**16 НОЯБРЯ 2017**

**Вернуться в оглавление**

|  |
| --- |
| **Публикации** |

### ТАСС; 2017.11.15; В КАРЕЛИИ МОГУТ ВОЗРОДИТЬ МАЛУЮ АВИАЦИЮ

Госкомиссия по подготовке к празднованию 100-летия Карелии прорабатывает возможность возрождения малой авиации в регионе. Как сообщили в пресс-службе Совета безопасности РФ, этот вопрос глава Госкомиссии, секретарь СБ РФ Николай Патрушев обсудил с министром транспорта РФ Максимом **Соколов**ым. «Предложено проработать вопрос о возрождении малой авиации, восстановления аэропортов в отдаленных районах республики», – говорится в сообщении.

На встрече отмечалось, что уже завершена реконструкция гражданской части аэродрома Бесовец (Петрозаводск). Ведется работа по развитию авиасообщения, в том числе на Черноморском направлении, и субсидированию авиамаршрутов. С конца августа 2017 года авиарейсы по маршруту «Петрозаводск – Москва» осуществляются ежедневно.

Также по инициативе Госкомиссии в Карелии ведется реконструкция железнодорожного вокзала и строительство путепровода через железнодорожные пути в Петрозаводске, проводится реконструкция участка автомобильной дороги «Кочкома – Тикша – Ледмозеро – Костомукша – госграница», 9 км. На встрече Патрушева и **Соколов**а обсуждались перспективы строительства и реконструкции трасс, ведущих к предприятиям лесопромышленного комплекса. Отмечено, что 87,7% федеральных дорог в Карелии находится в нормативном состоянии, что считается одним из лучших показателей в стране.

В СБ РФ напомнили, что Госкомиссия прорабатывает инвестпроект по строительству нового аэровокзала в Петрозаводске, морского торгового порт «Кемь», международного автомобильного пункта пропуска «Сювяоро» с таможенным терминалом.

### ФОНТАНКА; 2017.11.15; «ЛАСТОЧКИ» МОГУТ ПОЕХАТЬ С ФИНЛЯНДСКОГО ВОКЗАЛА В СЕРТОЛОВО К 2021 ГОДУ

Железнодорожное сообщение на участке между Сертолово, Левашово и Финляндским вокзалом в Петербурге могут запустить к 2021 году.

Об этом 15 ноября рассказал в кулуарах IV международной конференции «Транспортная инфраструктура Санкт-Петербурга и Ленинградской области» гендиректор Северо-Западной пригородной пассажирской компании Виталий Григорьев. По его словам, реализация проекта потребует порядка двух лет с момента определения источников финансирования, а оно запланировано на 2018 год.

Григорьев добавил, что на маршруте планируется организация двух платформ – в Сертолово и в Песочном-2, в Левашово остановка не планируется.

Ранее этот проект обсуждался на координационном совете с участием **министра транспорта** Максима **Соколов**а. Заявлялось, что для организации движения необходимо закрыть переезд через Ленинградскую улицу и дооснастить переезд на Индустриальной. Ориентировочная стоимость проекта составит 4,5 млрд рублей, по линии могут запустить составы «Ласточка».

### КОММЕРСАНТ; ИВАН БУРАНОВ; 2017.11.16; ВОДИТЕЛЕЙ НАУЧАТ ОБЩАТЬСЯ С КОСМОСОМ

Им объяснят, как пользоваться системой ЭРА-ГЛОНАСС

Минобрнауки внесло коррективы в программы подготовки будущих водителей. Их, в частности, научат, как оформить мелкие аварии без участия инспекторов ГИБДД и использовать терминалы системы ЭРА-ГЛОНАСС в автомобилях для вызова экстренных служб. Впрочем, дополнительного времени на усвоение нового материала в Минобрнауки не выделили.

Приказом Минобрнауки №1016 внесены изменения в программы обучения, которые используют автошколы для подготовки водителей. Документ вступает в силу с 25 ноября.

