**16 ИЮНЯ 2017**

**Вернуться в оглавление**

|  |
| --- |
| **Публикации** |

### РИА НОВОСТИ; 2017.06.15; ПУТИН: РОССИЯНЕ ДОЛЖНЫ ЛЕТАТЬ В РАМКАХ РЕГИОНА, МИНУЯ БОЛЬШИЕ ГОРОДА

Россияне должны иметь возможность совершать полеты в рамках региона не через столичные города, считает президент РФ Владимир Путин.

«Граждане должны иметь возможность передвигаться в рамках региона не через столичные города. Но, к сожалению, у нас в 90-х-начале 2000-х эта сеть развалилась полностью. Мы на протяжении нескольких лет работаем сейчас над тем, чтобы это все восстановить и поставить на совершенно новую базу», – сообщил Путин в четверг в ходе «прямой линии».

Он отметил, что для Дальнего Востока и Восточной Сибири эти проблемы наиболее остро ощущаются, потому что расстояния большие, а населения не так много для загрузки крупных самолетов.

«Поэтому экономика межрегиональных перелетов очень слабая. Там приходится все дотировать. Но мы создали семь, по-моему, казенных предприятий, которые должны заниматься организацией внутренних межрегиональных перевозок. Они функционируют. И я очень надеюсь, будем делать дальше, расширять их количество на другие регионы Российской Федерации», – сообщил президент.

**Министр транспорта РФ** Максим **Соколов** ранее в интервью РИА Новости говорил, что министерство последние годы ведет последовательную политику по развитию внутрироссийских и в первую очередь межрегиональных перевозок, минуя Московский авиационной узел.

Он отмечал, что мера поддержки низкодоходного сектора межрегиональных перевозок в виде обнуления НДС на межрегиональных авиарейсах в обход Москвы, даст дополнительные преимущества и позволит более комфортно перемещаться по стране.

### КОММЕРСАНТЪ FM; 2017.06.15; НА ЭЛЕКТРОТЯГЕ

Пересядет ли Москва на новый вид транспорта

Власти столицы уже в этом году могут начать закупку электробусов. Всего городу потребуется 300 таких машин в год. Зачем они Москве, разбиралась Татьяна Гомозова.

У России будет собственный электротранспорт. Во всяком случае, национальный консорциум под это уже создается. Его учредителями выступили Москва, федеральное правительство и ряд профильных компаний. Первоочередная задача – наладить производство электробусов для столицы, заявлял в интервью обозревателю «Коммерсантъ FM» Дмитрию Дризе **министр транспорта** Максим **Соколов**.

Основной аргумент, конечно,– экологичность. По словам столичного вице-мэра Максима Ликсутова, Москва готова закупать по 300 электробусов в год у российских производителей, когда они смогут это обеспечить. Пока же город тестирует разные модели, в том числе иностранные. В апреле на испытания взяли финский Linkker. Он, кстати, заряжается за полторы-три минуты. А прошлым летом успешно протестировали белорусский троллейбус с дизелем, который может часть пути пройти, опустив «рога». Это позволило убрать провода в историческом центре города. Как говорили тогда в мэрии, во-первых, это красиво, а во-вторых, содержание контактной сети дорого обходится.

Правда, конкретики по этим расходам нет, что вызывает сомнения у общественников. По словам вице-президента Международной ассоциации предприятий городского электротранспорта Александра Морозова, экономия неочевидна.

«При расчете необходимых затрат нужно учитывать массу нюансов. Например, мастера, обслуживающие контактные сети, не разделяют их на трамвайную и троллейбусную. В целом, это небольшие траты. По отчетам «Мосгостранса» за 2012 год оказалось, что обслуживание троллейбуса вместе с контактной сетью в эксплуатации обходится гораздо дешевле автобуса», – заметил он.

Подробностей тестов власти раскрывать тоже не хотят. Известно только, что в идеале машина должна проходить минимум 200 км без подзарядки в любую погоду. Морозоустойчивость – основная проблема, поскольку на холоде батареи разряжаются быстрее.

Интересно, что китайский BYD на тестах не представлен, хотя это лидер мирового рынка. Он, в частности, поставляет электробусы в Калифорнию, а в Лондон – даже электродаблдекеры. В «Мосгортрансе» говорят, что только консультируются с китайцами по технологии.

Российских пробных электробусов уже тоже немало: «Волжанин», «ТролЗа Экобус», «ЛиАЗ», «ГАЗ», и, наконец, «КамАЗ», который закрепился в «Сколково». Туда электробус ходит от станции метро «Славянский бульвар». А неделю назад компания презентовала зарядную станцию со скоростью подзарядки в шесть минут. Эксперимент вполне успешен, сообщил вице-президент фонда «Сколково», независимый директор «Россетей» Олег Дубнов: «Сейчас завершается второй этап испытаний, который рассчитан до конца лета 2017 года. После этого «КамАЗ» планирует изготовление пяти-десяти автобусов, которые будут курсировать по маршруту, который соединит «Сколково» с ближайшими станциями метро. Мы планируем, что к 2020 году по территории технопарка будет ездить исключительно электротранспорт».

Еще один аргумент в пользу отечественного производителя – цена. По данным главы «Мосгортранса» Евгения Михайлова, зарубежные электробусы стоят от 40 млн до 70 млн руб. «КамАЗ» же предварительно оценивается в 25 млн руб. Правда, тот же китайский электробус K9 стоит около $500 тыс., то есть вполне сравнимые 28,5 млн руб. В любом случае, 300 машин в год обойдутся городу как минимум в 7,5 млрд руб., не считая инфраструктуры.

Потенциальная проблема, с которой могут столкнуться производители электротранспорта – цена лития. Он используется для производства аккумуляторов, и с 2015 года подорожал втрое.

### АГЕНТСТВО МОСКВА; 2017.06.15; «АВТОДОР»: ЖИТЕЛИ ПОДМОСКОВЬЯ СМОГУТ БЕСПЛАТНО ПЕРЕДВИГАТЬСЯ МЕЖДУ ПУНКТАМИ ВЗИМАНИЯ ПЛАТЫ НА ЦКАД

Жители Подмосковья смогут бесплатно передвигаться между пунктами взимания платы на Центральной кольцевой автомобильной дороге (ЦКАД), как это практикуется на других платных дорогах. Об этом в рамках международного форума «Инновации в дорожном строительстве» сообщил председатель правления государственной компании «Автодор» Сергей Кельбах.

«Мы не можем делать скидки по какому-то территориальному признаку, закон ставит всех граждан РФ в одни и те же условия, то есть скидок никто получить не может. Право беспрепятственного проезда получает спецтранспорт – «скорая помощь», МЧС, спецсвязь, но это прописано в законе. А все граждане России, не важно являются ли они жителями данной территории или иной, на равных обязаны оплачивать проезд. Вопрос заключается для жителей Московской области (касательно скидок при проезде по платным участкам ЦКАД – прим. Агентства «Москва») вот в чем – между различными пунктами взимания платы они могут передвигаться бесплатно», – сказал С.Кельбах.

Он уточнил, что подобный принцип используется на других платных дорогах. «Делая обход Воронежа, например, воронежцы, не пересекая пункт взимания платы, внутри перемещаются бесплатно. Но как только жители Воронежа двигаются на юг, они точно так же, как и все, платят», – отметил С.Кельбах.

Ранее **министр транспорта РФ** Максим **Соколов** допустил возможность введения льгот на проезд по ЦКАД для жителей Подмосковья.

Совокупная протяженность ЦКАД составит 529,9 км, в связи с расширением границ Москвы в 2012 г. часть магистрали пройдет и по территории столицы. Автомобильная дорога будет оснащена автоматической системой управления дорожным движением, станциями метеорологического наблюдения, вертолетными площадками, средствами экстренной связи, стоянками для отдыха водителей и зонами дорожного сервиса.

### АФАНАСИЙ БИЗНЕС; 2017.06.15; НАЛОГ НА БЕЗОПАСНОСТЬ

Жители Вышнего Волочка хотят, чтобы правительство ввело дополнительный экологический сбор с большегрузов, которые едут через крупные населенные пункты

С таким предложением вышневолочане обратились к министру транспорта России Максиму **Соколов**у в петиции, которую на данный момент подписали свыше 800 человек. Проблема траффика фур в Вышнем Волочке существует давно – через город проходит федеральная трасса М-10 «Россия». Жители жалуются на дальнобойщиков – те не соблюдают ПДД и нередко становятся виновниками аварий с погибшими. К примеру, под Новый год водитель без прав на фуре задавил на обочине 6-летнего мальчика. Кроме того, жители обеспокоены экологическими последствиями транзита большегрузных автомобилей по городу – пыль, шум, вредные выбросы.

Управление трассой обещало к лету установить в Вышнем Волочке дополнительные светофоры, но, как говорят местные жители, работы до сих пор не начались. Дополнительный сбор, по их мнению, должен побудить дальнобойщиков пользоваться другой трассой – М-11, в объезд города. Сборы с тех, кто не хочет пользоваться платной трассой, могли бы пойти на строительство надземных пешеходных переходов, считают в Вышнем Волочке.

### ИНТЕРФАКС; 2017.06.15; ВЛАДИМИР ЧЕПЕЦ СТАЛ ГЛАВОЙ РОСЖЕЛДОРА ПОСЛЕ ПЯТИ ЛЕТ В СТАТУСЕ И.О

Владимир **Чепец** назначен руководителем **Федерального агентства железнодорожного транспорта** (**Росжелдор**) РФ.

Соответствующее распоряжение от 14 июня подписал премьер-министр РФ Дмитрий Медведев. Текст документа опубликован на сайте правительства. «Назначить В.Чепца руководителем федерального агентства, освободив его от занимаемой должности», – говорится в нем.

До этого с 2012 г. В.**Чепец** работал в статусе исполняющего обязанности главы ведомства.

Чиновнику 55 лет. Выпускник Ташкентского института инженеров железнодорожного транспорта по специальности «Тепловозы и тепловозное хозяйство». В 1990-2006 гг. работал на Северной железной дороге (СЖД). В 2006-2009 гг. – начальник службы капитального строительства СЖД. С 2009 г. – заместитель руководителя **Росжелдор**а.

### ИЗВЕСТИЯ; АЛЕКСАНДРА КРАСНОГОРОДСКАЯ; 2017.06.16; «СРЕДНЯЯ ВОЛГА СТАНЕТ ГЛУБЖЕ»

Руководитель **Федерального агентства морского и речного транспорта** Виктор **Олерский** – о решении ключевых проблем российского судоходства

Сценарий развития Северного морского пути, решение судоходных проблем Дона и средней Волги, перспективы развития возобновленного недавно пассажирского морского сообщения между Крымом и российским Кавказом – об этом и многом другом руководитель **Федерального агентства морского и речного транспорта** Виктор **Олерский** рассказал в интервью корреспонденту «Известий» Александре Красногородской.

– Что вы считаете главным в навигации 2017 года?

– Началась она, если подобрать выражение помягче, бодро. Это и ледовая пробка на Онежском озере, из которой пришлось ледоколами вытаскивать суда с пассажирами во второй декаде мая, и вызванная паводковой волной авария на Рыбинском шлюзе канала имени Москвы. Но все-таки ситуация с навигацией достаточно неплохая, дожди прошли, вода есть. И это главное.

