**16 ДЕКАБРЯ 2016**

**Вернуться в оглавление**

|  |
| --- |
| **Публикации** |

### ВЕДОМОСТИ; ЕКАТЕРИНА МЕРЕМИНСКАЯ; 2016.12.16; «ПЛАТОН» ПОКА СЕБЯ НЕ ОКУПИЛ

В 2016 г. сборы с грузовиков за проезд по федеральным трассам (система **«**Платон**»**) должны составить примерно 20 млрд руб., говорил **министр транспорта** Максим **Соколов**. Иногда он уточнял, что это прогнозные сборы не за год, а к концу года, т. е. за 13,5 месяца работы **«**Платона**»**. Пока не набирается и этого. В федеральный дорожный фонд на 15 декабря перечислено 18,15 млрд руб., сообщает **«**РТ-инвест транспортные системы**»** (РТИТС, оператор **«**Платона**»**, принадлежит сыну Аркадия Ротенберга Игорю и фонду **«**РТ-инвест**»**).

Сумма сборов полностью соответствует прогнозам государства, учитывая статистику ежедневных поступлений, до конца года она превысит 19 млрд руб., настаивает представитель РТИТС. У российских грузоперевозчиков есть опция постоплаты, т. е. за декабрь 2016 г. они могут платить до конца января 2017 г., продолжает он, а еще есть дебиторская задолженность за декабрь – более 500 млн руб.

В преддверии новогодних праздников грузовые перевозки по федеральным трассам традиционно растут, объясняет представитель **Росавтодор**а. Данные показывают, что расчеты **Росавтодор**а **«**попали в десятку**»**, отмечает он: при изначальном тарифе 3,06 руб./км предполагалось собрать по итогам 2016 г. 38–40 млрд руб., из-за льготного тарифа (1,53 руб./км) поступления сократились ровно в 2 раза.

С середины ноября действительно начинает расти активность перевозок для ритейла, говорит директор по транспорту FM Logistic Александр Дьяконов. В целом, по его словам, в ноябре перевозки в ритейле на 30% выше, чем в обычные месяцы, в декабре – в 2 раза.

В других грузах, например в стройматериалах, может быть, наоборот, незначительная просадка из-за зимы и предстоящих длинных январских выходных, предполагает Дьяконов. В среднем в ноябре и декабре перевозок однозначно меньше, чем в сезон летом, подтверждает руководитель службы логистики группы **«**Кнауф СНГ**»** Светлана Витязева-Хуссманн. Впрочем, для строительной отрасли возможен всплеск на последней неделе декабря, так как дилеры заполняют склады на время рождественских каникул, уточняет она. В этом году показатели декабря будут примерно на 10–15% выше, чем среднемесячные, замечает начальник отдела логистической компании **«**Даксер**»** Алексей Черкашин: это связано с исполнением контрактов на поставку оборудования.

Но резкого роста сборов пока не видно. Если в среднем за месяц **«**Платон**»** перечислял по 1,4 млрд руб., то с 15 ноября по 15 декабря – 1,45 млрд.

Многие не платят, признавались ранее **«**Ведомостям**»** перевозчики. Система автоматически передает данные автомобилей, проезжающих без оплаты, в ГИБДД. С момента запуска системы было вынесено 4868 постановлений о привлечении к ответственности за неуплату сбора, такую статистику со ссылкой на данные МВД приводило Минэкономразвития в сентябрьском письме в правительство. **Минтранс** разработал законопроект, в котором предлагает передать полномочия по анализу данных о нарушителях от ГИБДД в подведомственный ему **Ространснадзор** (сейчас может выписывать штрафы только водителям грузовиков, принадлежащих иностранным перевозчикам).

За счет **«**Платона**»** государство сначала собиралось финансировать дорожные государственно-частные проекты, а потом начало расходовать эти деньги на ремонт. И уже потратило больше, чем собрал **«**Платон**»**: 22,9 млрд руб. Из них 10,85 млрд руб. в мае правительство отдало на ремонт регионам, где дороги самые плохие. Еще 12,1 млрд руб. (с учетом прогнозных поступлений в бюджет) – 19 регионам на строительство, реконструкцию и ремонт 31 сооружения (мосты и путепроводы). **«**Поэтому мы должны будем, собрав деньги в 2017 г. уже по новому тарифу (**Минтранс** предлагает 3,06 руб./км. – **«**Ведомости**»**), возместить в федеральный бюджет те средства, которые перебрали в 2016 г.**»**, – объяснял **Соколов** в интервью телеканалу **«**Россия 24**»** (цитата по сайту **Минтранса**).

К тому же федеральный бюджет компенсирует потери регионам из-за льгот по транспортному налогу, введенных из-за **«**Платона**»**. Они получат 8,7 млрд руб., рассказал представитель **Минтранса**.

Сама РТИТС получила от государства 6,6 млрд руб. в июле (за 7,5 месяца работы) и должна будет получить еще 5,3 млрд руб. в январе.

### РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; ТАТЬЯНА ШАДРИНА; 2016.12.15; НА ГОЛУБОМ ГАЗУ

Весь пассажирский транспорт в ближайшее время должен перейти на газомоторное топливо, уверены в **минтрансе**. В ведомстве уже готовят актуализированную программу по переходу на него поездов, пароходов и вертолетов.

Представить программу планируется уже во второй половине 2017 года.

Только после перехода на газ можно добиться экологичности транспорта, считает глава **минтранса** Максим **Соколов**. Это особенно актуально в наступающем 2017 году, который объявлен Годом экологии.

Газомоторное топливо не только не вредит природе, но и считается одним из самых дешевых. Его активно используют в пассажирском транспорте более чем в 80 странах мира, но российские перевозчики не горят особым желанием переходить на газ. Эту ситуацию и предлагают изменить в транспортном ведомстве.

Сегодня затраты на традиционное топливо составляют треть от перевозок **–** довольно много. А при переходе на газ, который в среднем в два раза дешевле, себестоимость перевозок снизится на 15-20 процентов, подсчитала разработчик проекта программы Светлана Воронцова.

Что касается пассажирских тепловозов, то уже запущен пилотный проект по внедрению сжиженного природного газа (СПГ) на магистральных и маневровых локомотивах на участке Сургут **–** Войновка Свердловской железной дороги. В дальнейшем магистральные газотурбовозы предусматривается задействовать на участках Сургут **–** Новый Уренгой и Сургут **–** Нижневартовск.

Использовать газомоторное топливо на морских судах в первую очередь могут начать в Балтийском бассейне, который входит в районы контроля выбросов окислов азота и серы. С 2015 года в зонах особого контроля за выбросами (Sulphur Emission Control Areas) вступило в силу требование о том, что содержание серы в судовом топливе не должно превышать 0,1 процента. Газомоторное топливо позволяет полностью исключить выброс окислов серы и твердых частиц, снизить на 90 процентов выбросы окислов азота и уменьшить выбросы СО2 на 30 процентов.

В перспективе силовыми установками, работающими на СПГ, планируется оснастить пассажирские суда на внутригородских и пригородных линиях, туристические суда, суда портового флота, сухогрузы смешанного плавания. Внедрение новой технологии позволит снизить затраты на транспортировку на 15-20 процентов и сократить выбросы загрязняющих веществ на 20-30 процентов, отметила Светлана Воронцова.

В качестве пилотных регионов для внедрения газомерного топлива на речном транспорте предлагаются Татарстан, регионы работы Северо-Западного и Московского пароходств. Именно там сейчас большой пассажиропоток на пригородных речных маршрутах. Заправлять суда СПГ можно непосредственно из автомобильных или железнодорожных цистерн, от береговых или плавучих установок, считает Светлана Воронцова.

Что касается авиации, то во многих регионах добычи газа и нефти имеется достаточно большое количество попутного нефтяного газа. Применение вместо авиакеросина более дешевого авиационного сконденсированного пропан-бутанового топлива (АСКТ), которое может вырабатываться из попутного нефтяного газа, позволит существенно удешевить и активизировать региональные авиаперевозки, считает эксперт. Наиболее готовые регионы для реализации пилотных проектов использования газа на вертолетах **–** Ханты-Мансийский округ **–** Югра, Ненецкий и Ямало-Ненецкий округа.

### ИНТЕРФАКС; 2016.12.15; МИНТРАНС РФ К 2018 Г. ПЕРЕСМОТРИТ 330 НОРМАТИВНЫХ АКТОВ МПС СССР И РОССИИ

**Министерство транспорта** РФ до конца 2017 года пересмотрит более трех сотен нормативных актов министерства путей сообщения (МПС) СССР и России.

**«**В будущем году будет продолжена работа по анализу актов МПС СССР и России на предмет их необходимости. Целью является выявление морально устаревших актов, которые формально подлежат применению в силу отсутствия решения об их отмене. В соответствии с нашими планами, пересмотру до конца 2017 г. подлежат 330 актов МПС, а в 2016 г. **–** с учетом изданных и подготовленных к подписанию приказов **–** меняется 211 таких актов**»**, **–** заявил **министр транспорта РФ** Максим **Соколов** на итоговом в 2016 г. заседании правления ОАО **«**Российские железные дороги**»** в четверг.

Эта работа ведется **«**в рамках рабочей группы с участием представителей компаний**»**, отметил чиновник.