Сегодня в рамках темы «Законодательство» будущие водители изучают лишь общие нормы ПДД, КоАП, Гражданского кодекса, экологического законодательства, законодательства в области страхования. Теперь они будут проходить и основы европротокола – оформления мелких ДТП без вызова инспекторов. Напомним, такая опция содержится в законе об ОСАГО: в упрощенном порядке ДТП можно оформить, если причиненный автомобилю ущерб не превышает 50 тыс. руб., при этом в аварии участвовало лишь два транспортных средства и нет пострадавших.

Еще одна тема добавлена в раздел «Устройство транспортных средств»: ученикам расскажут, как работать с бортовым компьютером, навигационной системой и устройством вызова экстренных оперативных служб. Речь идет о терминалах ЭРА-ГЛОНАСС, используемых для вызова экстренных служб на место ДТП,– с 1 января 2017 года они устанавливаются на все автомобили, выпускаемые в обращение на территории России, сейчас их более 1,18 млн. Количество часов, которое отводится на изучение законодательства и устройства транспортных средств, не изменится – по одному часу на каждую тему. В Минобрнауки на запрос “Ъ” вчера не ответили.

Отметим, что Российский союз автостраховщиков (РСА) предлагал Минобрнауки обязать автошколы преподавать основы европротокола еще в 2013 году, но тогда ведомство ответило отказом. Изменения стали неизбежными после того, как обучение европротоколу попало в план мероприятий по повышению качества подготовки водителей, утвержденный первым вице-премьером Игорем Шуваловым в октябре 2016 года.

В новой редакции программ нужно написать не «устройства вызова экстренных оперативных служб», а «технические средства контроля», так как они обладают более богатым функционалом, говорит президент РСА Игорь Юргенс. Это связано с тем, что с 1 января 2018 года запланировано использование единого устройства, которое будет фиксировать как серьезные ДТП с пострадавшими (требующие вызова спасателей), так и небольшие аварии, оформляемые европротоколом. Соответствующее постановление правительства уже подготовил **Минтранс**, о чем “Ъ” сообщал 1 ноября. «Именно у таких устройств наилучшие перспективы»,– пояснил господин Юргенс.

В пресс-службе АО «Глонасс», в свою очередь, “Ъ” пояснили, что терминалом, установленным в машине, пользоваться очень просто: человек нажимает кнопку, удерживает несколько секунд и уточняет делали происшествия в разговоре с оператором. «Этому не нужно обучаться специально,– говорят в компании.– Но мы однозначно за то, чтобы о системе рассказывали в автошколах. Будущие водители должны знать о том, что такая кнопка есть в автомобиле и для чего она нужна».

Президент Межрегиональной ассоциации автошкол Татьяна Шутылева поддержала изменения, заметив, что европротокол и раньше изучался будущими водителями, просто сейчас «принято решение выделить эту тему». При этом она отметила, что строго юридически автошколы должны теперь внести изменения в свои программы обучения, потому что приказ Минобрнауки определяет «примерные программы», которые образовательные учреждения берут за основу. Содержание программ, в свою очередь, автошколы согласовывают в обязательном порядке с ГИБДД (это является лицензионным требованием). Поскольку процесс согласования довольно сложный и занимает месяц, Госавтоинспекция теперь должна разъяснить, говорит Татьяна Шутылева, нужно ли это делать в связи с выходом нового приказа Минобрнауки.

### РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА – НЕДЕЛЯ; СВЕТЛАНА БАТОВА; 2017.11.15; ЛУЧШЕ, ЧЕМ МЕТРО

Пригородные электрички в столице превратят в городской транспорт

У москвичей скоро появится еще один очень удобный для передвижения по городу транспорт. Это электрички, на которых горожане пока ездят в основном на дачу. Столичные власти решили превратить железнодорожные пути, проходящие через всю Москву, в полноценную транспортную систему. Точно так же, как сделали год назад с малым кольцом Московской железной дороги, запустив по нему МЦК. По такому же принципу хотят заставить работать на столицу и железнодорожные радиусы. «РГ» выясняла подробности.