Надо понимать, что река и внутренний водный транспорт, помимо того что это важнейшая инфраструктурная отрасль, это и четкий индикатор состояния всей экономической системы – лицо экономики. Если в экономике намечаются какие-то успехи или проблемы, в первую очередь проявляются они в транспортной сфере, на реке в том числе. Основная задача речного флота – перевозка массовых грузов на большие расстояния. Сегодня обсуждаются механизмы перераспределения их с дорог на реку, чтобы на тысячи километров не возить щебень и песок, убивая и так наши не самые гладкие дороги.

– Насколько сегодня бизнес и государство готовы переходить с автомобильного и железнодорожного транспорта на водный?

– С экономикой спорить трудно, фактически невозможно: нельзя кого-то административно заставить использовать речной транспорт, если ему удобно везти груз автомобилем от двери до двери.

Для этого есть два основных пути. Первый – делать себестоимость автомобильных перевозок, подчеркиваю, массовых грузов – дороже. Второй – создавать условия для речного и железнодорожного транспорта, чтобы перевозка им стала дешевле.

Теперь насчет того, как сделать дешевле речные перевозки. Тут тоже есть два инструмента: совершенствование инфраструктуры и строительство современного флота. При этом инфраструктура – в основном задача государства, а флот, соответственно, – бизнеса.

Но для того чтобы бизнесмены строили флот, им нужен прогноз на период окупаемости судна, 10–15 лет, по основным факторам, влияющим на экономику проекта. Достоверный прогноз по грузовой базе на этот срок дать тяжело, но судовладельцы рассуждают так: если параметры реки будут благоприятными, будет грузовая база. Значит, начальное звено проблемы – инфраструктура, прежде всего Единой глубоководной системы Европейской части России, в которой сегодня много узких мест.

Из наиболее важных – два. Первое – на Нижнем Дону, где из-за недостатка воды страдают население, промышленность, сельское хозяйство и, наконец, судоходство. Решение – проект создания Багаевского гидроузла. Еще более крупную болячку судоходной отрасли на Средней Волге в районе Городца поможет вылечить строительство Нижегородского гидроузла. Благодаря его появлению Средняя Волга станет глубже. Обе проблемы существуют десятки лет, их решение – давняя мечта всей отрасли. И так получилось, что решение правительством принято именно сейчас, не в самое простое для федерального бюджета время. Просто дальше уже идти некуда –уперлись. Проектирование уже идет полным ходом.

Кстати, на днях в результате серьезного мозгового штурма с участием крупнейших отраслевых специалистов пришли к выводу о целесообразности понижения отметки так называемого НПУ (нормального подпорного уровня) зеркала водохранилища будущего Багаевского гидроузла как минимум на полметра от первоначальной 2,8 м. Разница вроде невелика, но она позволяет почти вдвое сократить зону подтопления при создании водохранилища – с 1065 га до 630 га. А это очень важно для людей и бизнеса плотно заселенного и застроенного Нижнего Дона.

– Деньги выделены?

– Практически да. На два проекта 62 млрд рублей. Пока нет стопроцентной обеспеченности на всё строительство. Если денег не найдут на период до 2020 года – срок окончания строительства, мы предложим иные способы его финансирования и эксплуатации гидроузла, например концессию. Конечно, это предполагает определенные дополнительные обязательства бюджета после 2020 года. Очевидно, денежного потока, который создадут судовладельцы уплатой специального сбора, не хватит, но при этом неверно было бы ожидать прямого экономического эффекта, когда все затраты окупаются только за счет тех, кто непосредственно является бенефициаром улучшенных параметров реки. У водников маржинальность небольшая, идет жесткое соревнование с железной дорогой. Эффект в другом: грузы перемещаются на реку, не убиваются дороги, снижаются затраты на их содержание, а в стране нет ничего дороже содержания дорог.

Критерий простой: улучшаем те участки внутренних водных путей, где может быть получен результат. А результат – это новые грузы или пассажиропотоки. Конечно, такой подход не касается нормативного содержания гидротехнических сооружений, в первую очередь шлюзовых систем, которые необходимо поддерживать в любом случае. Если ими не заниматься, своевременно не ремонтировать, однажды это может иметь очень печальные последствия.

– У нас нет пока такой опасности?

– Сейчас нет. Не так давно некоторые шлюзы находились в аварийном и предаварийном состоянии. Нашей задачей было в первую очередь привести эти объекты в нормативное состояние. Сейчас из аварийных остался один и при самом худшем сценарии развития ситуации потенциально возможный ущерб будет минимален. Везде, где ходят пароходы и живут люди, всё в нормальном состоянии.

– Какие перспективы развития у Северного морского пути в плане круглогодичной навигации, развития ледокольного и аварийно-спасательного обеспечения?

– Круглогодичная навигация с запада на восток и обратно возможна и сейчас, вопрос в ее экономической целесообразности. Пример: «Норильский никель» построил шесть пароходов самого высокого ледового класса «Арк-7». Это, по сути, ледоколы, которые могут самостоятельно ходить во льдах толщиной 1,5 м. «Норникель» решился на такой класс, чтобы не зависеть от атомного ледокольного флота. Но потом они попробовали и изменили позицию, посчитав, что им проще привлечь ледокол на ряде участков, нежели при безумно высоком расходе топлива двигаться со скоростью 1,5–2 узла (3,7 км/ч. – «Известия»).

Навигация в западном направлении и сейчас круглогодичная. Поддерживать 365 дней в году навигацию в восточном направлении с учетом сложных участков в районе Таймырского и Айонского ледовых массивов пока считают нецелесообразным. Когда проект «Ямал-СПГ» был на начальной стадии (2010 год. – «Известия»), инвесторы серьезно думали о круглогодичной навигации на восток. Сегодня уже понятно, что на запад работа будет круглогодичная, а на восток – только 4–6 месяцев, хотя основные получатели газа в Юго-Восточной Азии.

Еще одна популярная тема для обсуждения – транзитные контейнерные перевозки по Северному морскому пути. Надо сказать, что контейнерные перевозки – это линейные перевозки, которые предполагают жесткое расписание при доставке. А в Арктике зачастую невозможно предсказать продолжительность рейса – непредвиденное изменение ледовой обстановки может скорректировать любое задание. Второй фактор – низкие температуры, неприемлемые для транспортировки многих дорогостоящих товаров, например, электроники. Ну и, конечно, неочевидная экономика таких перевозок. При этом мы видим, что развивается железнодорожный транзит через территорию Российской Федерации. Мне кажется, наши усилия целесообразно направить именно в этом направлении. Оно более перспективно.

Но Северный морской путь, безусловно, нужен нам самим. Континентальных нефти и газа становится всё меньше и меньше, весь мир двигается в направлении шельфа, а наша российская добыча еще и наступает на районы, непосредственно прилегающие к трассам Севморпути. И если уж мы приняли такое решение, то у нас должен быть надежный и сильный транспорт. Только «Ямал СПГ» с Гыданом – это почти 30 млн кубометров сжиженного газа в год. Чтобы вывезти эти объемы, нужно 20–30 больших танкеров на постоянной основе, таких как газовоз «Кристоф де Маржери», в зависимости от базиса поставки. А еще «Газпром нефть», «Лукойл», перспективные объемы «Роснефти», таймырский уголь, наконец...

Мы в прошлом году превзошли советские объемы перевозок по Севморпути, а в этом году, похоже, превысим их раза в два. Выглядит на первый взгляд здорово, но надо понимать, что в арктических проектах невозможно стартовать совсем без помощи государства, особенно на первых порах.

– Есть ли какие-то подробности продажи «Совкомфлота»?

– Приватизация «Совкомфлота» намечена на первую половину лета. Наверное, так и будет.

Это будет публичное размещение. К несчастью, второго «Совкомфлота» у нас нет, потому как планка высока. Это выдающаяся компания в своем сегменте не только в стране, но и в мире. Подобных компаний высокого полета нам, конечно, не хватает, но создание таких предприятий в морском бизнесе всегда занимает значительное время, и то при наличии лидера-пассионария, готового к марафонской дистанции.

– Сейчас уже проявляется интерес к приватизации?

– Думаю, что мы приятно удивимся. По моим ощущениям, цена будет больше, чем ожидаем, насколько – осталось ждать недолго.

Денег в мире много, в этом смысле рынок хороший. Может быть, не идеальное время для приватизации «Совкомфлота», но когда оно будет идеальным?

– Как развивается ситуация с передачей в ведение Министерства образования и науки Мурманского государственного технического университета, который был учебным заведением Росрыболовства?

– Мы проповедуем отраслевое образование. На флоте не нужны студенты – ему нужны курсанты, это служба. Мы учим курсантов во исполнение международных морских конвенций, у нас подходы при обучении максимально стандартизированы даже для реки. Статистика показывает, что 80% выпускников «рыбных» вузов идут на торговый флот, то есть к нам. Нам бы хотелось, чтобы на торговый флот попадали не просто грамотные выпускники, но и уже привыкшие к порядку.

Мы обратились к губернатору Мурманской области и в Минобрнауки с просьбой оставить нам три специальности: механики, электромеханики и судоводители. Это было бы идеологически правильное решение, чтобы курсанты оставались курсантами, а студенты – студентами, иначе будут проблемы. Я не буду переставать напоминать, что первопричина катастрофы «Булгарии» – низкий уровень несения службы. Море ошибок не прощает и в дипломы не смотрит. Служба.

– Расскажите о запуске пассажирского сообщения между Крымом и российским Кавказом. Сколько стоит тур и какие перспективы у проекта?

– Недельный тур будет стоить в среднем 35 тыс. рублей. 25 тыс. – нижняя планка. Входят трехразовое питание, проживание, развлекательные программы на борту, бесплатным бонусом – уникальные виды красивейшего побережья Крыма и Кавказа. Такой продукт был в советские годы. Будем работать над экономикой, смотреть, где и что оптимизировать. Если законодатели пойдут навстречу, будет казино на борту. С загрузкой, мне кажется, проблем не будет.

### ВЕДОМОСТИ; ЕКАТЕРИНА МЕРЕМИНСКАЯ; БЭЛА ЛЯУВ; 2017.06.16; ПУТИН ВСПОМНИЛ ПРО СТРОИТЕЛЬСТВО МОСТА ДО САХАЛИНА

Мост через Керченский пролив почти построен, а мост на остров Сахалин когда-нибудь будет строиться?» – спросили президента граждане. «Это было бы очень полезно для восстановления территориальной целостности страны», – ответил гражданам президент: мост помог бы организовать движение товаров из Азии в Европу через Россию и повысить значение Транссибирской магистрали.

Оказалось, уже есть и предварительная оценка стоимости моста. Он должен быть дешевле крымского – около 286 млрд руб., сказал Путин, это предварительные подсчеты, одного мостового перехода мало, нужны и подъездные пути, и развязка. К финансированию нужно привлечь заинтересованные государства, продолжал Путин, а еще правительство рассматривает вариант тоннеля, а не моста – решение пока не принято.

