**15 ИЮНЯ 2017**

**Вернуться в оглавление**

|  |
| --- |
| **Публикации** |

### ТАСС; 2017.06.14; АВИАКОМПАНИЯ «РОССИЯ» БУДЕТ ВЫПЛАЧИВАТЬ ПИЛОТАМ ОТ 250 ТЫС. РУБ. ПРИ ТРУДОУСТРОЙСТВЕ

Авиакомпания «Россия» (входит в группу «Аэрофлот») определилась с размером так называемых подъемных (единоразовые выплаты, которые осуществляются при приеме на работу). Как сообщил ТАСС официальный представитель авиакомпании, для командиров воздушных судов (КВС) они составят от 500 тыс. рублей, для вторых пилотов – от 250 тыс. рублей. По его словам, в авиакомпании на данный момент работает около 800 пилотов.

Накануне стало известно, что на фоне оттока российских пилотов за рубеж правление группы «Аэрофлот» решило ввести подъемные для своих пилотов: в авиакомпании «Аэрофлот» они составят 650 тыс. рублей для КВС и 350 тыс. рублей для второго пилота. Как пояснили ТАСС в «Аэрофлоте», подъемные также планируется ввести и в дочерних компаниях: «России», «Победе» и «Авроре».

«В авиакомпании «Россия» принято решение о том, что подъемные для КВС составят от 500 тыс. рублей, для второго пилота – от 250 тыс. рублей. Помимо этого, в компании действует современная система социальных льгот: программа ДМС, служебные билеты для сотрудников и членов их семей на рейсы почти 30 авиакомпаний-партнеров, компенсация санаторно-курортного лечения, компенсация отдыха детей сотрудников и другие», – рассказал ТАСС официальный представитель авиакомпании «Россия».

Он подчеркнул, что нововведение не будет касаться случаев смены работы летчиков в рамках группы «Аэрофлот».

«Помимо этого, в компании действует принятый ранее приказ, на его основании любой сотрудник, по рекомендации которого в компанию пришел командир воздушного судна или второй пилот, получает 150 тыс. рублей и 100 тыс. рублей соответственно», – сказал собеседник агентства.

Так как выплата по данному приказу происходит по окончанию испытательного срока пилота, выплаты еще не производились, но несколько заявлений на получение этой премии уже подано, добавил он.

Отток российских пилотов за рубеж

Ранее газета «Коммерсант» сообщила, что российские авиакомпании обеспокоены утечкой летных кадров в Азию: за последние два с половиной года туда уехали на работу более 300 командиров воздушных судов и инструкторов, еще 400 – в процессе трудоустройства.

**Министр транспорта РФ** Максим **Соколов** заявил, что ведомство не видит проблемы в оттоке российских пилотов за рубеж.

При этом в кулуарах Петербургского экономического форума гендиректор «Аэрофлота» Виталий Савельев говорил журналистам, что в авиакомпании есть дефицит пилотов, многие из них переходят на работу в Азию и Китай, где зарплаты выше. По словам Савельева, в авиакомпании второй пилот получает 320-350 тыс. рублей, КВС – 470 тыс. рублей, пилот-инструктор – более 500 тыс. рублей.

«Аэрофлот» уже ввел систему единоразовых выплат для пилотов, устраивающихся на работу в авиакомпанию. При трудоустройстве командира воздушного судна выплата составит 650 тыс. рублей, второго пилота – 350 тыс. рублей.

Выплаты предусмотрены пилотам, которые впервые трудоустраиваются в «Аэрофлот», а также бывшим пилотам компании, со времени увольнения которых прошло не менее трех лет. При этом работник, получивший такую выплату, обязан отработать в компании не менее двух лет, а в случае досрочного расторжения трудового договора возместить денежные средства пропорционально неотработанному времени. Однако выплаты не будут производиться при переходе из компании в компанию внутри группы.

В свою очередь **Росавиаци**я попросила российские авиакомпании до 15 июня направить информацию о количестве пилотов, уволившихся с начала 2015 года и до 1 июня 2017 года и перешедших на работу за границу.

### REGNUM; 2017.06.15; ПОД ФЛАГОМ РОССИИ: БЕЗ ДЕНЕГ, ЕДЫ, ВОДЫ, ЛЕКАРСТВ И ТОПЛИВА

Экипаж российского судна «Анатолий Торчинов» застрял в китайском порту Шидао без денег, еды, воды, медикаментов и топлива. На борту есть заболевшие, один моряк госпитализирован. Судовладелец – компания «MB-Лайн» – уже давно в «черном списке» РПСМ. Моряки несколько месяцев безуспешно пытаются вернуться домой, передает корреспондент ИА REGNUM.

14 июня истек срок регистрационных документов теплохода «Анатолий Торчинов». Это значит, что сухогруз не имеет права выходить в море. Судно стоит в китайском порту Шидао с 28 апреля. На борту нет еды, пресной воды. Нет медикаментов, нет топлива, нет вообще ничего, включая средства личной гигиены для экипажа. Люди болеют и с каждым днем заболевших становиться все больше. Один из членов экипажа госпитализирован в тяжелом состоянии.

«Задолженность по зарплате составляет более 4,3 млн рублей. Платить перестали с 1 января. А 1 июня у нас закончилась пресная вода, продукты и прочее. С января судовладелец полностью прекратил снабжение судна. Не выдаются ни рабочая одежда, ни обувь, ни перчатки, вообще ничего! Люди на грани нервных срывов. Все работы остановлены, кроме поддержания судна на плаву. Все переговоры с судовладельцем, компанией «МВ-Лайн» завершаются лишь словесными обещаниями. В разговоре с генеральным директором ООО СК «МВ-Лайн», Юрием Перервой, был получен ясный ответ: «денег у компании нет, исходя из реалий погасить задолженность не представляется возможным», – рассказал капитан теплохода «Анатолий Торчинов» Евгений Пискунов.

Компания ООО СК «МВ-Лайн» категорически отказывается репатриировать экипаж на родину, что является грубейшим нарушением как международного, так и российского законодательства. У экипажа закончилось действие контрактов, а, следовательно, срок действия рабочих виз. Территория судна, опять же, по всем международным законам, является территорией государства, флаг которого развевается на его мачте. На мачте «Анатолия Торчинова» – флаг Российской Федерации. Капитан судна от имени экипажа обратился в консульство России в Пекине. Но прошло уже три недели, а консульство никаких действий не предпринимает. Из ведомства приходят лишь отписки: «Это все не так просто и делается не быстро». Интересно: если на борту российского судна кто-то умрет от голода, жажды или болезней – готово ли консульство России взять на себя ответственность? За все время представитель консульства, осведомленный о бедственном положении моряков, граждан России (!) ни разу на судне не появился. Ничего не сделано и для того, чтобы хотя бы обеспечить людей едой и водой!

Капитан также направил обращение в прокуратуру Приморского края. Но и из этого ведомства пока никаких вестей.

«К нам, в РПСМ, пока моряки «Анатолия Торчинова» не обращались. Скорее всего, они не являются членами профсоюза, что очень и очень плохо. Компания ООО СК «МВ-Лайн» не впервые попадает в поле нашего зрения. Невыплаты зарплаты и прочие нарушения прав моряков имели место неоднократно, на судах «Горнозаводск» (флаг России) и «Believe» (флаг Сьерра-Леоне). Моряки этих судов являлись членами РПСМ, они обратились к нам за помощью, мы им помогли», – рассказал председатель Дальневосточной региональной организации РПСМ Николай Суханов.

Компания ООО СК «МВ-Лайн» не застраховала экипаж, грубо нарушив новые поправки к международной Конвенции о труде в морском судоходстве об обязательном страховании экипажей. Если экипаж застрахован, то все расходы по его лечению, репатриации, прочему несет страховая компания. Но судовладелец и это требование проигнорировал. А российские портовые власти, по сложившейся уже чудовищной традиции, выпустили судно с незастрахованным экипажем в рейс. Сейчас моряки брошены на чужбине всеми – работодателем и, судя по бездействию консула России в Китае, собственной страной.

РПСМ в очередной раз намерен на встрече с министром транспорта Российской Федерации Максимом **Соколов**ым поднять жизненно-важные для российских моряков вопросы: финансовые гарантии судовладельцев по репатриации, проблему медицинского освидетельствования экипажей, защиту национального рынка труда.

Профсоюз намерен затронуть проблему медицинских свидетельств, поскольку она требует безотлагательного решения. Уже с 1 июля медицинские документы российских моряков могут быть признаны нелегитимными в иностранных портах захода, если не будут выполнены требования Конвенции о труде в морском судоходстве (КТМС) и о подготовке и дипломировании моряков и несению вахты (Конвенция ПДНВ).

РПСМ неоднократно поднимал этот вопрос на встречах с Максимом **Соколов**ым. И министр даже информировал профсоюз о начале деятельности в этом направлении. Но до сих пор ничего не сделано.

«Не смотря на то, что приняты поправки к международной конвенции о труде в морском судоходстве, обязывающие судовладельцев страховать экипажи, РПСМ до сих пор ничего не известно о принятых мерах, как со стороны судовладельцев и страховых компаний, так и со стороны **Минтранса** РФ», – рассказал председатель Дальневосточной территориальной организации РПСМ Николай Суханов.

