, что такие решения все-таки должны приниматься на основе консенсуса. Если совет директоров «Аэрофлота» не убежден, что это принесет выгоду компании, то я не знаю, нужно это делать или нет», – отметил А.**Дворкович**.

«Аэрофлот» контролирует 75% минус 1 акцию «России», блокирующий пакет – у администрации Санкт-Петербурга. Осенью прошлого года сообщалось, что **Минтранс** РФ по поручению А.**Дворкович**а подготовил предложения о продаже «России». Подробности этих предложений публично ни разу никем не озвучивались. В «Аэрофлоте» при этом заявляли, что не считают реализацию «дочки» своевременной.

Позднее глава **Минтранса** Максим **Соколов** заявлял, что продажа актива целесообразна только после вывода его на прибыль или «хотя бы безубыточность». Согласно отчету «Аэрофлота» по МСФО за 2016 г., «Россия» получила 3,79 млрд руб. чистой прибыли, тогда как 2015 г. компания закончила с убытком в 3,3 млрд руб.

Объединенная авиакомпания «Россия» создана на базе трех региональных перевозчиков группы «Аэрофлот»: «России», «Донавиа» и «Оренбургских авиалиний». Приступила к операционной деятельности в марте 2016 г., работает в среднем сегменте перевозок. Базируется в Санкт-Петербурге, имеет филиалы в Москве, Ростове-на-Дону и Оренбурге.

### ИНТЕРФАКС; 2017.04.25; ЗАКОНОПРОЕКТ О ТРАНСПОРТНОЙ МЕДИЦИНЕ ПЛАНИРУЮТ РАЗРАБОТАТЬ В ГОСДУМЕ

Комитет Госдумы по охране здоровья работает над предложениями по внесению изменений в ряд законов, регламентирующих оказание медицинской помощи на транспорте, сообщил во вторник председатель комитета Дмитрий Морозов.

«Мы практически единогласно подошли к тому, что нам необходим единый закон о внесении изменений в ряд законодательных актов, который по сути отражал бы существование транспортной медицины и медицинского сопровождения транспортной инфраструктуры», – сказал Д.Морозов на пресс-конференции в центральном офисе «Интерфакса».

Глава комитета пояснил, что эта тема представлена большим количеством аспектов: сюда входят и проблемы медицинского освидетельствования на транспорте, работа специализированных больниц, вопрос оборота наркотических и психотропных веществ на дальних транспортных рейсах, ситуация с реабилитацией и сохранением здоровья летчиков и машинистов поездов, метрополитена. При этом определенная часть регламентных документов в этой сфере датируется 1980-1990 гг. и устарела.

По словам Д.Морозова, данную тему комитет обсудил на парламентских слушаниях, в результате чего возникла инициатива создания координационного межведомственного совета по разработке законопроекта. В случае его появления парламентарий надеется на создание рабочих групп по наиболее важным аспектам темы транспортной медицины, которые систематизируют решения.

«Я очень надеюсь, что первые шаги мы получим в осеннюю сессию, у нас есть несколько вариантов... Создание всей системы, наверное, дело пары-тройки лет при хорошем раскладе», – добавил Д.Морозов.

Он также предложил ввести обучение оказанию первой медпомощи в школах и вузах России.

«Это (обучение оказанию первой медпомощи. – ИФ) должно начинаться в школах. Нужно приучать человека к тому, что это норма жизни. Это должно быть в школьных программах, в вузах, необходимо проводить экзамены для водителей, пожарных, сотрудников МЧС, проводников, стюардов», – сказал Д.Морозов.

Он считает, что необходимо проводить тренировки по оказанию первой помощи, чтобы люди на практике получали знания, которые может потребоваться применить в экстренных ситуациях.

«Гражданин России должен знать кто такой Пушкин, Чайковский и уметь оказать первую помощь. Это должно быть нашей национальной скрепой – возможность и желание оказать помощь», – заключил парламентарий.

Со своей стороны министр здравоохранения Московской области Дмитрий Марков предложил дополнить должностные инструкции госавтоинспекторов пунктом об оказании первой помощи пострадавшим.

«Должен быть регламент действия полицейского или иного сотрудника, где будет написано, что до приезда скорой медицинской помощи он обязан наложить жгут. Сотрудники медицинской помощи это оценивают, если жгут не наложен, передают информацию руководителям», – сказал Д.Марков.

Он пояснил, что на сегодня лишь незначительная часть сотрудников Госавтоинспекции оказывают первую помощь пострадавшим, например, в дорожно-транспортном происшествии. При этом министр подчеркнул, что речь не идет о попытке вменить полицейским в обязанность медицинское сопровождение.

«Я не прошу заниматься медицинской деятельностью, но наложить жгут, написать бумажку, когда он наложен, и сделать это в перчатках – можно. Тогда вопросов ни у кого не возникнет», – добавил Д.Марков.

В свою очередь директор административного департамента **министерства транспорта** РФ Константин Пашков сообщил на пресс-конференции, что абитуриентам транспортных учебных заведений придется проходить внутреннюю вузовскую медкомиссию в случае принятия соответствующей поправки в законодательство.

«Фактически медицинская справка (получаемая абитуриентами при поступлении в учебные заведения. – ИФ) не годна ни для одного вида транспорта, поэтому сейчас вносят соответствующую поправку в законодательство о введении обязательного освидетельствования», – сказал К.Пашков.

Он пояснил, что пока выпускники школ проходят общую медкомиссию при поступлении в вузы.

После внесения поправки если школьник, к примеру, планирует поступить в училище гражданской авиации, он в обязательном порядке прежде конкурсных процедур должен пройти освидетельствование во врачебно-летной экспертной комиссии.

### МЕДВЕСТНИК; ТАТЬЯНА БЕСКАРАВАЙНАЯ; 2017.04.25; МИНТРАНС ПЛАНИРУЕТ ВВЕСТИ СОБСТВЕННЫЕ ВРАЧЕБНЫЕ КОМИССИИ ДЛЯ АБИТУРИЕНТОВ

**Минтранс** разработал законопроект, который вводит собственное медицинское освидетельствование для абитуриентов, поступающих в профильные вузы по специальности. Сейчас документ находится на согласовании с правительством. Об этом рассказал директор административного департамента **Министерства транспорта** РФ Константин Пашков на пресс-конференции «Необходимость корректировки действующего законодательства в системе здравоохранения на транспорте» 25 апреля.

По его словам, такая мера связана с фактической невозможностью некоторых студентов впоследствии работать по специальности из-за ограничений по здоровью. Единая справка для поступающих в вузы, которую абитуриент получает в поликлинике по месту жительства полных сведений о состоянии здоровья и возможных ограничениях, связанных с работой на транспортных объектах, не дает. Поэтому о наличии ограничений становится известно только в процессе учебной практики.

«Закон об образовании дает возможность всем реализовать свое право на высшее образование. Но законодатель в данном случае не учел того, что люди, которые имеют ограничения по слуху, зрению, просто не смогут работать на транспорте. И уже на первом курсе, когда человек выходит на практику на пути или на аэродром, он понимает, что он, в общем-то, ограничен в правах из-за слуха, зрения, психического состояния. То есть эта справка, которую они получают, фактически не годна ни для одного вида транспорта», – уточнил Константин Пашков.

В соответствии с законопроектом абитуриент до конкурсных испытаний будет обязан пройти освидетельствование во врачебно-летной экспертной комиссии. Именно она и будет выдавать заключение: годен абитуриент к учебе в транспортном вузе или нет. Освидетельствование абитуриентов планируется ввести во всех вузах, связанных с работой на любых транспортных объектах, авиационных, железнодорожных, морских. «Сейчас встает вопрос, чтобы эти освидетельствования оплачивались из средств вуза. Мы считаем это неправильным. Если у нас есть госзаказ на подготовку таких специалистов, значит, за счет бюджетных средств их и нужно оплачивать», – уточнил эксперт.

### МЕДВЕСТНИК; ТАТЬЯНА БЕСКАРАВАЙНАЯ; 2017.04.25; ГОСДУМА ГОТОВИТ ПОПРАВКИ В ЗАКОНОДАТЕЛЬСТВО ОБ ОКАЗАНИИ МЕДИЦИНСКОЙ ПОМОЩИ НА ТРАНСПОРТЕ

Комитет Госдумы по охране здоровья подготовит пакет поправок в федеральное законодательство об оказании медицинской помощи на транспорте. Об этом сообщил глава комитета Госдумы РФ по охране здоровья Дмитрий Морозов на пресс-конференции 25 апреля.

Скорее всего, предложения будут представлены депутатам на осенней сессии. «Вопросы наполнения медицинской укладки, проведения сердечно-легочной реанимации остаются нерешенными. Это касается медицинской помощи на любом виде транспорта: автомобильном, воздушном, морском, организации врачебно-летных комиссий, оборота наркотических средств на судах, сохранения здоровья и реабилитации водителей, летчиков, машинистов метро. Сейчас эта проблема никак не решена на уровне подзаконных актов, ведомственных регламентов, а по некоторым направлениям действуют документы 80-90-х годов, они устарели», – рассказал Дмитрий Морозов.

По его словам, нужен единый законопроект, который отразил бы весь комплекс мер по обеспечению медицинской помощи на любых видах транспорта. «Например, нужно предусмотреть нормы ответственности, касающиеся того, кто именно отвечает за оказание медицинской помощи на воздушных судах. Медицинская служба сейчас есть в каждом аэропорту. Но на борту самолета условий для оказания помощи нет. Наверное, на коротких рейсах этого и не надо, но ведь перелеты бывают до 12 часов, и за это время может случиться все что угодно», – отметил министр здравоохранения Московской области Дмитрий Марков.

Директор административного Департамента **министерства транспорта** РФ Константин Пашков также заявил о необходимости оценки уровня квалификации персонала – проводников и бортпроводников. «За последние годы у нас не было случаев, чтобы именно первая помощь в результате травм или других нештатных ситуаций не была оказана. Те летальные случаи, которые были, это либо переоценка пассажиром состояния своего здоровья или внезапная смерть, при которой помощь никак нельзя было оказать. Сейчас на всех воздушных судах, поездах имеются аптечки, и проводники на железнодорожном транспорте, на воздушных судах обучены оказанию первой помощи, но нужно понять, достаточно ли этих навыков, которыми они владеют», – полагает представитель ведомства.

### ТАСС; 2017.04.25; МЕДВЕДЕВ СООБЩИЛ, ЧТО ТОЛЬКО 40% РЕГИОНАЛЬНЫХ ДОРОГ СООТВЕТСТВУЮТ НОРМАТИВАМ

Только 40% региональных дорог в России соответствуют нормативному состоянию. Об этом заявил премьер-министр РФ Дмитрий Медведев на совещании по вопросам дорожного хозяйства Омской области.