Стоимость Керченского моста меньше названной Путиным суммы – 223 млрд, но с расходами на безопасность, выкуп земли и подъезды к мосту – свыше 300 млрд руб.

Совмещенный автомобильный и железнодорожный мост на Сахалин – 7,5 км через Татарский пролив, ссылается «Интерфакс» на проект, прошедший правительственную экспертизу в 2002 г. Тот же проект предполагал строительство железной дороги (приблизительно 580 км) от Транссиба и модернизацию железнодорожной сети на Сахалине (около 870 км). По заказу **Минтранса**, московские институты «Гипростроймост» и «Мосгипротранс» провели исследование целесообразности проекта, напоминает «Интерфакс». Планировалось построить мост в 2017–2024 гг., работы оценивались в 450 млрд руб.

Мост на остров намеревался построить еще министр путей сообщения при президенте Ельцине Николай Аксененко, но правительство отказалось увеличивать тарифы для финансирования проекта. С 2009 г. идею активно продвигал полпред президента в Дальневосточном округе Виктор Ишаев. В ближайшие 20 лет столь дорогой проект невозможен, говорил в 2011 г. «Ведомостям» высокопоставленный чиновник Минфина.

Тогда проект планировалось структурировать как государственно-частное партнерство или концессию на 35–40 лет. Грузоперевозки к 2020 г., по пессимистичному прогнозу, оценивались в 9,3 млн т в год, а снижение себестоимости транспортировки – в разы или даже на порядок. Представитель **Минтранса** не сказал, как изменился проект и почему подешевел: «Нечего добавить к словам президента».

Керченский мост, с которым Путин сравнил мост на Сахалин, структурирован как госзаказ, единственный исполнитель – «Стройгазмонтаж» Аркадия Ротенберга. Большую часть работ (на 96 млрд руб.) выполнит «Мостотрест».

Керченский мост

19-километровый переход должен стать самым длинным в России: четырехполосный автомобильный мост планируют открыть в декабре 2018 г., а двухпутный железнодорожный – в 2019 г. Предусмотрено авансирование – 30%.

За мост на Сахалин мог бы взяться тот же «Стройгазмонтаж» – ему нужно будет занять мощности, которые освободятся по завершении Керченского моста, замечает один из консультантов инфраструктурных проектов. К идее вернулись в конце 2016 г., когда стало понятно, что строительство Керченского моста идет опережающими темпами, говорит человек, близкий к **Минтрансу**. Компания не комментирует слухи, говорит представитель «Стройгазмонтажа».

«Мостотрест» интересуется всеми технически сложными и амбициозными объектами, говорит представитель компании, но проект моста на Сахалин еще не разработан, комментировать пока рано.

Построить можно и тоннель, и мост – технологии есть, и даже российские, были бы деньги, говорит директор Института экономики транспорта и транспортной политики Высшей школы экономики Михаил Блинкин, но круглогодичный мост в этой климатической зоне – спорный вариант, много штормовых дней, местный транснадзор будет его закрывать, тоннель надежнее, но в разы дороже.

Если это внутренний проект, возникают сомнения в его окупаемости, замечает Блинкин, если часть транспортного коридора в Японию – более чем эффективный проект.

Названная Путиным сумма превышает все расходы федерального бюджета в 2017 г. на госпрограмму развития здравоохранения – 263 млрд руб. согласно принятым в первом чтении поправкам. Дефицит бюджета составит 1,9 трлн руб., т. е. стоимость мегапроекта – около 15% дефицита. Правительству хочется амбициозных проектов, но бюджет не готов к финансированию такой крупной стройки, говорит Александра Суслина из Экономической экспертной группы.

### ТАСС; 2017.06.15; ПУТИН: КЕРЧЕНСКИЙ МОСТ СТРОИТСЯ С ОПЕРЕЖЕНИЕМ

Президент РФ Владимир Путин не сомневается в том, что Керченский мост будет построен в срок, сейчас стройка идет с опережением графика. Об этом он сообщил в ходе «Прямой линии».

«Крымский мост строится в соответствии с графиком, даже с небольшим опережением, – сказал Путин во время «Прямой линии». – Я сейчас не буду говорить про это опережение, но на данный момент времени нет сомнений в том, что все планы будут реализованы и с должным качеством».

Он напомнил, что стоимость проекта известна – это 200 млрд рублей. При этом он отметил, что нельзя допустить отставания в строительстве подъездных путей к Керченскому мосту с обеих сторон. «Подъездные пути – это отдельная, острая тема. Нам нужно сделать так, чтобы и со стороны Крымского полуострова, и со стороны Керчи были построены дороги, но и со стороны Тамани тоже, – сказал он. – Надеюсь, что и это тоже будет реализовано. Без подъездных путей ситуация будет совсем нелепой, там будет горлышко узкое, либо с одной, либо с другой стороны, нельзя ни в коем случае этого допустить».

Глава государства отметил, что правительство будет внимательно следить за ходом строительства.

### ТАСС; 2017.06.15; В МОСКВЕ В ДНИ КУБКА КОНФЕДЕРАЦИЙ ЗАПУСТЯТ 50 ТУРИСТИЧЕСКИХ АВТОБУСОВ

Полсотни пассажирских автобусов Setra с логотипом ГУП «Мосгортранс» будут перевозить туристов в Москве в дни Кубка конфедераций по футболу. Об этом в четверг сообщил журналистам заместитель мэра Москвы Максим Ликсутов.

«Автобусы туристического класса были приобретены по поручению мэра Москвы. Оператором автобусов был выбран ГУП «Мосгортранс», – сказал он.

По словам зам**министра транспорта** РФ Николая **Асаул**а, в Москве в четверг «начала работу система бесплатного общественного транспорта в рамках Кубка конфедераций». «Помимо общественного регулярного (транспорта) возникла необходимость закупить автобусы и туристического класса. У нас в стране большой дефицит такого рода автобусов. Сегодня этот пробел восполняется», – добавил он.

Бесплатный проезд для болельщиков

Ликсутов добавил, что зрители Кубка конфедераций смогут бесплатно пользоваться наземным городским транспортом, работающим в районе стадиона «Спартак», а также вблизи вокзалов, аэропортов и транспортно-пересадочных узлов. Проезд болельщиков в дни матчей обеспечат более 300 автобусов, троллейбусов и трамваев, отмеченных соответствующими стикерами.

Специально для гостей Кубка конфедераций проезд на 18 маршрутах, которые связывают крупные транспортно-пересадочные узлы и обеспечивают доступность стадиона «Спартак», будет бесплатным.

Для зрителей из других городов и стран Мосгортранс также организует два экспрессных маршрута. На них пассажиры смогут добраться до спортивной площадки от аэропорта Шереметьево и станции метро «Аэропорт».

Воспользоваться правом бесплатного проезда можно в день соревнований – как перед его началом, так и в течение нескольких часов после окончания. Для этого зрителям необходимо иметь при себе паспорт болельщика и билет на матч (обычный или электронный), которые следует предъявить контролеру при входе в транспорт.

В дни подготовки и проведения футбольного мероприятия для волонтеров и представителей Международной федерации футбола организован бесплатный проезд на автобусах, троллейбусах и трамваях. Аккредитованные сотрудники могут попасть в транспорт по специальным билетам. Для бесплатного проезда они должны иметь при себе документы, подтверждающие аккредитацию ФИФА.

Транспортная инфраструктура Москвы готова к Кубку конфедераций

По словам Лискутова, для обеспечения транспортной безопасности мэрией совместно с **Минтрансом** РФ был разработан специальный план.

«Транспортная инфраструктура полностью готова к проведению данных соревнований. Большое внимание уделялось вопросам безопасности, антитеррористической защищенности. У нас разработан очень большой план по обеспечению транспортной безопасности. Мы проводили различные учения, тренировки, имитацию разных ситуаций», – сказал Ликсутов.

«На сегодняшний день у нас допущено пять компаний такси, которые аккредитованы и имеют право заезжать на инфраструктуру, задействованную в проведении мероприятий. Аккредитация еще открыта. Думаю, за сегодняшний день какие-то компании (еще) присоединятся. От лица **Министерства транспорта** скажу, что мы готовы к проведению Кубка конфедераций», – добавил Ликсутов.

Навигация и курсы английского

Лискутов отметил, что в ходе подготовки настраивалась система информирования москвичей и туристов. Для этого в зданиях вокзалов и аэропортов, на станциях метро и на остановках общественного транспорта размещена дополнительная навигационная информация. В метро и на Московском центральном кольце установлены информационные стойки, выпущены бесплатные карманные карты-схемы метро и специальные справочники «Московский транспорт».

Информационные сообщения в метро и на вокзалах переведены на иностранный язык. Работники транспортного комплекса прошли обучение английскому языку и готовы профессионально общаться с иностранными гостями столицы.

«Выделенки» и дополнительные парковки

«Бесперебойное функционирование городского транспорта обеспечат временная выделенная полоса на Волоколамском шоссе и уже существующие постоянные полосы для общественного транспорта», – сказал заместитель мэра.

Для перевозки болельщиков также организованы 3 маршрута шаттла на базе городского перевозчика ГУП «Мосгортранс». Также будет добавлено необходимое количество парковочных мест на территории, прилегающей к стадиону «Спартак».

«Наши сотрудники имеют весь необходимый набор знаний и компетенций, чтобы эти соревнования прошли в столице на самом высоком уровне. Мэр Москвы поставил нам задачу обеспечить всех болельщиков и гостей соревнований максимально безопасным и комфортным транспортом. Уверен, что жители и гости города смогут с комфортом передвигаться по городу во время спортивных соревнований», – отметил Ликсутов.

Кубок конфедераций пройдет в Москве, Санкт-Пе тербурге, Сочи и Казани с 17 июня по 2 июля.

### КОММЕРСАНТ КАЗАНЬ; КИРИЛЛ АНТОНОВ; 2017.06.16; ТАТАРСТАН ОСТАЛСЯ «ПЛАТОНУ» ДРУГОМ

Госсовет Татарстана не будет рассматривать проект федерального закона об отмене системы «Платон» и направлять его в Госдуму России. Вчера президиум Госсовета принял решение вернуть проект его автору – депутату от КПРФ Артему Прокофьеву, который усомнился, что эта система «себя оправдала». В Госсовете сочли, что предложение коммуниста нарушает «требования федерального законодательства». Депутат заявляет, что «проблема не в законопроекте»: «Логично было бы отменить „Платон“, но сделать это, не признав ошибки и сохранив лицо, проблематично».

Вчера президиум Госсовета Татарстана принял предложение комитета по экономике о возвращении проекта федерального закона об отмене системы «Платон» (взимает плату за проезд по федеральным дорогам большегрузов свыше 12 тонн) его автору – депутату Госсовета от КПРФ Артему Прокофьеву. Глава комитета Рафис Бурганов на заседании президиума заявил, что «представленный законопроект не соответствует требованиям федерального законодательства». О каких требованиях идет речь, в сообщении Госсовета не сказано. Ранее господин Бурганов настаивал на необходимости оценивать «эффективность всего комплекса мероприятий этой системы». В противном случае, по его словам, вести речь об отмене системы «Платон» «нецелесообразно». Он настаивал, что предложению коммуниста «не хватает финансового, экономического обоснования».