Профсоюз продолжает добиваться и защиты права на труд российских моряков. Речь о новых законах о ТОСЭР и свободных портах. Эти законы дают российскому судовладельцу – резиденту не получать разрешение государства на использование иностранной рабочей силы. А это может окончательно оставить без работы моряков – россиян.

Как сообщало ИА REGNUM, полное бесправие российских моряков, работающих как на судах под иностранными флагами, так и под флагом родной страны, стало одной из ключевых проблем морских регионов ДФО. Пальму первенства по нарушению прав моряков годами держит Сахалинская область. Но, учитывая, что на судах работают моряки всего федерального округа и других регионов России, проблема – общая. Не намного лучше ситуация в Приморье. Но, учитывая, что в этом регионе очень качественно работают РПСМ и транспортная прокуратура, в большинстве случаев права моряков удается отстоять. Российский моряк сегодня – самый незащищенный человек: его можно бросить в чужой стране, можно не заплатить за месяцы тяжелейшего труда. Можно вообще утопить, выпустив в море аварийное судно, как это произошло с 69 погибшими моряками сахалинского траулера «Дальний Восток», судебный процесс по которому странным образом засекретили на Сахалине. И в большинстве случаев – никто за это не ответит.

### MK.RU ВОЛГОГРАД; 2017.06.14; РОСАВТОДОР: ДОРОГА В ОБХОД ВОЛГОГРАДА МОЖЕТ СТАТЬ ФЕДЕРАЛЬНОЙ

Строящаяся дорога в обход Волгограда может получить статус федеральной. Вопрос передачи проекта государству обсудили в **Росавтодор**е.

Участие в совещании приняли глава федерального дорожного ведомства **Роман Старовойт**, председатель комитета по транспорту Государственной Думы РФ Евгений Москвичев, а также председатель комитета транспорта и дорожного хозяйства Волгоградской области Анатолий Васильев и начальник ФКУ «Упрдор Москва – Волгоград» Юрий Сорокин.

Перед направлением проекта строительства объездной магистрали на госэкспертизу специалисты Упрдор Москва – Волгоград провели его аудит.

Строить крупный объект планируют в несколько этапов. Сначала обустроят 14-километровый участок дороги от трассы Волгоград – Астрахань до пересечения с трассой Волгоград – Котельниково. Именно этот маршрут является одним из наиболее востребованных.

В данный момент администрация региона занимается отведением земельных участков, по территории которых пройдет трасса. Уже решены вопросы по 80% из них.

Напомним, с 2014 года власти региона совместно с федеральным центром проводят системную работу по модернизации дорожно-транспортной сети Волгоградской области. И строительство объездной трассы ранее обсуждали в ходе рабочих поездок в регион **министра транспорта** Российской Федерации Максима **Соколов**а.

– Новая объездная дорога имеет стратегическое значение для развития экономики Волгоградской области, – считает губернатор Андрей Бочаров.

Она позволит вывести потоки транзитного транспорта из Волгограда, снизить нагрузку на дорожную сеть города и создать более комфортные условия для жителей.

### ЮГА.РУ; 2017.06.14; ДЕПУТАТЫ ЗСК ПОПРОСИЛИ МИНТРАНС РФ ОГРАНИЧИТЬ ДЕЯТЕЛЬНОСТЬ ТАКСИСТОВ-НЕЛЕГАЛОВ

Депутаты Законодательного собрания Кубани обратились к министру транспорта РФ Максиму **Соколов**у с просьбой ограничить деятельность нелегальных таксистов

Меры были приняты в связи с проведением Кубка конфедераций в Сочи.

«В настоящее время существует угроза полного перехода предпринимательской деятельности по перевозке пассажиров и багажа легковым такси из разряда официального в нелегальный, что повлечет снижение безопасности и качества перевозок легковыми такси, а также негативно повлияет на отзывы жителей и гостей страны страны с учетом созданного ранее положительного имиджа регионов, на спортивных объектах которых будут проводиться футбольные матчи», – говорится в тексте постановления.

Как отметили депутаты, значительное количество жалоб поступает на некачественные перевозки, организованные службами заказа такси. Среди них «Сатурн», «Везет», «Яндекс», «Максим», «Убер» и «Гет».

Такие водители не проходят предрейсовые осмотры, а их автомобили не проверяются на техническое состояние. Кроме этого, именно нелегалы чаще всего нарушают ПДД, что может привести к авариям. Такие работники, по мнению парламентариев, подвергают жизнь и здоровье пассажиров опасности.

Более того, указанные службы путем установления максимальной цены поездки формируют собственные тарифы, демпингуют цены на рынке. В указанной ситуации легальные таксисты лишаются возможностей для конкуренции.

Для решения проблемы депутаты ЗСК предложили урегулировать деятельность диспетчерских служб и ввести административную ответственность для лиц, занимающихся перевозками пассажиров без специального разрешения.

Еще одно постановление было направлено председателю Комитета Государственной Думы Федерального собрания РФ по транспорту и строительству Евгению Москвичеву.

Ранее депутаты ЗСК разрешили таксистам ездить по полосе для маршруток. Изменения были приняты в ходе 62-ой очередной сессии Законодательного Собрания Краснодарского края.

### ИНТЕРФАКС; 2017.06.14; АНАЛИТИКИ ОЖИДАЮТ НЕГАТИВНОГО ЭФФЕКТА ОТ РОСТА ЗАРПЛАТ ПИЛОТОВ «АЭРОФЛОТА»

Рост зарплат пилотов «Аэрофлота», ожидаемый в связи с их дефицитом на рынке, может обогнать рост выручки и повлиять на финансовые показатели авиакомпании, считают аналитики «Атон».

«Из-за девальвации (рубля в 2014 г. – ИФ) российские пилоты оказались одними из самых низкооплачиваемых в мире. Это было приемлемо до недавнего времени, поскольку на российском рынке наблюдался избыток пилотов после банкротства «Трансаэро» (MOEX: TAER). Однако в настоящий момент рынок стремительно растет, и появляется дефицит. Таким образом, мы ожидаем, что рост зарплат в «Аэрофлоте» может обогнать рост выручки в ближайшие годы, что будет оказывать давление на рентабельность и финансовые показатели», – говорится в обзоре инвестиционной компании.

О массовом оттоке российских пилотов в Азию заявлял в июне глава «Аэрофлота» Виталий Савельев. По его словам, зарплата в азиатских авиакомпаниях, в частности в Китае, в валютном эквиваленте в 1,5-2 раза больше. «Аэрофлот» (MOEX: AFLT) платит командирам воздушного судна (КВС) 470 тыс. руб. в месяц, вторым пилотам – 320-350 руб., и повышать зарплату не намерен. Во-первых, «это запредельные суммы, и у каждой должности есть потолок», заявлял В.Савельев, во-вторых – есть закон, разрешающий российским авиакомпаниям брать на работу иностранных пилотов.

«Я сейчас взял 40 квот на иностранцев, и к нам сейчас иностранцы потянулись на тестирование. Мы просто их (российских пилотов – ИФ) заменим – кто-то придет летать, кого-то устроит эта зарплата!», – отмечал глава «Аэрофлота».

Однако накануне «Аэрофлот» объявил о введении «стимулирующих» разовых выплат при трудоустройстве летного состава. Впервые устраивающиеся в компанию КВС получат 650 тыс. руб., вторые пилоты – 350 тыс. руб. На выплаты могут рассчитывать и бывшие пилоты «Аэрофлота», решившие вернуться на прежнее место работы. Условие получения денег – обязательство отработать в «Аэрофлоте» не менее двух лет.

О готовности выплачивать летному составу при трудоустройстве от 250 тыс. руб. (минимум для вторых пилотов, КВС – от 500 тыс. руб.) в четверг объявила и «дочка» «Аэрофлота» – авиакомпания «Россия». Кроме того, любой сотрудник «России» может претендовать на денежные выплаты в диапазоне 100-150 тыс. руб., если по его рекомендации в компанию придет КВС или второй пилот, которые пройдут испытательный срок.

Между тем **Росавиаци**я запросила у российских авиакомпаний информацию о пилотах, уволившихся с начала 2015 года и перешедших на работу за границу. Соответствующую телеграмму за подписью главы ведомства Александра **Нерадько** авиакомпании получили в среду, сообщил «Интерфаксу» осведомленный источник.

### ВЕДОМОСТИ; ЕКАТЕРИНА МЕРЕМИНСКАЯ; ОЛЬГА АДАМЧУК; 2017.06.15; СУД ОСТАВИЛ ЦКАД БЕЗ ФИНАНСИРОВАНИЯ

Крупные банки не дают денег, пока суд или закон не разрешат покрывать расходы инвестора из бюджета

Работы на концессионных объектах, где затраты инвестора покрывает бюджет, могут остановиться

Претензии Федеральной антимонопольной службы (ФАС) к концессиям оставили этот рынок без денег: банки отказываются финансировать концессии, в которых расходы инвесторов покрываются из бюджета, пока их законность не будет доказана в суде, рассказали «Ведомостям» два консультанта инфраструктурных проектов. Положительное решение суда или изменения в закон о концессиях могут стать условием финансирования проектов с платой концедента основными финансирующими организациями, включая Газпромбанк, подтверждает руководитель дирекции инфраструктурных проектов Газпромбанка Павел Бруссер.