М.**Соколов** сообщил, что ведомство в целом **«**держит высокий темп**»** изменений в нормативную базу. В частности, в 2015 г. были приняты поправки в устав ж/д транспорта, которые предоставили владельцам инфраструктуры (в первую очередь РЖД) право на взыскание с участников перевозочного процесса платы за несвоевременную уборку с путей порожних вагонов после их выгрузки. Эти нормы будут поддержаны в 2016 г. формированием перечня припортовых станций, с которых перевозчик и владелец инфраструктуры вправе перемещать порожние вагоны.

Также в 2016 г., по слова М.**Соколов**а, **Минтранс** издал правила предъявления и рассмотрения претензий при перевозке порожних грузовых вагонов. Кроме того, в Минюсте РФ на регистрации находятся **«**правила перевозки насыпью и навалом, правила приема к погрузке порожних вагонов к перевозке ж/д транспортом**»**. **«**В следующем году по актуализации правил также будут продолжены работы, и мы планируем актуализировать еще 5 правил перевозок**»**, **–** сказал министр.

**«**Для решения задач по повышению привлекательности участия частных инвесторов в развитии инфраструктуры железнодорожного транспорта разработан законопроект, предусматривающий снятие ограничений на оборот части недвижимого имущества РЖД и возможность использования долгосрочных соглашений. Эти изменения должны мотивировать частных инвесторов вкладывать средства в строительство и обновление инфраструктуры ж/д транспорта общего пользования**»**, **–** отметил он.

**«**В последнее время наблюдается рост расходов перевозчика за выполнение операций с неисправными вагонами. **Минтрансом** разработан проект федерального закона, который направлен на установление правовых оснований для компенсации затрат перевозчика, возникающих при отцепке вагонов в текущий ремонт по причинам, которые от перевозчика не зависят**»**, **–** также заявил М.**Соколов**.

Кроме того, по его словам, предполагаются изменения в федеральный закон о ж/д транспорте, которые направлены на обеспечение доступа к управлению тяговым подвижным составом только квалифицированных лиц. **«**Этот законопроект позволит установить единый порядок выдачи свидетельств на право управления подвижным составом независимо от собственности**»**, **–** сказал министр.

### ИНТЕРФАКС;2016.12.15; БЮДЖЕТНАЯ ПОДДЕРЖКА ПАССАЖИРСКИХ Ж/Д ПЕРЕВОЗОК В РФ В 2017 Г. СОКРАТИТСЯ НЕЗНАЧИТЕЛЬНО

Бюджетная поддержка железнодорожных пассажирских перевозок в РФ в 2017 году по сравнению с нынешним годом сократится незначительно.

**«**Из федерального бюджета в 2016 году было выделено более 115 млрд руб., в том числе на субсидирование пассажирских перевозок **–** порядка 54 млрд руб. В 2017 г. мы так же продолжим финансирование **–** на эти цели будет выделено почти 50 млрд руб.**»**, **–** заявил в четверг **министр транспорта РФ** Максим **Соколов** на заседании правления ОАО **«**Российские железные дороги**»**, посвященном итогам работы компании в 2016 г.

**«**Со стороны государства в следующем году приняты исчерпывающие меры для поддержки пассажирских перевозок железнодорожным транспортом и в достаточной степени обеспечено финансирование важнейших инфраструктурных проектов**»**, **–** заметил чиновник. Президент РЖД Олег Белозеров на заседании отметил, что в 2016 г. РЖД ожидают роста пассажирских перевозок на 1%.

### LENTA.RU; 2016.12.15; ВАГОНОУТОПИЯ

Минпромторг просит выделить 12 миллиардов рублей из бюджета на поддержку вагоностроителей, четвертый год пребывающих в бедственном положении. В 2013-2015 годах российские заводы вынужденно сокращали производство, персонал и инвестиции. Почему продукция российских вагоностроителей не востребована на рынке и сколько государство еще потратит бюджетных средств на выпуск вагонов модельного ряда 60-70-х прошлого века, разбиралась **«**Лента.ру**»**.

Вагоны не катят

Погрузка на железной дороге по результатам 11 месяцев этого года чуть выше прошлогодней **–** на 0,6 процента. За этот период меньше стали возить цемент, нефть и нефтепродукты, черные металлы, промсырье. Выросли перевозки леса, удобрений, строительных грузов, кокса, химикатов и соды. Однако итоги ноября оказались слабее прошлогоднего: по **«**железке**»** транспортировали 102,2 миллиона тонн грузов, что на 0,9 процента меньше показателя ноября 2015-го. В последние месяцы погрузка демонстрирует отрицательные значения. В октябре падение составило 3,3 процента, в сентябре **–** 1,4. При этом монополии удается компенсировать выпадающие доходы от потерянных грузов, повышая число необоснованных ремонтов.

На этом фоне нынешней осенью спрос на новый подвижной состав оставался слабым, а вагоностроительные заводы были хронически недозагружены. Даже в условиях роста погрузки на 10 процентов и более новые вагоны обладали бы прежним спросом. По оценкам гендиректора Института исследования проблем железнодорожного транспорта (ИИЖД) Павла Иванкина, сегодня загрузка их мощностей не превышает 30 процентов. Лишние грузовые вагоны все еще бегают по сети РЖД вопреки усилиям российского правительства **–** избыток парка оценивается примерно в 70-80 тысяч единиц.

Как сообщается в материалах Института проблем естественных монополий (ИПЕМ), выпуск грузовых вагонов неуклонно снижается в России с 2012 года. Тогда предприятия выпустили 71,6 тысячи единиц, в 2013 году **–** 60 тысяч, в 2014-м **–** 55 тысяч, в прошлом **–** 29 тысяч, за восемь месяцев 2016-го **–** чуть более 19,5 тысячи. Российские вагоностроители с начала позапрошлого года вынуждены были сократить пятую часть персонала **–** до 31 тысячи человек **–** и в семь раз снизить инвестиции в основные фонды.

Спасение утопающих **–** дело самих утопающих

Золотыми стали для вагоностроителей 2003-2012 годы: взрывной рост спроса спровоцировал резкое увеличение объемов производства. В подавляющем большинстве это были старые модели образца 60-70 годов прошлого века. Но постепенно рынок насытился, и к 2013-му профицит вагонного парка достиг 250-300 тысяч штук. В итоге спрос резко пошел вниз, а издержки операторов росли как на дрожжах.

Крупные производители вагонов выходили из сложившейся ситуации просто: создавали дочерние компании, занимающиеся перевозками, которые и становились основными потребителями продукции. Таким образом искусственно поддерживался спрос и обеспечивалась загрузка заводов. К середине 2014 года практически у всех собственников крупных вагоностроительных предприятий появились свои операторские компании. В частности, **«**Алтайвагон**»** продавал продукцию своему кэптивному оператору **«**Новотрансу**»**, а ОВК **–** **«**Восток 1520**»**. Банки охотно выдавали кредиты кэптивным компаниям на закупку вагонов, что привело к образованию **«**вагонного пузыря**»**.

Брошенные составы буквально заполонили железную дорогу, усложняя жизнь грузоотправителям, логистическим операторам и РЖД. В то же время арендные ставки на вагоны упали ниже уровня рентабельности **–** содержать и ремонтировать их собственникам становилось просто невыгодно. Кэптивные операторы и связанные с ними лизинговые компании из-за падения спроса на вагоны и сокращения объема перевозок начали испытывать значительные финансовые трудности.

Лоббисты от вагоностроения предлагали правительству России запретить продление срока службы старых вагонов после капремонта. Впервые этот вопрос подняли на совещании в кабмине еще в начале 2013-го. Это позволило бы в течение нескольких лет практически полностью ликвидировать излишки вагонов, списав старый парк. От государства такая мера не потребовала бы никаких затрат. Однако она серьезно била по карману крупнейших операторов, прежде всего Первой грузовой компании (ПГК) Владимира Лисина и Федеральной грузовой компании (ФГК), принадлежащей РЖД. Однако на такие жесткие меры кабинет министров тогда не решился.

Помогать машиностроителям начали бюджетными деньгами. В январе 2014-го было принято постановление о субсидировании 90 процентов затрат на уплату процентов по кредитам для покупки вагонов. Кроме того, вводилась единовременная субсидия в размере 130 тысяч рублей на каждый приобретаемый инновационный вагон. Впрочем, от последней меры выиграли лишь производители так называемого инновационного подвижного состава, в основном Тихвинский вагоностроительный завод (входит в ОВК Александра Несиса) и **«**Уралвагонзавод**»**.

Списали в утиль

Но ситуация кардинально не изменилась, поэтому идея заставить железнодорожных операторов обновить парк продолжала жить. В августе 2014 года вступил в силу технический регламент Таможенного союза **«**О безопасности железнодорожного подвижного состава**»**, значительно усложнивший эксплуатацию старых вагонов. Осенью прошлого года срок действия субсидии на приобретение инновационных вагонов был увеличен с одного года двух лет (за 2015 год на эти цели потратили 2,3 миллиарда рублей).

Но, судя по всему, и этих мер поддержки вагоностроителей оказалось недостаточно. И в декабре 2015 года вице-премьер Аркадий **Дворкович** впервые открыто заявил, что допускает возможность введения запрета на эксплуатацию вагонов с продленным сроком службы. При этом глава Минпромторга Денис Мантуров настаивал на том, чтобы запретить само продление, то есть дальнейшую эксплуатацию старых вагонов после их капитального ремонта. В результате бурных дискуссий в январе 2016 года правительство запретило эксплуатировать вагоны с продленным сроком службы.