Напомним, проект об отмене системы «Платон» поступил в Госсовет в начале апреля этого года и предполагал правки в закон «Об автомобильных дорогах и дорожной деятельности в РФ», Бюджетный и Налоговый кодексы и т.д. Артем Прокофьев заявлял, что «система не оправдала своих целей». По его данным, за один год в федеральный дорожный фонд было перечислено всего лишь 16,7 млрд руб. Это меньше, чем сумма платы концедента в пользу оператора системы – 10,61 млрд руб. и объема выпадающих доходов дорожных фондов субъектов РФ – 8,7 млрд руб. Кроме того, он отмечал, что платежи по «Платону» становятся «критичными для прибыльности» бизнеса грузоперевозчиков, в итоге происходит рост стоимости транспортных услуг, что сказывается на росте цен почти на все группы товаров. Прежде чем отправиться в Госдуму, документ должен был пройти одобрение в Госсовете Татарстана.

На прошлой неделе на заседании комитета по экономике было представлено отрицательное заключение на проект **Министерства транспорта** и дорожного хозяйства Татарстана. В нем указывалось, что в основе системы «Платон» «лежит принцип „пользователь платит“, который уже несколько десятков лет используется в зарубежных странах и позволяет уйти от таких социально несправедливых схем, как, например, увеличение транспортного налога»: «Платят как раз те, кто больше всего разрушает дороги, зарабатывая на перевозках». Предложение отменить систему «Платон» в министерстве назвали «преждевременным». А в аппарате Госсовета заявили, что «законопроект необходимо оформить в виде нескольких самостоятельных проектов, переработав соответствующим образом обоснования к ним».

Артем Прокофьев не согласен с решением президиума Госсовета. Он настаивает, что для обоснования своего предложения использовал информацию правительства РФ и другие официальные данные. «Проблема не в законопроекте, а в нежелании Татарстана идти на конфликт с федеральным центром»,– уверен он. По его словам, система «Платон» как «больная мозоль» для правительства: «Масштабные издержки оказались гораздо выше. Логично было бы отменить „Платон“. Но сделать это, не признав ошибки и сохранив лицо, проблематично».

Вместе с тем, согласно решению президиума Госсовета, теперь до Госдумы законопроект не дойдет. Ранее он направлялся туда на «нулевое чтение». Однако, по словам Рафиса Бурганова, ответы из нижней палаты российского парламента пока не поступили. Артем Прокофьев считает, что проект мог «вызвать резонанс в Думе», поскольку это было первое предложение полностью отменить систему «Платон».

Добавим, что система «Платон» работает с ноября 2015 года. Собранные деньги распределяются между регионами и идут на финансирование дорожного ремонта и строек. Сбором занимается компания «РТ-Инвест Транспортные системы», 50% в которой принадлежит Игорю Ротенбергу. С 15 апреля 2017 года тариф в рамках «Платона» составляет 1,91 руб. за 1 км пробега.

В **Росавтодор**е отмечают, что за прошедший год с помощью собранных «Платоном» денег удалось отремонтировать более 1 тыс. км самых проблемных дорог в 40 городах российских регионов. По данным ведомства, дорожный фонд Татарстана получил через «Платона» 390 млн руб. на поддержку дорожных программ.

В российских регионах неоднократно проводились массовые акции перевозчиков против системы «Платон». В том числе в Татарстане в конце 2015 года – начале 2016 года прошел ряд крупных митингов. В этом году в Казани прошли две акции дальнобойщиков. 27 марта около 200 фур выстроились на трассе М-7 под Казанью, а 2 апреля в микрорайоне Дербышки прошел митинг перевозчиков, собравший более 300 человек.

### КОММЕРСАНТ НИЖНИЙ НОВГОРОД; АННА ПАВЛОВА; 2017.06.16; К ДОРОГЕ ПРОТЯНУЛИ РУКУ

Чиновники просят скорректировать проект развязки после Волжского моста

«Региональная управляющая компания» (ПАО РУК, принадлежит правительству Нижегородской области) представила заявку на строительство автомобильной развязки на выезде из Нижнего Новгорода на кировскую трассу, после Волжского моста в районе поселка Неклюдово. Проект примерной стоимостью 3,3 млрд руб., который разведет транспортные потоки на Киров, Городец и Бор, компания намерена реализовать в рамках концессии с привлечением средств регионального дорожного фонда. Областные власти проект устроил, однако профильные министерства предложили удешевить его за счет отказа от эстакад и пересмотреть долю бюджетных средств.

Предложение РУК о заключении концессионного соглашения по строительству автодороги Нижний Новгород – Шахунья – Киров на участке Неклюдово – Золотово в Борском районе обсуждалось на инвестиционном совете при губернаторе Нижегородской области. Речь идет о двухполосной трассе протяженностью 5,54 км с железнодорожными путепроводами, расчетная скорость движения по которой составит до 120 км/час. Дорогу предполагается построить за два года и три месяца по концессии, срок ее действия по эксплуатации дороги и окупаемости затрат предположительно составит 15 лет. Пока объем инвестиций в объект оценивается приблизительно в 3,3 ­млрд руб. Однако эта цифра может измениться по итогам госэкспертизы, на которую утвержденный проект будет сдан к 1 августа, пояснил гендиректор РУК Олег Шувалов. По его словам, инвестиции пойдут на реализацию первых двух очередей проекта. Это строительство самой дороги с развязками и с мостовыми переходами через пути Транссибирской железнодорожной магистрали, освобождение земельных участков от прав третьих лиц и расселение жителей домов, которые находятся на маршруте новой трассы, а также компенсация муниципалитету за вырубку деревьев и причинение вреда животному миру.

Госкомпания рассчитывает привлечь софинансирование из регионального дорожного фонда в размере 30% от общего объема затрат, остальные 70% вложит сама РУК. Впрочем, пока объем вложений из дорфонда находится в процессе обсуждения: «возможно, эти пропорции изменятся, исходя из возможностей бюджета». Кроме бюджетных денег из дорфонда, Нижегородская область, как предполагается, предоставит земельные участки под строительство дороги. Напомним, впервые о необходимости строительства транспортной развязки в районе Неклюдово заговорили, когда началось возведение второго Волжского моста. Осенью прошлого года РУК и Газпромбанк подписали соглашение о сотрудничестве при возможном кредитовании проекта.

Изначально предполагалась, что новая развязка позволит развести транспортный поток из Нижнего Новгорода после Волжского моста по трем направлениям: в сторону Кирова, Городца и Бора, а сама дорога станет платной. Однако сейчас в РУК говорят, что до установки платежных терминалов дело может не дойти. «Проект предусматривает на четвертом этапе строительство пункта взимания платы. Мы пока его не исключаем, но наша задача сегодня – запустить дорогу в рабочем режиме. Потом, исходя из экономической ситуации, будем решать, целесообразно ли вводить платный проезд. Сначала нужно посмотреть, как пойдет транзит, будет ли востребован, готовы ли будут водители платить за такие услуги. Кроме того, мы будем исходить из возможностей финансирования нашей организации»,– пояснил господин Шувалов. Что касается третьего этапа, то он предполагает строительство отдельной транспортной ветки в районе Золотово с переходом на Городец.

В нижегородском правительстве проект подконтрольной РУК в целом одобрили. Однако минфин и **минтранс** области предложили пересмотреть условия соглашения с госкомпанией. «В таком виде мы его согласовывать не готовы»,– присоединилась к коллегам министр инвестиций Екатерина Пивоварова. В мининвесте предлагают тщательнее обсудить модель финансирования стройки как со стороны РУК, так и со стороны областного правительства. По словам Олега Шувалова, **минтранс** предлагает изменить транспортный узел в районе деревни Золотово и уйти от дорогостоящих эстакад «в простой круг» (круговую развязку.– „Ъ“). Это позволит удешевить проект и сэкономить бюджетные деньги. Еще одной темой для переговоров станет процедура изъятия для госнужд земельных участков у их собственников.

Прежде чем договариваться о параметрах бюджетного участия необходимо определиться, будет ли участок дороги платным и, исходя из этой предпосылки, просчитать финансовую модель, считает начальник управления ГЧП и инвестиционных проектов АНО «Дирекция московского транспортного узла» Евгений Глумов. «Каким образом инвестор будет возвращать средства, если участок дороги будет бесплатным? В этом случае речь идет не об инвестиционном проекте, а об обычной государственной стройке. Особенно если все средства на реализацию проекта так или иначе пойдут из бюджета»,– рассуждает эксперт. Значительный объем софинансирования из бюджета может вызвать вопросы у надзорных органов, как это было в Башкирии, где ФАС в суде отменила концессию, признав ее скрытой госзакупкой. «Поэтому сейчас все проекты с превалирующим госучастием оказались под большим вопросом. Банки не рискуют вкладывать в них средства, опасаясь реакции со стороны надзорных органов, а регионы стараются минимизировать долю своего участия. Это ухудшает экономику любого платного проекта, потому что сегодня платежеспособный спрос населения невелик, а потенциального частного инвестора, скорее всего, не устроит рентабельность проекта»,– заключил Евгений Глумов.

### ТАСС; 2017.06.15; ПУТИН: В НОРМАТИВНОЕ СОСТОЯНИЕ ПРИВЕДЕНЫ 77% ФЕДЕРАЛЬНЫХ ДОРОГ РОССИИ

Президент России Владимир Путин в ходе «Прямой линии» заявил, что около 77% федеральных трасс приведены в нормативное состояние, но при этом состояние с дорожным строительством на муниципальном уровне ухудшается.

«Федеральные трассы, они развиваются и строятся, где-то примерно 77% федеральных трасс приведено уже в нормативное состояние. И прирост достаточно приличный. Что касается местных дорог, региональных дорог, то, к сожалению, там тоже есть рост, было 36% – стало 42%», – сообщил он.

Ситуация с дорожным строительством на муниципальном уровне ухудшилась, отметил Путин.

«Связано это в том числе с недостатком ресурсов на эти цели, – подчеркнул президент. – Мы когда-то говорили и сделали это: повысили акцизы с целью улучшить ситуацию с финансированием дорожного строительства. Часть этих средств поступает на федеральный уровень, часть – на региональный».

Президент при этом пообещал принять решение по увеличению финансирования региональных и муниципальных дорог из федерального бюджета.

«Нам придется принять какие-то решения с увеличением финансирования дорог на региональном и муниципальном уровне», – сказал он.

Ранее премьер-министр РФ Дмитрий Медведев заявил, что лишь 40% региональных дорог в России соответствуют нормативному состоянию.

Согласно поручению президента, к 2020 году в нормативное состояние должны быть приведены 85% федеральных дорог.

### ТАСС; 2017.06.15; РОСАВТОДОР: СТРОИТЕЛЬСТВО АВТОПОДХОДОВ К КЕРЧЕНСКОМУ МОСТУ ИДЕТ ПО ГРАФИКУ

Строительство автомобильных подходов к Керченскому мосту, который свяжет Крым с материковой Россией, ведется по графику.

Об этом сообщили в правительстве республики и в пресс-службе **Росавтодор**а.