Представители ВТБ и Сбербанка отказались от комментариев.

Это последствие «башкирского дела». Банки начали перестраховываться с начала 2017 г., как только ФАС отменила конкурс в Башкирии, знает советник Dentons Илья Скрипников: по еще не начавшимся проектам первый транш пойдет, только когда ситуация прояснится.

ФАС объявила госзаказом концессии, где все расходы инвестора покрываются из бюджета. Поводом стал конкурс транспортного комитета Башкирии на автодорогу Стерлитамак – Магнитогорск. Арбитражный суд Москвы в начале июня полностью согласился с доводами службы: такой контракт должен оформляться как госзаказ и подрядчик будет выбираться на электронном аукционе.

Концессия – основная форма государственно-частного партнерства (ГЧП). Из 2446 действующих проектов ГЧП 2200 – концессии (см. график), по данным Центра развития ГЧП. Проекты с платой концедента обычно самые крупные. В России таких концессий 25, реализуется 16, менее 1% (всего их 1952), но именно на них приходится 40% таких инвестиций (310 млрд из 765 млрд).

Решение ФАС, а затем и суда поставило под угрозу как минимум шесть федеральных концессий, которые уже реализуются, в том числе «Платон», платную трассу Москва – Петербург, несколько крупных региональных проектов. Из проектов, которые только должны быть запущены, самый крупный – четвертый участок ЦКАД. ГК «Автодор» подписала с ООО «Юго-Восточная магистраль» концессионное соглашение на Петербургском экономическом форуме, а финансовое закрытие должно пройти через четыре месяца, заявил предправления ГК «Автодор» Сергей Кельбах «Интерфаксу», переговоры о финансировании проекта ведутся с Газпромбанком, Сбербанком и китайскими инвесторами. Газпромбанк финансирует и третий участок ЦКАД. Достроить кольцо вокруг Москвы «Автодор» рассчитывает в 2019 г., т. е. на строительство последнего участка (96,5 км) остается менее 1,5 года.

Банки, как правило, предоставляют 70–80% всего частного финансирования проекта, оставшиеся 20–30% – собственные средства концессионеров, рассказывает Скрипников. Сначала компания тратит собственные деньги – готовится к конкурсу, нанимает консультантов, а оставшиеся деньги идут параллельно траншам банков. Если концессионеры понимают, что денег от банка пока не будет, они могут тратить больше собственных средств – через увеличение уставного капитала или акционерные займы, считает Скрипников.

Концессии предложено проверять на эффективность

Это требование может усложнить подготовку проектов, не повысив их качество

В концессиях, как правило, оговорены обстоятельства, которые концессионер предвидит, но предотвратить не может (в том числе изменения законодательства), если такое случается, концессионер требует возмещения расходов от государства, продолжает Скрипников, если из-за решения ФАС банки откажутся финансировать проекты, концессионеры смогут требовать от государства возмещения расходов.

По проекту третьего участка ЦКАД работа с финансирующими организациями движется в графике, согласованном при финансовом закрытии, говорит замдиректора по финансовому развитию «Автобана» Денис Анисимов, ситуация по четвертому участку ЦКАД будет понятна в процессе переговоров с банками.

Решение банков не удивительно, они предупреждали, что очень взволнованы претензиями ФАС, и их можно понять, говорит партнер Hogan Lovells Александр Долгов.

Те концессии с платой концедента, которые уже запущены, вероятно, будут реализовываться в обычном режиме, рассчитывает аналитик InfraOne Александра Галактионова. Рынок действительно замер после судебного решения – репутационный урон инструменту уже нанесен, и значительный.

До разрешения спора брать ответственность за новые концессии с платой концедента участники рынка, скорее всего, побоятся, считает она, хотя после заявления президента об инфраструктурной ипотеке (которая, по сути, и есть концессия с платой концедента) опасения в основном развеялись.

Разрешить ситуацию может суд следующей инстанции, но представители «Башкирдорстроя» и транспортного комитета Башкирии не ответили «Ведомостям», будут ли подавать апелляцию. Внести ясность в определение концессии и госзаказа должны поправки – разработать их на коллегии Минэкономразвития по ГЧП поручил первый вице-премьер Игорь Шувалов. Работа ведется, отвечает представитель Минэкономразвития.

Ясность вряд ли наступит до конца года: прохождение судебных инстанций может легко занять 5–6 месяцев, как и принятие поправок в закон, полагает Долгов. Банки также могут рассчитывать на компенсацию при расторжении соглашения и вернуть все вложенные деньги, заключает он.

### КОММЕРСАНТ САМАРА; 2017.06.14; ГЕОРГИЙ ПОРТНОВ, МАРИЯ ПАШИНИНАЗАКОН СПРОВОЦИРОВАЛ ВОССТАНИЕ МАШИН

**Минтранс** Самарской области доработает закон об ограничении движения большегрузов перед ЧМ‑2018

**Министерство транспорта** и автомобильных дорог Самарской области создаст рабочую группу с участием представителей крупных предприятий региона для доработки закона об ограничении движения по территории Самары большегрузов на период подготовки города к чемпионату мира по футболу в 2018 году. Ранее этот закон был принят в двух чтениях губернской думой, но вызвал недовольство ряда компаний. Ритейлеры считают, что соблюдение закона вынудит их нарушить нормы СанПиН в связи с поставкой продуктов в самарские торговые центры по ночам и приведет к новому транспортному коллапсу. Эксперты „Ъ“ полагают, что представители компаний преувеличивают масштаб своих проблем.

В ближайшее время будет создана рабочая группа по доработке закона об ограничении движения большегрузов по территории Самары на период подготовки города к чемпионату мира по футболу‑2018. В состав группы войдут представители крупных самарских предприятий. Об этом в среду сообщил **министр транспорта** и автомобильных дорог Самарской области Иван Пивкин по итогам совещания в региональном правительстве.

«**Минтранс** совместно с предприятиями согласует схему маршрутов движения грузового транспорта. Будет принято общее решение и определен перечень дорог, на которых запретят движение грузового транспорта», – сказал господин Пивкин.

Речь идет о поправках в закон «Об автомобильных дорогах и о дорожной деятельности на территории Самарской области», которые 30 мая текущего года приняли в двух чтениях депутаты губдумы. Проект предусматривает ограничение движения в Самаре транспорта с полной массой, включающей собственный вес и груз, свыше восьми тонн с 6:00 до 22:00 (MSK+1). Эту меру введут на гостевых маршрутах ЧМ‑2018. Предполагается, что запрет будет действовать в регионе с августа текущего года до 14 июня 2018 года. По словам Ивана Пивкина, в этот период большегрузы смогут круглосуточно двигаться лишь по Кировскому мосту, Заводскому и Южному шоссе.

Ряд самарских компаний, среди которых – представители АО РКЦ «Прогресс», ПАО «Кузнецов», волжского филиала компании «Х5 Ритейл Групп», АО «Данон Россия», «Coca-Cola HBC Россия», выразили свое недовольство нововведением и сообщили о готовности войти в рабочую группу по его доработке.

В частности, по словам заместителя директора Волжского филиала по связям с органами государственной власти и СМИ X5 Retail Group (компании принадлежат торговые сети «Карусель», «Пятерочка» и «Перекресток». – „Ъ“) Алексея Сорокина, принятие закона в том виде, в котором его одобрила Самарская губдума, усложнит работу ритейлера.

«Масса большинства машин, которую использует наша компания, составляет свыше восьми т каждая. По принятым в закон поправкам, машины смогут подвозить продукты в торговые центры Самары только ночью. Отмечу, что 90 % магазинов „Пятерочка“ в Самаре находится на первых этажах жилых зданий, а если разгрузка проводится в ночное время, это нарушает нормы СанПиН, запрещающие проводить эту процедуру с 23:00 до 7:00. Если сейчас жители домов жалуются на шум при разгрузке в дневное время, грохот тележек, хлопанье дверей и разговоры грузчиков, нетрудно догадаться, что будет в ночное время», – считает он.

По словам господина Сорокина, компания также рассматривала вариант дневной доставки продуктов в торговые центры Самары на транспорте меньшей массы, но пришла к заключению, что это создаст новый транспортный коллапс в городе.

«Мы ежедневно поставляем продукты в ТЦ Самары из двух центров, расположенных в Кинеле и Новосемейкино. Но дневная доставка товаров на 150‑ти ГАЗелях вместо 15‑ти большегрузов явно не улучшит дорожную ситуацию в городе», – заключил он.

С этим мнением согласна директор по связям с общественностью дивизиона «Волга» ГК Danone в России Мария Жаркова. «Мы неоднократно слышали, что закон учитывает интересы людей. Но, во‑первых, с его принятием в предложенном варианте произойдет кратное увеличение автопарка компаний, во‑вторых, жители Самары будут слышать ночами разгрузку товаров у своего дома. Если у нас (ГК Danone. – „Ъ“) будут сложности с реализацией продукта, от этого никто не выиграет. Ограничения по времени доставки скажутся на качестве продукта и пищевой безопасности, потому что мы производим скоропортящийся продукт», – резюмирует госпожа Жаркова.