Радиусы превращаются в диаметры

Сравнение с Московским центральным кольцом не случайно. Запущенное всего год назад, оно успело собрать букет международных транспортных призов. Железная дорога, которая работает как метрополитен и интегрирована в систему столичного транспорта пересадками по принципу «сухие ноги», единой тарифной системой и стандартами качества обслуживания. Такой вид транспорта можно назвать «городская железная дорога». Он показал москвичам (да и всем россиянам), что электричке вполне под силу такой режим работы. Это не так дорого, как строительство метро. Ведь рельсы уже идут через весь город, даже в тех районах, где нет и, может, никогда не появится подземка.

Соединяют они и соседние ветки подземки, избавляя горожан от необходимости ехать лишь для пересадки в центр столицы. Например, Рижское направление проходит за двадцать минут через шесть веток! Но пользуются электричками в городе немногие. Из-за неудобства расписания – попробуй подстройся под него, из-за трехчасовых «окон», отдельных проездных... Чтобы исправить ситуацию, нужно запустить поезда в тактовом движении, то есть каждые пять или десять минут. Убрать дневные перерывы. Интегрировать билеты в городское тарифное меню и, возможно, достроить пересадки, а также «подтянуть» к жд наземный транспорт. А главное – соединить радиальные направления, многие из которых сейчас оканчиваются вокзалами. Это даст городу новые диаметральные пути, такие же удобные, как и линии метро. Сев на одну электричку, можно будет уехать без пересадок в другой конец Москвы. Или, наоборот, про-ехать одну или две станции в соседний район, если поезд точно придет через условные пять минут. Опыт МЦК показывает, что такой интервал делает железную дорогу востребованной.

Железная дорога может превратиться в стабильный рельсовый транспорт минимум в десятке столичных районов, жители которых отчаялись дождаться метро

Железные дороги уже заставили работать на город в Лондоне, Париже, Мадриде, Берлине, Вене, соединив их с метрополитеном специально построенными подземными туннелями.

Зачем это нужно

Подобные интегрированные в систему городского транспорта железнодорожные пути разгрузят Московский метрополитен так же, как это сделало МЦК. Кольцо «забрало» пассажиров с Кольцевой ветки, а также с последних станций радиусов перед Кольцевой. Так и железнодорожные радиусы возьмут на себя пассажиров с радиусов метрополитена.

Плюс железная дорога может превратиться в стабильный рельсовый транспорт минимум в десятке столичных районов, жители которых отчаялись дождаться метро. Например, в Бирюлево, где строительство подземки даже не планируется. А жд ветка уже есть. То же самое можно сказать о Дегунине, Бескудникове, Ярославском, Матвеевском, Сетуни, Южном Тушино и целом ряде районов Новой Москвы, а также близлежащих городах Подмосковья.

Сплошные плюсы

У железной дороги есть еще и большие преимущества по сравнению с метрополитеном. Успехом первого года МЦК – а реальный пассажиропоток оказался гораздо больше расчетного – обязано не только новым транспорт-ным связям. Кольцо в Москве искренне полюбили. Как правило, пассажиры при наличии альтернативного метромаршрута едут именно по МЦК. Поезд идет поверху – это для многих гораздо приятнее, чем спускаться в замк-нутое пространство метрополитена. Электрички не такие шумные. Составы комфортные – «Ласточки» на МЦК с сиденьями, как в самолете, по два в ряд, и не надо смотреть в лицо соседу. Так удобно сиденья можно поставить только в железнодорожном вагоне – он в полтора раза шире метровагона. К тому же любая стандартная электричка в полтора раза длиннее поезда метро. В метро таких поездов точно не будет никогда – станции и тоннели, говорит Александр Морозов, сопредседатель общественного движения «Город и транспорт», строят по стандарту, изначально заложенному в 30-е годы, когда метрополитен в столице только начинался.

А еще в «Ласточках» есть туалеты, которых нет и не предвидится в метро.