**«**В этом году мы ожидаем выбытия по причине истечения срока эксплуатации порядка 65 тысяч вагонов, и это будет основной предпосылкой формирования спроса на продукцию транспортного машиностроения**»**, **–** говорил в феврале 2016-го **министр транспорта** Максим **Соколов**. Тогда же Мантуров рассказывал, что в условиях низкого спроса на внутреннем рынке удалось экспортировать примерно шесть тысяч вагонов.

Принятые меры господдержки позволили отправить в утиль значительную часть парка **–** около 100 тысяч вагонов списали в 2015-м, примерно столько же порежут на металлолом по итогам текущего года. Их общее число в сети РЖД к ноябрю 2016-го сократилось до 1,08 миллиона единиц.

Это привело к всплескам локального дефицита вагонов. Но вагоностроительный бизнес в последние годы явно не стал более популярным у предпринимателей: инвестгруппа **«**ИСТ**»** Несиса продала акции ОВК, сократив долю до блокпакета , а **«**Уралвагонзавод**»** решил избавиться от **«**УВЗ-Логистики**»**.

Несмотря на это государство продолжает поддерживать машиностроителей. В мае 2016 года вступило в силу постановление о субсидировании закупки новых вагонов **–** операторам компенсируют по 300 тысяч рублей за единицу подвижного состава. На эти цели из госказны выделят семь миллиардов рублей. Покупатели инновационных вагонов с 2013 года также экономят на эксплуатации за счет пониженного тарифа на порожний пробег (скидка составляет 23 процента). Благодаря запрету эксплуатации старых вагонов и скидок на инновационный подвижной состав ситуация с профицитом начала исправляться.

За норму прибыли

Ожидания вагоностроителей на оживление спроса оправдались лишь отчасти: не аффилированные с производителями компании продолжают воздерживаться от покупок. При этом компании-операторы жалуются, что вагоностроители так и не воспользовались в **«**жирные годы**»** возможностью разработать и предложить рынку действительно инновационный подвижной состав, обладающий какими-либо существенными преимуществами помимо повышенной грузоподъемности (до 25 тонн на ось). Произошла подмена понятий: вместо **«**вагон с улучшенными характеристиками**»** в лексиконе чиновников прочно закрепилось **«**инновационный**»** **–** обладающий новыми характеристиками.

Плюс инновационных вагонов **–** в увеличенном объеме кузова и повышенной грузоподъемности, что позволяет компании и РЖД сокращать эксплуатационные расходы, а грузовладельцу **–** перевозить больший объем груза, пояснял **«**Коммерсанту**»** первый замгендиректора ФГК Виктор Воронович. Однако при массовом списании старых полувагонов восполнение парка только инновационными вагонами способно оставить без ресурса попутные грузы: минерально-строительные, химические и лесные, минудобрения, подчеркивал он. В ПГК отмечали, что субсидия в 300 тысяч рублей позволяет обслуживать лизинговые платежи, но не обеспечивает приемлемую норму прибыли для инновационного вагона.

Новый полувагон сейчас стоит около 1,75 миллиона рублей, инновационный полувагон **–** 2,2 миллиона. По данным ИИЖД, в 2017 году инновационные вагоны подорожают до 2,3 миллиона, а в 2019 **–** до 2,5 миллиона рублей. При этом типовые вагоны с 2018 года, наоборот, начнут дешеветь.

**«**Сегодня нет прямой зависимости между списанием и приобретением вагонов. Все упирается в размер арендной ставки и стоимость нового вагона. Поэтому в 2016 году приобретались инновационные вагоны, на которые есть скидка (300 тысяч за вагон **–** прим. **«**Ленты.ру**»**)**»**, **–** говорит Иванкин. Эксперт добавляет, что на фоне снижения профицита полувагонов до 5-7 тысяч единиц на рынке недостает немассовых типов подвижного состава **–** специализированных цистерн и хопперов.

По данным ИПЕМ, с 2012 года динамика выпуска инновационных вагонов выросла с 500 штук ежегодно до почти 13 тысяч. Но заметную выгоду от эксплуатации они пока не приносят ни операторам (поскольку формируются смешанные составы из типовых и инновационных вагонов), ни РЖД. По оценкам консалтинговой компании A.T.Kearney, госмонополия сможет существенно сэкономить только при замене инновационными вагонами половины парка, но пока они составляют всего около 10 процентов.

В компаниях-операторах подчеркивают, что при принятии решения о поддержке выпуска вагонов необходимо отталкиваться от реального спроса со стороны ключевых потребителей, которые ориентируются на их окупаемость. А расчет по объемам нового подвижного состава и его техническим характеристикам необходимо проводить с учетом перспектив развития грузовой базы и инфраструктуры. Пока в министерствах и ведомствах такие расчеты отсутствуют. Тем временем Минпромторг просит правительство возобновить в 2017 году субсидирование в рамках антикризисной программы поддержки транспортного машиностроения, выделив из бюджета 12 миллиардов рублей для вагоностроителей и покупателей вагонов.

### RG.RU; ТАТЬЯНА ШАДРИНА; 2016.12.15; ЛЕВИТИН ПРИЗВАЛ ПРИНЯТЬ МЕРЫ ПО УМЕНЬШЕНИЮ ПРОБОК НА ПЕРЕЕЗДАХ

Госсовет в следующем году по просьбе руководителей регионов рассмотрит вопрос синхронизации развития транспорта общего пользования в населенных пунктах, отметил помощник президента **Игорь Левитин**, выступая на итоговом заседании правления РЖД.

**«**Тема региональная, но очень много зависит от федеральных властей и компаний. Например, железнодорожные линии пересекают все населенные пункты. На переездах люди стоят часами. Это вопрос, который необходимо посмотреть, потому что это тоже вопрос качества жизни людей**»**, **–** сказал **Левитин**.

**«**Качественное проживание людей зависит, в том числе и от обеспечения нормального транспортного сообщения в агломерации. Речь идет и о железнодорожных, автомобильных переездах**»**, **–** пояснил помощник президента.

РЖД до конца года утвердит программу развития пассажирского комплекса на ближайшие три года, сказал глава госкомпании Олег Белозеров. В этом году, который объявлен Годом пассажира, индекс удовлетворенности пассажиров вырос до 4 баллов. Предстоит еще многое сделать, чтобы пассажиры поставили железнодорожникам высший балл, согласился Белозеров.

При этом люди стали в два раза больше ездить по железной дороге. Прирост по итогам года составит более 3,5 процента. Количество пассажиров в скоростных поездах выросло на 25 процентов. Сапсаны начинают ходить в режиме пригородного сообщения. Скоростными поездами в 2016 году перевезено 9,4 миллиона человек (больше на 22 процент, чем в 2015 году), в том числе поездами Сапсан на участке Москва **–** Санкт-Петербург 4,8 миллиона человек (больше, чем на 37 процентов). Популярны стали и дневные поезда.

В графике движения пассажирских поездов 2015/16 года в дневном режиме курсировали 45 пар пассажирских поездов на 25 маршрутах (в графике 2014/15 года **–** 24 пары).

20 декабря состоится запуск первого рейса нового дневного поезда №250/249 по маршруту Иркутск **–** Улан-Удэ, время в пути при следовании из Иркутска составит 8 часов 10 минут (при следовании из Улан-Удэ **–** 7 часов 48 минут). Обещаем увеличить срок продажи билетов до 90 дней, чтобы люди смогли заранее планировать свои поездки, сказал Белозеров.

В пригородном сообщении по итогам 11 месяцев перевезено более 850 миллионов человек (на 0,6 процентов выше уровня прошлого года). Ожидается, что такая же динамика сохранится до конца года. Проект **«**Городская электричка**»** реализован в 6 городах: Красноярске, Уфе, Калининграде, Волгограде, Ростове, Москве.

Знаковым событием в 2016 году стал запуск в сентябре **«**Московского центрального кольца**»**. Жители и гости столицы высоко оценили новый транспортный продукт. С момента запуска в среднем в сутки перевозится более 230 тысяч пассажиров в сутки. Услугами МЦК до конца года воспользуется свыше 25 миллионов пассажиров. 25 ноября на МЦК перевезено максимальное количество пассажиров **–** 315,6 тысячи человек.

Для удобства оплаты проезда пригородных пассажиров в текущем году на полигонах пригородных пассажирских компаний запускаются мобильные приложения. Уже до конца текущего года жители регионов получат возможность не ходить в билетные кассы для оформления билетов, а приобретать их со своих мобильных телефонов.

А для пассажиров, приобретающих абонементные билеты, завершится процесс перевода их на пластиковые носители. Кроме того, пригородными пассажирскими компаниями организовано 13 маршрутов интермодального сообщения (с пересадкой на автобусы).

Именно на развитие интермодального сообщения будет сделан акцент и в следующем году, отметил Белозеров.

**Левитин** напомнил о проведении Кубка конфедерацией в 2017 году и Чемпионата мира по футболу в 2018 году. На железнодорожников ляжет основная нагрузка по перевозке болельщиков. Поездами будет перевезено до 1,5 миллиона человек.