Эксперт-аналитик АО «ФИНАМ» Алексей Калачев считает, что самарские ритейлеры преувеличивают масштаб своих проблем. «Я сомневаюсь, что в Самаре доставка товаров ритейлерами вплоть до торговых точек осуществляется именно крупнотоннажными автомобилями. Как правило, внутри городов основная масса товаров развозится среднетоннажными грузовыми автомобилями, к которым относятся машины массой от 3,5 до 8 т. Большинство сетевых магазинов имеют в своем автопарке машины именно такого формата. К тому же проблемы ритейлеров легко снимаются введением системы пропусков, как это делается в Москве. Кроме того, каждому магазину не нужно покупать новые машины, достаточно иметь соответствующий договор на доставку с поставщиком товара, с логистической или транспортной компанией», – убежден господин Калачев.

### РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА – СТОЛИЧНЫЙ ВЫПУСК; АНГЕЛИНА ЖУКОВА; 2017.06.14; С ВЕТЕРКОМ В НОВУЮ МОСКВУ

Железнодорожный путепровод в Кокошкино откроют в июле

Открыть новый путепровод через железнодорожные пути на 33-м километре Киевского направления Московской железной дороги столичные власти обещают до 25 июля. По словам первого замруководителя департамента строительства Москвы Петра Аксенова, этот переезд увеличит пропускную способность машин до 10 тысяч автомобилей в час или на 30%.

Большая часть работ в поселке Кокошкино, где он строится, уже выполнена – путепровод готов на 80%, рассказал Аксенов.

Программа строительства переездов через железнодорожные пути стартовала в городе в 2014 году. За это время шесть переездов уже построены, еще шесть будут запущены в этом году. На Киевском направлении появятся три новых переезда. Первый – в Переделкино, уже открылся. В Кокошкино и Крекшино переезды запустят в конце июля.

«Роль переезда в Кокошкино даже важнее, чем в Крекшино и Переделкино, так как он становится составной частью большой магистрали на территории Новой Москвы от деревни Ботаково до границ Московской области. Переезд соединяет Калужское, Киевское, Боровское и Можайское шоссе. Протяженность этой магистрали – более 20 км. Путепровод стал ее главной связующей», – рассказал Аксенов.

Раньше здесь была деревенская однополосная дорога. Теперь на ней будет организовано движение по двум полосам с выделенкой для общественного транспорта в каждую сторону. Это особенно актуально, так как Новая Москва активно развивается – строят жилые дома, производственные, офисные здания, торговые центры. Путепровод соединит все новостройки.

### ТАСС; ИЛЬЯ БАРИНОВ; 2017.06.15; В ГОСДУМУ ВНЕСУТ ЗАКОНОПРОЕКТ О ЗАПРЕТЕ НОЧНЫХ ПАССАЖИРСКИХ ПЕРЕВОЗОК

Законопроект о полном запрете ночных пассажирских перевозок внесут на рассмотрение Государственной думы после ДТП с автобусом в Забайкалье, жертвами которого стали 14 человек. Об этом в Facebook сообщил депутат фракции ЛДПР Юрий Волков.

«После ДТП в Петровск-Забайкальском районе Забайкальского края, в котором погибли 14 человек, мы вновь обращаемся к предложению председателя ЛДПР Владимира Жириновского о полном запрете ночных пассажирских перевозок. Соответствующий законопроект в ближайшие дни будет внесен в Государственную думу», – написал Волков, который в Госдуме представляет Забайкалье.

Он отметил, что за последнее время в разных регионах России произошли «жуткие аварии пассажирского транспорта, унесшие десятки человеческих жизней». «Конечно, следствие в каждом конкретном случае устанавливает причины происшествия – это может быть состояние дорожного полотна, ошибка водителя, неисправность транспортного средства или сумма этих факторов. Но часто их роднит одно обстоятельство – ночь», – добавил парламентарий.

Автобус, в котором находился 51 человек, в ночь на 12 июня упал с насыпи высотой до 30 метров в районе поселка Хохотуй Петровск-Забайкальского района на 702-м километре трассы «Байкал», где велись дорожные работы. По последним данным, жертвами аварии стали 14 человек – водитель автобуса скончался 13 июня в районной больнице, 35 человек находятся в медучреждениях.

Автобус перевозил православных паломников, которые возвращались в Читу после крестного хода в селе Урлук Красночикойского района, где находится обитель преподобного Варлаама, пустынника Чикойского

### КОММЕРСАНТ ИЖЕВСК;2017.06.14; УДМУРТИЯ СМОГЛА ДОБИТЬСЯ ВОЗВРАЩЕНИЯ СРЕДСТВ ИЗ ФЕДЕРАЛЬНОГО БЮДЖЕТА НА РЕМОНТ 4 МОСТОВ

В 2017 году в Удмуртии отремонтируют четыре моста и реконструируют дорогу Костино-Камбарка в Сарапульском районе в рамках государственной программы «Развитие транспортной системы» на 2017 год, а также соглашения между **Росавтодор**ом и Правительством республики. Об этом сообщает пресс-служба главы и правительства региона 13 июня. На эти цели из федерального бюджета поступит 469,97 млн руб., из которых 200 млн руб. уйдет на реконструкцию дороги и 269,97 млн руб. на ремонт и реконструкцию мостов: через реку Чепца на автодороге Балезино-Сергино, через реку Чепца в Глазове, через реку Кильмезь на автодороге (Игра – Селты – Сюмси – граница Кировской области) – Гура – Зятцы и через реку Чепца на автодороге Глазов – Яр – Пудем. Из республиканского бюджета в рамках софинансирования выделят 30 млн руб.

Также отдельным постановлением Глазову выделили субсидию в 57,47 млн руб. на ремонт моста через реку Чепца.

Напомним, что вышеупомянутые мосты в Удмуртии должны были реконструировать в 2016 году. Однако средства в федеральный бюджет республика была вынуждена вернуть, так как выигравший аукцион подрядчик, «Мостострой-12», не смог самостоятельно выполнить работы.

### Ъ-ОНЛАЙН; ИРИНА САМОЙЛОВА; 2017.06.14; УПРАВЛЕНИЕ ДОРОГ «ПРИУРАЛЬЕ» НАПРАВИТ НА РЕМОНТ ТРАСС М5 И Р-240 В БАШКИРИИ ДО 787 МЛН РУБЛЕЙ

ФКУ «Управление автодорог Приуралье» **Росавтодор**а 23 июня и 6 июля проведет два аукциона на отбор подрядчиков ремонта трасс Р-240 (Уфа-Оренбург) и М5 «Урал» (Самара-Уфа-Челябинск). С ними планируется заключить контракты стоимостью до 567,62 млн и 220,07 млн руб., сообщается на портале госзакупок. Контракт стоимостью до 567,62 млн руб. предусматривает капитальный ремонт дороги Уфа-Оренбург на участках от 141 до 147 км и от 232 до 234 км. В стоимость включена замена верхнего и нижнего слоев покрытия дороги, земляного полотна и основания, дорожных знаков, обустройство обочин, водопропусных труб, водоотводных сооружений, автопавильонов и туалетов, барьерных заграждений, инженерных коммуникаций, а также нанесение разметки термопластиком. Работы в зависимости от участков должны быть завершены до июня-октября 2018 года.

Второй контракт (до 220,07 млн руб.) предусматривает ремонт одного участка трассы М5 (от 1353 до 1360 км) и двух участков дороги Уфа-Оренбург (от 101 до 105 км и от 52 до 55 км). На участках должен быть заменен верхний слой покрытия с гарантией четыре города, дорожные знаки, обустроены обочины с гарантией два года, нанесена разметка термопластиком с гарантией один год. Срок выполнения работ – до конца октября. Диапазон трат на каждый участок дороги – от 31,85 млн до 59,55 млн руб.

### MK.RU КАЗАНЬ; 2017.06.14; 2,4 МЛРД РУБЛЕЙ ВЫДЕЛЕНО НА РЕМОНТ 75 КИЛОМЕТРОВ ДОРОГ В КАЗАНИ

Эти деньги выделяются из федерального бюджета. Столько же добавит республика

О подробностях реализации приоритетного проекта «Безопасные и качественные дороги» в республике рассказали сегодня на встрече с журналистами замглавы **Минтранса** РТ Артем Чукин, замглавы казанского горисполкома Игорь Куляжев и директор ГКУ «Главтатдортранс» Эдуард Данилов. За 5 с половиной месяцев текущего года в казанской агломерации дорожные строители сработали ровно в 4 раза продуктивнее, чем в набережночелнинской.