Дешевле метро

Городу иметь дело с железными дорогами выгодно, так как это требует гораздо меньших затрат, чем, скажем, при строительстве метрополитена. Например, чтобы получить прямую дорогу из Балашихи (Горьковское направление) в Матвеевское Киевского направления, достаточно построить восьмикилометровый тоннель в центре города. Это гораздо дешевле, чем, предположим, проложить аналогичную ветку метро.

С остальными направлениями еще проще – во многих местах достаточно построить небольшие связки на земле. Например, чтобы соединить Ленинградское направление с Ярославским или Курское с Белорусским. Да что там говорить, в Москве уже есть два готовых направления – Рижско-Курское и Савеловско-Белорусское.

Всего, сообщили «РГ» в пресс-службе РЖД, в проработке находится порядка 20 вариантов новых диаметров. Какие из них станут первыми, пока неясно, но опрошенные «РГ» эксперты склоняются к мысли, что скорее всего экспериментальным направлением, на котором можно «обкатать» все детали превращения железной дороги в городской транспорт, станет Белорусско-Савеловское направление. Это прямая и довольно быстрая дорога из Кунцево в Лианозово. Она соединяет Филевскую линию метро, Таганско-Краснопресненскую, Кольцевую и Горьковско-Замоскворецкую и Серпуховско-Тимирязевскую.

«Практически готовы Горьковско-Рижский и Курско-Ленинградский диаметры, где для запуска движения в режиме МЦК достаточно переустроить пути в районе станции Каланчевской, – говорит Александр Морозов. – А для обеспечения 5-минутного интервала – построить 3-й и 4-й пути от Курского вокзала до Каланчевской. Сложнее выглядит Ярославско-Киевский диаметр (строительство новых путей в районе Марьиной Рощи), и самыми дорогостоящими – подземные диаметры Ярославско-Павелецкий и Казанско-Киевский, которые должны пройти под центром Москвы со станциями, аналогичными метро, но более просторными и вместительными.

### КОММЕРСАНТ; АННА ПАВЛОВА; 2017.11.16; «ПЛАТОН» СОБРАЛ НА МОСТ

Десятая часть платы от дальнобойщиков пошла на строительство переправы в Нижнем Новгороде

Дорожный фонд России перечислил 3,6 млрд руб. на строительство Борского моста в Нижегородской области. Это 10% средств, собранных с владельцев большегрузных автомобилей в России за два года работы системы «Платон». В регионе сейчас действует восемь рамок системы, контролирующей соблюдение правил проезда грузовиков по федеральным трассам, в которой зарегистрировано 94% большегрузов. Несмотря на бюджетный эффект владельцы коммерческого транспорта полагают, что существующая система приводит к уходу с рынка мелких игроков, росту тарифов и появлению недобросовестных перевозчиков.

О результатах работы «Платона» в Приволжье рассказала на профильном форуме руководитель окружного филиала государственной системы Наталья Соболева. За два года работы системы Дорожный фонд РФ собрал со всех российских большегрузов 37 млрд руб., из них 10,5 млрд руб. были направлены на ремонт дорог и мостов Приволжского федерального округа. Самый большой трансферт в округе и в целом по России получила Нижегородская область – 3,6 ­млрд руб. на строительство второго Волжского моста между Нижним Новгородом и Бором. Уфе Дорфонд РФ перечислил 1,5 млрд руб. на строительство Затонского моста, 930 млн руб. получила Самара на Фрунзенский мост, 1 млрд – Удмуртия на пять мостов и 500 млн руб. – Пензенская область на два моста. Кроме того, нижегородские грузоперевозчики получили 184 млн руб. компенсации транспортного налога – это третий показатель в ПФО после Татарстана и Самарской области. Всего в ПФО владельцам грузовиков вернулось 1,7 ­млрд руб. транспортного налога.