«Ситуация и в стране, и в Омской области мягко говоря, далека от идеальной. Если федеральные трассы нам более 70% удалось привести в нормативное состояние (это движение, которое наметилось в последние годы), то по региональным дорогам ситуация гораздо хуже. Лишь порядка 40% соответствуют эксплуатационным требованиям», – сказал он.

Медведев рассказал, что перед совещанием вместе с губернатором Виктором Назаровым проехал по городу, чтобы «по своим ощущениям почувствовать, что происходит, есть ли изменения» в сфере дорожного хозяйства.

Он напомнил, что правительство реализует приоритетный проект «Безопасные и качественные дороги», согласно которому к нормативному состоянию должны быть приведены дороги 37 крупнейших город страны, среди них и Омск. «В этом году в общей сложности планируется построить и отреставрировать около 5 тыс. км автомобильных дорог, ликвидировать тысячи очагов аварийности», – добавил премьер.

Ремонт дорог в Омской области

Бюджетные ассигнования на ремонт дорог в Омской области уже составили в этом году 1 млрд рублей.

«Конечно, мы стараемся с федерального уровня помогать и региональным, городским властям. Сюда направляются бюджетные средства. В прошлом году было выделено почти 1,4 млрд рублей. В этом году в рамках приоритетного проекта по безопасным и качественным дорогам уже довели лимиты бюджетных ассигнований в размере 1 млрд рублей. В результате должна протяженность дорожной сети, которая соответствует нормативам, быть увеличена за этот период и должно быть снижено количество аварийных участков в полтора раза», – отметил премьер-министр.

Еще 464 млн рублей, предназначенных для программы по устойчивому развитию сельских территорий, для Омской области должны позволить улучшить городскую доступность, заключил Медведев.

Премьер отметил, что жители Омска сообщают властям о дорожных проблемах в регионе. «Во всяком случае, именно ко мне поступает огромное количество обращений именно из Омска по поводу состояния дорог», – уточнил он, заметив, что в Омске живет порядка 1,5 млн человек и вопросы транспортной инфраструктуры стоят здесь очень остро.

Ответственность за некачественные дороги

Премьер-министр РФ призвал применять меры ответственности к подрядчикам по строительству дорог, если выявляются дефекты, а подрядчики отказываются их исправлять.

«По поводу дефектов (дорог), которые были выявлены по итогам зимы. Зимы у нас действительно суровые, снега много. Тем не менее, есть гарантийные обязательства подрядчиков. Там, где выявленные дефекты являются следствием некачественного проведения работ, необходимо в рамках гарантийных сроков все это исправить. Пусть подрядчик все сделает!» – сказал Медведев.

«В противном случае нужно применить меры ответственности. Нам не нужны дороги, которые ремонтируются на несколько месяцев», – подчеркнул он.

Зам**министра транспорта** Евгений **Дитрих** отметил, что в прошлом году Омская область получила из госбюджета значительную поддержку по линии дорожного хозяйства. При этом, по итогам мониторинга **Росавтодор**а, не все отремонтированные участки соответствуют нормативам после прошедшей зимы. Из 67 км отремонтированных в прошлом году дорог на 65 км уже в апреле этого года обнаружены трещины.

«Нам хотелось бы предложить, чтобы правительство области и город дали подрядчикам поручение... исправить те недочеты, которые были выявлены», – предложил замминистра.

### КОММЕРСАНТ НИЖНИЙ НОВГОРОД; АННА ПАВЛОВА; 2017.04.26; РЕКОРД ЗАКАТАЮТ В АСФАЛЬТ

В Нижегородской области на строительство и ремонт дорог, а также на развитие транспортной инфраструктуры на 2017 год запланирован рекордный объем средств – 22,6 ­млрд руб. За год планируется уложить в Нижнем Новгороде и области около 400 тыс. т асфальтобетона, а также достроить большую часть крупных дорожных объектов к чемпионату мира по футболу-2018. Между тем у подрядчиков могут возникнуть сложности с сырьем – из-за неравномерного объема дорожного строительства в области перепрофилировался единственный производитель полимерно-битумных вяжущих материалов, которые теперь приходится заказывать из соседних регионов.

О масштабных планах дорожного строительства в Нижегородской области рассказал на заседании правительства **министр транспорта** и автомобильных дорог Александр Герасименко. По его словам, объемы строительства и реконструкции дорожной сети и объектов транспортной инфраструктуры должен стать рекордным за последнее десятилетие. Всего на эти цели из всех источников в этом году планируется направить 22,6 млрд руб. В частности, 15,2 млрд руб. предусмотрено на реализацию областной программы ремонта и содержания дорог, в том числе около 2,7 млрд руб. будет направлено на строительство дорог в Нижнем Новгороде и в радиусе 25 км от него. В рамках этой программы в 2017 году планируется отремонтировать 115 км автодорог, в том числе 72 км – в областном центре.

Еще порядка 7,9 млрд руб. потратят на завершение строительства крупных объектов. К июлю этого года должны достроить второй Волжский мост и подходы к нему (2,5 ­млрд руб.) и к 30 ноября – проспект Молодежный (3,44 млрд руб.).

По оценкам регионального **минтранса**, всего в рамках строительно-ремонтной кампании 2017 года будет уложен рекордный объем асфальтобетона – порядка 400 тыс. куб. м, в том числе около 200 тыс. куб. м в ­Нижнем Новгороде. При строительстве новых дорог и реконструкции существующих регион рассчитывает использовать новый щебеночно-мастичный асфальтобетон – ЩМА-20, который отличается большей устойчивостью, чем ранее использовавшийся ЩМА-15. Но выяснилось, что один из компонентов для этого покрытия в Нижегородской области больше не производится – речь идет о полимерно-битумных вяжущих материалах. Как рассказал „Ъ“ Александр Герасименко, раньше эти материалы производила одна из нефтеперерабатывающих установок, принадлежавшая известной дорожно-строительной компании «Нижегородавтодор». Эту установку компания продала, а новые собственники из-за нестабильного спроса со стороны дорожных строителей региона перевели эту установку на выпуск специального битума для южных регионов и поставляют свою продукцию в Краснодарский край. «Мы то уменьшаем объем ремонтных дорожных работ, то увеличиваем, а бизнесу важен стабильный спрос. Мы хотели бы с ними работать, конечно, но завод не может простаивать. Сейчас наши подрядчики работают с Москвой и Московской областью, Казанью, заключают договоры, чтобы обеспечить необходимый объем асфальтобетона, потому что сроки у нас сжатые», – рассказал глава **минтранса**.

Во время заседания вице-губернатор Евгений Люлин отметил и недостатки ремонтной компании. По его словам, муниципалитеты слабо включились в программу федерального минсельхоза по развитию сельских дорог. Напомним, эта программа предусматривает федеральное софинансирование на строительство дорог к сельхозобъектам и селам в сумме до 10 млн руб. на 1 км. Чтобы получить федеральные средства, местные власти должны разработать проекты дорожно-строительных работ, а на это у многих муниципалитетов денег нет. «Надо подумать вместе с минфином над тем, чтобы целевым образом выделять деньги на проектирование сельских дорог, чтобы попасть в федеральную программу. У нас беда во многих населенных пунктах, и не надо откладывать этот вопрос, пока государство выделяет деньги», – заявил Евгений Люлин. По данным Александра Герасименко, в этом году в программу включены всего два участка дорог в Лысковском районе. Пока большинство таких дорог реконструируется за счет областного бюджета.

Конкурсы на проведение дорожных работ в регионе проведены, и контракты с некоторыми подрядчиками уже заключены, с другими находятся в стадии подписания. По словам собеседников „Ъ“ в дорожно-строительных компаниях, сроки выполнения работ будут зависеть от стабильности поступления средств. Но судя по тому, что строительство ведется в рамках подготовки к чемпионату мира по футболу, существенного отставания от графика быть не должно, говорит один из подрядчиков.

### ТАСС; 2017.04.25; ОБЪЕМ ДОРОЖНОГО ФОНДА ОМСКОЙ ОБЛАСТИ УВЕЛИЧИТСЯ В 1,5 РАЗА В 2017 ГОДУ

Объем дорожного фонда Омской области в 2017 году вырастет в 1,5 раза по сравнению с прошлым годом и достигнет 7,5 млрд рублей. Основные средства будут направлены на региональный центр, сообщил глава региона Виктор Назаров на совещании по вопросам дорожного хозяйства Омской области под руководством премьер-министра Дмитрия Медведева.

«У нас планируется порядка 7,5 млрд рублей – в 1,5 раза больше, чем в прошлые годы. Основной упор идет на областной центр, в областном центре вместе с агломерацией проживает около 70% населения», – сказал Назаров.

Он отметил, что в регионе построят около 125 км дорог с твердым покрытием, в шесть раз больше, чем в прошлом году. Средства также пойдут на восстановление четырех мостов, ранее поврежденных паводком. Еще более 300 км дорог ожидает ремонт.

Назаров отметил, что формированию программы дорожного строительства и ремонта предшествовало общественное обсуждение, и граждане выбрали наиболее проблемные участки дорог.

Ремонт улиц Омска и сельских дорог Омской области активизировался после того, как 14 апреля 2016 года жительница города Екатерина Черненко в ходе прямой линии пожаловалась Владимиру Путину на плохое состояние дорог и бездействие местных властей. Президент призвал привести дороги в порядок к 300-летию города, которое отмечалось в августе прошлого года.

### АИФ-КРЫМ; 2017.04.25; ИЗ СИМФЕРОПОЛЯ В КЕРЧЬ СТАНЕТ ДОБИРАТЬСЯ ВДВОЕ ДОЛЬШЕ – МИНТРАНСА КРЫМА

В связи с масштабным строительством трассы «Таврида», дорога от Керчи до Симферополя может занимать вдвое больше времени, сообщили на правительственном портале Крыма.

«Так, в связи с масштабным строительством, время в пути из Керчи в Симферополь может увеличиться вдвое. В настоящее время **минтранс** Крыма проводит работу для того, чтобы минимизировать неудобства», – уточнили в сообщении пресс-службы **минтранса** Крыма

Согласно словам **министр транспорта** Крыма Анатолия Волкова, для борьбы с пробками на трассе запретят парковки на обочинах и установят дорожные знаки. Также в минтрас рассматривают вариант переориентации туристического потока на использование электричек в летний период.

### РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА – ЭКОНОМИКА ЦЕНТРАЛЬНОГО ОКРУГА; ДЕНИС ПЕРЕДЕЛЬСКИЙ; ДМИТРИЙ РАИЧЕВ; 2017.04.25; ДОРОГИ СТАЛИ ДОРОЖЕ

Расходы на содержание трасс в Орле растут, но качество ремонта не улучшается

Реальное состояние автодорог в Орле не выдерживает критики. К такому мнению пришли активисты Общероссийского народного фронта, которые совместно с другими общественными организациями провели мониторинг здешних трасс. Покрытие не отвечает нормам, а подрядчики уклоняются от гарантийного ремонта. В ситуации разбирался корреспондент «РГ».