2,4 млрд рублей выделено на ремонт 75 километров дорог в Казани Фото: pixabay.com

Напомним, что в 2017 году в казанской агломерации (город и прилегающие к нему муниципальные районы) предстоит отремонтировать почти 120 километров дорог, из них 6 км на федеральных трассах, 41,2 км – на региональных дорогах и 74,6 км – непосредственно на территории столицы Татарстана. На это из федерального и республиканского бюджетов на паритетных началах выделено 2,4 миллиона рублей, большая часть из которых уже освоена. На сегодняшний день годовое задание выполнено на 72,8%, а непосредственно в Казани на все 80 процентов, в чем уже успели убедиться многие горожане и гости столицы республики. Ремонтные работы на проспектах Амирхана и Ибрагимова, а также на улицах Камала, Копылова, Назарбаева и Карла Маркса уже полностью завершены. К концу года протяженность дорог, соответствующих всем нормативам, составит 73,2% (на старте готовность равнялась 61%), а по окончании реализации приоритетного федерального проекта к 2025 году увеличится до 85 процентов.

В набережночелнинской агломерации, где до конца года предстоит отремонтировать 62,7 километра дорог, пока дела идут не столь успешно. Здесь работы выполнены всего на 17,8 процента, причем на федеральной трассе, пролегающей через Автоград, которой и отремонтировать-то надо всего 1 километр, они еще даже не начаты. К наступлению холодов протяженность дорог, соответствующих нормативным требованиям, должна превысить 70% (по состоянию на 1 января 2017 года она равнялась 61%). Показатель 2025 года установлен тот же, что и для казанской агломерации.

– Скажите, с чем связано, что по казанской агломерации годовой план выполнен на 72 процента, а по набережночелнинской всего на 17? Кто виноват? – поинтересовался корреспондент «МК-Поволжье».

– Конечно же, приоритет был отдан Кубку конфедераций, этому крупнейшему мероприятию, которое будет проводиться в нашей столице. Все силы бросили на приведение в порядок улично-дорожной сети города Казани. И еще в челнинской агломерации более сложный проект – один из основных проспектов города – Московский. Эти работы сложнее, чем просто ремонт покрытия. Реконструкция там идет с расширением проезжей части, – ответил директор ГКУ «Главтатдортранс» Эдуард Данилов. – Но мы постараемся завершить этот проект в сентябре.

– Реализация проекта «Безопасные и качественные дороги» предполагает в числе прочего установку новых светофоров. Скажите, зачем у нас на улице Баумана на пересечении с Университетской и Астрономической стоят парные светофоры? Два с одной стороны улицы и навстречу им два с другой.

– У нас светофоры устанавливаются не как попало. И ставит их тоже не кто попало. Есть определенные решения, которые выносятся совместно с комитетом по транспорту и ГИБДД. И в связи с этим эти светофоры установлены. То есть там было такое решение, – с серьезным лицом ответил замглавы исполкома Казани Игорь Куляжев. Но объяснить, в чем заключается смысл установки парных светофоров в центре города ни в ходе пресс-конференции, ни после ее окончания так и не смог.

В 2016 году Набережным Челнам на ремонт дорог был выделен 1 млрд. рублей. Всего же по различным программам в городе закатали в асфальт 2,4 млрд. рублей. В этом году Челнам из республиканского и федерального бюджетов выделено 1, 250 млрд. рублей для обновления 62,7 км дорожной сети, из которых 3,8 км приходится на внутригородские дороги. То есть получается, что стоит один километр челнинской дороги почти 20 млн. рублей (19 936 204 руб., если быть точным).

Казанский километр дороги столько же – 20 млн. рублей. Что ж, осталось только надеяться, что работы все-таки будут выполнены в срок, примут дороги, как в свое время Василь Шайхразиев, со стаканом воды, и что в ближайшие 4 года не придется латать дыры по одним и тем же маршрутам. Ведь именно такой срок годности дорог озвучивал представитель Миндортранса РТ на одном из последних брифингов в Кабмине РТ.

### РБК КРАСНОДАРСКИЙ КРАЙ; 2017.06.14; ОКОНЧАНИЕ РЕМОНТА ДОРОГ К ЧЕРНОМУ МОРЮ ПЕРЕНЕСЛИ ИЗ-ЗА НЕПОГОДЫ

Окончание ремонта трасс, ведущих к Черноморскому побережью, переносится на конец июня в связи с неблагоприятными погодными условиями, сообщает пресс-служба администрации Краснодарского края.

«Дожди в конце мая – начале июня не позволили людям и технике выполнить задачи в полном объеме. Остались те виды работ, которые требуют сухой, жаркой погоды – это устройство основания, дорожная одежда и другие. Губернатор в курсе ситуации, ему оперативно докладывают о ходе ремонта дорог. Сейчас идет небольшое отставание от поставленных сроков, но этот период не затянется более чем на две недели, – рассказал вице-губернатор Кубани Андрей Алексеенко.

Как сообщал РБК Юг, в мае 2017г. власти региона заявили, что ремонт основных автомобильных дорог, ведущих к Черноморскому побережью закончится к 15 июня 2017г. Тогда отмечалось, что по дороге на Новороссийск в районе поселка Афипский асфальтоукладочные работы выполнены почти на 90%. Также планировалось завершить реконструкцию на автодороге от Дефановки до Джубги.

Напомним, в августе 2016 г. губернатор Краснодарского края и глава госкомпании «**Росавтодор**» Сергеем Кельбах договорились о том, что федеральные трассы, ведущие к Черноморскому побережью, будут в дальнейшем ремонтироваться в межсезонье.

В декабре того же года общественный совет при Ростуризме обратится к **Минтрансу** с просьбой перенести ремонт и строительство дорог в курортных зонах на весенние или осенние месяцы. По мнению авторов обращения, это облегчит туристам логистику и поможет избежать транспортного коллапса на самых загруженных трассах.

Интенсивность транспортных потоков в Краснодарском крае с началом лета увеличивается примерно в 3 раза. По словам **министра транспорта** Кубани Анатолия Вороновского нагрузка на единственную стратегическую дорогу к морю кратно превышает пропускную способность трассы М4 «Дон». По дороге, рассчитанной на 10-12 тыс. автомобилей в сутки, летом проходит до 60 тыс. транспортных средств.

### RG.RU; АНГЕЛИНА ЖУКОВА; 2017.06.14; ОТКРЫТ НОВЫЙ МЕЖДУНАРОДНЫЙ АВТОБУСНЫЙ МАРШРУТ МОСКВА – ВАРШАВА

Москвичи смогут с ветерком добраться до Варшавы на специальном международном автобусе, который запустил «Мосгортранс». Отправиться в путешествие можно от автостанции «Варшавская».

Как рассказали «РГ» в пресс-службе «Мосгортранса», автобусы из Москвы отходят ежедневно в 20:00. «Отправляясь на ночном рейсе, пассажиры уже на следующий день могут гулять по улицам и знакомиться с достопримечательностями польской столицы», – отмечают специалисты «Мосгортранса».

По их словам, дорога будет комфортной и безопасной. Автобусы оборудованы кондиционерами и доступом к Wi-Fi. На территории автостанции «Варшавская» расположены комнаты матери и ребенка, мини-буфет и платежный терминал. Автостанция работает круглосуточно.

Сейчас «Мосгортранс» организует проезд пассажиров по 172 междугородным и международным направлениям.

### RNS; 2017.06.14; СКР ВОЗБУДИЛ УГОЛОВНОЕ ДЕЛО О ХАЛАТНОСТИ ПОСЛЕ ДТП В ЗАБАЙКАЛЬСКОМ КРАЕ

СКР возбудил уголовное дело по факту халатности должностных лиц, которая привела к ДТП с пассажирским автобусом в Забайкальском крае, сообщает СКР.

В ходе расследования, следствие выявило признаки халатности должностных лиц федерального казенного учреждения «Управление федеральных автомобильных дорог “Южный Байкал”« **Федерального дорожного агентства**.

По данным СКР, должностные лица организации ненадлежащим образом исполняли свои обязанности по контролю за обеспечением безопасности движения в ходе проведения ремонтных работ – в частности, отсутствовали барьерное заграждение и дорожные знаки на крутом повороте дороги и не была нанесена дорожная разметка.

12 июня на 702-м километре трассы Иркутск – Чита пассажирский автобус слетел с дороги и перевернулся. В результате аварии погибли 14 человек, более 20 получили травмы.

### ИНТЕРФАКС-СИБИРЬ; 2017.06.14; АВТОБУС МОГ ПОПАСТЬ В АВАРИЮ В ЗАБАЙКАЛЬЕ, В КОТОРОЙ ПОГИБЛИ 14 ЧЕЛОВЕК, ИЗ-ЗА ОТСУТСТВИЯ ЗНАКОВ И ОГРАЖДЕНИЙ НА ТРАССЕ

Участок трассы, который не имел металлических ограждений и знаков, мог стать причиной аварии с пассажирским автобусом в Забайкальском крае, в результате которой погибли 14 человек, сообщает пресс-служба губернатора региона.

В среду на внеочередном заседании краевой комиссии по обеспечению безопасности дорожного движения также было отмечено, что индивидуальный предприниматель – владелец автобуса не имел лицензии.

Кроме того, водитель в апреле привлекался к административной ответственности за аварию, а сам автобус не был оборудован системой ГЛОНАСС и видеорегистратором.