Президент РФ Владимир Путин в четверг во время «Прямой линии» потребовал не допустить отставания в строительстве подъездных путей к Керченскому мосту со стороны Крыма и Краснодарского края. По его словам, без подъездных путей к транспортному переходу дорожная «ситуация будет совсем нелепой». «Там будет горлышко узкое либо с одной, либо с другой стороны, нельзя ни в коем случае этого допустить», – подчеркнул президент.

Два автоподхода к одному мосту

Автомобильный подход к мосту через Керченский пролив со стороны Краснодарского края начинается от трассы А-290 «Новороссийск – Керчь», со стороны полуострова подход строится в Керчи.

«Строительство автомобильного подхода к Крымскому мосту со стороны Краснодарского края ведется согласно графику. Работы начались осенью 2015 года и развернуты одновременно по всей трассе длиной 40 км. В них задействовано более 1000 инженеров и рабочих и свыше 350 единиц техники», – уточнили в компании.

Нет проблем в строительстве и со стороны Крыма. «Реализация этого важнейшего инфраструктурного проекта идет полным ходом, . Это ключевой приоритет для правительства Республики Крым <…> Все работы идут строго по графику», – написал глава Крыма Сергей Аксенов на своей странице в Facebook.

По его словам, на сегодняшний день на строительстве автоподхода со стороны Крыма задействовано 250 единиц техники и более 300 рабочих. «Поручение президента будет выполнено. Это касается и сроков, и качества строительства», – отметил Аксенов.

Масштабные работы

По данным пресс-службы **Росавтодор**а, в Краснодарском на разных участках автоподхода формируют дорожное полотно, возводятся транспортные развязки и путепроводы, некоторые из них находятся на завершающем этапе строительства.

«Строительство продлится до конца 2018 года. Автомобильное движение будет запущено одновременно с вводом в эксплуатацию автомобильной части Крымского моста», – отметили в **Росавтодор**е.

В Крыму строительство автоподхода не менее масштабное. Подрядная организация – российская компания «ВАД» – запустила в регионе асфальтобетонный завод производительностью 250 тонн в час, сообщили в **Минтрансе** республики.

Мост в Крым возводится за счет средств федерального бюджета в рамках ФЦП «Социально-экономическое развитие Республики Крым и города Севастополь до 2020 года» без привлечения внебюджетного финансирования. Открытие автомобильного движение в рабочем режиме запланировано на конец 2018 года.

### RNS; 2017.06.15; ФАС ВЫНЕСЛА ПРЕДУПРЕЖДЕНИЕ МИНТРАНСУ

Федеральная антимонопольная служба (ФАС) России выдала предупреждение **министерству транспорта** России в связи с наличием признаков нарушения пункта 8 части 1 статьи 15 закона «О защите конкуренции», сообщает пресс-служба ведомства.

«Признаки нарушения выразились в непринятии мер по созданию в весенний период равных условий для перевозки по автомобильным дорогам на территории Российской Федерации смазочных масел и специальных жидкостей российских (внутрироссийская перевозка) и иностранных производителей (международная перевозка)», – говорится в сообщении.

ФАС отмечает, что во исполнение предупреждения **Минтранс** должен до 1 сентября 2017 года внести изменения в приказ «Об утверждении порядка осуществления временных ограничений или прекращения движения транспортных средств по автомобильным дорогам федерального значения и частным автомобильным дорогам» в части создания в весенний период равных условий для упомянутых перевозок.

### ИНТЕРФАКС-ЮГ; 2017.06.15; КРАСНОДАР В 2017 ГОДУ НАПРАВИТ БЕСПРЕЦЕДЕНТНУЮ СУММУ СРЕДСТВ НА РЕМОНТ ДОРОГ – ВЛАСТИ

Краснодар в 2017 году направит более 3 млрд рублей на капитальный ремонт дорог, приоритетными объектами являются улицы Новороссийская и Тургенева, сообщила пресс-секретарь губернатора Краснодарского каря Галина Жукова.

«Состояние дорожно-транспортной инфраструктуры Краснодара находится на постоянном контроле губернатора Кубани Вениамина Кондратьева. И в этом году из консолидированного бюджета региона на ремонт городских дорог выделяется беспрецедентная сумма – более 3 млрд рублей, это позволит восстановить дорожное покрытие на более чем 50 улицах», – сказала Г.Жукова в четверг агентству «Интерфакс-Юг».

Ранее в ходе «прямой линии» с президентом России Владимиром Путиным студент из Краснодара Валерий Лебедев пожаловался на плохое состояние дороги по ул. Новороссийской.

Пресс-секретарь губернатора Краснодарского края отметила, что ремонт дороги по ул. Новороссийская в Краснодаре уже ведется.

«Улица Новороссийска является одним из приоритетных объектов ремонта. Также этим летом планируется отремонтировать ул. Тургенева, состояние которой ничуть не лучше. Решения по этим улицам принимались задолго до «прямой линии» президента России», – подчеркнула Г.Жукова.

В пресс-службе администрации Краснодара, в свою очередь, уточнили, что в общей сложности на ремонт дорог в текущем году муниципалитет получил 3,3 млрд рублей. В том числе объем финансирования в рамках проекта «Безопасные и качественные дороги» **Минтранса** РФ составит 2 млрд рублей, еще 1,3 млрд рублей выделяются по региональной программе «Развитие сети автомобильных дорог Краснодарского края».

В соответствии с графиком, ремонт большинства дорог в Краснодаре (более 70 км) планируется завершить до конца 2017 года. Капремонт ул. Тургенева – в 2018 году.

«Краснодар за последние годы не получал федерального и краевого финансирования на капитальный ремонт улично-дорожной сети. Выделявшихся из муниципального бюджета средств хватало только на текущее содержание инфраструктуры и нанесение разметки», – отметил собеседник агентства.

### RG.RU; ТАТЬЯНА ШАДРИНА; 2017.06.15; ЧИСЛО ДТП С УЧАСТИЕМ АВТОБУСОВ ВЫРОСЛО В РОССИИ В ПОЛТОРА РАЗА

**Минтранс** призвал региональные власти повышать уровень дисциплины среди автоперевозчиков.

По итогам первых пяти месяцев этого года в 1,5 раза увеличилось число ДТП, погибших и раненных с участием автобусов, по сравнению с аналогичным периодом 2016 года. Такую печальную статистику привел замглавы **Минтранса** Николай **Асаул** в рамках селекторного совещания с региональными властями.

Рост по числу аварий с участием автобусов зафиксирован в **Иванов**ской, Московской, Ярославской и Астраханской областях. Но есть и те регионы, где наблюдается положительная динамика. Так, в Томской, Калужской и Новосибирской областях число ДТП с участием автобусов снизилось на 50 процентов.

Основными факторами, которые влияют на дорожную статистику, является профессионализм водителей, их физическое состояние, то, насколько хорошо они отдохнули и своевременно прошли медосмотр. Такие выводы сделали в **Минтрансе** по итогам проверок. «Большинство ДТП являются следствием снижения уровня общей дисциплины перевозчиков и уровня квалификации водительского состава, нарушения юридическими лицами и индивидуальными предпринимателями основных требований законодательства, установленных норм и правил в сфере транспорта и безопасности дорожного движения», – отметил **Асаул**.

### РБК; ТАТЬЯНА КРАЕВА; 2017.06.15; ГРУЗ ПЕРЕМЕН: АКТУАЛЬНЫЕ ПРОБЛЕМЫ РЫНКА ГРУЗОПЕРЕВОЗОК ЮГА РОССИИ

Проблемы отрасли на Юге России обсуждались в ходе делового завтрака в Краснодаре, который ГК «Деловые Линии» провела с независимыми участниками рынка при поддержке РБК Юг

В последние несколько лет государство периодически уточняет правила игры на рынке грузоперевозок. Часть подобных нововведений влечет за собой дополнительные расходы для транспортных компаний. Причем речь не только о «Платоне» – по мнению самих перевозчиков, многие не столь растиражированные в СМИ законодательные инициативы требуют больших затрат и приносят больше потенциальных и реальных сложностей.

По данным Госавтоинспекции, в Краснодарском крае зарегистрировано 103,7 тыс. автомобилей весом до 3,5 тонн. Из них 81,1 тыс. находится в собственности физических лиц, 22,6 тыс. – в собственности компаний. Транспортных средств тоннажем от 3,5 тонн до 12 тонн зарегистрировано 59,2 тыс. штук (32,2 тыс. принадлежат физическим лицам, 27 тыс. штук – компаниям).

Большегрузов массой более 12 тонн в регионе насчитывается 68 тыс. штук. Частникам принадлежит 42,8 тыс. авто, еще 25,4 тыс. находится в собственности компаний.

«Платон», «Яровая» и другие

Систему «Платон» руководители транспортных компаний воспринимают в настоящее время как данность, которая вряд ли будет пересмотрена в нынешних политических и экономических реалиях. Как отмечает Михаил Акжаян из компании СДМ, против нее возражают преимущественно «частники, которые привыкли ездить втемную». Добросовестные компании стараются соблюдать действующее законодательство, т.к. наличие регистрации в «Платоне» для многих заказчиков является важным фактором для выбора исполнителя.

Из очевидных минусов системы по взиманию платы на данном этапе чаще всего называют отсутствие электронного документооборота и детализации расходов. Сейчас перевозчик не может представить клиенту доказательства того, что он является добросовестным плательщиком.

«Неудобно, что транспортные компании оказались в роли податного сословия. Вместо сервисной организации мы получили аналог налоговой инспекции, которая, по сути, оказывают госуслугу по сбору платежей. Но туда нужно специально каждый раз приезжать для оформления документов», – поясняет учредитель компании «АрТранс» Владимир Гурьянов.

Добавил хлопот с документами и «пакет Яровой» – комплекс «антитеррористических» законопроектов, подписанный президент РФ в июле 2016г. Например, связанные с ним нововведения в законе «О транспортно-экспедиционной деятельности» значительно усложнили процедуру приемки-передачи груза.

С середины 2016г. перевозчику вменяется в обязанность проверка достоверности представленных клиентом документов и сведений, информации о свойствах груза и условиях его перевозки. Дополнительные трудности возникают при перевозках опломбированных контейнеров с исправными пломбами, т.к. их вскрытие противоречит основным международным конвенциям.

«Новые требования из «пакета Яровой» ударили, в первую очередь не по FTL-сегменту (перевозка целыми машинами), а по экспедиторам, которые перевозят сборный груз», – отмечает директор управления по экспедиторской деятельности группы компаний «Деловые Линии» Михаил Петров.

Еще одной новинкой, влияющей на рынок грузоперевозок, являются автоматизированные пункты весового контроля. Они могут не только самостоятельно взвешивать большегрузы, но также выписывать и присылать штрафы – подобно системам камер видеонаблюдения на дорогах. На Юге России этой системе только предстоит внедрение, однако в целом по стране ее работа пока вызывает вопросы.

По данным регионального **Минтранса**, в настоящее время в Краснодарском крае на дорогах регионального или межмуниципального значения работают три пункта весового контроля, которые располагаются на трассах Краснодар-Ейск, Краснодар-Темрюк, Краснодар – Кропоткин. Они находятся на балансе ГКУ КК «Краснодаравтодор».