### ИНТЕРФАКС; 2016.12.15; ВОЗМОЖНАЯ ЭКОНОМИЯ ПО Ж/Д ПОДХОДАМ К ПОРТАМ ЮГА РФ ОЦЕНИВАЕТСЯ В 15 МЛРД РУБ. – АБЫЗОВ

Эксперты видят возможность экономии в программе развития железнодорожных подходов к портам Азово-Черноморского бассейна (АЧБ) более 15 млрд руб., отмечает министр по вопросам Открытого правительства Михаил Абызов.

**«**В рамках комитета под руководством Аркадия Владимировича (**Дворкович**а, вице-премьера РФ **–** ИФ) мы продолжаем работу в части того, сколько из этого будет учтено в сокращении паспорта проекта и сколько можно будет за счет этого дополнительно сэкономить**»**, **–** заявил министр на итоговом правлении ОАО **«**Российские железные дороги**»** в четверг.

В своих материалах к заседанию РЖД напоминают, что соответствующий проект предполагает обновление и развитие инфраструктуры для обеспечения к 2020 г. перевозок на подходах к портам юга РФ 125,1 млн тонн грузов (прирост к 2015 г. **–** 59,6 млн тонн, в том числе в направлении портов Азово-Черноморского бассейна **–** 50,1 млн тонн, в Крым **–** 9,5 млн тонн). Это должно снять инфраструктурные ограничения, создать возможности для наращивания в регионе промышленного производства, а также улучшить экологическую обстановку в городах и сократить транспортные издержки и время в пути.

Намеченные сроки реализации проекта **–** 2007-2020 гг. Общий объем запланированных инвестиций **–** 155 млрд рублей. Из этой суммы 66,8 млрд руб. должны быть выделены **«**Российскими железными дорогами**»**, 88,2 млрд руб. **–** поступить из федерального бюджета. За счет последних планируется комплексная реконструкция участка им.М.Горького **–** Котельниково **–** Тихорецкая **–** Крымская (обеспечивает выход с Волгограда на Кубань черед территорию Ростовской области) с обходом краснодарского ж/д узла (двухпутной 69,8-километровой электрифицированной линии).

Собственные средства РЖД направляются на реконструкцию линий Таманского полуострова, участка Трубная **–** Верхний Баскунчак **–** Аксарайская (от пригородов Волгограда в сторону Астраханской области), обновление и модернизацию объектов электроснабжения, электрификацию участков **«**южного полигона**»**, строительство вторых магистральных и удлинение станционных путей, развитие железнодорожных узлов, сортировочных и пограничных станций.

Помощник президента РФ **Игорь Левитин** отметил на заседании правления, что в 2017 г. работы по обходу краснодарского железнодорожного узла необходимо **«**подтянуть**»**, поскольку проект **«**идет с отставанием**»**. При этом он важен, чтобы обеспечить пропускную способность в направлении Сочи, портов Тамани и Крыма, в том числе к мосту через Керченский пролив. **«**Поэтому я бы хотел обратить внимание на этот проект**»**, **–** заметил чиновник.

М.Абызов в свою очередь выразил надежду, что при рассмотрении проекта АЧБ учитывался опыт **«**восточного полигона**»** (включая развития Байкало-Амурской и Транссибирской магистралей). **«**Чтобы мы (...) постарались по максимуму **«**выжать**»**, что называется**»**, **–** сказал министр. **«**Сейчас экономия, которую мы получили по **«**восточному полигону**»**, и она уже зафиксирована в документах, составляет порядка 9 млрд руб. Совокупное же предложение консультантов и Совета потребителей (услуг РЖД, функционирующего при правительственной комиссии по транспорту, который возглавляет А.**Дворкович –** ИФ) по оптимизации решения **«**восточного полигона**»** в сумме составляли экономию более 35 млрд руб. И нам необходимо, в том числе, посмотреть, какие у нас есть резервы**»**, **–** напомнил он.

**«**Эта разница, в том числе, состоит из проектов, которые предусматривали анализ вариантности грузовых потоков и оценки эффективности предлагаемых решений. То есть, когда мы планировали грузовые потоки в трех сценариях **–** оптимистичном, реалистичном и пессимистичном **–** смотрели, какими именно этапами реализовывать инвестиционные проекты. Чтобы потратить деньги на те (работы **–** ИФ), которые будут наиболее востребованы в ближайшее время, и, возможно, отложить проекты, которые могут, исходя из существующей сегодня грузовой базы, отложить немного**»**, **–** пояснил М.Абызов.

В своих материалах к правлению компания напоминает, что модернизация Байкало-Амурской и Транссибирской магистралей ведется с 2013 г. Паспорт проекта предполагает вложение 562,4 млрд руб. (302,2 млрд руб. должны выделить РЖД, 110,2 млрд руб. **–** федеральный бюджет, 150 млрд руб. **–** из Фонда национального благосостояния). В 2013-2016 гг. компания выполнила работы на сумму более 220 млрд руб. (около 40% от общей стоимости проекта). План мероприятий, одобренный 28 ноября комитетом по приоритетным инвестиционным проектам совета директоров РЖД, предполагает окончание проекта в 2019 г.

### ИНТЕРФАКС; 2016.12.15; ПРАВИТЕЛЬСТВО СТОЛИЦЫ ГОТОВО СУБСИДИРОВАТЬ «КАНАЛ ИМЕНИ МОСКВЫ» НА 6,4 МЛРД РУБ

**Минтранс** РФ и правительство Москвы договорились о финансировании ФГБУ **«**Канал имени Москвы**»**, сообщил заместитель **министра транспорта** Виктор **Олерский** на коллегии ведомства в Москве.

**«**С 2018 года предприятие получит 6,4 млрд руб. субсидий**»**, **–** сказал В.**Олерский**.

Финансирование необходимо для реконструкции насосного, гидротехнического и энергетического хозяйства предприятия.

**«**Канал имени Москвы**»** занимается содержанием внутренних водных путей и судоходных гидротехнических сооружений, обеспечением безопасности судоходства, водоснабжением столицы, санитарным обводнением Москвы-реки и ее притоков.

### ИНТЕРФАКС; 2016.12.15; МИНТРАНС ОЖИДАЕТ РОСТА ГРУЗООБОРОТА МОРСКИХ ПОРТОВ РФ В 2016 Г НА 6,4%, ДО 720 МЛН Т

Грузооборот морских портов России в 2016 составит 715-720 млн тонн, заявил на заседании итоговой коллегии Федерального агентства морского и речного флота (**Росморречфлот**) зам**министра транспорта**, глава агентства Виктор **Олерский**.

«В этом году 700 млн тонн точно перешагнем, в декабре будет рост, все закрывают контракты, ожидаем 715-720 млн тонн», – сказал В.**Олерский**.

По итогам 2015 года грузооборот морских портов РФ, по данным Ассоциации морских торговых портов (АСОП), вырос на 6%, до 677 млн тонн.

### ИНТЕРФАКС; 2016.12.15; В КПРФ ВЫСТУПИЛИ ПРОТИВ ЗАКОНОПРОЕКТА «О ПЛАТНОМ ВЪЕЗДЕ», НАЗВАВ РАССУЖДЕНИЯ НА ЭТУ ТЕМУ ПРЕСТУПНЫМИ

В КПРФ на заседании фракции с участием зам**министра транспорта** РФ Сергея **Аристова** выступили резко против проекта закона **«**о платном въезде**»** и предложили обнародовать имена разработчиков инициативы.

**«**Вопрос преступный, за него не просто голосовать нельзя, а надо (имена **–** ИФ) разработчиков этого законопроекта озвучить на всю страну. Зная ситуацию у нас в регионах, вообще рассуждать на эту тему, мне кажется, преступно**»**, **–** сказал секретарь ЦК КПРФ Казбек Тайсаев в четверг.

В свою очередь депутат и режиссер Владимир Бортко заявил, что **«**это закон, направленный против населения, которое мы должны защищать**»**. Он добавил, что КПРФ такую инициативу никогда не поддержит.

С.**Аристов**, представляя законопроект на фракции, сказал, что при его разработке изучался опыт городов в других странах. Например, в Лондоне стоимость въезда в определенные зоны равна примерно 10,5 фунта, сказал замминистра.

Он также сослался на статистику, которая говорит, что в тех городах, где введен платный въезд снизилось число автомобилей в этих зонах, увеличилась скорость передвижения транспорта, количество пробок снизилось на 30 процентов. Статья не предполагает обязанность вводить плату за въезд на определенные участки дорог, а дает такую возможность, отметил чиновник.

Депутат от КПРФ Николай Арефьев в ответ на слова замминистра обратил внимание, что для того, чтобы ориентироваться на западный опыт в этом вопросе, нужно сравнивать и средний доход населения, который в разы ниже в России, чем в упомянутой столице Великобритании.

В свою очередь замминистра высказал мнение, что чиновники на местах не будут устанавливать высокие тарифы за въезд, потому что они **«**не самоубийцы**»**.

Ранее стало известно, что Госдума, несмотря на резонанс, в последние дни пленарных заседаний 2016 года все-таки рассмотрит законопроект **«**о платном въезде**»**.

Так называют внесенный правительством 16 апреля 2016 года в Госдуму проект закона, в частности, содержащий нормы, которые дадут властям возможность введения безальтернативного платного въезда в определенные зоны городов.

Проект предусматривает возможность установления свободных тарифов за движение по участкам автомобильных дорог или вообще запрета движения транспортных средств по ним.