На этом же заседании министр территориального развития Забайкальского края Виктор Паздников сообщил, что участок дороги, где произошла авария, находится в оперативном управлении ФКУ «Управление федеральных автомобильных дорог «Южный Байкал» **Федерального дорожного агентства**».

«У нас много замечаний к организации, занимающейся содержанием этой дороги. Состояние дорожного полотна ежегодно ухудшается с того момента, как этот участок дороги был передан Управтодору «Южный Байкал», увеличивается аварийность», – цитирует пресс-служба министра.

Он также акцентировал внимание на том, что правительство региона неоднократно обращалось в федеральный центр по вопросу передачи данного участка дороги в ведение края.

По результатам работы комиссии по безопасности дорожного движения дано поручение организации, занимающейся обслуживанием дороги, в кратчайшие сроки привести ее в соответствии с требованиями: установить барьерные ограждения, оборудовать всеми необходимыми дорожными знаками, нанести разметку.

Кроме этого, принято решение выступить с инициативой в законодательный федеральный орган о введении обязательного лицензирования для всех без исключения перевозчиков, а также продолжить практику ежегодного обследования дорог.

12 июня около полуночи в Петровск-Забайкальском районе Забайкальского края на 702 км трассы Иркутск-Чита пассажирский автобус «KIA» c 50 пассажирами слетел с трассы и опрокинулся. В результате аварии погибли 14 человек, более двух десятков пассажиров получили травмы.

### ВЕДОМОСТИ; ДАРЬЯ БЕЛОГЛАЗОВА; 2017.06.15; РЖД НЕ УСЛЕДИЛА ЗА БЮДЖЕТОМ СТРОИТЕЛЬСТВА

Счетная палата провела проверку исполнения бюджета за 2016 год и нашла нарушения при финансировании строек

Деньги, выделенные РЖД на капстроительство в 2016 г., могли быть использованы «нерезультативно», заключила Счетная палата

**Федеральное агентство железнодорожного транспорта** («**Росжелдор**», входит в структуру **Минтранса**) планировало взносы в капитал РЖД без учета потребностей компании, выяснила Счетная палата, проверив исполнение бюджета 2016 г. «Нерезультативно» могло быть использовано более 4,2 млрд руб.

По данным Счетной палаты, при планировании «**Росжелдор**» учитывал лишь предложения РЖД, а не ход реализации инвестпроектов и неиспользованные остатки прошлых лет. Их размер «из-за длительного некачественного планирования бюджетных ассигнований и низких темпов реализации инвестпроектов РЖД за 2011–2016 гг. составил 55,7 млрд руб.». В сравнении с 2015 г. остаток сократился на 5,6 млрд руб..

РЖД также не достигла «установленных показателей использования бюджетных инвестиций» из-за нарушений условий заключенных в 2016 г. договоров о передаче акций государству. Монополия вовремя не ввела в эксплуатацию объекты и не реализовала предоставленные ей в счет оплаты акций бюджетные средства, уточнил представитель Счетной палаты. Несмотря на это, «**Росжелдор**» не взыскал с РЖД штраф в размере 5% от суммы договоров. В 2016 г. РЖД не завершила три объекта (общие инвестиции – 4 млрд руб.) и не ввела в эксплуатацию 14 железнодорожных пунктов пропуска (233,4 млн руб.). Среди проектов – строительство совмещенного мостового перехода через реку Лену в районе Якутска (238 млн руб.) и линии Полуночное – Обская – Салехард для проекта «Урал промышленный – Урал полярный» (3,8 млрд руб.). В целом расходы, контролируемые агентством, составили 138,7 млрд руб., или 99,3% от плана. «**Росжелдор**» обеспечил перечисление 981,3 млн руб., на 3,3% больше прогноза.

Результаты проверки госаудитор направил в Совет Федерации и Госдуму. Представитель «**Росжелдор**а» на запрос не ответил. Его коллеги из РЖД и **Минтранса** от комментариев отказались.

«**Росжелдор**» может представить возражения и контраргументы, если полагает, что в его действиях отсутствуют нарушения, уверен адвокат, руководитель группы юридической компании Art de Lex Кирилл Дозмаров. Закон не предусматривает ответственности за «нерезультативность» использования бюджетных средств. Но исходя из практики Счетной палаты понятие можно трактовать как нарушение условий предоставления бюджетных инвестиций или как нецелевое использование. В первом случае, по словам эксперта, административная ответственность для чиновников «**Росжелдор**а» может достигать двух лет дисквалификации, для РЖД – штраф до 12% суммы полученной бюджетной инвестиции (около 500 млн руб.). Во втором случае для чиновников – до трех лет дисквалификации, для РЖД – штраф до 25% от суммы инвестиции (почти 1,05 млрд руб.).

### ИНТЕРФАКС; 2017.06.14; ПРАВИТЕЛЬСТВО РФ СОГЛАСНО НА РАТИФИКАЦИЮ ПОПРАВОК В СОГЛАШЕНИЕ С КАЗАХСТАНОМ ПО Ж/Д

Правительство РФ одобрило законопроект о ратификации поправок в российско-казахстанское межправительственное соглашение, регулирующее деятельность организаций железнодорожного транспорта, он будет рассмотрен Государственной Думой, говорится в сообщении на сайте кабинета министров.

Соответствующее постановление датировано 12 июня. Протокол был подписан в Астане 4 октября 2016 г. «В соответствии с федеральным законом «О международных договорах РФ» (он – ИФ) подлежит ратификации, так как содержит правила, отличные от предусмотренных российским законодательством. Документ вступит в силу после обмена ратификационными грамотами. Проект закона о ратификации протокола подготовлен министерствами транспорта и иностранных дел РФ. Премьер-министр РФ Дмитрий Медведев назначил статс-секретаря **Минтранса** Сергея **Аристова** представителем правительства при рассмотрении документа в Федеральном Собрании.

Согласно тексту протокола, в поправках к соглашению стороны оговаривают, что открытие и закрытие станций на участках российских железных дорог в Казахстане (где имущество является собственностью РФ), а также примыкание к ним подъездных путей «осуществляется в порядке, установленном законодательством России». И наоборот: открытие и закрытие станций на участках казахстанских железных дорог в РФ, а также примыкание путей происходит «в порядке, установленном Казахстаном». «Это позволит оптимизировать процесс открытия и закрытия и повысить эффективность работы ОАО «Российские железные дороги», – отмечает кабинет министров.

Кроме того, отмечается, что пропуск через границу казахстанских пассажирских и грузовых поездов, следующих транзитом по российским участкам без остановки, как и российских транзитных составов по казахстанской территории – также без остановки – планируется осуществлять без «контрольных процедур», в том числе погранконтроля. При остановке же поездов пограничный и другие виды контроля будут проводиться только в отношении входящих и выходящих пассажиров.

После принятия протокола приграничные регионы государств для организации местных перевозок пассажиров должны разрабатывать и утверждать правила проведения конкурса по определению перевозчиков, правила субсидирования их расходов, методику по определению объемов ассигнований.

Ратификация документа призвана привести вопросы таможенного оформления и контроля в соответствие с законодательством РФ – «на основании указа президента России об отмене согласованных видов контроля на границе РФ с Белоруссией и Казахстаном». Должна повыситься эффективность работы ж/д транспорта на территориях РФ и Казахстана, в том числе в рамках Евразийского экономического союза.

### ИНТЕРФАКС; 2017.06.15; ПРАВИТЕЛЬСТВО РФ ОБСУДИТ ПОРЯДОК ОТЦЕПКИ ГРУЗОВЫХ ВАГОНОВ В РЕМОНТ И ПЛАТЫ ЗА ЭТО

Правительство РФ на заседании в четверг рассмотрит законопроект о наделении **министерства транспорта** РФ полномочиями по «установлению порядка отцепки и прицепки грузовых вагонов в ремонт и из ремонта», а также порядка определения платы перевозчику в связи с такой операцией по независящей от него причине, сообщила пресс-служба кабинета министров.

«Это будет способствовать улучшению эксплуатационной обстановки на сети железных дорог, увеличению скорости доставки грузов и порожних вагонов, ускорению их оборота, стимулированию приобретения новых вагонов, обладающих улучшенными техническими и эксплуатационными характеристиками», – отмечается в пресс-релизе.

Законопроект был рассмотрен и одобрен 5 июня на заседании комиссии правительства по законопроектной деятельности. Он предполагает поправки в Устав железнодорожного транспорта РФ. Ранее сообщалось, что **Минтранс** рассчитывает включить владельцев вагонов в число субъектов, которые несут ответственность за убытки при транспортировке подвижного состава в ремонт, в том числе в связи с аварийными ситуациями, возникшими по вине железнодорожных операторов.

Сейчас ответственность за убытки, возникшие при перевозке из-за аварий (включая перерывы в движении поездов), возложена только на отправителей и получателей грузов, а также перевозчиков и владельцев инфраструктуры (ОАО «Российские железные дороги» и ряд других организаций), отмечало правительство.