Три автоматизированных пункта весового контроля должны были заработать на Кубани в ноябре 2016г. Однако первый пункт АВС появится на Кубани лишь в 2017г. (в Усть-Лабинском районе на дороге Темрюк – Краснодар – Кропоткин ​– граница Ставропольского края).

По мнению представителей транспортных компаний, функционирование пунктов АВС также требует дополнительных настроек, в т.ч. законодательных.

«Мы добиваемся, чтобы весовой контроль работал честно. Данные по поверке комплексов должны быть общедоступными, методика измерения должна быть прозрачной и понятной. Пока не выполнены данные условия, мы поддерживаем предложение убрать ответственность за развесовку по осям и оставить ответственность только по факту превышения полной массы транспортного средства. Помимо этого на стороне **Минтранса** не решена и проблема легитимности сертификата взвешивания. Нет нормативной базы, связанной с сертификатами: одно взвешивание может показать, что перевеса нет, другое – что он есть, причем существенный», – говорит Михаил Петров из «Деловых Линий».

Страхи и страхование

Среди других актуальных проблем отрасли, которые называют перевозчики, – угрозы сохранности груза, в т.ч. вскрытия на стоянках и в пути. Правоохранительные органы зачастую затягивают оформление протоколов (особенно если фуру вскрыли на ходу и точное место совершения преступления неизвестно) и подозревают, в первую очередь, самих водителей. Решить подобные вопросы небольшим компаниям помогает работа по партнерским программам с крупными игроками рынка, у которых общением с полицией занимаются собственные юристы и представители службы безопасности.

Сталкиваются грузоперевозчики и с проблемой страхования: завышенные тарифы приводят к тому, что реальное применение страхования невозможно. Альтернативой, по их мнению, может выступить страхование гражданской ответственности. Но работает оно не всегда и зачастую зависит от отношения перевозчика и страховой компании.

Директор департамента по развитию FTL «Деловых Линий» Артем Ефимов рассказывает, что у группы компаний все грузы страхуются на 10 млн рублей, что позволяет покрыть расходы в случае чрезвычайной ситуации.

«Также мы пересмотрели систему выплат: процесс урегулирования претензий составляет 7-14 дней, документооборот полностью электронный, список необходимых документов сокращен до четырех. Сейчас «Деловые Линии» разрабатывают программу лояльности для партнеров, совершающих определенное количество рейсов. Страхование – один из пунктов программы. Тариф дифференцирован и зависит от стоимости груза», – поясняет Ефимов Артем.

Неравные условия и плавающие расценки

Участники рынка грузоперевозок на Юге России отмечают, что изменения в законодательстве зачастую ставят транспортные компании и «индивидуалов» в неравные условия. Юридические лица, соблюдающие все требования законодательства, не могут предоставлять услуги по той же цене, что и частники, которые легко избегают дополнительных расходов.

По словам представителей бизнеса, тот же жесткий контроль за перевесом фактически игнорирует частников – например, занятых транспортировкой стройматериалов.

«Правоприменители не с теми борются. Они выставляют счета нам, добросовестным перевозчикам. А проблема в том, что разрушают дороги машины, перевозящие крупнотоннажные грузы: стройматериалы, песок, гравий», – считает Владимир Гурьянов.

В ходе дискуссии были затронуты и вопросы, касающиеся применимости ограничений по труду и отдыху, введенные приказом №15 **Минтранса** РФ от 20 августа 2004г. Как отмечают сами перевозчики, на Юге России среднемесячный пробег составляет 12-15 тыс. км на машину, поэтому дневной пробег в среднем укладывается в нормативы (около 500 км.

Однако у тех, кто систематически нарушает эти параметры, больше коммерческий пробег, оборот и прибыль – следовательно, больше возможностей для развития, возникающих за счет пренебрежения безопасностью на дорогах. Изменить эту ситуацию можно только за счет жесткого, тотального контроля соблюдения показателей времени непрерывного движения и среднедневного пробега. Это предложение также активно обсуждается на площадках **Минтранса** РФ и на других встречах, посвященной актуальным проблемам отрасли.

При этом на рынке региональных грузоперевозок до сих пор преобладает «ситуационное ценообразование»: стоимость для клиента многими определяется по модели «примерные расходы + желаемая прибыль». При расчетах транспортные компании не учитывают себестоимость километра – по словам игроков рынка, на практике она может зависеть от слишком большого количества факторов.

«Себестоимость километра на Юге России и на Урале может отличаться на 10 рублей – из-за разницы стоимости топлива, разной амортизации из-за качества дорог и т.д. Единой цены по России нет и никогда не будет», – уверен директор компании СДМ Михаил Акжаян.

Цены, которые существуют на рынке, объективно выгодны перевозчикам, но только на данный момент, напоминает учредитель «АрТранс» Владимир Гурьянов.

«Если закладывать в прайс стоимость новых машин, которые предполагается приобрести в будущем, и корректно подсчитанную амортизацию уже существующих автомобилей, то тарифы будут другие. Это угроза отложенного роста цен», – рассуждает он.

Изменить изменения

В подготовке влияющих на отрасль законов, как и в их последующей корректировке, участвует очень много различных групп влияния и очень мало самих перевозчиков, отмечает директор управления по экспедиторской деятельности ГК «Деловые Линии». Кроме того, многие изменения вносят те, для кого транспортный бизнес не является основным (представители ретейла, производители со своим автопарком и т.д.).

Однако диалог власти и бизнеса все же существует. Суммировать предложения транспортных компаний призвана рабочая группа при **Минтрансе** РФ, куда входят и представители ГК «Деловые Линии». Эта структура появилась после первых проблем с запуском «Платона». После решения части наиболее актуальных вопросов администрирования она трансформировалась в несколько подразделений: по весогабаритному контролю, по труду и отдыху, по электронной накладной и по разрешениям на перевозку тяжелых грузов.

«Обсуждений на различных встречах, круглых столах и т.д. ведется множество, но конкретных предложений к **Минтрансу** со стороны отрасли пока мало. Мы проводим встречи с нашими партнерами по всей России, чтобы аккумулировать все четкие и внятные претензии и идеи. Затем в рамках рабочей группы мы будем вносить максимально конкретные предложения по корректировке существующего законодательства», – отмечает директор управления по экспедиторской деятельности «Деловых Линий» Михаил Петров.

### КОММЕРСАНТ; АНАСТАСИЯ ВЕДЕНЕЕВА; 2017.06.16; ПОЛУВАГОНЫ ВЫЕХАЛИ НА ДОКРИЗИСНУЮ ПРЯМУЮ

Ставка оперирования достигла рекордных 1,5 тыс. руб.

Ставка оперирования железнодорожными полувагонами выросла с 2016 года более чем вдвое, а с начала 2017 года – на 58%, достигнув 1500 руб. за вагон в сутки. По оценке Института проблем естественных монополий (ИПЕМ), причиной скачка стали локальные дефициты полувагонов и рост объемов погрузки. В прогнозах дальнейшего развития событий эксперты расходятся. В ИПЕМ и «Infoline-Аналитике» уверены, что максимум достигнут, но в Институте исследования проблем железнодорожного транспорта полагают, что есть предпосылки и для преодоления ставкой психологического рубежа в 2000 руб.

По расчетам Института проблем естественных монополий (ИПЕМ), средняя ставка оперирования железнодорожными полувагонами с начала 2017 года выросла на 58% – с 950 руб. до 1500 руб. за вагон в сутки. Таким образом, средняя ставка на полувагон в мае 2017 года превысила среднегодовой исторический пик: в 2012 году, когда в отрасли еще не случился кризис, связанный с профицитом вагонов, средняя ставка составляла 1425 руб. в сутки. Пока не ясно, будет ли зафиксировано превышение рекорда и в среднем по году.

Как отмечает ИПЕМ, столь резкий рост ставок связан с локальным дефицитом полувагонов, вызванным резким сокращением парка на фоне введенного в 2014 году запрета на продление срока службы старых вагонов. Это совпало с ростом объемов погрузки на железной дороге: по данным ОАО РЖД, за январь–май она увеличилась на 3,8% год к году. При этом, отмечают в ИПЕМ, ставка оперирования растет, несмотря на поступление дополнительного парка. За январь–май число полувагонов на сети ОАО РЖД увеличилось на 0,6% и достигло 479 тыс. единиц против 474 тыс. в 2016 году.

По прогнозам ИПЕМ, дальнейший существенный рост ставок «маловероятен»: они достигли максимума и стабилизируются на уровне 1400–1600 руб. Заместитель гендиректора института Владимир Савчук говорит, что условия благоприятны для наращивания парка теми, кто откладывал активную инвестиционную деятельность в период низких ставок последних лет. Но все равно активность будет невысокой: по оценкам ИПЕМ, за этот год будет приобретено не более 40 тыс. вагонов. Одна из причин в том, что в целом на сети наблюдается технологический профицит, но есть локальный дефицит на местах. Последний связан не с количеством вагонов, а с предпочтениями операторов: те держат вагоны под определенные грузы на конкретных участках (например, в Кузбассе). Дефицит никуда не денется, поскольку таковы особенности работы рынка, отмечает господин Савчук.

Глава Института исследования проблем железнодорожного транспорта (ИИЖТ) Павел Иванкин добавляет, что с осени 2016 года, используя инструменты создания локальных дефицитов на профицитном рынке в местах массовой погрузки, крупные операторы переломили тенденцию на рынке. Менее чем за полгода ставка выросла в два раза, а за год – в три раза, отмечает эксперт. По подсчетам ИИЖТ, сегодня на спотовом рынке ставка уже сопоставима с уровнем третьего квартала 2012 года – 1800 руб. без НДС. Если тенденция по росту грузооборота во втором полугодии не изменится, то ставка может взять психологический рубеж в 2000 руб., а если рост снизит темпы и крупные грузовладельцы реализуют планы по покупке парка, рынок ждет небольшая коррекция, «но серьезного снижения ставок не будет», полагает господин Иванкин. По прогнозам главы «Infoline-Аналитики» Михаила Бурмистрова, летом 2017 года на фоне сезонного оживления перевозок строительных грузов арендные ставки на типовые полувагоны достигнут максимума – до 1400–1500 руб. без НДС в сутки, а доходность оперирования составит 1500–1800 руб. в зависимости от вида груза и маршрута. Пик дефицита полувагонов уже пройден, полагает он. Баланс роста грузооборота и парка может быть достигнут уже в 2018 году, говорит господин Бурмистров, что неминуемо приведет к снижению арендных ставок на типовые полувагоны до 1000–1100 руб. в 2018 году и до 950–1050 руб. в 2019 году (по сравнению с 1200–1300 руб. в среднем в 2017 году).

Владимир Савчук отмечает, что во избежание существенного роста ставок не нужно применять «кнут» и регулировать уровень ставок аренды операторов. Целесообразно стимулировать закупки вагонов и поддерживать профицит парка «в разумных пределах», который «будет рыночными методами ограничивать ставки», полагает эксперт.