«Беркуту» виднее

Для проверки трасс в город прибыла сертифицированная передвижная лаборатория с системой электронного мониторинга «Беркут». Ее называют «детектором лжи» для чиновников.

– В этом году мы реализуем федеральный проект «Карта убитых дорог», – рассказал сопредседатель регионального штаба ОНФ Валерий Савин. – Любой может нанести на нее дорогу, требующую ремонта. Все обращения передаются в администрацию города для включения указанных объектов в перечень ремонтных работ.

По его словам, мэрия реагирует оперативно. Однако это не помогло ей получить высокую оценку активистов. Мониторинг показал, что ни одна из обследованных дорог не отвечает полностью нормативным требованиям. Площадь обнаруженных дефектов оказалась в 10 раз больше той, что озвучивали чиновники. На карту нанесено уже около ста «убитых» местных дорог.

Широкий общественный резонанс вызвал ремонт на Наугорском шоссе. Осенью дорожники уложили асфальт прямо в снег. За зиму полотно покрылось трещинами и начало рассыпаться. Подрядчик отказался выполнять гарантийный ремонт и вступил с мэрией в судебную тяжбу. Подобное – не редкость.

На ремонт дороги по улице Комсомольской потратили 67 миллионов рублей. Это центральная магистраль, лицо города. Но и здесь новое полотно не выдержало и года. Верхний слой уже частично разрушен. Подрядчик отказался за свой счет добровольно устранить дефекты.

– Ему была направлена досудебная претензия и выставлены штрафные санкции и пени на 40 миллионов рублей, – пояснил глава муниципального казенного учреждения «Управление коммунального хозяйства» (МКУ «УКХ») Дмитрий Зуев. – В настоящее время дело находится на рассмотрении в суде.

На улице Полесской срезали асфальт, чтобы уложить новое покрытие. Но денег на ремонт не хватило, и орловцы вынуждены ездить по «грунтовке». Результаты мониторинга оказались неутешительными для городских властей. Чиновники заверили активистов, что недостатки будут устранены.

– Мы договорились о том, что теперь представители общественных организаций будут принимать участие в приемке ремонтных работ, – уточнил глава администрации Орла Андрей Усиков. – Кроме того, ОНФ окажет помощь в проведении лабораторных исследований.

Качество под залог

Проверки контрольно-счетной палаты и антимонопольщиков, тяжбы автовладельцев с дорожными службами тоже вскрыли пласт проблем. Так, недавно МКУ «УКХ» признали виновным в нарушении закона о защите конкуренции. Дело завели по жалобе строительной фирмы, которую не допустили к участию в торгах.

В июле прошлого года был объявлен тендер на ремонт 22 объектов улично-дорожной сети. Их объединили в один лот, что отсекло многих соискателей. Лишь самые крупные и благополучные фирмы могли побороться за контракт. Не каждый способен отремонтировать десятки дорог одновременно. К тому же надо заплатить немалый залог.

– В документацию был включен ремонт дорог, расположенных в разных районах Орла, территориально отдаленных друг от друга и не связанных технологически, – пояснила замглавы УФАС Ирина Солдатенкова. – Они имеют средства идентификации и представляют собой отдельные объекты улично-дорожной сети, что позволяло организовать торги по каждому участку.

Контракт получила фирма из Тулы, его стоимость превысила 146 миллионов рублей. Поскольку на момент рассмотрения антимонопольного дела большая часть работ уже была выполнена, управление ФАС не стало аннулировать результаты торгов. Однако поставило вопрос о наказании виновных и предписало ужесточить контроль и не допускать подобного. Попутно КСП установила, что «на 94 процента автомобильных дорог местного значения отсутствует государственная регистрация права». Нет и единого подхода к работе с подрядчиками. Срок гарантийных обязательств устанавливается конкретно для каждой фирмы и варьируется от двух до восьми лет.

К тому же в конкурсной документации зачастую устанавливается минимальный срок действия банковской гарантии. Она дается на обеспечение контракта. Подрядчик перечисляет заказчику определенный процент от начальной суммы как залог качества ремонта. Однако срок такой гарантии нередко превышает срок действия контракта всего на месяц.

Это позволяет подрядчикам уклоняться от гарантийного ремонта. Бывает, что они исчезают, «освоив» бюджетные деньги. Не отвечают на письменные претензии и телефонные звонки. Некоторые «внезапно» вступают в процедуру банкротства. Власти вынуждены с каждым годом тратить все больше.

– В 2015-2016 годах неэффективное использование бюджетных средств на ремонт дорог составило 38 миллионов рублей, – сообщила председатель КСП Татьяна Успенская. – Средства, в частности, были направлены на оплату ямочного ремонта и работ на дорогах, находящихся на гарантийном обслуживании.

Муниципальной казне приходится оплачивать штрафы за несоответствие дорожного полотна ГОСТам, которые выписывают сотрудники ГИБДД. Город через подотчетные предприятия возмещает ущерб от ДТП водителям, чьи автомобили пострадали из-за плохого дорожного покрытия. Один из таких процессов выявил системную проблему.

В суд обратился местный житель, чья машина угодила в выбоину. Причиной ДТП признали несоответствие дорожного покрытия нормам. Автовладелец оценил ущерб в 60 тысяч рублей и потребовал компенсацию. Выяснилось, что за дорогу отвечает МКУ «УКХ», которому такие полномочия дала мэрия. Оно заключило договор с ГУП «Дорожная служба».

Это предприятие наняло субподрядчика – МУП «Спецавтобаза по санитарной очистке города Орла». Выделенные из муниципальной казны средства дошли до муниципального же предприятия через двух посредников. Разве не выгоднее было бы перечислить деньги напрямую? И таких вопросов возникает немало.

– В городе не обеспечена реалистичность расчета расходов бюджета на ремонт и содержание дорог, – считает Татьяна Успенская. – В предыдущие годы формирование расходов осуществлялось без учета нормативов финансовых затрат, утвержденных постановлением администрации города.

Кстати, в Орле нормативы установлены на уровне федеральных. Возможно, поэтому их и не используют – чтобы не выросли расходы. Словом, постановление «носит формальный характер и не применяется при определении плановых сумм ассигнований». КСП не раз обращала на это внимание и призывала снизить нормативы. Но к мнению аудиторов чиновники не прислушались.

Гребут лопатой

К слову, расходы муниципальной казны на содержание автодорог выросли почти на треть – с 248,1 миллиона рублей в 2015 году до 344,3 миллиона в 2016-м. Значительные суммы выделяют из регионального дорожного фонда. Однако улучшения качества дорог пока не видно.

Не обходится и без криминала. Так, прокуратура направила в суд уголовное дело о хищении бюджетных средств, выделенных на строительство двух дорог. Обвинение предъявлено директору одного из местных ООО. Он заключил контракт с госзаказчиком и спустя некоторое время отчитался о выполнении. Проверка показала, что дороги появились только на бумаге.

– Госзаказчику были представлены документы, содержащие ложные сведения об объемах и стоимости выполненных работ, – рассказала старший помощник прокурора Орловской области Елена Семина. – Фактически же строительство дорог осуществлено не было.

Бюджетные средства, почти 28 миллионов рублей, прошли через фирму-однодневку и после нескольких операций были обналичены. Обман вовремя удалось вскрыть. Горе-строителя задержали и обвинили в мошенничестве, причинении крупного ущерба государству, а также попытке легализовать похищенные деньги.

Станут ли лучше дороги после проверок и возбужденных уголовных дел? Активисты надеются на это, хотя и не верят, что ситуацию можно изменить в ближайшее время. На кону ведь большие деньги. Вот и возникает криминальный соблазн. Кто-то экономит на материалах, кто-то завышает сметы, а кто-то составляет «липовые» отчеты. Все это говорит о том, что общественный контроль необходим. Не поставишь же за спиной каждого чиновника и подрядчика по прокурору.

А как у соседей

В Смоленской области активисты ОНФ провели проверку состояния дорог в Вязьме и областном центре. Первым вяземским объектом стал аварийный Смоленский мост, нанесенный на «Карту убитых дорог» и неоднократно отмеченный местными жителями и активистами ОНФ в качестве объекта, который требует немедленного внимания.

– Зимой здесь был проведен аварийный ямочный ремонт – в непогоду с нарушениями технологий наспех заделали ямы, – рассказали в ОНФ. – Местные жители добились, чтобы прокуратура признала эти работы некачественными. Как следствие – они не были оплачены и приняты. После этого на мосту пытались несколько раз проводить ямочный ремонт, но асфальт «не приживался». Мост тем временем разрушался все больше, ограждения с одной стороны моста упали в реку. Сейчас там уложено новое временное асфальтовое покрытие, а капитальный ремонт будет проведен этим летом.

По словам первого заместителя главы районной администрации Владимира Беленко, капитальный ремонт дорожного покрытия в этом году планируется произвести на Советской площади, улицах Кронштадской и Алексеевской. Там не только будет заменен верхний слой асфальта, но и сооружен тротуар. Остальной ремонт в городе будет ямочным.

– Мы обязательно будем следить за ситуацией в Вязьме – практика показывает, что без общественного контроля дороги здесь не ремонтируются, – сообщил координатор проекта «Дорожная инспекция ОНФ/Карта убитых дорог», депутат Государственной Думы РФ Александр Васильев.

В ходе рейда по Смоленску активисты оценили качество гарантийных дорог, отремонтированных в 2012-2016 годах, дорожных участков, проинспектированных в 2015 году, а также дороги, где, по мнению граждан, требуется провести ремонтные работы. По их мнению, ситуация в областном центре начинает меняться к лучшему. Тем не менее на улице Кирова были выявлены значительные дефекты дорожного полотна, не устраняемые на протяжении долгого времени, несмотря на гарантийное обслуживание. Отмечено плохое состояние дорожного участка по улице Нормандия-Неман, у магазина оптики; проверку специальным лекалом для измерения допустимых размеров ям на дорожном полотне не прошли улицы Паскевича, Степана Разина, межквартальный дорожный проезд у дома 6а по улице Рыленкова. В администрации Смоленска участников рейда ОНФ заверили, что капитальный ремонт дорожного полотна по улице Паскевича продолжится уже в ближайшее время.

Координатор проекта «Дорожная инспекция ОНФ/Карта убитых дорог» в Смоленской области Николай Яров отметил, что сорвалась проверка грунтовой дороги у населенного пункта Зубовщина, ведущей к земельным участкам, выделенным многодетным семьям, инвалидам, а также ветеранам войны и труда. Более 200 семей, получивших земельные наделы, не могут начать на них жилищное строительство из-за бездорожья.

– Дорога настолько непроходима, что даже внедорожники застряли в грязи и не смогли проехать к выделенным участкам, пришлось вернуться обратно, – подчеркнул Яров.