Кроме того, согласно законопроекту, органы власти смогут организовывать платное парковочное пространство во дворах жилых домов.

В отношении данного проекта закона ранее отрицательно высказывался ряд парламентариев, в частности глава комитета по труду и социальной политике Ярослав Нилов (ЛДПР), который заявлял, что инициатива **«**создаст поле для злоупотреблений на уровне региональных властей, снизит конкурентоспособность промышленных предприятий из-за роста логистических издержек и может привести к фактической изоляции некоторых субъектов государства, разрыву единого транспортного пространства, обусловленному недостаточной протяженностью и связностью дорожной сети**»**.

Законопроект также подвергся активному обсуждению и критике со стороны общественности на самых разных площадках. В дискуссиях принимали участие и депутаты разных фракций, и члены Общественной палаты РФ, и представители некоммерческих организаций.

### КОММЕРСАНТ САМАРА; ЕКАТЕРИНА КОСОБОКОВА; 2016.12.16; ДОРОГИ НАПРАВИЛИ ПО ПУТИ УЛУЧШЕНИЯ

На строительство, реконструкцию, капитальный и текущий ремонт улично-дорожной сети на территории самарско-тольяттинской агломерации в течение восьми ближайших лет планируют потратить 33 млрд руб. Соответствующая сумма заложена в региональной программе комплексного развития транспортной инфраструктуры. На сегодняшний день только 39 % дорог на территории агломерации находятся в нормативном состоянии, к 2025 году эту цифру планируется увеличить до 85 %. Всего на реализацию программы необходимо 65,8 млрд руб., поэтому областные власти надеются, в том числе, на средства частных инвесторов. По мнению экспертов, такие планы вполне реализуемы.

На сайте национального проекта **«**Безопасные и качественные дороги**»** опубликована программа комплексного развития транспортной инфраструктуры самарско-тольяттинской агломерации. В рамках нее на строительство, реконструкцию, капитальный и текущий ремонт улично-дорожной сети в восьми городах и девяти районах региона планируется потратить в 2017–2025 годах 33 млрд руб.

Напомним, в сентябре на заседании совета по стратегическому развитию и приоритетным проектам президент Владимир Путин призвал **«**качественно улучшить ситуацию с региональными дорогами**»**, сконцентрировав усилия на **«**крупных агломерациях**»**. **Минтранс** подготовил проект **«**Безопасные и качественные дороги**»**, в рамках которого предполагается распределить 40 млрд руб. между 34 регионами, где есть города с населением от 500 тыс. человек (за исключением Москвы и Санкт-Петербурга). Для того чтобы получить финансирование, субъекты федерации до конца года должны были разработать план действий **–** проекты программ развития транспортной инфраструктуры.

Самарско-тольяттинская агломерация **–** третья по величине после московской и Санкт-Петербургской. В ее границы входят территории восьми из десяти городов и девяти из 27 районов области. Общая протяженность сети автомобильных дорог агломерации составляет более 13,6 тыс. км, в том числе в Самаре **–** 1,1 тыс. км и в Тольятти **–** 900 км дорог. Общая протяженность основных дорог агломерации **–** 1,4 тыс. км, причем только 39 % из них, по данным региональных властей, находятся в удовлетворительном состоянии.

В частности, плохими дорогами долгое время на всю страну славилась Самара. Так, по состоянию на 1 января 2011 года, в ненормативном состоянии из-за постоянного **«**недоремонта**»** находилось около 90  % дорожного покрытия в городе. Ситуация достигла апогея в феврале этого года, когда УГИБДД по Самарской области сообщило о планах по закрытию ряда крупных самарских дорог в случае, если мэрия не приведет их в нормативное состояние. Однако закрытия улиц в итоге так и не произошло, а к ситуации подключились областные власти, которые пообещали мобилизовать все ресурсы региона на ремонт улично-дорожной сети Самары. В 2016 году на ремонт дорог в Самаре было выделено более 2,1 млрд руб. На эти средства привели в порядок 73 городские магистрали.

В результате реализации программы власти Самарской области надеются увеличить долю дорог, соответствующих нормативам, до 50 % к 2018 году и до 85 % к 2025 году. Всего, по расчетам регионального правительства, на реализацию программы необходимо 65,8 млрд руб. Сейчас в программе указано финансирование в размере 33 млрд руб., из них 14,6 млрд руб. **–** средства федерального бюджета, 18,4 млрд руб. **–** областного. Региональные власти также планируют привлекать частные инвестиции на приведение в порядок улично-дорожной сети, но пока в графе **«**внебюджетные источники**»** стоит прочерк.

Руководитель отдела розничных продаж УК **«**Солид Менеджмент**»** Сергей Звенигородский напоминает о масштабных инвестициях со стороны бюджетов всех уровней в транспортную инфраструктуру региона в преддверии чемпионата мира по футболу 2018 года. **«**Однако, на мой взгляд, после завершения основных программ подготовки к ЧМ бюджетное финансирование пойдет на спад, и новые проекты придется финансировать уже по большей части из региональных дорожных фондов, бюджетов и с привлечением частного капитала. Для того чтобы частный капитал начал инвестировать средства в дорожное строительство, одних только льгот и госгарантий будет мало: региональным властям необходимо будет подтвердить, что вложенные в строительство платных дорог и объектов транспортной инфраструктуры деньги вернутся и будут приносить прибыль. Заинтересуются ли этим частные фонды **–** вопрос открытый, но с учетом перспектив развития региона за счет реализации большого числа проектов, включая ТОР в Тольятти, развитие промпроизводства, такие перспективы есть**»**, **–** рассуждает господин Звенигородский.

### RG.RU; ТАТЬЯНА ШАДРИНА; 2016.12.15; НА ТРАССЕ М-4 «ДОН» В ПОДМОСКОВЬЕ СНИЗИЛИ СКОРОСТНОЙ РЕЖИМ

До конца зимы на М-4 **«**Дон**»** в Подмосковье снизят скоростной режим. Сделают это для безопасности самих же пользователей, сообщили в Автодоре. Для легковых машин скорость будет снижена до 100 километров в час. Грузовики и автобусы смогут следовать со скоростью в 80 километров в час.

В летнее время на платных участках М-4 **«**Дон**»** с 51 по 71 километр действует максимальный скоростной режим 130 километров в час и 110 километров в час на участках с 21 по 51 километр и с 71 по 76 километр.

А сейчас с 54 по 55 километр и с 62 по 67 километр разрешенная максимальная скорость **–** до 80 километров в час для всех транспортных средств. И на отрезках с 52 по 54 километр, с 55 по 62 километр и с 67 по 71 километр для легковых автомобилей и грузовиков массой более 3,5 тонн максимальная скорость ограничена ста километрами в час.

### РИА НОВОСТИ/ПРАЙМ; 2016.12.15; ЭКСПЕРТ: СИСТЕМА «ПЛАТОН» НЕ ЯВЛЯЕТСЯ ЗНАЧИМОЙ НАГРУЗКОЙ ДЛЯ МАЛОГО БИЗНЕСА

Право вычета из транспортного налога в рамках системы сбора платы с грузовиков **«**Платон**»** компенсирует перевозчикам значительную часть платы за дороги, система не является существенной нагрузкой на малый бизнес, считает гендиректор консалтинговой компании **«**Инфомост**»** Борис Рыбак.

Система **«**Платон**»** по взиманию платы с грузовиков введена 15 ноября 2015 года. Деньги идут в дорожный фонд в виде компенсации за разрушение трасс грузовиками массой более 12 тонн. По данным **Росавтодор**а, более 210 тысяч зарегистрированных в **«**Платоне**»** грузоперевозчиков освобождены от транспортного налога. В настоящее время в системе зарегистрировано 267 тысяч перевозчиков (из них 210 тысяч отечественных) с общим парком свыше 775 тысяч автомашин.

Российские регионы из-за права вычета не теряют средства своих дорожных фондов. Правительство РФ, согласно распоряжению кабмина, распределило между 83 регионами 8,7 миллиарда рублей, исходя из количества местных большегрузов, зарегистрированных в системе **«**Платон**»**.

Эксперт приводит расчёты расходов по действительному маршруту зарегистрированного в системе **«**Платон**»** грузоперевозчика-индивидуального предпринимателя. Согласно данным Рыбака, при доставке сборного груза по маршруту **«**Москва **–** Нижний Новгород **–** Москва**»** протяженностью по федеральным трассам в 788 километров плата по тарифу **«**Платона**»** 3,06 рубля за километр составит 2,411 тысячи рублей при возможности постоплаты с отсрочкой 60 дней. При этом перевозчик, например, на дизельное топливо потратит 8295 рублей, на амортизацию фуры – 5600 рублей.

**«**Более года действует льготный размер платы в размере 1,53 рубля за километр. В расчётах принимается тариф, к которому государство планирует вернуться в 2017 году. В совокупности расходов **«**Платон**»** компенсируется вычетом из транспортного налога и не является существенной нагрузкой на малый бизнес, учитывая при этом, что средства от **«**Платона**»** идут на ремонт дорог, что в итоге сокращает издержки и ускоряет доставку грузов**»**, **–** отметил эксперт.