### ТАСС; 2017.06.15; КИТАЙСКАЯ КОРПОРАЦИЯ ПРИСОЕДИНИЛАСЬ К СТРОИТЕЛЬСТВУ ВСМ ЧЕЛЯБИНСК – ЕКАТЕРИНБУРГ

Хозяйственное партнерство «Уральская скоростная магистраль» и китайская корпорация China Railway Group Limited подписали соглашение по реализации проекта высокоскоростной железнодорожной магистрали (ВСМ) Челябинск – Екатеринбург в рамках IV российско-китайской ЭКСПО в Харбине. Об этом сообщили в четверг в пресс-службе губернатора Челябинской области.

«Подготовка проекта строительства уральской ВСМ не стоит на месте. Учитывая, что эта магистраль интегрируется в перспективный высокоскоростной коридор Берлин – Москва – Астана – Пекин, потенциал ее использования огромен. Инвесторы из России и других государств это понимают и выражают заинтересованность в проекте. (...) В лице China Railway Group Limited мы встретили именно такого партнера, а сегодняшняя встреча послужит важным шагом на пути реализации проекта Уральской ВСМ», – приводит пресс-служба слова губернатора Бориса Дубровского.

В правительстве области планируют, что сотрудничество с китайской корпорацией будет идти по целому ряду направлений. «Это выбор необходимой инфраструктуры, разработка механизмов управления рисками в проекте, вопросы эксплуатации после строительства, возможности предоставления финансирования на реализацию проекта», – отметили в пресс-службе.

Ранее сообщалось, что для подготовки проекта ВСМ правительством Челябинской области и Федеральным центром проектного финансирования (ФЦПФ, группа ВЭБ) была создана в форме хозяйственного партнерства специальная проектная компания «Уральская скоростная магистраль». Стороны вложили по 50 млн рублей в капитал хозпартнерства на подготовку проекта. В состав участников компании позже вошло правительство Свердловской области.

China Railway Group Limited (CREC) – строительная компания с объемом активов около $100 млрд. В 43 дочерних организациях работает около 300 тыс. человек. Компания успешно построила более 90 тыс. километров железных дорог, из которых около 10 тыс. – высокоскоростные.

О проекте ВСМ Челябинск – Екатеринбург

Проект высокоскоростной магистрали Челябинск – Екатеринбург предполагает строительство новой двухпутной железнодорожной линии со скоростью движения 250 км/ч, которая соединит столицы-миллионники двух регионов и сократит время в пути из одного города в другой, по предварительным оценкам, до 1 часа 10 минут с нынешних пяти с лишним часов.

Проектирование и строительство магистрали будет обеспечиваться за счет собственных средств частного инвестора (концессионера) и привлеченного финансирования. Ожидается, что магистраль начнет работу в конце 2021 года. По предварительным оценкам, объем капитальных затрат составит около 165 млрд рублей.

### ИНТЕРФАКС-НЕДВИЖИМОСТЬ; 2017.06.15; СУДЬБА ПРОЕКТА ПО СТРОИТЕЛЬСТВУ МОСТА НА САХАЛИН ОПРЕДЕЛИТСЯ ПОСЛЕ 2020 ГОДА – РЖД

Главная задача, поставленная РЖД перед Дальневосточной железной дорогой на Сахалине, заключается в том, чтобы к 2020 году завершить «перешивку» островной дороги на широкий материковый стандарт колеи (1520 мм), сообщили «Интерфаксу» в четверг в пресс-службе ДВЖД.

«После этого может быть решена судьба мостового или тоннельного перехода «Сахалин-материк», – сказал собеседник агентства, хотя и отметил, что проект всегда был интересен бизнесу и населению.

По данным компании, в 2018 году на широкую колею будут «перешиты» участки железной дороги на юге Сахалина: от станции «Шахты» до Холмска и с Ильинского (где строится Сахалинская ГРЭС-2) до Арсентьевки. В 2019 году останется модернизировать участок от Арсентьевки до Южно-Сахалинска, после чего вся дорога на Сахалине перейдет на общесетевой стандарт. Также предстоит построить 63 моста взамен нынешних искусственных сооружений, возведенных до 1945 года.

«Перешивка» железной дороги на Сахалине со стандарта 1067 мм на общероссийский 1520 мм началась в 2003 году. За эти годы из 806 км главного пути переустроено 619,4 км, сооружено 64 новых моста и более 80 водопропускных труб, выполнен значительный объем других технологических работ. Комплекс работ предусматривает расширение ж/д полотна, укладку трехниточной рельсошпальной решетки, замену старых мостов и тоннелей японской постройки. Реконструкция проводится без остановки движения, в периоды «технологических окон».

Вопрос о строительстве моста с материковой части РФ на остров Сахалин был поднят в ходе «прямой линии» с президентом РФ Владимиром Путиным. Он отметил, что нереализованные «сталинские» планы по возведению моста в последние годы «реанимируются».

«Мы думаем над этой проблемой. Конечно, это было бы очень полезно для восстановления территориальной целостности страны за счет Сахалина, в том числе. Но мост построить недостаточно. В этом случае нужно было бы расширять и Транссиб, хотя он и так нуждается в расширении «, – сказал глава государства.

По его мнению, к финансированию проекта следует привлекать заинтересованные государства. «Можно было бы в этом случае организовать и движение товаров из Азии через нас в Европу и, таким образом, повысить значение Транссибирской магистрали», – сказал В.Путин.

По его словам, стоимость проекта, по предварительным оценкам, должна быть даже ниже, чем у Керченского моста (286 млрд рублей).

«Но это предварительные подсчеты, и этих денег недостаточно, потому что одного мостового перехода мало, там нужны подъездные пути, нужна развязка всего дорожного комплекса», – подчеркнул В.Путин.

Глава государства отметил, что также прорабатываются проекты строительства тоннеля вместо моста. «Это тоже возможно. Решение пока не принято, но мы над этим думаем», – сказал он.

Как сообщалось, в России интенсивные работы над проектом перехода на Сахалин были начаты в 1999-2000 гг. Правительственная экспертиза результатов исследований, проведенная в 2002 году, подтвердила техническую реализуемость и социально-экономическую эффективность проекта. Проект перехода на Сахалин предусматривал сооружение новой железной дороги (приблизительно 580 км) со стороны Транссиба, совмещенного ж/д– и автомобильного моста через Татарский пролив (7,5 км), а также модернизацию ж/д-сети на Сахалине (около 870 км). Стоимость оценивалась в $4,5 млрд, из которых $2 млрд необходимы на строительство новой ж/д ветки и моста, $2,5 млрд – на модернизацию железнодорожной системы на Сахалине.

Позднее по заказу **министерства транспорта** РФ московские институты «Гипростроймост» и «Мосгипротранс» провели исследование о целесообразности реализации проекта. В предварительной версии технического задания на проектно-изыскательские работы по строительству перехода отмечалось, что объект может быть возведен в 2017-2024 гг., а стоимость работ оценивалась почти в 450 млрд руб. Подготовленный документ планировалось направить на рассмотрение в правительство РФ для принятия окончательного решения о возможности осуществления проекта. Проектно-изыскательские работы предлагалось провести в 2014-2016 гг.

В числе семи вариантов транспортного перехода через пролив Невельского рассматривались строительство автомобильно-железнодорожного моста между поселками Селихин (Хабаровский край) и Ныш (Сахалин). Профинансировать проект предлагалось на принципах государственно-частного партнерства, либо на условиях концессионных соглашений. Ожидавшийся срок окупаемости проекта – 35-40 лет. Объем грузоперевозок к 2020 году, по пессимистичным прогнозам, оценивался не менее чем в 9,3 млн тонн в год со снижением себестоимости транспортировки до 10 раз.

При этом тогдашний губернатор Сахалинской области Александр Хорошавин в 2013 году отмечал, что на стадии обсуждения находится и строительство перехода Сахалин – Хоккайдо (Япония). С открытием транспортного коридора Япония-Россия-Евросоюз сроки доставки сократятся до 10-14 дней, снизится стоимость грузовых перевозок и повысится их надежность, говорил он. В этом случае, по оценкам ученых, транзит через Сахалин к 2030 году (угля, черных и цветных металлов в Японию, перевозка контейнерных грузов) достигнет 27 млн тонн в год.

По словам А.Хорошавина, **Минтранс** также обсуждал с Японией возможность создания перехода между Сахалином и японским островом Хоккайдо. В.Путин поручал тогда региональному правительству до конца 2013 года организовать подготовку обоснования инвестиций, говорил сахалинский губернатор.

Старший консул генерального консульства Японии в Южно-Сахалинске Ямаду Сюндзи в 2013 году заявлял, что его страна пока не готова поддержать проект создания транспортного перехода между материковой частью РФ и Сахалином.

«Необходимо продолжать собирать информацию по этому проекту. В данный момент Япония не может обещать создание специальной рабочей группы», – приводило его слова корпоративное телевидение ОАО «Российские железные дороги».

«Мы много говорим об этом проекте, но сделали очень мало. Японская сторона говорит: начните что-то делать, и мы начнем подстраиваться и встраиваться в этот процесс», – заявлял в этой связи и А.Хорошавин.

### RNS; 2017.06.15; ЦППК ОБЪЯСНИЛА ПОВЫШЕНИЕ ТАРИФОВ НА ЭЛЕКТРИЧКИ ПЛАНОМ ЗАКУПКИ НОВЫХ ПОЕЗДОВ

Оператор железнодорожных перевозок «Центральная пригородная пассажирская компания» (ЦППК) повысил тарифы для привлечения средств в инвестиционную программу с целью покупки новых поездов, рассказал журналистам исполнительный директор компании Максим Дьяконов.

«Для нас, как для перевозчика, данные тарифы означают получение необходимых средств в инвестиционную программу, которая на текущий год составляет 4,6 млрд рублей и в основном будет направлена на приобретение новых поездов, 24 поездов в 2017 году. Поставки уже начались», – сказал он.

По словам Дьяконова, ЦППК уже получила три поезда, которые будут выведены на линию уже в июне.

«Программа по обновлению поездов рассчитана минимум на 15 лет. Мы рассчитываем вместо 60 поездов к концу 2021 года иметь уже 160 новых поездов», – сказал Дьяконов.

Правительство Москвы приняло решение повысить тарифы на проезд на электропоездах.

«Состоялось заседание правительства Москвы, на котором было принято решение с 1 июля изменить тарифы на перевозки в пригородном сообщении. Для пассажиров, путешествующих внутри Москвы, тариф изменяется на 2 рубля – с 32 до 34 рублей. Для пассажиров, путешествующих на территории Московской области, то есть на межсубъектном маршруте, тариф меняется с 20,5 рубля до 22 рублей», – сказал он.

Дьяконов подчеркнул, что последний раз тарифы менялись с 1 января 2016 года.

«Изменения составят 3,7% в годовом исчислении... Текущее изменение тарифа ниже, чем инфляция, которая составляет 4%», – сказал он.