### ИНТЕРФАКС-НЕДВИЖИМОСТЬ; 2017.04.25; ТАТАРСТАН НАМЕРЕН БЛАГОДАРЯ BIM-ТЕХНОЛОГИЯМ ВТРОЕ СНИЗИТЬ ЗАТРАТЫ НА ДОРОЖНЫЕ СТРОЙКИ

Для **министерства транспорта** и дорожного хозяйства Республики Татарстан разработана «дорожная карта» для перехода на BIM-технологии (Building Information Modelling; технологии информационного моделирования – ИФ), сообщили в компании КРОК.

Благодаря новой системе министерство планирует сократить затраты и повысить эффективность строительства автодорог и сооружений. Проект инициирован в преддверии вступления в силу в январе 2019 года обязательного использования BIM-технологий при проектировании объектов строительства в рамках госзаказа.

Согласно «дорожной карте», переход к концепции BIM будет осуществлен в основном за счет интеграции приложений, уже используемых отделами и подрядчиками **Минтранса** Татарстана для проектирования, управления строительством, реконструкцией, ремонтом и эксплуатацией объектов. Такой эволюционный подход обойдется в 2-3 раза дешевле, чем внедрение новых модулей BIM и переобучение пользователей.

Как сообщалось, в марте текущего года вице-премьером Дмитрием Козаком была утверждена подготовленная Минстроем «дорожная карта» по внедрению BIM-технологий. По словам представителей Минстроя, в ближайшее время ведомство намерено запустить пилотные проекты с применением BIM-технологий.

### ИНТЕРФАКС; 2017.04.25; ДВОРКОВИЧ ДОПУСКАЕТ РАСШИРЕНИЕ СД РЖД, НО НЕ ЗА СЧЕТ ГЛАВ СОВКОМФЛОТА И РСПП

Вице-премьер РФ Аркадий **Дворкович**, возглавляющий совет директоров ОАО «Российские железные дороги», допускает расширение численного состава этого органа управления компании, но не за счет генерального директора «Совкомфлота» (СКФ) Сергея Франка и главы Российского союза промышленников и предпринимателей Александра Шохина.

«У нас никаких предложений ни по Франку, ни по Шохину не было. Были отдельные идеи Росимущества, Минэкономразвития, но на заключительном этапе мы решили в целом сохранить костяк, который был раньше. Может быть, добавятся один-два человека, но не Франк и Шохин», – заявил А.**Дворкович** в интервью «Интерфаксу».

О том, что президент РСПП Александр Шохин и глава СКФ выдвинуты в совет директоров «Российских железных дорог», в феврале писала газета «Ведомости», ссылаясь на список кандидатов, предложенный Федеральным агентством по управлению государственным имуществом (Росимущество) РФ. Документ был подписан министром экономического развития РФ Максимом Орешкиным еще в конце 2016 г., сообщал при этом газете федеральный чиновник. Минэкономразвития представило свои предложения, подтверждали изданию в ведомстве.

При этом А.Шохин подтверждал газете, что включен в список кандидатов. В документах, с которыми тогда ознакомилось издание, глава РСПП указан как профессиональный поверенный. Сам он не смог уточнить свой статус, отметив лишь, что ему больше хотелось бы занять кресло независимого, а не поверенного директора, поскольку «в таком качестве был бы больше полезен компании».

С.Франк выдвижение в совет директоров РЖД до официального назначения комментировать тогда не стал.

И А.Шохин, и С.Франк раньше работали в совете директоров монополии: первый был независимым с 2008 по 2014 гг., С.Франк был в совете в 2003-2004 гг.

В интервью «Интерфаксу» А.**Дворкович** не стал говорить, кто именно может войти в совет директоров. «Мы отправили материалы на согласование в администрацию президента РФ, ждем пока ответа», – сказал он, отметив лишь, что «точно сменится» представитель **Минтранса**. «От них будет Алан **Лушников**, нынешний замминистра, который отвечает за железнодорожный транспорт. Потому что прежний (Алексей Цыденов – ИФ) теперь работает врио губернатора (Бурятии – ИФ)», – заявил вице-премьер.

Сейчас в совет директоров «Российских железных дорог» из 12 человек помимо А.**Дворкович**а входят руководитель Российского фонда прямых инвестиций Кирилл Дмитриев, заместители глав Минфина, Минэкономразвития и **Минтранса** Андрей **Иванов**, Николай Подгузов и А.Цыденов, президент РЖД Олег Белозеров, председатели советов директоров группы «ЕСН» и «Русской холдинговой компании» Григорий Березкин и Александр Рязанов, бывший председатель правления Deutsche Bahn Хартмут Медорн.

В качестве независимых работают председатель совета директоров группы «Каскол» Сергей Недорослев, гендиректор Агентства по рекапитализации инфраструктурных и долгосрочных активов Василий Сидоров и глава набсовета Фонда содействия реформированию ЖКХ Сергей Степашин.

### ИНТЕРФАКС; 2017.04.25; ИНДЕКСАЦИЯ Ж/Д ТАРИФОВ В 2018 Г. НА 4% ДОСТАТОЧНА, ДЛЯ ДИСКУССИИ ТРЕБУЮТСЯ ОБОСНОВАНИЯ – ДВОРКОВИЧ

Индексация грузовых железнодорожных тарифов в 2018 году на 4% достаточна, и рассматривать большее повышение стоит только в случае, если будут предоставлены обоснования для необходимости этого, считает вице-премьер РФ Аркадий **Дворкович**.

Но таких запросов, по его словам, правительство РФ еще не получало.

«Понятно, что РЖД хотелось бы, чтобы индексация была выше, поскольку есть накопленные проблемы, которые хотелось бы решить быстрее. Но за счет последовательного повышения эффективности, думаю, что и при 4% эти проблемы возможно решить», – заявил вице-премьер в интервью «Интерфаксу».

«Если будут такие обоснования, которые убедят и руководство правительства, и президента, что нужно больше, то не исключаю любого решения. Но пока мы таких жестких обоснований еще не получили. Мы с коллегами работаем в еженедельном режиме, будем смотреть», – добавил он, комментируя разговоры на транспортном рынке об индексации грузовых тарифов в 2018 г. более чем на 4%.

Ранее при рассмотрении правительством сценарных условий прогноза социально-экономического развития РФ на 2018-2020 гг. премьер-министр РФ Дмитрий Медведев заявил, что кабинет министров будет отталкиваться от идеи индексации всех тарифов в стране в пределах целевой инфляции (то есть не выше 4% в год). При этом он отметил, что отдельные позиции по конкретным секторам можно будет обсудить подробнее.

«Общий уровень по умолчанию – 4%, не выше», – подтвердил А.**Дворкович**. Он напомнил, что в 2017 г. правительство также приняло решение индексировать грузовые тарифы на уровень инфляции (4%), но добавив к нему целевую надбавку (2%) «на инвестиционные цели, прежде всего, на капремонт путей». «Это балансирует в целом ситуацию (с доходами «Российских железных дорог» – ИФ). Хотя пока продолжается отток высокодоходных грузов с железной дороги, и растут перевозки, прежде всего, низкодоходных грузов – угля и некоторых других, нельзя говорить, что в целом все проблемы решены. Но ситуация нормальная, в ней можно работать», – отметил он. «2% в последующий базис при индексации тарифов в 2018 г. уже входить не будут. Базисом будет только 4%-ное повышение», – напомнил при этом А.**Дворкович**.

«По пассажирским перевозкам (в поездах дальнего следования – ИФ) главная дискуссия идет вокруг учета той льготы по НДС, которая была дана. Естественно, мы хотели, чтобы все эти средства использовались для инвестиций в обновление вагонного парка, а не снижали тариф, но дискуссия, тем не менее, на эту тему есть», – добавил он.

Как сообщалось ранее, правительство согласилось снизить на 2016 г. с 18% до 10% НДС на пассажирские ж/д перевозки в дальнем следовании. Это позволило «дочке» РЖД – АО «Федеральная пассажирская компания» (ФПК) – направить высвободившиеся средства на закупки дополнительных вагонов у Тверского вагоностроительного завода (актив «Трансмашхолдинга»).

В 2016 г. было принять решение вообще обнулить НДС, причем на долгосрочный период. За счет этого в 2017-2019 гг. ФПК планирует дополнительно закупить 295 вагонов (в сумме за трехлетний период – 907). В 2017 г. ФПК может приобрести на 30% больше вагонов, чем в 2016 г. – 338, в том числе 51 – двухэтажный. Одновременно такие налоговые решения позволили сократить и субсидии ФПК из федерального бюджета на покрытие недополученных доходов от регулирования тарифов на перевозки в плацкартных и общих вагонах: в 2016 г. – на 6 млрд руб., за три следующих года – на 50,5 млрд руб. (в том числе в 2017 г. – на 13,6 млрд руб.).

### АГЕНТСТВО МОСКВА; 2017.04.26; ЧИСЛО СЛУЧАЕВ ТРАВМИРОВАНИЯ ГРАЖДАН НА ПОЛИГОНЕ РЖД В ЯНВАРЕ-МАРТЕ СНИЗИЛОСЬ НА 11,3% – ДО 551 ЧЕЛОВЕКА

Количество случаев травмирования граждан на полигоне ОАО «РЖД» в январе-марте 2017 г. снизилось на 11,3% по сравнению с аналогичным периодом 2016 г. – до 551 человека, сообщили в пресс-службе компании.

«ОАО «РЖД» в I квартале 2017 г. отмечает снижение количества случаев травмирования граждан в зоне движения поездов на 11,3% по сравнению с аналогичным периодом прошлого года. По оперативным данным, в транспортных происшествиях, связанных с причинением вреда здоровью граждан в зоне движения поездов, был травмирован 551 человек, 402 из них погибли, в том числе 20 детей», – говорится в сообщении.

В пресс-службе подчеркнули, что основными причинами получения травм является хождение по железнодорожным путям в неустановленных местах, попытки взобраться на платформу или спрыгнуть с нее и другие нарушения правил поведения на объектах железнодорожной инфраструктуры.

«Для решения проблемы обеспечения безопасности граждан на железнодорожном транспорте и снижения травматизма ОАО «РЖД» на постоянной основе работает со следственным комитетом, прокуратурой, МВД России, **Минтрансом** России, Минобрнауки России, Минстроем России. Компания ежегодно разрабатывает рекламно-информационные кампании и организационно-технические мероприятия, направленные на предупреждение случаев травмирования граждан в зоне движения поездов», – отмечается в сообщении.

Уточняется, что в I квартале 2017 г. выполнены работы по строительству 17 пешеходных переходов, отремонтировано девять пешеходных мостов, 47 пешеходных переходов, две пассажирские платформы, установлено две речевых информатора о приближении поездов, улучшено освещение 369 платформ.