### ИНТЕРФАКС-ЮГ; 2016.12.15; СТРОИТЕЛЬСТВО ЧЕТЫРЕХПОЛОСНОЙ ФЕДЕРАЛЬНОЙ ТРАССЫ «ТАВРИДА» В КРЫМУ ЗАВЕРШИТСЯ В 2020Г – АКСЕНОВ

Строительство в Крыму четырех полос федеральной трассы «Таврида» планируется завершить к концу 2020 года, сообщил глава Крыма Сергей Аксенов.

«Работа по строительству двух полос «Тавриды» будет завершена в декабре 2018 года, а четырехполосная трасса – к концу 2020 года», – сказал С.Аксенов в четверг в Ростове-на-Дону на заседании совета при полномочном представителе президента РФ в ЮФО.

Как сообщалось, глава Крыма Сергей Аксенов в июне 2016 года своим распоряжением назначил ЗАО «ВАД» (Санкт-Петербург) подрядчиком строительства и реконструкции четырехполосной автодороги Керчь-Феодосия-Белогорск-Симферополь-Бахчисарай-Севастополь (трасса «Таврида») и автомобильного подхода к мосту через Керченский пролив.

### LENTA.RU; 2016.12.15; «ЯНДЕКС.ТАКСИ» УШЛО ИЗ КРЫМА

**«**Яндекс.Такси**»** прекратило работу в Крыму, пишет региональное издание **«**Примечания**»**. Интернет-газета называет несколько версий ухода сервиса заказа такси с полуострова, среди которых западные санкции и монополизм местных банков с невыгодными тарифами.

Ни одну из этих версий в **«**Яндексе**»** не подтвердили. По словам представителя пресс-службы интернет-холдинга, сервис работал на полуострове в тестовом режиме. **««**Яндекс.Такси**»** постоянно расширяет географию и в связи с этим тестирует работу сервиса в большом количестве городов и регионов. В Крыму мы тоже проводили подобное тестирование, которое на данный момент завершено**»**, **–** пояснила представитель **«**Яндекса**»** Ольга Молодан. Итогами эксперимента она не поделилась, сроки возможного возобновления работы сервиса Молодан также не раскрыла.

**«**Яндекс.Такси**»** работает по всей России. В сентябре сервис сообщил о переговорах с автопроизводителями о создании беспилотного такси и начале его тестирования в Москве. Компания уже подписала соглашение о сотрудничестве с **«**КамАЗом**»** по разработке системы полуавтономного управления автомобилем.

В мае 2016 года бизнес-омбудсмен Борис Титов направил отрицательный отзыв на законопроект **Минтранса**, предусматривающий дополнительное регулирование деятельности служб онлайн-заказа такси.

В отчете за 2015 год **«**Яндекс**»** предупредил инвесторов о политических и иных рисках ведения бизнеса в России. В отчете, в частности, отмечалось, что бизнес зависит от законодательных инициатив, таких как приравнивание новостных агрегаторов к СМИ, а также запрет на владение иностранцами более чем 20 процентами акций. Кроме того, в компании допускали изменение работы **«**Яндекс.Маркета**»** из-за инициативы Роспотребнадзора наделить товарные агрегаторы дополнительной ответственностью перед покупателями.

### ТАСС; КИРИЛЛ АГАФОНОВ; ИГОРЬ БЕЛЯЕВ; 2016.12.16; РЖД ЗАИНТЕРЕСОВАНЫ В ПРОЕКТЕ ПРЯМОГО ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО СООБЩЕНИЯ С ЯПОНИЕЙ

РЖД заинтересованы в развитии сотрудничества с японскими партнерами и считает взаимовыгодным проект прямого железнодорожного сообщения с Японией. Об этом заявил вице-президент РЖД Вячеслав Павловский на открывшемся в пятницу российско-японском бизнес-форуме в Токио, который проходит в рамках визита в Японию президента РФ Владимира Путина.

**«**Наша компания заинтересована в развитии сотрудничества с японскими партнерами в рамках проводимой реконструкции Транссибирской и Байкло-Амурской магистрали. Мы приглашаем наших японских партнеров к обсуждению самых различных проектов в рамках проводимой модернизации**»**, **–** сказал он

Вместе с тем Павловский отметил, что **«**особый интерес представляют перспективы создания прямого железнодорожного сообщения Японии и России**»**. По его словам, первый этап потенциального мегапроекта предполагает **«**строительство постоянного перехода с материка на остров Сахалин через пролив Невельского**»**. **«**Проект позволит обеспечить комплексное развитие северных районов Сахалина и Хабаровского края**»**. **«**Кроме того, будут созданы предпосылки для увеличения экспортно-импортного и транзитного потенциала прибрежной зоны**»**, **–** добавил он.

На следующем этапе речь идет о возможном строительстве перехода на остров Хоккайдо с Сахалина через пролив Лаперуза. **«**При этом сведется к минимуму экологическое воздействие и зависимость от климатических условий для перевозок**»**, **–** добавил вице-президент РЖД. **«**Суммарный грузопоток через транспортный переход материк **–** Сахалин до 30 года может составить, по консервативным оценкам экспертов, 33 млн тонн**»**.

Первый этап создания

Павловский заявил, что стоимость первого этапа создания прямого железнодорожного сообщения с Японией оценивается примерно в 400 млрд рублей.

**«**Было подсчитано, сколько будет стоить весь проект по строительству постоянного перехода между материком и Сахалином. Это будет в районе 400 млрд рублей**»**, **–** сказал он.

Говоря о втором этапе, в рамках которого могут быть связаны Сахалин и Хоккайдо, Павловский отметил, что **«**предстоит выполнить комплексную и сложную работу по актуализации техникоэкономического обоснования**»**.

**«**Мы считаем, что синергический эффект от строительства постоянного перехода между Сахалином и Хоккайдо будет значительным**»**, **–** добавил он.

В Токио начал работу российско-японский бизнес-форум. В рамках форума пройдет восемь сессий по самым разным вопросам, включая развитие городской среды, энергетику, здравоохранение, а также пленарное заседание на котором ожидается выступление лидеров России и Японии. Японскую сторону на бизнес-форуме представляют, в частности, руководители крупных корпораций, включая JGC Corporation, Sojitz, Mitsui & Co, Chiyoda Corporation. С российской стороны ожидается участие руководителей компаний **«**Русагро**»**, **«**Русгидро**»**, ABBYY, фонда **«**Сколково**»**.

### RNS; 2016.12.15; РЖД ПЛАНИРУЮТ УТРОИТЬ ПРИБЫЛЬ В 2017 ГОДУ – ДО 3 МЛРД РУБЛЕЙ

Прибыль РЖД в 2017 году должна увеличиться в три раза по сравнению с показателями этого года – до 3 млрд рублей, сказал журналистам президент РЖД Олег Белозеров в рамках расширенного заседания правления.

«Правительство ставит перед нами задачу по увеличению прибыльности компании в следующем году. В сравнении, пока, с плановыми показателями этого года прибыль должна увеличиться в три раза – до 3 млрд рублей», – сказал он.

Ранее он говорил, что по итогам 2016 года чистая прибыль компании может составить 900 млн рублей.

По словам Белозерова, на 2017 год у РЖД не менее амбициозные планы, чем на 2016-й. «На 2017 год задачи не менее амбициозные. Планируем начать с себя и с повышения эффективности, – сказал президент компании. – В следующем году не менее 50 млрд рублей неэффективных затрат у себя изъять, сократить и направить их на другие направления, которые повысят нашу работу. Не менее 5% – на повышение производительности труда».

Вице-премьер Аркадий **Дворкович** отметил, что основные задачи, поставленные на 2016 год, компания выполнила.

«Это касается и качества обслуживания пассажиров и грузоотправителей, скорость перевозок и соответствие графика перевозок улучшились. Это отмечают все клиенты компании, и поэтому спокойно воспринимают планы по увеличению тарифов, которые есть на ближайшую перспективу», – сказал он.

### ТАСС; 2016.12.15; РЖД ПОЛУЧАТ ЦЕЛЕВУЮ НАДБАВКУ К ГРУЗОВЫМ ТАРИФАМ В РАЗМЕРЕ 2% СРОКОМ НА ОДИН ГОД

Федеральная антимонопольная служба (ФАС) России утвердила целевую надбавку к тарифам РЖД на перевозку грузов в размере 2% сроком на 1 год, говорится в сообщении антимонопольного ведомства.

«Дополнительная целевая надбавка к тарифам РЖД на перевозку грузов установлена в размере 2% сроком на 1 год. Надбавка имеет целевое назначение на финансирование капитальных ремонтов инфраструктуры, что позволит сократить накопленные за последние годы «недоремонты», – говорится в сообщении.

Ранее глава ФАС Игорь Артемьев заявлял, что целевая надбавка к грузовым тарифам РЖД в 2017 году должна быть меньше 2%, а ФАС выступает за то, чтобы ее размер составил «1% с небольшим».

Правительство РФ в свою очередь поддержало предложение **Минтранса** установить на 2017 год дополнительную общую целевую надбавку на выполнение капитального ремонта пути до 2% при базовой индексации грузовых тарифов на 4%.

ФАС придерживается политики «инфляция минус» при индексации тарифов. Артемьев не раз заявлял, что РЖД должна сокращать издержки, а не «жить за счет индексации».

 «ФАС России сократила на 3,4% возможность РЖД повышать тарифы в рамках ценового коридора (с 13,4% до 10%). Вместе с этим, расширена возможность РЖД давать скидки с грузовых тарифов с (-)25% до (-)50% с целью стимулирования наращивания объемов перевозок и усиления конкуренции в транспорте», – отмечают в ФАС.