Железнодорожные операторы, предоставляющие подвижной состав грузоотправителю, «несмотря на отсутствие вытекающих из договора отношений с перевозчиком», несут ответственность за надлежащее техническое состояние вагонов. «Следовательно, (они – ИФ) обязаны возместить расходы перевозчика, возникшие в результате отцепки вагонов, произошедшей по вине владельца вагона. (При принятии законопроекта – ИФ) будет определена базовая норма об отцепке вагона и лицо, которое будет обязано компенсировать расходы перевозчика, возникшие в результате отцепки», – заявлял кабинет министров.

«В настоящее время отмечается рост расходов перевозчика на выполнение операций с неисправными вагонами по отцепке и прицепке их к поездам, а также за груженый пробег вагонов, следующих в текущий ремонт», – отмечается в сообщении. **Минтранс** подготовил его в соответствии с программой поддержки транспортного машиностроения на 2016 год. Законопроект будет рассмотрен на заседании правительства.

Между тем, по мнению участников рынка, предлагаемые меры не столько повысят безопасность на железнодорожном транспорте, сколько увеличат финансовую нагрузку на отраслевых игроков. Кроме того, по словам одного из участников рынка, уже сейчас существует целый комплекс мер, позволяющих не допускать вагоны в ненадлежащем состоянии на сеть.

«При этом решение об отцепке принимают РЖД, и в прошлые годы даже существовал план по выручке от текущего отцепочного ремонта, и ремонт вагонов также проводят депо «Российских железных дорог», то есть монополия уже получает эти деньги», – отметил он. «Какая-то часть расходов перевозчика уже сегодня «сидит» в тарифе, поэтому возможна ситуация, когда может происходить двойное списание денег», – добавлял собеседник.

«С 2012 года количество текущих отцепочных ремонтов в пересчете на каждый вагон выросло в полтора раза. Сейчас состояние парка вагонов в России кардинально изменилось, у нас самый молодой парк грузовых вагонов в мире, однако сегодня отцепляются даже совсем новые вагоны. Если обязанность возмещения убытков ляжет на операторов, им придется включить эти расходы в цену услуг, а это в свою очередь может повлечь рост стоимости услуги для клиентов», – замечал он.

### КОММЕРСАНТ; АНАСТАСИЯ ВЕДЕНЕЕВА; 2017.06.15; РОСМОРПОРТ ПОЛУЧИЛ ПРОГРАММУ РАЗВИТИЯ

К 2020 году он планирует нарастить прибыль втрое

Правкомиссия по транспорту одобрила долгосрочную программу развития (ДПР) **Росморпорт**а до 2020 года. Согласно ДПР, к 2020 году чистая прибыль **Росморпорт**а увеличится почти втрое – до 697,4 млн руб. Предприятие рассчитывает на стабильный рост грузопотока, в том числе за счет переориентации грузов из Украины и Прибалтики. Эксперты отмечают, что достижению этих показателей способствует политика ОАО РЖД, а основной потенциал переключения грузовой базы на порты РФ связан с нефтеналивными и зерновыми грузами, а также углем.

Как рассказали “Ъ” источники в отрасли, в среду правкомиссия по транспорту под председательством вице-премьера Аркадия **Дворкович**а утвердила долгосрочную программу развития ФГУП «**Росморпорт**» до 2020 года. Это подтвердили “Ъ” в секретариате господина **Дворкович**а. Согласно материалам к совещанию (есть у “Ъ”), к 2020 году чистая прибыль **Росморпорт**а по сравнению с 2016 годом должна увеличиться почти втрое – до 697,4 млн руб., выручка вырастет на треть – до 29,3 млрд руб., EBITDA приблизится к 7 млрд руб. В строительство и реконструкцию морских терминалов **Росморпорт** инвестирует 97 млрд руб., в поддержание основных фондов, в том числе строительство ледоколов и обновление флота,– 23 млрд руб.

Согласно ДПР, прогнозный грузооборот морских портов РФ к 2020 году составит 877,5 млн тонн. За 2017–2020 годы показатель вырастет на 21%, причем прирост в 47,2 млн тонн будет обеспечен за счет переориентации грузов из сопредельных стран в российские порты. Еще 108,4 млн тонн планируется получить, в числе прочего, за счет долгосрочной стратегии развития зернового комплекса. А к 2030 году грузооборот российских портов превысит 1 млрд тонн.

В своей ДПР **Росморпорт** провел сортировку заявленных проектов по методу cost-benefit, сдвинув наименее целесообразные за пределы действия программы. По приведенным в ДПР данным по потребностям и не отсеянным планам по строительству терминалов для различных грузов до 2020 года, заявленные проекты в области перевалки СПГ в Северо-Западном и Арктическом бассейне сильно превышают потребность (40 млн тонн против 22 млн тонн). Похожая ситуация с терминалами по перевалке навалочных (83,7 млн тонн при потребности в 44,5 млн тонн) и зерновых грузов (23,5 млн тонн против 3,5 млн тонн) на Дальнем Востоке, превышают потребность и заявки на строительство терминалов в Азово-Черноморском бассейне (АЧБ): по навалочным грузам – 65 млн тонн при потребности в 52,4 млн тонн, по контейнерным и накатным (ро-ро) грузам – 9,9 млн тонн при потребности в 1,8 млн тонн. Нехватка заявок наблюдается в мощностях по навалочным грузам на Северо-Западе и в Арктике (30,9 млн тонн при 37,5 млн тонн потребности) и генеральным грузам в АЧБ (7,3 млн против 8,7 млн тонн).

Из актуального перечня самым дорогостоящим для **Росморпорт**а должен стать проект по строительству морского порта Сабетта на Ямале с подходным каналом в Обской губе, реализуемый «Ямал СПГ». Инвестиции **Росморпорт**а в этот проект оцениваются в 30,7 млрд руб., которые должны быть выделены из бюджета. В числе самых накладных – строительство терминала в городе Пионерский Калининградской области для приема круизных и грузопассажирских судов на 8,6 млрд руб., а также реконструкция и модернизация контейнерных и зерновых терминалов в Новороссийском морском порту – 8,4 млрд руб.

Источник “Ъ” в отрасли называет принятие ДПР «позитивной» новостью для стивидоров. По словам собеседника, какое-то время из-за отсутствия документа в инвестиционных решениях **Росморпорт**а была пауза, а сейчас «программа принята, есть долгосрочные правила игры, и можно теперь работать».

По словам главы «Infoline-Аналитики» Михаила Бурмистрова, в 2017 году ОАО РЖД резко активизировало усилия по переориентации грузопотоков из зарубежных портов в российские, а «меры стимулирования в рамках тарифного коридора были дополнены административными мерами, связанными с ограничением или полным отказом от согласования отгрузок российских экспортеров по железной дороге на экспорт в зарубежные порты – в первую очередь в порты стран Балтии». Основной потенциал переключения грузовой базы на порты РФ связан с сегментами нефтеналивных и зерновых грузов, а также угля, отмечает эксперт.

### РЖД-ПАРТНЕР; 2017.06.14; ВАДИМ КОМКОВ СУДА ВЫГОНЯТ ИЗ КЕРЧЕНСКОГО ПРОЛИВА

С августа по сентябрь в отдельных районах Керченского пролива планируется запретить судоходство. Соответствующий законопроект был опубликован **Минтрансом** на портале нормативно-правовых документов. Свое предложение Министерство объясняет работами по строительству переправы.

Суда выгонят из Керченского пролива

Введение запретных для судоходства районов Керченского пролива необходимо для проведения морских операций по транспортировке на плаву фарватерных арочных пролетных строений железнодорожного и автодорожного мостов с подъемом их в проектное положение на постоянные опоры. По словам **Минтранса**, проведение данных операций без закрытия части акватории невозможно.

«Проект приказа позволяет минимизировать ограничение судоходства в Керчь-Еникальском канале, который входит в подходы к морскому порту Керчь. Судоходство, включая транзит по Керчь-Еникальскому каналу будет регулироваться в рамках компетенции капитана морского порта Керчь и запрещаться только непосредственно во время проведения операций», – говорится в пояснительной записке к проекту приказа Министерства.

Уточняется, что запрет на судоходство в части районов будет вводиться с 3 августа по 4 сентября текущего года с 00 до 24 местного времени (2 раза по 12 часов и 2 раза по 72 часа). Исключение составят корабли Военно-Морского Флота, федеральных органов безопасности и суда, занятые в строительстве «Транспортного перехода через Керченский пролив»

### ВЕДОМОСТИ – САНКТ-ПЕТЕРБУРГ; ДМИТРИЙ ГОРШЕНИН; ВАЛЕРИЯ ЛЕБЕДЕВА; 2017.06.15; АВИАКОМПАНИЯ «РОССИЯ» ПОЛУЧИЛА КУБОК КОНФЕДЕРАЦИЙ

Перевозить команды-участницы между городами, принимающими Кубок конфедераций, будет авиакомпания «Россия». Она стала партнером официального авиаперевозчика FIFA Qatar Airways

«Россия» выполнит более 30 рейсов с командами – участницами Кубка конфедераций, говорит источник «Ведомостей»

Авиакомпания «Россия» будет перевозить команды, участвующие в Кубке конфедераций 2017 г., рассказал «Ведомостям» вице-губернатор Петербурга Игорь Албин и подтвердили два источника, знакомых с соглашением. Представитель авиакомпании не подтвердил и не опроверг эту информацию.