### ИНТЕРФАКС; 2017.04.25; ПУТИН ПОРУЧАЕТ ОПЕРАТИВНО РЕШИТЬ ВОПРОС О НАЛАЖИВАНИИ СООБЩЕНИЯ СОЧИ – ЯЛТА С ИСПОЛЬЗОВАНИЕМ СУДОВ НА ПОДВОДНЫХ КРЫЛЬЯХ

Президент РФ Владимир Путин поручил Минпромторгу и **Минтрансу** проработать вопрос о возможности скоростного пассажирского сообщения между Крымом и Кавказом на судах на подводных крыльях.

«Министр промышленности здесь находится. Они вместе с коллегами проработают и решение примут. И чем быстрее – тем лучше», – сказал он во вторник в ходе встречи с представителями деловых кругов Ярославской области в ответ на соответствующее предложение гендиректора АО «Судостроительный завод «Вымпел» Олега Белкова.

При этом В.Путин призвал учитывать несколько моментов. Первый из них касается безопасности перевозок. Второй затрагивает необходимость льгот по лизингу судов со стороны государства.

Третий вопрос заключается в том, что соответствующее предложение уже не одно, их несколько. В связи с этим можно провести конкурсные процедуры, выбрав наилучшее предложение, заявил глава государства, отметив, что ему нравится предложение О.Белкова.

«Мне кажется, что это будет вполне востребовано и будет окупаться. Это дополнительная такая серьезная будет транспортная услуга для наших граждан, которые отдыхают на нашем Черноморском побережье», – сказал В.Путин.

Согласно оценкам О.Белкова, расстояние в 500 км от Ялты до Сочи можно организовать по цене 1,5 тыс. руб. для пассажира. Глава завода «Вымпел» выразил готовность поставлять в регион суда на подводных крыльях по процедуре лизинга.

### RNS; 2017.04.25; РСПП РАСКРИТИКОВАЛ ФАС ЗА ОЦЕНКУ КОНКУРЕНЦИИ НА РЫНКЕ ПОРТОВЫХ УСЛУГ

Российский союз промышленников и предпринимателей (РСПП) раскритиковал оценку конкуренции на рынке портовых услуг, которую дала Федеральная антимонопольная служба (ФАС России). Позиция организации изложена в резолюции заседания подкомитета по транспорту и логистике комитета РСПП по международному сотрудничеству.

«Вызывает обеспокоенность попытка антимонопольного регулятора представить ситуацию в портах как неконкурентный рынок, а рост рублевого эквивалента портовых тарифов в результате девальвации рубля интерпретировать как целенаправленные действия стивидоров по повышению тарифов. Для большинства клиентов портов, являющихся участниками внешнеэкономических цепочек, номинирование тарифов в валюте является инструментом натурального хеджирования. Клиентам портов должна быть предоставлена возможность выбора валюты тарифа в диалоге со стивидором, а любая попытка искусственного навязывания тех или иных условий контрпродуктивна», – говорится в резолюции.

РСПП считает контрпродуктивной инициативу ФАС вернуться к практике регулирования тарифов на стивидорные услуги «в виде искусственного ограничения нормы прибыльности для хозяйствующих субъектов, работающих на сложившемся высоко конкурентном рынке портовых услуг». «Реализация таких инициатив не обеспечит снижение стоимости транспортировки грузов для российских грузовладельцев и импортеров, а приведет к перераспределению прибыли в пользу иностранных компаний-перевозчиков, снижению доходов российских портовых операторов и, соответственно, их налоговых отчислений, сворачиванию инвестиционной деятельности в портах», – сказано в документе.

Вместе с этим РСПП рекомендует правительству РФ провести дополнительное исследование сектора перевалки грузов в портах и на его основе вынести мотивированное решение относительно состояния конкуренции на рынке портовых услуг. «Рекомендовать правительству Российской Федерации вынести мотивированное (на основе дополнительного исследования рынка оказания услуг по перевалке грузов в портах, с учетом полного тарифа транспортно-логистических цепей доставки грузов в порт на условиях FOB) решение относительно состояния конкуренции на рынке портовых услуг и обеспечить на этой основе стабильные и предсказуемые правила работы капиталоемкой и стратегически важной отрасли», – сказано в документе.

РСПП также принял решение признать за контрагентами портов право самостоятельно определять валюту номинирования тарифов с учетом специфики их хозяйственной деятельности и требований обеспечения конкурентоспособности.

В 2016 году грузооборот вырос на 6,7%, перевалка экспортных грузов – на 5,3%, транзитных грузов – на 5,8%, напоминают в РСПП. За пять последних лет (2011–2016) мощности портовых перегрузочных комплексов выросли на 21%, грузооборот морских портов – на 27%, процент загрузки производственных мощностей увеличилась с 67 до 71%. В 2015 году в портовую инфраструктуру в России было привлечено инвестиций на сумму более 50 млрд руб. (в пять раз больше, чем в 2014 году), в 2016 году – более 90 млрд руб.

### RNS; 2017.04.25; МИНТРАНС ОПРОВЕРГ ПОЛНЫЙ ЗАПРЕТ НА ДВИЖЕНИЕ РЕЧНОГО ТРАНСПОРТА В ГОРОДАХ КУБКА КОНФЕДЕРАЦИЙ

**Минтрансом** России не принимались нормативно-правовые документы, предполагающие перекрытие всей или преобладающей части акватории и внутренних водных путей в границах российских городов, принимающих участие в Кубке конфедераций 2017 года, сообщили в **Минтрансе**.

В **Минтрансе** отмечают, что в настоящее время проект приказа об установлении ограничений для плавания маломерных судов проходит процедуру общественных обсуждений.

«Меры, которые будут признаны необходимыми для организованного проведения турнира, обеспечения комфортного и безопасного посещения его объектов и других городских достопримечательностей гостями и жителями городов, потребуют внесения некоторых изменений в маршруты движения водного транспорта и других плавсредств, режим их стоянок. Эти меры не будут препятствовать функционированию транспортного, логистического и туристическо-рекреационного комплексов наших городов», – отметили в **Минтрансе**.

Ранее RNS сообщало, что, согласно проекту ведомственного акта, в Сочи, Санкт-Петербурге, Москве и Казани на период проведения Кубка конфедераций ФИФА будет запрещено движение прогулочных и спортивных судов.

«Указанный проект ограничивает движение судов в морских акваториях и на участках внутренних водных путей Российской Федерации, прилегающих к городам или находящихся в границах городов, где будут проводится матчи Кубка конфедераций ФИФА 2017 года, а также будут введены усиленные меры безопасности», – говорится в документе.

### ВЕДОМОСТИ; ГРИГОРИЙ ФРИДМАН; КРИСТИНА МОЗГОВАЯ; 2017.04.26; ОВЕРБУКИНГ ДОЛЖЕН СТАТЬ НОРМОЙ

Математик Григорий Фридман и экономист Кристина Мозговая о необходимости законодательного регулирования сверхлимитных продаж

Овербукинг, или сверхлимитные продажи авиабилетов, должен как можно быстрее стать доступной и, что особенно важно, законодательно оформленной практикой для всех авиаперевозчиков в России.

Формально под сверхлимитными продажами обычно понимается продажа авиабилетов на некоторый рейс в количестве большем, чем вместимость назначенного на этот рейс воздушного судна. Есть два вида сверхлимитных продаж. Первый не вызывает никаких вопросов и определяется тем, что, как известно, покупатели иногда возвращают билеты еще до вылета рейса. Любая авиакомпания это учитывает и повторно продает освободившиеся в результате возврата билетов места, тем самым увеличивая общее число продаж.

Второй вид связан с неявками пассажиров к регистрации на рейс. Эти неявки могут быть следствием разнообразных причин, главной из которых является банальная задержка предыдущего рейса – пассажир просто не успевает на пересадку. Никакая авиакомпания не будет и не должна мириться с тем, что перевозит пустые места, особенно если спрос на ее авиабилеты велик. Довольно естественным выходом является продажа билетов с учетом так называемой сверхлимитной (виртуальной) вместимости: например, зная, что в среднем на регистрацию на рейс не является пять человек, можно попробовать продавать на пять билетов больше. В результате, конечно, появляются новые риски: в том случае, если зарегистрировавшихся пассажиров окажется больше, чем посадочных мест в самолете, авиакомпании придется в той или иной форме компенсировать каждому «лишнему» пассажиру свой отказ предоставить ему уже оплаченную услугу. Размер компенсаций зависит как от общих правил, так и от конкретной ситуации с каждым «лишним» пассажиром. Естественно, возникновение подобных ситуаций чрезвычайно нежелательно для пассажиров, но не менее опасны они и для авиакомпаний, потому что ведут к значительным репутационным потерям. Если станет известно, что скандальная история с авиакомпанией United Airlines (сотрудники службы безопасности насильно вывели из самолета пассажира) связана именно с тем, что на рейсе проводились сверхлимитные продажи, то это выдающийся пример неправильного и, как следствие, чрезвычайно убыточного управления доходами.

Сверхлимитные продажи, если правильно ими пользоваться, – это одна из самых проверенных и эффективных с финансовой точки зрения стратегий управления доходами. Согласно мировой практике применение процесса сверхлимитного бронирования в автоматизированных системах управления позволяет повысить доход от продажи билетов на рейсе на 6–7%. Отказ от применения в России сверхлимитных продаж означает, что наши авиакомпании должны отказаться от возможности получения дополнительных доходов. Учитывая низкую рентабельность авиационной отрасли, подобное решение выглядит абсурдным и негативно скажется на самих пассажирах. Естественно, многие российские авиакомпании негласно используют и продолжат использовать овербукинг.

Интересно, что сейчас в документах, регулирующих деятельность российских авиакомпаний, отсутствует пункт, запрещающий продавать авиабилеты в количестве большем, чем вместимость воздушного судна. Но многие российские авиаперевозчики стараются скрывать, что появление на определенных рейсах «лишних» пассажиров связано с овербукингом. Они обычно объясняют ситуацию техническим сбоем в системе продаж. Вроде бы странно, ведь отсутствие обязательных официальных требований по выплатам компенсаций «лишним» пассажирам освобождает перевозчика от дополнительных затрат. Однако российские авиакомпании продают лишь небольшое число авиабилетов сверх вместимости самолета, разумно опасаясь массовых скандалов с «лишними» пассажирами.

Тем не менее известны случаи судебных разбирательств между ведущими авиакомпаниями и пассажирами, получившими вынужденный отказ в посадке на рейс из-за нехватки мест по причине сверхлимитных продаж. Несмотря на то что такая формулировка отказа в посадке на рейс противоречит законодательным постановлениям, регулирующим деятельность российских авиакомпаний (ст. 107 Воздушного кодекса РФ), как правило, судебные разбирательства заканчиваются не в пользу пассажира.