В текущем году индексация грузовых тарифов РЖД составила 9%, при этом была поставлена задача не допустить фактического роста ставки выше 7,5%.

### ИНТЕРФАКС; 2016.12.15; РОСМОРПОРТ ВЫБИРАЕТ РАЗРАБОТЧИКА ПРОЕКТА РЕКОНСТРУКЦИИ МОЛА В ПОРТУ ЕЙСК ЗА 555 МЛН РУБЛЕЙ

Федеральное государственное унитарное предприятие (ФГУП) **«Росморпорт»** объявило открытый конкурс на разработку проекта реконструкции Восточного мола морского порта Ейск, сообщается на официальном портале госзакупок.

Согласно документации, тендер на разработку и строительство объекта проводит филиал **«Росморпорт**а**»** в Азово-Черноморском бассейне (г. Новороссийск). Срок выполнения подготовительных работ **–** до 31.12.2017г., работ по реконструкции объекта **–** до 31.12.2018г.

Начальная (максимальная) цена контракта **–** 555 413 000 руб., включая НДС. Заявки на участие в конкурсе принимаются до 26 декабря, дата вскрытия конвертов также назначена на 26 декабря.

Порт Ейск мелководный, специализируется на перевалке экспортно-импортных грузов в направлении портов Черноморского и Средиземноморского бассейнов. Порт является универсальным, на его грузовых причалах ведется круглогодичная перевалка экспортно-импортных генеральных, насыпных, навалочных и наливных грузов, а также 20**–** и 40-футовых контейнеров. Административные функции на территории порта выполняет ФГУП **«Росморпорт»**.

### КОММЕРСАНТ; ЕЛИЗАВЕТА КУЗНЕЦОВА; АЛЕКСАНДРА МЕРЦАЛОВА; 2016.12.16; ЛЕТАТЬ В ТАИЛАНД БУДЕТ ПРОЩЕ

Закрытие полетов в Египет и пауза в авиасообщении с Турцией вызвали всплеск интереса туристов к Таиланду, что привело к возвращению авиакомпании Thai Airways на российский рынок. Перевозчик в преддверии высокого сезона начал полеты из Домодедово и надеется задержаться на этом направлении при наличии спроса. Авиакомпания будет конкурировать на бангкокском направлении с **«**Аэрофлотом**»**, и источники **«**Ъ**»** признают риск того, что Thai Airways в сезон может перетянуть на себя часть пассажиропотока.

Авиакомпания Thai Airways вчера выполнила из Домодедово первый рейс в Бангкок спустя полтора года после ухода с российского рынка. Вице-президент Thai Airways Брайан Бэнстон пояснил **«**Ъ**»**, что в 2015 году перевозчик проводил реструктуризацию бизнеса и прекратил полеты, в частности, в Москву, Мадрид и Лос-Анджелес. Но туристический поток из РФ в Таиланд рос, спрос на полеты остался на **«**чрезвычайно высоком уровне**»**, заметил господин Бэнстон, и компания приняла решение вернуться в российский регион.

Массовый уход иностранных перевозчиков из РФ начался с февраля 2015 года, это объяснялось резким спадом спроса со стороны местных пассажиров. Перевозки между РФ и дальним зарубежьем начали сокращаться с ноября 2014 года, и это продолжается до сих пор: за десять месяцев 2016 года они упали на 23,1%. Но постепенно ряд зарубежных авиакомпаний начали осторожно возвращаться **–** так, в летний сезон текущего года возобновляла полеты из Москвы в Нью-Йорк американская Delta, частоту полетов в Прагу увеличила Chech Airlines (планирует открыть рейсы и в другие города РФ). Брайан Бэнстон пояснил, что с закрытием полетов в Египет и временной паузой авиасообщения с Турцией на рынке РФ перераспределился пассажиропоток, но **«**Таиланд по-прежнему в нем занимает уверенную позицию**»**.

Независимый авиаэксперт Андрей Крамаренко говорит, что, видимо, экономическая ситуация стабилизируется, иностранцы могут достаточно уверенно ожидать спроса в 2017 году и вводят рейсы там, где видна перспектива. Открытие полетов в Египет в сезоне он счел маловероятным, и единственным относительно бюджетным вариантом остается Юго-Восточная Азия (ЮВА). По данным Aviasales, средний чек за 11 месяцев года в Таиланд составил 60,7 тыс. руб. (на 8% дороже, чем годом ранее), ценовым лидером по направлению оказалась S7 (напрямую летает из Иркутска, из Москвы **–** с пересадкой в ОАЭ).

Пока Thai Airways планирует выполнять четыре рейса в неделю из Домодедово в Бангкок, не исключает открытия полетов в Пхукет, но **«**решение зависит от дальнейшего поведения рынка**»**. По сравнению с 2015 годом предварительное бронирование билетов выросло на 10%, а с декабря по февраль рейсы будут выполняться с загрузкой почти 99%. По итогам года Таиланд посетит 1 млн российских туристов, отметил топ-менеджер.

Спрос на Таиланд в РФ стал заметно расти прошлой зимой на фоне моратория на авиарейсы и продажу туров в Египет. По данным Росстата, за январь**–**сентябрь рост турпоездок в Таиланд составил 28%, достигнув 562 тыс. В Ассоциации туроператоров России (АТОР) рост спроса на организованные туры в Таиланд в этот период оценивали в 21,6%. По итогам ноября страна стала самым запрашиваемым направлением организованного отдыха, свидетельствуют данные АТОР и **«**Яндекса**»**: ее доля составила 13,8% от общего числа запросов, это на 15,1% больше, чем в октябре, и на 46,9% **–** показателей ноября 2015 года.

Но наибольшим спросом Таиланд пользуется в Москве и регионах Сибири и Дальнего Востока. По называвшимся ранее данным Skyscanner, Таиланд наиболее востребован в новогодние праздники (5,2% путешественников из России).

Сейчас основным регулярным перевозчиком на тайском направлении являются **«**Аэрофлот**»** (14 рейсов в неделю из Москвы в Бангкок и 7 **–** в Пхукет) и его дочерняя **«**Россия**»** (дважды в неделю). Источник **«**Ъ**»** в совете директоров **«**Аэрофлота**»** сообщил, что за 11 месяцев года пассажиропоток компании в Бангкок вырос на 13%, в Пхукет **–** на 66%, загрузка в среднем **–** 83-84%. Он пояснил, что с закрытием Египта и Турции пассажир переориентировался на Азию, но это направление с выраженной сезонностью, и его сложно назвать высокоприбыльным. Собеседник **«**Ъ**»** согласен, что приход Thai Airways с такими же вместительными самолетами, но меньшей частотой рейсов окажет **«**некоторый негативный эффект на пассажиропоток группы**»**, но его можно будет заместить транзитом. Впрочем, на транзитного пассажира в страны ЮВА, КНР, Австралию рассчитывает и Thai Airways. Брайан Бэнстон не исключил, что будет заключено код-шеринговое соглашение с S7. В S7 подтвердили факт переговоров по код-шерингу.

### RNS; 2016.12.15; ПРАВИТЕЛЬСТВО ОТПРАВИЛО НА ДОРАБОТКУ ПРОЕКТ ОСНАЩЕНИЯ САМОЛЕТОВ ВИДЕОКАМЕРАМИ

Проект постановления правительства РФ о новых требованиях к безопасности на воздушном транспорте, разрабатываемый **Минтрансом** РФ при участии МВД и ФСБ, отправлен на доработку. В аппарате правительства РФ, где в настоящее время рассматривается документ, **Минтрансу** было дано поручение представить до 9 декабря 2016 года предложения по внесению изменений в проект в соответствии с замечаниями. Об этом говорится в письме заместителя директора департамента промышленности и инфраструктуры правительства РФ Руслана Заливацкого в адрес **Минтранса** (копия есть в распоряжении RNS).

Речь идет о проекте постановления правительства РФ **«**Об утверждении требований по обеспечению транспортной безопасности, в том числе требований к антитеррористической защищенности объектов (территорий), учитывающих уровни безопасности для различных категорий объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств воздушного транспорта**»**. Проект разработан **Минтрансом** РФ при участии МВД и ФСБ и предполагает с 1 января 2019 года вступление в силу требований об оснащении самолетов видеокамерами, которые будут записывать, а также передавать с борта информацию в режиме реального времени.

В **Минтрансе** на момент публикации материала комментарий не предоставили.

Ранее с отзывом на проект постановления выступило Минэкономразвития. Как говорится в письме, **«**по оценке Минэкономразвития России, при принятии проекта постановления в текущей редакции для сохранения темпов развития отрасли потребуется выделение на поддержку авиаперевозчиков более 70 млрд рублей**»**.

В заключении об оценке регулирующего воздействия (ОРВ, есть в распоряжении RNS) указано, что российские авиакомпании могут понести многомиллиардные убытки.

В частности, для выполнения постановления каждый самолет нужно будет оснастить примерно десятью камерами в пассажирском салоне и кабине пилота, а также гаджетами для спутниковой связи, что обойдется в $350–700 тыс.

На оснащение всех самолетов авиакомпаний **«**техническими средствами обеспечения транспортной безопасности**»** может быть потрачено 41,5–63,5 млрд руб. в зависимости от типа самолета. Авиакомпаниям придется также потратиться на подготовку и аттестацию персонала.