«Россия» станет партнером Qatar Airways – официального авиаперевозчика Международной федерации футбола (FIFA), говорит источник. Qatar Airways заключила спонсорский контракт с FIFA в 2017 г., он рассчитан до 2022 г., говорится на сайте FIFA. Авиакомпания стала спонсором Кубка конфедераций FIFA – 2017, чемпионатов мира по футболу в 2018 и 2022 гг. (пройдет в Катаре). Стоимость контракта не раскрывается.

Qatar Airways не летает в города, где проводятся матчи кубка, поэтому пришлось выбирать перевозчика в России, говорит источник в авиационной отрасли, уточняя, что компания была выбрана в том числе благодаря возможности предоставить необходимое количество бортов в высокий сезон. «Россия» не сможет использовать символику Кубка конфедераций, так как не является официальным перевозчиком, говорит другой источник. Первый рейс, 15 июня, состоится из «Внуково» в «Пулково», следующий – из «Пулково» во «Внуково» будет 17 июня. Всего будет выполнено от одного до четырех рейсов в день, пока расписание известно до 23 июня, до этого числа в нем нет зарубежных рейсов, говорит собеседник «Ведомостей».

«Россия» в рамках контракта выполнит более 30 рейсов, отмечают источники «Ведомостей». Будут использованы самолеты Airbus А319, Airbus A320 и Boeing 737-800. Рейсы будут с дополнительным багажом, на бортах – специальное питание и хорошо подготовленный экипаж, способный обеспечить перевозку иностранных спортивных команд.

Комментарии FIFA и Qatar Airways получить не удалось.

Пассажиропоток растет

Авиакомпания «Россия» за три месяца 2017 г. перевезла 1,986 млн пассажиров (+27%) и стала второй по этому показателю в стране после «Аэрофлота» (7 млн человек). В 2016 г. «Россия» перевезла 8,8 млн человек.

«Россия» с 2014 г. является официальным перевозчиком и партнером футбольного клуба «Зенит»: авиакомпания обеспечивает перелеты игроков и работников клуба в России и за рубежом. «Россия» входит в группу «Аэрофлот». Сам «Аэрофлот» – официальный авиаперевозчик ПФК «ЦСКА», а с 2013 г. – и английского Manchester United.

Аренда самолетов Airbus А319, Airbus A320, Boeing 737-800 с командой на рейсе Москва – Петербург может стоить около 1,5 млн руб., на рейсе Петербург – Сочи – в 2 раза больше, говорит топ-менеджер крупного авиаперевозчика. Цена могла быть и ниже, так как участие в таких масштабных мероприятиях положительно влияет на имидж компании, даже если она не становится официальным партнером, уточняет собеседник «Ведомостей».

Выгода для авиакомпании «Россия» в рамках данного контракта может заключаться в имиджевой популяризации бренда и гарантированной загрузке своих самолетов в период проведения Кубка конфедераций, говорит один из экспертов авиарынка.

Кубок конфедераций пройдет в России с 17 июня по 2 июля 2017 г. В кубке участвуют восемь команд, в том числе шесть победителей континентальных чемпионатов, победитель ЧМ и команда страны-организатора. Турнир откроется матчем футбольных сборных России и Новой Зеландии на стадионе «Санкт-Петербург».

### ИНТЕРФАКС; 2017.06.14; АВИАКОМПАНИЯ «ПОБЕДА» ПОДАЛА В ВС РФ ЖАЛОБУ НА ТРЕБОВАНИЕ РОСТРАНСНАДЗОРА ОБ УСТАНОВКЕ ВИДЕОКАМЕР В САМОЛЕТАХ

Авиакомпания «Победа» (входит в группу «Аэрофлот» (MOEX: AFLT)) подала в Верховный суд (ВС) РФ жалобу на решение судов нижестоящих инстанций о законности предписания **Федеральной службы по надзору в сфере транспорта** (**Ространснадзор**) от 31 марта 2016 года об установке видеокамер на бортах «Победы», следует из картотеки суда.

Ранее сообщалось, что Девятый арбитражный апелляционный суд 29 ноября 2016 года подтвердил решение Арбитражного суда Москвы, который 12 сентября признал законным предписание **Ространснадзор**а от 31 марта 2016 года о необходимости установить видеокамеры на самолетах АК «Победа».

На заседании суда первой инстанции 12 сентября 2016 года представитель «Победы» заявила, что оспариваемое «предписание незаконно, так как невыполнимо», потому что в России нет сертифицированных организаций, которые могут установить видеокамеры на бортах «Победы». Все лайнеры авиакомпании произведены американской корпорацией Boeing, которой необходимо произвести соответствующие изменения для установки аппаратуры, подчеркнула адвокат.

В свою очередь, представитель ведомства тогда отметил, что аналогичное предписание было выдано авиакомпании Red Wings, которая его выполнила. При этом он не смог назвать ни одной сертифицированной организации для установки видеокамер на самолетах Boeing, которые использует «Победа».

Представитель «Победы» отметила, что в парке авиакомпании Red Wings самолеты российского производства.

Арбитражный суд Московского округа 4 апреля 2017 года подтвердил решение судов нижестоящих инстанций.

Ранее сообщалось, что авиакомпания «Победа» оспаривает в суде несколько предписаний **Ространснадзор**а. Так, в производстве суда находятся иски «Победы», касающиеся предписаний ведомства о предоставлении пассажирам горячего питания, о сверхнормативном багаже и о совместном с родителями размещении детей.

Арбитражный суд Москвы в конце июля 2016 года признал законным предписание **Ространснадзор**а от 29 февраля 2016 года, касающееся провоза багажа на рейсах ООО «Авиакомпания «Победа».

Суд тогда пришел к выводу, что нормы бесплатного провоза багажа, в том числе вещей, находящихся при пассажире, не могут быть менее 10 кг на одного пассажира. В тех же правилах указано, что багаж, перевозимый в пассажирском салоне, должен весить не более 10 кг.

ООО «Авиакомпания «Победа» 24 августа 2016 года отказалось от требований о признании недействительным и отмене предписания **Ространснадзор**а от 29 февраля 2016 года, касающегося совместного размещения детей с родителями в салоне самолета.

В иске «Победа» просила признать недействительным и отменить предписание **Ространснадзор**а, в котором говорится, что непринятие мер по совместному размещению на борту самолета несовершеннолетних пассажиров и их родителей является грубым нарушением законодательства.

В конце сентября 2016 года ООО «Авиакомпания «Победа» отказалось от иска к **Ространснадзор**у по поводу предписания ведомства от 29 февраля 2016 года, касающегося обеспечения пассажиров горячим питанием.

Поводом для проверки стало обращение в службу заместителя секретаря Общественной палаты (ОП) РФ Сергея Орджоникидзе. Перед этим в ОП поступили жалобы от ее члена Дмитрия Чугунова, зампреда комитета по образованию Госдумы Алены Аршиновой и частного лица. Так, Д.Чугунов осенью 2013 года отказался дополнительно оплатить три места ручной клади общим весом до 10 кг и был снят с рейса.

### ТАСС; 2017.06.14; САМОЛЕТ МС-21 СОВЕРШИЛ ВТОРОЙ ПОЛЕТ

Новый российский пассажирский самолет МС-21-300 совершил в среду второй полет, он состоялся на аэродроме Иркутского авиационного завода – филиала корпорации «Иркут» (входит в Объединенную авиастроительную корпорацию), сообщили в пресс-службе компании.

«В полете определялись взлетно-посадочные характеристики самолета и оценивалась работоспособность его систем. Полет осуществлен в рамках программы заводских доводочных испытаний и прошел без замечаний», – отметили в пресс-службе.

 («Магистральный самолет XXI века») совершил первый полет 28 мая 2017 года, который состоялся на аэродроме Иркутского авиационного завода. Продолжительность полета составила полчаса, высота – 1 тыс. метров, скорость – 300 км/час.

Планируется производить две версии самолета – МС-21-200 и МС-21-300. Варианты машин отличаются только вместимостью: МС-21-300 рассчитан на количество пассажиров от 163 до 211, а МС-21-200 – от 132 до 165.

На данный момент портфель заказов на МС-21 составляет 285 самолетов, из них на 175 машин заключены твердые (проавансированные) контракты, еще по 110 самолетам достигнуты предварительные договоренности и подписаны рамочные соглашения. Крупнейшим заказчиком стала авиакомпания «Аэрофлот», которая планирует купить 50 МС-21.

Имеются также твердый контракт с индонезийской Crecom Burj Berthad на поставку 25 самолетов и опцион на 25 машин, соглашение о намерении с египетской Cairo Aviation на поставку шести самолетов и опционом на четыре машины. Интерес к самолету проявляет национальная авиакомпания Танзании Air Tanzania, а также Иран, Саудовская Аравия и Индонезия.

По словам министра промышленности и торговли РФ Дениса Мантурова, Россия может поставить до 1 тыс. новейших отечественных самолетов до 2037 года.