Но обычно, чтобы не допускать конфликтов при появлении «лишних» пассажиров на предполетной регистрации, авиаперевозчики предлагают некоторым из них изменить условия перевозки, например, время или дату вылета либо класс обслуживания. Добровольно соглашаясь на такое изменение условий перевозки, пассажир, естественно, руководствуется желанием как можно скорее совершить перелет в пункт своего назначения и привычно осознает бесполезность спора с авиаперевозчиком. Однако согласие пассажира на изменение условий перевозки формально трактуется как «добровольное изменение пассажиром условий договора воздушной перевозки», а в соответствии с приказом **Минтранса** России № 82 от 28.06.2007 дополнительные компенсации пассажирам при этом не предусмотрены.

Если авиакомпания не найдет нужное количество добровольцев, согласных изменить условия перевозки, то некоторые пассажиры получат вынужденный отказ в посадке на рейс. При этом доказать неправомерность действия авиакомпании почти невозможно, так как, во-первых, пассажир не знает истинной причины отказа в посадке, а во-вторых, такие действия авиакомпании допустимы согласно ст. 107 Воздушного кодекса («Бремя доказывания наличия оснований расторжения договора воздушной перевозки пассажира, предусмотренных пунктом настоящей статьи, лежит на перевозчике»).

Сегодня пассажиры на рейсах российских авиакомпаний воспринимают сверхлимитные продажи как сорванные планы, как нежданные проблемы и/или обман, но не как дополнительный способ получения дохода, в разы превышающего стоимость самого авиабилета. Такое негативное отношение к сверхлимитным продажам возникло, во-первых, из-за отсутствия законодательного регулирования прав на компенсации (в том числе денежные) для пассажиров. Сверхлимитные продажи законодательно регламентированы уже во многих странах. Например, американские авиакомпании руководствуются положениями, указанными в законе об овербукинге. В Регламенте Европарламента и Совета ЕС № 261/2004 установлены общие правила компенсации и помощи пассажирам в случае снятия с рейса, отмены или длительной задержки рейса. Регламент унифицирует правила, по которым работают авиаперевозчики, получившие лицензию на данный вид деятельности в государствах – членах ЕС.

Для уменьшения недовольства среди пассажиров и с целью защиты их прав **Министерство транспорта** в 2015 г. попыталось законодательно регламентировать сверхлимитные продажи, однако рассмотрение законопроекта было перенесено на 2017 г. Российские авиакомпании, несомненно, и далее продолжат применять сверхлимитные продажи на своих рейсах, особенно в существующих правовых реалиях. Мы убеждены, что урегулировать взаимоотношения между авиакомпаниями и пассажирами в случае сверхлимитных продаж можно только с помощью законодательной регламентации всего процесса, в том числе единой системы штрафов для авиакомпаний и компенсаций для пассажиров. Главной целью при этом должно являться создание условий, при которых появление «лишних» пассажиров на рейсах будет невыгодно авиакомпаниям, практикующим сверхлимитные продажи. Это вызовет необходимость тщательной оценки как плюсов и минусов использования овербукинга на различных рейсах, так и детального расчета сверхлимитной вместимости, обеспечивающей максимальную прибыль от продаж авиабилетов за счет уменьшения числа «лишних» пассажиров, каждый из которых – причина потенциальных финансовых и репутационных потерь авиакомпании.

Стоит обратить внимание, что простое заимствование существующих размеров компенсационных выплат, утвержденных в рамках европейского или американского законодательства, неразумно. Необходимо создать механизм расчета компенсационных выплат с учетом специфики российского рынка авиаперевозок, особенностей тарифной системы и дальности перелета по внутренним и международным направлениям. Большой проблемой при этом будет практически полное отсутствие исторических данных, необходимых для выработки конкретных эффективных решений, например, информации о числе неявок на предполетную регистрацию по тем или иным причинам, вероятности добровольного отказа пассажира от перелета в зависимости от размера предложенной компенсации и т. д. Для построения системы, законодательно регламентирующей сверхлимитные продажи, стоит использовать подходы, связанные с компьютерным имитационным моделированием.

Мы считаем, что при создании механизма регулирования взаимоотношений авиакомпаний и пассажиров при сверхлимитных продажах не потребуется введение дополнительных законодательных ограничений на выбор рейсов, где может быть применен овербукинг, или на число сверхлимитных авиабилетов. Авиаперевозчики смогут заранее оценивать экономический эффект от сверхлимитных продаж при условии выплат денежных компенсаций «лишним» пассажирам и принимать решение, на каких рейсах овербукинг будет экономически целесообразен. Например, крайне невыгодно будет применять сверхлимитные продажи на дальнемагистральных рейсах, так как затраты по пересадке пассажира на альтернативные рейсы в несколько раз превысят доход от продажи билетов сверх вместимости самолета.

Подобная система с учетом внесения поправок в российское законодательство, регулирующее авиационную деятельность, будет выгодна и для пассажиров, так как пассажиры смогут получить денежные компенсации за причиненные неудобства в случае сверхлимитных продаж.

Авторы – профессор, заведующий кафедрой прикладной математики и экономико-математических методов СПбГЭУ; доцент департамента экономики НИУ ВШЭ Санкт-Петербурга

### ВЕДОМОСТИ; АНАСТАСИЯ ИВАНОВА; 2017.04.26; ЧЕТЫРЕ АВИАКОМПАНИИ ПОДАЛИ ЗАЯВКИ НА ДОПУСК К РЕГУЛЯРНЫМ РЕЙСАМ В ТУРЦИЮ

Так они перестраховываются от закрытия чартерного сообщения

Заявки в **Росавиаци**ю на допуск к регулярным перевозкам в Турцию подали «Азур эйр», «Икар», «Роял флайт» и «Северный ветер» (см. врез), сказано в материалах для межведомственной комиссии при **Минтрансе** – они опубликованы в апреле 2017 г. на сайте **Росавиаци**и. Авиакомпании подают заявки на допуск к чартерным или регулярным международным рейсам в первые семь рабочих дней каждого месяца, объясняет представитель **Росавиаци**и Сергей Извольский.

В российском воздушном законодательстве, продолжает Извольский, нет деления на чартерных и регулярных перевозчиков – это просто условия выполнения рейса. Регулярные рейсы выполняются в соответствии с центральным расписанием, билеты на них продает непосредственно авиаперевозчик, описывает систему Извольский. А на чартерных рейсах заказчик выкупает частично или полностью места в самолете, а авиакомпания не вправе сама продавать билеты и заключать прямые договоры перевозки с пассажирами, говорит он.

В марте и феврале 2017 г. **Росавиаци**я не одобряла заявок на полеты в Турцию, следует из материалов агентства.

Десятого апреля, в шестой рабочий день месяца, **Росавиаци**я направила авиакомпаниям телеграмму за подписью замруководителя агентства Олега Клима, в которой предупреждала о возможной приостановке чартерных рейсов в Турцию. Тогда «Ведомостям» получение документа подтвердили сотрудники трех авиакомпаний. Представитель **Росавиаци**и не комментировал ни наличие предупреждения, ни принятые впоследствии решения.

Авиакомпании страхуются: в июле – августе 2016 г., когда были разрешены только регулярные рейсы, туроператоры и авиакомпании потеряли много времени и туристов, вспоминает топ-менеджер одного туроператора, и авиакомпании, получив предупреждение **Росавиаци**и, хотят заранее получить разрешения летать в Турцию, но не обязательно ими воспользуются.

«Азур эйр» запросила допуск на регулярные рейсы в Турцию в конце 2016 г., разрешение получила в марте 2017 г., подтверждает представительница компании Анастасия Матюшина. Сейчас «Азур эйр» хочет увеличить количество рейсов до 3–4 в неделю, следует из материалов **Росавиаци**и. На турецком направлении авиакомпания по-прежнему работает только как чартерный перевозчик, говорит Матюшина, – все места у «Азур эйр» выкупает ее стратегический партнер Аnex Tour. Если авиакомпания установит регулярное авиасообщение с Турцией, оно также будет рассчитано на турпакеты и Anex Tour останется основным партнером, уверяет Матюшина. Представитель «Роял флайт» подтвердил подачу заявки, а от других комментариев отказался. Представитель «Икара» не ответил «Ведомостям».

Обычно чартеры на 20–30% дешевле регулярных рейсов за счет полной загрузки самолета: туроператор оплачивает все места, даже если они не куплены, говорит гендиректор холдинга «Випсервис» Дмитрий Горин. Сейчас туроператоры увеличивают долю регулярных рейсов в турпакетах: если на них можно выкупать блоки мест, это напоминает чартерную систему. Возможно, авиакомпании станут продавать авиабилеты и самостоятельно: у многих россиян в Турции есть жилье, а также туристы люкс-класса обычно не летают чартерами, замечает гендиректор «Пегас туристик» Анна Подгорная.

### КОММЕРСАНТ ПРИЛОЖЕНИЯ; НИКИТА АРОНОВ; 2017.04.26; МОНРЕАЛЬСКОЙ КОНВЕНЦИИ БЫТЬ!

Значимым событием в авиационной отрасли в 2017 году станет присоединение России к Монреальской конвенции для унификации некоторых правил международных воздушных перевозок 1999 года. Соответствующий закон уже подписан президентом России, и в ближайшее время ожидается вступление конвенции в силу.

Монреальская конвенция модернизировала и усовершенствовала более ранний документ – Варшавскую конвенцию 1929 года, к которой СССР присоединился еще в 1934 году и которая в измененной редакции продолжает действовать по настоящее время.

Чего ждать пассажирам от ратификации Россией Монреальской конвенции, «Деньгам» рассказал заместитель генерального директора «Аэрофлота» по правовым и имущественным вопросам Владимир Александров:

– Действие конвенции коснется только международных авиаперевозок. На внутренние перелеты по России ее юрисдикция не распространяется. По статистике **Росавиаци**и, за 2016 год через отечественные аэропорты перевезено 159,6 млн пассажиров, из них на международные перевозки приходится 46,4 млн пассажиров, то есть 29% от всех перевозок по стране. Таким образом, преимуществами Монреальской конвенции сможет воспользоваться не более трети всех авиапассажиров в России.

Многие СМИ рассказывают о повышенных компенсациях, которые будут выплачивать пассажирам за задержку рейсов. Так ли это?

– Вопреки заблуждениям многих СМИ ратификация Монреальской конвенции 1999 года не повлечет за собой существенного изменения порядка компенсаций за задержку рейсов. По сути, конвенция всего лишь определяет пределы ответственности перевозчика, не гарантируя подобные выплаты пассажирам и не делая их автоматическими. В настоящее время таких ограничений в части международных рейсов законодательство не содержит, поэтому конвенция лишь устранит этот правовой пробел, определив тот максимум, который может быть возмещен пассажиру только при условии, что он действительно понес убытки в связи с задержкой и смог их документально подтвердить.

