



ЗАКОН — ДРУГ ЧЕЛОВЕКА
В Тверской области условия и принципы содержания домашних животных определит региональный закон.

Стр. 4



2
В РЕГИОНЕ 60 ПЛЯЖЕЙ,
В ТВЕРИ — НИ ОДНОГО



5
ПОЧЕМУ ЛИХИЕ 90-Е
НЕ ВЕРНУТСЯ

Нам любые дороги дороги

Если Тверская область полностью не решит проблем с электричками, то может лишиться федеральных денег на строительство дорог

Пригородное пассажирское сообщение продолжает оставаться в центре общественного внимания. В начале 2015 года «дочки» РЖД отменили по всей стране более 200 рейсов.

обнулен НДС для пригородных перевозок. У регионов появилась возможность регулировать тарифы и компенсировать недополученные доходы от регулирования тарифов. Возможно, РЖД начнет передавать подвижной состав в уставный капитал пригородных пассажирских компаний.

Но и эти меры не решили всех проблем. Субъекты страны, как и прежде, не спешат заклю-

ства будут распределяться по результатам анализа ситуации с пригородным сообщением в целом в субъектах РФ. То есть речь идет, в том числе, и о железнодорожном пригородном сообщении.

Ориентироваться будут на позицию перевозчика, который должен документально подтвердить, что претензий к региону нет. Будут учитываться наличие договоров с ППК и соглашения об урегулировании



Ряд регионов, в том числе Псковская и Вологодская области, вообще лишились пригородного сообщения. В Тверской области тоже возникли проблемы — было отменено более 60 составов. Электрички вернули по требованию президента России Владимира Путина.

Для поддержания пригородного сообщения из федерального антикризисного фонда было выделено 8,8 млрд рублей. Льготная ставка платы за инфраструктуру снижена в 25 раз — с 0,25 до 0,1%. Был

считать с «дочками» РЖД долгосрочные соглашения и выплачивать долги, накопившиеся за прошлые годы. Так, долг Тверской области на начало года перед Московско-Тверской пригородной пассажирской компанией составлял 1,5 (!) млрд рублей.

Ситуация ужесточилась: в марте правительство РФ выпустило постановление о распределении вспомогательных трансфертов на развитие дорожного хозяйства, где в качестве принципиального момента прописано, что данные сред-

споров о долгах. Региону также необходимо подтвердить, что ППК полностью получают компенсацию потерь от тарифов из местных бюджетов. Решение о выделении денег на строительство дорог будет принимать комиссия по транспорту во главе с зампредом правительства Аркадием Дворковичем. Речь идет о распределении 69 319 000 рублей, которые должны быть направлены на реализацию крупных проектов по расширению автомобильных дорог.

Окончание на стр. 2

ТОЧКА НАПРЯЖЕНИЯ

Что страшнее неизвестности

Министерство транспорта Тверской области продлило ограничение на движение большегрузов по районным дорогам. Предприниматели терпят убытки

Первое ограничение было введено 20 апреля. Действовало оно до 9 мая включительно. Движение большегрузов массой более 20 тонн было ограничено по всем районам, кроме Коновского, Спировского и Zubцовского. В Дирекции территориального дорожного фонда Тверской области тогда объясняли, что такие меры предпринимаются в целях обеспечения сохранности дорог и безопасности дорожного движения. Так происходит каждую весну, поэтому никто не удивился.

А вот потом начались странности. Сначала ограничение было продлено с 10 по 31 мая. А совсем недавно на сайте регионального министерства транспорта <http://www.mintrans.tver.ru> появилась информация о том, что запрет будет продлен до 30 июня. Свои действия министрство мотивирует необходимостью обеспечить безопасность дорожного движения. Впрочем, желающие работать в регионе на большегрузах могут купить в министерстве транспорта специальный пропуск. И делать это придется, потому что масса большегруза составляет около 15 тонн, а с максимальной загрузкой — 40 тонн.

Размер платы установлен от 700 рублей за каждый рейс. Эта сумма существенно влияет на рентабельность бизнеса. Чтобы оправдать среднюю зарплату водителя в 25 тыс. рублей, расходы на ГСМ и налоги, нужно сделать не менее трех ходок в день, в итоге за месяц предприниматели должны уплатить 54 тыс. рублей с каждой машины.

— Мы относимся к малым предприятиям и фактически сами себя обеспечиваем работой, ничего не прося у государства. Сотни, если не тысячи людей, задействованных в отрасли, теряют средства к достой-

ному существованию, — считает предприниматель Валерий Чекмарев.

Любопытно, что в соседней Ярославской области ограничения были сняты после того, как сошел снег, а в Подмосковье, где трафик машин в разы больше, ограничения не вводились вообще.

— По закону временные ограничения можно вводить только в двух случаях. Во-первых, весной или осенью в связи с природно-климатическими условиями. Период ограничения или запрета вводится не более чем на 30 дней и может быть продлен один раз на

Предприниматели уже обращались к уполномоченному по защите прав предпринимателей тверского региона Антону Стамплевскому и даже в приемную президента России Владимира Путина. Однако обращения все равно перенаправляются в тверской минтранс, у которого, похоже, своя правда.

Среди предпринимателей ходят слухи, что ограничение может быть продлено до конца лета, а это разгар рабочей поры.

— Мы просим наших клиентов, с которыми находимся в контрактных отношениях, пойти нам на встречу и увеличить сто-

В большом количестве пропуска предприниматели пока не покупают, потому что надеются на то, что ограничение все-таки будет снято.

10 дней. Во-вторых, ограничение может быть введено в том случае, если выявлены серьезные дефекты автомобильных дорог и искусственных сооружений на них, недопустимые по условиям обеспечения безопасности дорожного движения. При этом власти, продвигая ограничения, согласно закону, должны обеспечить полноценный объезд. Однако этого сделано не было, — рассказывает Валерий Чекмарев. — Кроме того, временное ограничение или прекращение движения вводится на период, необходимый для устранения выявленных дефектов, нам неизвестно.

Особенно тяжелая обстановка сложилась на участке автодороги в Торжокском районе — от деревни Русино до Торжка. При этом на сайте госзакупок нет ни одного тендера на проведение ремонтных работ на закрытых дорогах.

Пока министерство транспорта Тверской области не слишком активно идет на контакт с бизнесменами.

имость договора. Но далеко не всех устраивает увеличение цены, — говорит Валерий Чекмарев. — Есть еще один нюанс. Когда кончается пропуск, уходит до 10 дней на получение нового. Сначала мы подаем заявку в дорожный фонд Тверской области, где считают ущерб, нанесенный дороге. Затем этот документ отправляется в министерство транспорта региона, которое, в свою очередь, согласует его с ГИБДД. В результате простоя мы терпим еще большие убытки! Нельзя ли как-то упростить эту процедуру?

В большом количестве пропуска предприниматели пока не покупают, потому что надеются на то, что ограничение все-таки будет снято. Однако они допускают любой поворот событий и просят министерство транспорта Тверской области заранее информировать о своих намерениях, а также настаивают, чтобы министерство более внятно объясняло свою позицию в случае очередного продления ограничения. Ведь главный враг бизнес-среды — это неизвестность. Правда, неизбежность — страшнее...

Василий СТЕКЛОВ