### ИНТЕРФАКС – ДАЛЬНИЙ ВОСТОК; 2017.06.16; ПРОКУРАТУРА ПРОВЕРЯЕТ ИСПОЛНЕНИЕ ЗАКОНА ПРИ ПЕРЕГРУЗКЕ УГЛЯ В ПОРТУ НАХОДКИ ПОСЛЕ ЖАЛОБ ПУТИНУ

Дальневосточная транспортная прокуратура (ДВТП) по поручению Генеральной прокуратуры РФ организовала проверку соблюдения требований законодательства об охране окружающей среды в морских портах города Находки в Приморье, сообщается на сайте ДВТП.

В ходе «прямой линии» с президентом РФ Владимиром Путиным школьник из Находки Андрей Боль попросил решить проблему с угольной пылью. Мальчик сказал, что город утопает в угольной пыли, которую приносит из порта, где перевалка этого топлива ведется открытым способом.

«Проверку планируется провести в короткие сроки. Также к проверке будут привлечены государственные органы контроля и надзора», – сообщила агентству «Интерфакс – Дальний Восток» представитель ДВТП.

### ИНТЕРФАКС; 2017.06.15; ПРАВКОМИССИЯ ПО ТРАНСПОРТУ ПОРУЧИЛА МИНТРАНСУ АКТУАЛИЗИРОВАТЬ ПРОГРАММУ РАЗВИТИЯ РОСМОРПОРТА

Правительственная комиссия по транспорту под руководством вице-премьера РФ Аркадия **Дворкович**а поручила **министерству транспорта** РФ актуализировать программу развития ФГУП «**Росморпорт**», говорится в сообщении на сайте кабмина.

«По итогам обсуждения члены комиссии одобрили представленную программу и поручили **Минтрансу** совместно с ФГУП «**Росморпорт**» актуализировать инвестиционную программу на период 2018-2021 годов и внести её на рассмотрение правительственной комиссии по транспорту не позднее сентября 2017 года», – говорится в сообщении.

Кроме того, на правкомиссии также обсуждались отчёты о работе в 2016 году советов потребителей по вопросам деятельности ОАО «РЖД», ФГУП «**Росморпорт**» и ФГУП «Госкорпорация по ОрВД».

### КОММЕРСАНТ КРАСНОДАР; ЛЕОНИД ВОРОНИН; 2017.06.16; У КРАСНОДАРСКОГО АЭРОПОРТА НАЧАЛАСЬ НОВАЯ ПОЛОСА

Открытие новой взлетно-посадочной полосы в Международном аэропорту Краснодар более чем вдвое увеличило его пропускную способность – до 20 взлетно-посадочных операций в час. Из федерального бюджета на проект выделено 4,6 млрд руб. «Базэл Аэро» заявляет о планах расширять географию полетов за счет появившейся возможности принимать более вместительные лайнеры. Также компания намерена построить в Краснодаре мультимодальный транспортный комплекс для обеспечения роста пассажиропотока. По мнению экспертов, даже при росте конкуренции между авиаперевозчиками снижения цен на авиабилеты ожидать не стоит до выхода на рынок новых компаний-лоукостеров.

Вчера в Международном аэропорту Краснодар была введена в действие новая влзетно-посадочная полоса, первую посадку в 11:58 совершил самолет Airbus A320 авиакомпании «Аэрофлот», прибывший из Москвы. Как сообщил в ходе пресс-конференции генеральный директор компании – оператора аэропортов Краснодарского края «Базэл Аэро» Леонид Сергеев, благодаря проведенным работам, пропускная способность аэропорта увеличится более чем в два раза: с девяти до 20 взлетно-посадочных операций в час, приблизив его к показателю сочинского аэропорта – 24 операции в час. Кроме того, по его словам, ВПП длиной 3 тыс. м и шириной 60 м сможет принимать более вместительные лайнеры: Boeing 767, Airbus A321, Airbus A330. «За счет этого мы планируем расширить географию полетов и принимать прямые рейсы из самых отдаленных регионов России, включая Дальний Восток»,– пояснил господин Сергеев.

Первый заместитель **министра транспорта** и дорожного хозяйства Краснодарского края Алексей Переверзев рассказал, что работы по реконструкции ВПП проводились в рамках федеральной целевой программы «Развитие транспортной системы России». Госзаказчиком проекта выступала **Росавиаци**я, заказчиком – ФГУП «Администрация гражданских аэропортов (аэродромов)». Общий объем затрат федерального бюджета составил 4,6 млрд руб. «Одним из главных результатов введения в строй новой ВПП станет то, что аэропорт Краснодара теперь будет всепогодным»,– пояснил господин Переверзев.

Общую пропускную способность полосы руководитель «Базэл Аэро» Леонид Сергеев оценил в 10–15 млн пассажиров в год, а текущая инфраструктура краснодарского аэропорта рассчитана на обслуживание 5 млн пассажиров в год при текущей фактической загрузке в 3 млн пассажиров. Следующим этапом развития аэропорта он назвал создание нового мультимодального транспортного комплекса, связанного с системами железнодорожного и автомобильного транспорта. «В настоящее время мы прорабатываем проектную документацию вместе с краевыми органами власти, нашими акционерами, на что может уйти до полутора лет»,– сообщил господин Сергеев.

Как полагает директор филиала «БКС Премьер» Андрей Широков, рост пропускной способности аэропорта и конкуренции между авиакомпаниями не скажется на ценах на билеты: «В перспективе, когда в России появится несколько компаний-лоукостеров, стоимость билетов может существенно просесть, но не сейчас». С ним согласен и ведущий аналитик брокерской компании Amarkets Артем Деев, который добавляет, что с учетом текущих доходов россиян цены на авиабилеты для значительной части населения просто не по карману. «Сейчас это роскошь для большей части россиян. Однако, как только доходы начнут расти и если авиакомпании смогут сдержать рост издержек, авиаперелеты станут значительно доступнее»,– прогнозирует господин Деев.

Говоря об издержках отечественных авиаперевозчиков, господин Широков отмечает существенные перекосы в отрасли, когда компании не в состоянии платить пилотам конкурентную зарплату. «В результате мы наблюдаем их отток в Азию, в то же время даже при низких затратах на заработную плату отечественные авиакомпании не в состоянии оптимизировать издержки и билеты в России по сопоставимым направлениям перелетов довольно дорогие»,– считает господин Широков. При этом оба эксперта признают, что Международный аэропорт Краснодара является перспективным транспортным узлом на юге России и способен существенно нарастить объемы перевозок, в том числе за счет увеличения рейсов в ближнее зарубежье.

### ИНТЕРФАКС – ДАЛЬНИЙ ВОСТОК; 2017.06.16; В АЭРОПОРТУ ЮЖНЫХ КУРИЛ ГОТОВЯТСЯ ПРИНЯТЬ ПЕРВЫЙ ЧАРТЕРНЫЙ РЕЙС ИЗ ЯПОНИИ

В связи с осуществлением первого чартерного рейса на Курилы из Японии 18 и 19 июня в аэропорту Южно-Курильска «Менделеево» (о. Кунашир, южные Курилы) впервые будет организован таможенный контроль, сообщает пресс-служба Сахалинской таможни.

«В аэропорту «Менделеево» впервые будет организовано совершение таможенных операций и осуществление таможенного контроля в отношении товаров, перемещаемых через границу Евразийского экономического союза, в связи с посещением в рамках двухстороннего соглашения гражданами Японии островов Кунашир и Итуруп», – говорится в сообщении.

«До этого таможенный контроль в рамках безвизовых обменов проводился в морском пункте пропуска Южно-Курильск. Должностные лица этого пункта пропуска прибудут в аэропорт «Менделеево» для проведения всех необходимых мероприятий», – отмечает пресс-служба.

По поручению заместителя председателя правительства РФ помимо таможенного контроля в этот период, по информации пресс-службы, будет осуществляться пограничный контроль, а также «задействуют органы Россельхознадзора, Роспотребнадзора и **Минтранс**порта».

Как сообщалось ранее, первый чартерный рейс выполнит авиакомпания «Аврора» с японского острова Хоккайдо. Она доставит на южные Курилы безвизовую делегацию из 70 граждан Японии, в основном это японские старики (бывшие жители Курильских островов), их дети и внуки в сопровождении медработников и переводчиков. Они прилетят на Курилы с целью посещения могил своих близких и мест бывшего проживания.

Самолет вылетит из японского Накасибецу в Южно-Курильск, где выйдут 35 человек японской делегации, остальные на самолете отправятся в Курильск (о. Итуруп) с той же целью. Большинство участников этой делегации посещают Курилы по безвизовым обменам уже не первый раз.

Будут ли в дальнейшем выполняться чартерные рейсы на данном направлении – пока неизвестно.

Вопрос о начале авиасообщения между японским Хоккайдо и Южными Курилами в рамках безвизовых обменов между РФ (жителями Южных Курил) и Японией обсуждался во время встречи премьер-министра Синдзо Абэ с президентом России Владимиром Путиным в конце апреля. Для расширения обмена и облегчения посещения японскими стариками могил своих близких был предложен воздушный путь (до окончания Второй мировой войны Курилы являлись территорией Японии – ИФ).

До сих пор делегации в рамках безвизовых обменов доставлялись только морским грузопассажирским судном.

Безвизовые обмены между Японией и РФ на японском судне «Этопирика» ежегодно начинаются в мае и завершаются в начале октября.

В рамках межправительственного соглашения 1968 года японские граждане получили возможность по упрощенной системе приезжать на Курилы с целью посещения кладбищ своих предков. В рамках межправительственного соглашения 1991 года осуществляются безвизовые обмены между жителями Курил и Японии, документом от 1999 года введено свободное посещение бывших мест проживания на Курилах гражданами Японии. С 1991 года Курилы посетили более 21 тыс. японских граждан, Японию – 11 тыс. жителей Курильских островов.

### ТАСС; 2017.06.15; «САРАТОВСКИЕ АВИАЛИНИИ» ВВЕЛИ РЕЙС МЕЖДУ КАЛИНИНГРАДОМ И АНАПОЙ

Авиакомпания «Саратовские авиалинии» начала выполнение рейсов между Калининградом и Анапой (Краснодарский край), сообщила пресс-служба калининградского аэропорта «Храброво» в четверг.

«Авиакомпания «Саратовские авиалинии» с 15 июня 2017 года приступила к выполнению регулярных рейсов по маршруту «Калининград – Анапа – Калининград». Первый рейс из Анапы прибыл в аэропорт «Храброво» сегодня, 15 июня, в 11:20 (12:20 мск), рейс из Калининграда был отправлен в 12:20 (13:20 мск)», – говорится в сообщении.

Полеты будут выполняться до 14 сентября раз в неделю по четвергам самолетом Як-42, количество пассажирских мест в салоне – 120, продолжительность перелета составит 3,5-4 часа, уточнили в пресс-службе.

Анапа – один из популярнейших российских курортов, расположен на Черноморском побережье Краснодарского края. В мае этого года аналитическое агентство «ТурСтат» назвало Анапу вторым по популярности курортом страны после Сочи. В топ-10 вошел также расположенный в Калининградской области Светлогорск.

В летнем расписании калининградского аэропорта «Храброво», помимо Анапы, также рейсы в Москву, Санкт– Петербург, Краснодар, Череповец (Вологодская область), Мурманск, Архангельск, Ташкент (Узбекистан), Варшаву (Польша), Анталью (Турция) и Барселону (Испания).