К сожалению, со стороны многих СМИ указанная ситуация освещается в ином свете. Пассажирам обещают колоссальные компенсации, забывая при этом добавить, что все подобные требования со стороны пассажиров теперь должны быть доказаны документально.

– Как пассажиру получить желаемую компенсацию, если его рейс не вылетел по расписанию?

– Повторюсь, конвенция не предполагает автоматической выплаты компенсации при каждой задержке. В документе указан лишь верхний лимит ответственности, а не нижний, и все убытки подлежат доказыванию. Простого заявления о понесенных затратах недостаточно. Пассажир в каждом случае обязан подтвердить свои расходы документально, а причиненные убытки должны быть напрямую связаны с задержкой рейса. Как правило, пассажир вначале предъявляет авиаперевозчику претензию, в которой излагает свои требования, и прикладывает подтверждающие документы. Если компания сочтет их обоснованными, она выплачивает пассажиру соответствующую компенсацию. Если документы не подтверждают понесенные убытки, перевозчик вправе отказать пассажиру. В таком случае правомерность требований и размер компенсации будет определять суд. В отличие от претензионного порядка к судебным доказательствам закон предъявляет более серьезные требования как по форме, так и по содержанию.

– Получается, что пассажиры могут рассчитывать только на возмещение своих убытков, а не на выплату фиксированной суммы после каждой задержки?

– Именно так. Причем в суде придется доказывать, что все расходы были связаны непосредственно с задержкой рейса. Очень часто пассажиры требуют от перевозчика компенсации за покупки, совершенные в аэропорту в период задержек. Такие претензии признаются необоснованными, ведь перевозчик по закону и так берет на себя основную заботу о клиентах – предоставляет горячее питание и проживание в комфортабельных гостиницах. Если же пассажир планирует снять номер повышенной комфортности, поужинать в дорогом ресторане или приобрести для себя брендовую одежду, а затем возместить свои расходы за счет авиакомпании, такие требования судом будут отклонены. При этом авиакомпания по-прежнему не несет ответственности при задержках, которые произошли не по ее вине, например по соображениям безопасности, из-за неблагоприятных погодных условий или по требованию государственных органов.

– В европейских странах пассажиры при задержках получают солидную компенсацию. Ожидается ли подобная практика после ратификации Монреальской конвенции?

– Конвенция устанавливает совершенно иной порядок и не обязывает авиакомпании добровольно выплачивать какую-либо сумму при каждой задержке рейса. Упомянутый механизм автоматической компенсации действует только в странах Европейского союза. Действительно, согласно Регламенту ЕС 261/2004, за задержку перевозчик выплачивает пассажиру неустойку от €250 до €600 в зависимости от дальности перелета. Пассажиру гораздо проще получить эти деньги и тем самым избежать длительных судебных разбирательств, а также расходов на адвокатов. В России законы Евросоюза не применяются, и ратификация Монреальской конвенции не повлечет за собой принятия подобных правил.

Отмечу, что конвенция не обязывает авиакомпанию выплачивать какие-либо компенсации, а скорее ограждает перевозчиков от немотивированных требований пассажиров. Свои расходы пассажир должен будет подтвердить документально и доказать их непосредственную связь с задержкой рейса.

– Ожидается ли увеличение размера выплат за утрату или повреждение багажа?

– Несмотря на свою архаичность Варшавская конвенция 1929 года установила простое правило: за утрату, недостачу или повреждение багажа при международной перевозке авиакомпания несет ответственность в размере $20 за 1 кг багажа. Данный порядок гарантировал получение компенсации и избавлял пассажиров от длительных судебных тяжб. Монреальская конвенции 1999 года в части компенсации пассажиру стоимости утраты или повреждения багажа, как и в случае с задержкой рейса, устанавливает верхний предел ответственности, в рамках которого пассажир имеет право на доказывание понесенных убытков. При этом безусловных выплат за каждый килограмм утерянного багажа, как это практикуется сейчас, не последует, а причиненный ущерб будет необходимо подтвердить документально.

– Каков будет механизм получения компенсации за утрату багажа после ратификации Монреальской конвенции?

– Как я уже упоминал, в отличие от действующего сегодня порядка конвенция не предполагает автоматических выплат в случае утраты или повреждения багажа. Все убытки должны быть подтверждены в суде с помощью коммерческого акта, кассовых чеков, квитанций, договоров и т. д. Пассажиру потребуется доказать, какое конкретно имущество находилось в утерянном багаже и какой стоимости. Судебная практика показывает, что в большинстве случаев это сделать затруднительно.

Вот пример из недавно завершившегося судебного разбирательства. Пассажир Л. летела в Барселону через Москву. В аэропорту Барселоны багаж пропал. Хозяйка багажа обратилась в «Аэрофлот» с претензией. По ее словам, стоимость имущества в чемодане составляла 148 тыс. руб., также ей вынужденно пришлось купить вещи на 37 тыс. руб. Обе суммы она потребовала от авиакомпании. «Аэрофлот» в ответ предложил выплатить $260, положенные по Варшавской конвенции за 13 кг багажа. Не пожелав получить данную сумму, пассажир обратилась в суд, увеличив размер претензии до 1 млн руб. В итоге судом принято решение о правомерности позиции «Аэрофлота» в части расчета суммы компенсации, в пользу истца взысканы те самые $260, первоначально предложенные перевозчиком. При этом пассажиру пришлось потратить полгода на судебные разбирательства, привлечь для этого профессиональных юристов и понести затраты на оплату их услуг. Фактически указанный спор не привел к положительному для пассажира финансовому результату. К сожалению, подобный случай не единичен.

– В чем, по вашему мнению, главное достоинство Монреальской конвенции?

– Действительно ключевым для «Аэрофлота» преимуществом конвенции станет возможность перехода с бумажного на электронный документооборот в сфере грузоперевозок. Это позволит ввести e-freight (аналог электронного билета для груза) и значительно оптимизировать работу авиакомпании. «Аэрофлот» надеется, что конвенция станет базой для совершенствования воздушного законодательства и повышения конкурентоспособности российских компаний на международном рынке авиаперевозок.

На сегодняшний день к Монреальской конвенции уже присоединилось 120 государств, в том числе США, страны Евросоюза, Китай и Япония. Ее ратификация является важным и необходимым шагом для развития авиации в России.

Вопреки распространенному мнению конвенция устанавливает только максимальный размер ответственности перевозчика за убытки в связи с задержкой рейса или утратой багажа. Чтобы получить желаемую компенсацию, пассажиру потребуется в каждом случае доказать размер своих убытков, в том числе в судебном порядке.

### КОММЕРСАНТ ЕКАТЕРИНБУРГ; АЛИСА ГЛАЗКОВА; 2017.04.26; АЭРОПОРТ РОЩИНО НАРАЩИВАЕТ МАССУ

В начале 2017 года была завершена четырехлетняя реконструкция тюменского аэропорта Рощино (входит в группу «Новапорт»). В результате его пропускная способность увеличилась до 5 млн пассажиров в год, а площадь – до 27 тыс. кв. м. По итогам первого квартала аэропорт увеличил пассажиропоток почти на треть, при этом количество пассажиров международных рейсов выросло почти на 80%. В планах аэропорта получить статус межрегионального хаба и увеличить пассажиропоток на 200 тыс. человек за год.

В первый квартал 2017 года пассажиропоток аэропорта Рощино превысил 334 тыс. человек, что на 26% больше аналогичного периода 2016 года. По данным пресс-службы губернатора Тюменской области, показатели перевозок по российским направлениям выросли на 24% (236 тыс. пассажиров), а по международным – на 79% (более 18 тыс. человек). Также выросло общее количество вылетов самолетов – 2,3 тыс., что на 10% выше первых трех месяцев 2016 года. Такой рост объясняется в первую очередь расширением возможностей аэропорта после завершения четырехлетней реконструкции стоимостью 4 млрд руб. Сейчас площадь терминала Рощино составляет 27 тыс. кв. м (до реконструкции – 6,5 тыс. кв. м), пассажиров обслуживают 15 стоек регистрации, пять из которых работают на международные рейсы.

Международный аэропорт Рощино с 2014 года принадлежит аэропортовой сети «Новапорт». Находится в 13 км к западу от Тюмени. Имеет две взлетно-посадочные полосы, один аэровокзальный комплекс, который предназначен для обслуживания пассажиров внутренних и международных рейсов. Допущен к приему 23 типов воздушных судов и всех типов вертолетов. В 2016 году полеты из Рощино осуществлялись в 49 регулярных и чартерных направлениях, включая 11 международных и 38 внутренних. Рейсы выполняла 71 авиакомпания, 20 из них работали на регулярной основе. Годовой пассажиропоток аэропорта по итогам 2016 года составил 1,5 млн пассажиров и на 8,5% превысил показатели 2015 года.

Региональные позиции

На торжественном открытии аэровокзала полпред УрФО Игорь Холманских заявлял, что «Рощино станет визитной карточкой региона и всего Уральского округа, поможет его дальнейшему экономическому развитию, привлечению инвестиций и новых деловых кругов». «Основной акцент ставится на развитие Рощино, как главных «ворот Тюменской области». Мы добиваемся того, чтобы жителям Тюмени и автономных северных округов было максимально удобно пользоваться авиасообщением», – рассказал начальник отдела авиационной деятельности Рощино Михаил Русаков. Задачу целенаправленно развивать внутреннее авиасообщение неоднократно ставил губернатор Владимир Якушев. «Наша стратегическая цель – вернуть аэропорту статус межрегионального хаба, каким он был в советское время», – отмечал губернатор. В конце 2016 года число рейсов внутри Тюменской области, ХМАО и ЯНАО возросло более чем на 20%. Сюда вошли такие маршруты, как Салехард, Сургут, Надым, Ханты-Мансийск, Нижневартовск, Урай, Советский, Ноябрьск и Нягань. В 2017 году решением **Росавиаци**и количество маршрутов, субсидируемых из федерального бюджета, снизилось с восьми до шести. Региональное правительство выступило в поддержку внутренних перелетов из Рощино и заявило о готовности софинансировать девять направлений: в Омск, Барнаул, Уфу, Томск, Усинск, Самару, Казань, поселок Стрежевой и Минеральные Воды.

Среди аэропортов УрФО по итогам 2016 года Рощино занимал второе место по количеству перевезенных пассажиров (1,5 млн человек), уступая только екатеринбургскому Кольцово (4,2 млн человек). При этом по темпам наращивания годового пассажиропотока тюменский аэровокзал находился на первом месте. С показателем прироста в 8,5% он обошел не только соседние аэропорты Сургута (пассажиропоток увеличился на 4,7% и составил 1,48 млн человек) и Нового Уренгоя (прирост 3%, 896,5 тыс. человек), но и Кольцово (прирост 0,9%).