Последствия принятия акта в нынешней редакции могут быть критическими для авиаотрасли, отмечается в заключении ОРВ.

### ИНТЕРФАКС; 2016.12.15; РОССИЙСКИЕ АВИАКОМПАНИИ УКАЗАЛИ НА ПРОБЛЕМЫ С ПОСТАВКАМИ ЗАПЧАСТЕЙ ДЛЯ SSJ-100

Российские авиакомпании, эксплуатирующие самолеты Sukhoi Superjet 100, на отраслевой конференции в Якутске попросили производителя этого самолета АО **«**Гражданские самолеты Сухого**»** (ГСС) улучшить **«**уровень обеспечения запасными частями, комплектующими изделиями и материалами**»**, сообщила **Росавиаци**я.

В конференции принимали участие представители авиакомпаний **«**Аэрофлот**»** (MOEX: AFLT), **«**Газпром авиа**»**, **«**Якутия**»**, ФГБУ АСК **«**МЧС России**»**, **«**ИрАэро**»** и **«**АЛРОСА**»** (MOEX: ALRS).

**«**В ходе конференции был отмечен заметный позитивный эффект от совместной работы разработчика воздушного судна и авиационных властей Российской Федерации по решению вопросов эксплуатации Sukhoi Superjet 100**»**, **–** отмечается в сообщении **Росавиаци**и.

Ранее руководство **«**Аэрофлота**»** жаловалось на низкий среднесуточный налет SSJ-100, указывая на финансовые и имиджевые потери из-за этого. В качестве причины называлось отсутствие налаженной схемы послепродажного обслуживания лайнеров, в том числе четкой системы поставки запчастей.

Минувшим летом глава **«**Объединенной авиастроительной корпорации**»** (головная компания ГСС) Юрий Слюсарь сообщал, что в закупку запчастей для SSJ-100 в этом году инвестировано 4,5 млрд руб. Статистика надежности вылетов **«**Аэрофлота**»**, говорил он, **«**хоть и под небольшим углом, но улучшается**»**.

В четверг представитель ГСС сообщил **«**Интерфаксу**»**, что компания **«**ведет постоянную работу по улучшению послепродажного обслуживания**»**. **«**За последний год удалось добиться результатов в увеличении количества поставок запчастей и компонентов: в 2015 году АО **«**ГСС**»** поставило эксплуатантам (SSJ-100 **–** ИФ) около 7 тыс. компонентов примерно 2 тыс. разных типов. В 2016 году по итогам первых 9 месяцев были поставлены более 40 тыс. компонентов 4 тыс. типов**»**, **–** рассказали в ГСС.

### ИНТЕРФАКС; 2016.12.15; S7 РАССМАТРИВАЕТ «ПУЛКОВО» В КАЧЕСТВЕ БАЗОВОГО АЭРОПОРТА

Группа компаний S7 (в нее входят авиакомпании **«**Сибирь**»** и **«**Глобус**»**) рассматривает вариант сделать петербургский аэропорт **«**Пулково**»** базовым для компании, сообщил глава комитета по транспорту Петербурга Александр Головин журналистам в четверг.

**«**Ведутся переговоры, чтобы S7 базировалась в **«**Пулково**»**,**–** сказал он.

В S7 **«**Интерфаксу**»** сообщили, что **«**такая возможность рассматривается, но о конкретике говорить рано**»**.

**«**В настоящее время ведем переговоры с авиакомпанией о расширении маршрутной сети из **«**Пулково**»**,**–** сообщили **«**Интерфаксу**»** в пресс-службе оператора аэропорта ООО **«**Воздушные ворота северной столицы**»** (ВВСС, управляет аэропортом **«**Пулково**»**).

Как сообщил **«**Интерфаксу**»** источник в отрасли, на долю S7 приходится 7-8% пассажиропотока **«**Пулково**»**.

В группу S7 (принадлежит супругам Филевым) входят авиакомпании **«**Сибирь**»** и **«**Глобус**»** (работают под брендом S7Airlines), а также ряд вспомогательных структур. Оба перевозчика выполняют регулярные полеты по России, в страны СНГ, Европу и Азию. В 2015 году они перевезли 10,6 млн человек.

Согласно материалам на сайте S7 Airline (бренд авиакомпании **«**Сибирь**»**), сеть внутренних маршрутов **«**Сибири**»** выстроена на базе авиатранспортных узлов в Москве (**«**Домодедово**»**) и Новосибирске (**«**Толмачево**»**). S7 Airlines является участником глобального авиационного альянса Oneworld. Авиакомпания **«**Глобус**»** базируется в московском международном аэропорту **«**Домодедово**»**.

Аэропорт **«**Пулково**»** был передан в управление ВВСС в 2010 году. Стоимость первой очереди проекта **–** 1,2 млрд евро. В 2015 году **«**Пулково**»** обслужило 13,5 млн человек, став четвертым среди аэропортов РФ по пассажиропотоку.

### ИНТЕРФАКС; 2016.12.15; АЭРОПОРТЫ «ШЕРЕМЕТЬЕВО» И «ДОМОДЕДОВО» БУДУТ ОСВОБОЖДЕНЫ ОТ УПЛАТЫ НАЛОГА НА ПЕРЕДАВАЕМОЕ ИМ АЭРОДРОМНОЕ ИМУЩЕСТВО

Аэропорты **«**Шереметьево**»** и **«**Домодедово**»**, развивающие свою инфраструктуру на условиях концессионных соглашений, получат льготу по налогу на имущество.

Соответствующий закон был принят Мособлдумой в четверг в двух чтениях.

**«**В целях оказания дополнительной поддержки организаций, заключивших концессионное соглашение с Российской Федерацией о финансировании, строительстве, реконструкции и эксплуатации объектов комплекса имущества аэродромов аэропортов, установить льготу по налогу на имущество организаций в виде освобождения от уплаты налога в отношении принятых на учет объектов**»**, **–** сказала в ходе заседания замминистра финансов Московской области Ирина Богатченко.

Она пояснила, что речь идет об имуществе, передаваемом концессионерам **–** аэропортам **«**Шереметьево**»** и **«**Домодедово**» –** от федеральных государственных унитарных предприятий во владение и пользование. Причем **«**Шереметьево**»** получает имущество во владение на 49 лет, а **«**Домодедово**» –** на 58 лет.

По словам замминистра, концессионные соглашения были заключены в целях развития аэродромной инфраструктуры аэропортов.

### РИА НОВОСТИ; 2016.12.15; АЭРОФЛОТ И S7 ЗАНЯЛИ 3-4 МЕСТА В НОВОМ РЕЙТИНГЕ ПО УРОВНЮ СЕРВИСА

По итогам рейтинга ведущих авиакомпаний «Сервис в российском небе», Аэрофлот получил четыре звезды, S7 Airlines –3,5 звезды, заняв в рейтинге соответственно третье и четвертое место, что говорит о больших достижениях отечественных перевозчиков, активно конкурирующих на международных линиях, сообщил в ходе пресс-конференции исполнительный директор агентства «АвиаПорт» Олег Пантелеев.

Презентация результатов первого в России рейтинга сервиса ведущих авиакомпаний, выполняющих полеты на внутрироссийских и международных маршрутах прошла в пресс-центре МИА «Россия сегодня». В исследовании приняли участие 12 российских и семь зарубежных авиакомпаний. Эксперты агентства разработали методику оценки обслуживания пассажиров экономического класса, которая позволяет учитывать стандарты сервиса авиакомпаний, набор и качество услуг, состояние оборудования и интерьеров, работу персонала.

Выступая в качестве «тайных пассажиров», специалисты «АвиаПорта» выполнили свыше 80 «зачетных» полетов. Экспертные параметры оценки включали десятки показателей – от удобства кресел и функциональности систем развлечения на борту до приветливости бортпроводников и информативности объявлений.

«Согласно рейтингу, каждой авиакомпании, принявшей участие в исследовании, присвоены звезды. На первом месте с пятью звездами авиакомпания Emirates, на втором месте с оценкой 4,5 звезды – Турецкие авиалинии, а дальше плотной группой идут Аэрофлот, Air France, KLM и Lufthansa», – сказал Пантелеев.

Он добавил, что в первую очередь в исследовании сделали акцент на российских авиаперевозчиках, но для его корректности в рейтинге участвовали и зарубежные представители.

«У Аэрофлота и S7 Airlines, являющихся членами глобальных альянсов, весьма высокие оценки за качества сервиса. Согласно нашим наблюдениям, на линиях из Москвы в Париж и Амстердам Аэрофлот предлагает лучшее обслуживание, чем его партнёры по альянсу SkyTeam. S7 Airlines получила наивысшие оценки за информативность и удобство сайта, а также мобильного приложения», – подчеркнул Пантелеев.

В то же время, ряд авиакомпаний по итогам рейтинга получил 1-2 звезды.

«Выбрав стратегию агрессивного сокращения издержек как ответ на падение платежеспособного спроса, эти перевозчики отказались от предоставления питания, ввели ряд строгих ограничений по провозу багажа, что ухудшило выставляемые нашими экспертами оценки», – пояснил Пантелеев.

Также он обратил внимание на то, что недостаточно функциональные и неудобные IT-решения стали слабым звеном в сервисе ряда перевозчиков.