Трансферный рывок

Как отмечает исполнительный директор агентства «Авиапорт» Олег Пантелеев, главное новшество реконструированного аэропорта – обслуживание трансферных пассажиров, совершающих пересадку в Тюмени на рейсах внутренних линий. «В предыдущей конфигурации терминала этого не было в принципе. Сейчас для этого существует специальный трансферный коридор. Пассажиры, не получая багаж, проходят на второй этаж в накопитель, а также при необходимости регистрируются на следующий рейс и все это упрощает путешествие», – рассказал он. По его мнению, аэропорт создал достойные необходимые условия, а также активно помогает при взаимодействии компаний, организующих пересадки. По итогам 2016 года количество трансферных пассажиров увеличилось на 38% и составило 12,4 тыс. человек.

По словам Михаила Русакова, с июня 2016 года команда аэропорта реализует стратегию по созданию на базе тюменского аэропорта крупного стыковочного узла. В ходе реконструкции Рощино получил статус 2Э, который позволяет совершать стыковочные перевозки на рейсах авиакомпаний, заключивших многостороннее соглашение М2Closedfare. «Благодаря наличию такого соглашения пассажиры, следуя через тюменский аэропорт, могут приобретать единый билет до конечной точки маршрута по сквозному тарифу. Такой авиабилет обойдется пассажиру дешевле, чем приобретение двух авиабилетов на две разные авиакомпании, а также гарантирует ему доставку до конечного пункта даже в случае задержки при перелете до аэропорта стыковки. При этом пассажиру доступна сразу вся маршрутная сеть авиакомпаний-участников соглашения», – поясняет Михаил Русаков. О том, что трансфертным пассажирам удается экономить в Тюмени, говорит и Олег Пантелеев. «Пассажиры, выбирают Тюмень в качестве пересадки, потому что время стыковки достаточно небольшое, совокупная продолжительность полета увеличивается не драматично»,– отмечает аналитик.

Сейчас в программе М2 тюменского аэропорта участвуют четыре перевозчика: «Оренбуржье», «Руслайн», «ЮТэйр» и «Ямал». По словам господина Русакова, это позволит обеспечить для пассажиров перелеты по более чем 500 маршрутам с различных направлений со стыковкой в Тюмени.

Разлет на 2017 год

В 2017 году Рощино стал базовым аэрохабом для авиакомпании «Ямал» (принадлежит ЯНАО). Как отмечал губернатор ЯНАО Дмитрий Кобылкин, в перспективе также рассматривается вариант создания в тюменском авиаузле современной ремонтной базы для парка самолетов АК «Ямал». С мая 2017 года авиакомпания открывает регулярные рейсы из Тюмени по семи новым направлениям: Самара, Ростов-на-Дону, Казань, Нижний Новгород, Краснодар, Минеральные воды, Талакан. «Также увеличится частота популярных направлений в Сочи, Симферополь, Анапу, Геленджик, Новосибирск, Красноярск, Екатеринбург», – сообщают в компании. По словам Михаила Русакова, ведется работа по привлечению авиакомпаний для выполнения рейсов в другие города России, ближнее зарубежье и восточные направления. «В планах – проработка организации полетов в Казахстан (Астана, Алматы), Киргизию (Бишкек, Ош) и Китай (Урумчи, Пекин)», – уточнил представитель аэропорта.

Ожидается, что всего в 2017 году маршрутная сеть аэропорта Рощино увеличится до 52 направлений полетов. В международных рейсах будет сделан акцент на популярные направления: кроме маршрутов в Ларнаку, Тунис, Бургас, Анталию, откроются направления в Салоники авиакомпании Ellinair и Стамбул авиакомпании AtlasGlobal. По мнению Олега Пантелеева, для тюменского аэропорта открытие даже нескольких популярных направлений даст серьезный прирост международного пассажиропотока.

В 2017 году Рощино планирует увеличить пассажиропоток на 200 тыс. человек. «Все инфраструктурные преобразования аэропорта позволяют обслужить 1,7 млн пассажиров, на которые рассчитывают в Тюмени. Однако не все при оценке годового пассажиропотока зависит от аэропорта», – считает Олег Пантелеев. По его мнению, вопрос в том, как авиакомпании будут развивать свои маршрутные сети и каков будет спрос на перевозки. «Сейчас из-за укрепления рубля и отложенного спроса рост пассажиропотока заметен, и это тенденция не только тюменского аэропорта. Можно ожидать, что летом пассажиропоток замедлится. Это случится, в том числе, из-за сезонного повышения цен. Но поставленные показатели Рощино, скорее всего, достигнет», – заключил эксперт.

### ИНТЕРФАКС; 2017.04.25; МИНФИН СОМНЕВАЕТСЯ В ЭФФЕКТИВНОСТИ ДИФФЕРЕНЦИРОВАННОГО НДС ДЛЯ РЕГИОНАЛЬНЫХ РЕЙСОВ

Министерство финансов не поддержало предложение холдинга «Ренова» по обнулению НДС на внутренних авиарейсах в обход Москвы.

«Минфин России не поддержал предложение об обнулении НДС на внутренних авиалиниях, минуя Москву», – сообщили «Интерфаксу» в пресс-службе ведомства.

Как сообщалось, ранее глава совета директоров «Реновы» Виктор Вексельберг направил письмо президенту Владимиру Путину, в котором предложил установить дифференцированный НДС для внутренних авиаперевозок через Москву и прямых межрегиональных рейсов без пересадки в столице. При этом для первых предлагалось сохранить действующий уровень НДС – 10%, для вторых – обнулить налог.

Позднее гендиректор «Аэропортов регионов» (входит в «Ренову») Евгений Чудновский заявил, что президент поддержал это предложение. Он отметил, что это «очень мощный рычаг, который позволит немного выровнять шансы между региональными и сетевыми перевозками через Москву, которые сегодня превалируют», и даст возможность развиваться региональным хабам. Но в начале апреля источник «Интерфакса» сообщил, что после поручения президента проработать вопрос Минфин, поддержав саму идею дифференциации, предложил установить НДС в размере 18% для рейсов через Москву и 10% – без пересадки в столице. «Сейчас будет борьба за ставку», – говорил собеседник агентства.

Во вторник заместитель министра финансов Илья Трунин заявил журналистам, что и вовсе сомневается в экономическом эффекте от установления разных ставок. «У нас временная норма действует про ставку 10% на перелеты внутри страны. Если мы хотим дифференцировать ее, то нужно, чтобы эта норма закончилась, чтобы со следующего года ставка была 18% на внутренние авиаперелеты, – сказал он. – А если мы хотим для какого-то пункта сделать льготу, то есть для тех перелетов, где начальной или конечной точка не является Московский авиаузел, то там можно сохранить 10%. Чтобы была какая-то дифференциация».

По мнению чиновника, есть внутренние маршруты, которые не запустятся ни при каких условиях. «Условно говоря, из Казани в Сочи и так летают, а из Казани в Тамбов вряд ли будут летать, даже если (будет налоговая ставка 10% – ИФ), а билеты Казань – Москва и Москва – Тамбов, если такой есть рейс, станут облагаться по более высокой ставке. Более того, у нас есть маршруты субсидируемые – из Москвы на Дальний Восток, из Москвы в Калининград – которые не подпадут под эту льготу, неважно какая она будет», – сказал И.Трунин.

«Поэтому здесь вопросы к **Минтрансу**: они это поддерживают или нет. Понятно, что это сделано для поддержки аэропортов, я так понимаю, не для поддержки авиакомпаний, поэтому еще очень много вопросов осталось», – заключил представитель Минфина.

В пресс-службе **Минтранса** «Интерфаксу» сообщили, что ведомство выступает за обнуление НДС по всем видам региональных перевозок. «В целом поддерживая снижение НДС на внутренних авиалиниях, **Минтранс** выступает и за обнуление НДС для региональных авиаперевозок, минуя Московский авиаузел», – отметил собеседник агентства.

### RNS; 2017.04.26; АВИАКОМПАНИЯ ОАЭ FLYDUBAI ПЛАНИРУЕТ УВЕЛИЧИТЬ ЧИСЛО РЕЙСОВ В РОССИЮ В ПОЛТОРА РАЗА

Авиакомпания Объединенных Арабских Эмиратов FlyDubai планирует увеличить число рейсов в Россию на 50% после введения в сентябре 2016 года новой системы виз для граждан России, рассказал Reuters в интервью глава авиакомпании Гейт аль Гейт.

«Мы планируем вернуть тот же объем перевозок, который был раньше», – сказал глава авиакомпании.

Он также добавил, что спрос на перелеты в ОАЭ из России увеличился после внесения изменений в порядок выдачи виз для российских граждан. За I квартал 2017 года число приезжающих в Дубай из России выросло на 106%.

В настоящее время от авиакомпании действует 29 еженедельных рейсов по семи российским направлениям, рассказал пресс-секретарь компании. В течение последних нескольких лет число авиарейсов в АОЭ сократилось из-за экономических проблем и влияния санкций в связи с ситуацией на Украине.

### ТАСС; 2017.04.25; ВЛАСТИ: ЛОУКОСТЕР «ПОБЕДА» МОЖЕТ ОТКРЫТЬ РЕЙСЫ В БУРЯТИЮ

Лоукостер «Победа» (входит в группу «Аэрофлот») может начать полеты в Улан-Удэ. Об этом журналистам сообщил временно исполняющий обязанности главы Бурятии Алексей Цыденов. По его словам, полеты могут начаться в уже в октябре. Пресс-служба самой авиакомпании такую возможность не комментирует.

«Договор с аэропортом еще не подписан, в проработке. Цена билета – порядка 5 тысяч. Рейс прямой, беспосадочный – Улан-Удэ – Москва. Частоты сейчас обсуждаются: 3-5 раз в неделю, пока не определились точно. Других каких-то вопросов, которые требуют решения, нет, сомнений в том, что состоится (начало полетов лоукостера – прим. ТАСС) – нет», – отметил Цыденов.

Цыденов сказал, что старт рейсов запланирован на октябрь, потому что сейчас у авиакомпании нет свободных провозных емкостей. По его словам, «Победа» «покупает пять самолетов и один из них ставит на Улан-Удэ». «Поэтому октябрь месяц связан с условием поставки новых самолетов»,– сообщил он.

Также Цыденов сказал, что авиакомпания запросила скидку на аэропортовое обслуживание.

«Скидка (от аэропорта – прим. ТАСС) требуется существенная, и сейчас с аэропортом этот вопрос прорабатываем вместе», – добавил Цыденов.

Продолжительность полета из Москвы в Улан-Удэ составляет более 5 часов. При этом, средняя продолжительность рейсов «Победы» – 2,5 часа. Более того, авиакомпании не предоставляет на своих рейсах питание. На данный момент, согласно законодательству РФ, перевозчик может не предоставлять питание на борту исключительно для рейсов не длиннее 4 часов.