Напомним, система «Платон», предусматривающая сбор средств с владельцев большегрузов весом от 12 т на ремонт федеральных трасс, начала работать в России 15 ноября 2015 года. Предполагалось, что за 1 км пути по федеральным дорогам собственники грузового транспорта будут платить 3,73 руб., но из-за массовых протестов дальнобойщиков он был снижен и сейчас составляет 1,9 руб. В Нижегородской области работает восемь стационарных рамок «Платона» и два передвижных пункта контроля. Всего в регионе в системе зарегистрировалось 16 тыс. грузовиков – 94% от общего числа работающих (в ПФО – более 120 тыс.), 87% из них установили бортовые устройства, которые фиксируют пройденное машиной расстояние.

Работающие в Нижегородской области грузоперевозчики в основном с новой системой смирились, однако констатируют, что она не привела к установлению дисциплины на рынке. «Из-за того, что кто-то платит, а кто-то уклоняется от взносов и дем­пингует, возникает недобросовестная конкуренция. Поэтому надо доработать систему и переложить дополнительные расходы по „Платону“ на грузоотправителей, поскольку некоторые из них не компенсируют добровольно расходы перевозчикам. Из-за этого даже некоторые добросовестные игроки перестали платить», – рассказал лидер движения «12 тонн» Сергей Сапронов. Кроме того, перевозчики отмечают, что собственники транспортных средств вынуждены платить за «негативное воздействие» на дорожное полотно даже в том случае, когда большегрузы следуют пустыми – нормы, которая бы позволяла не платить за проезд по федеральным трассам порожним фурам, не существует. Еще одной претензией участников рынка стала невозможность провести постоплату. Однако в ­»РТ-инвест» (проектная компания, которая по концессии с **Росавтодор**ом создала «Платон») пояснили, что постоплатой пользуется 14% зарегистрированных в России большегрузов, которые в течение полугода вовремя и добросовестно оплачивали проезд по федеральным трассам.

По мнению участников рынка, в целом работа системы приводит к выбыванию парка грузовых автомобилей, что постепенно выльется в рост тарифов на перевозку и в итоге в увеличение стоимости, прежде всего, продуктов питания. «Думаю, эта тенденция сохранится, потому что сейчас автопоезд стоит порядка 8 млн руб., его окупаемость с учетом работы системы „Платон“ превышает восемь лет.

В итоге баланс спроса и предложения сдвинулся, и уже в следующем году это может привести к резкому всплеску тарифов на перевозки. То есть в целом мы поддерживаем „Платон“, но дьявол кроется в деталях. И необходимо в первую очередь не повышать тарифы, а менять систему администрирования, чтобы собирать плату со всех участников равномерно, иначе будет раскол в среде перевозчиков», – заявил руководитель по логистике Coca-Cola HBS Россия в центральном и южном регионах Илья Елецких.

### ТАСС; 2017.11.15; ПОЧТИ ТРЕТЬ СРЕДСТВ СИСТЕМЫ «ПЛАТОН» В РОССИИ НАПРАВЛЕНА НА РЕМОНТ ДОРОГ И МОСТОВ В ПФО

Регионы Приволжского федерального округа (ПФО) за два года работы государственной системы ''Платон'' в России получили из собранных ею средств 10,5 млрд рублей на ремонт дорог, сообщила в среду руководитель Приволжского филиала государственной системы ''Платон'' Наталья Соболева в ходе транспортно-логистического форума, который проходит в Торгово-промышленной палате (ТПП) Нижегородской области.

''На ремонт дорог и мостов Приволжского федерального округа за два года работы государственной системы ''Платон'' выделено 10,5 млрд рублей, что составляет почти треть от всех собранных средств госсистемой, а на данный момент это почти 37 млрд рублей'', – сообщила Соболева.

Эти средства направили на неотложный ремонт более тысячи километров самых проблемных дорог, а также на строительство семи новых мостов в ПФО и ремонт 24 аварийных путепроводов, многие из которых были закрыты для движения. ''Без дополнительных средств от ''Платона'' ремонт этих сооружений был бы невозможен в ближайшее десятилетие'', – отметила она.

Новые мосты построили в Нижегородской области, в Уфе, в Самаре, в Удмуртии, в Пензенской области. Десятки километров дорог отремонтированы в Саратовской, Кировской, Самарской областях, в Пермском крае, Марий Эл и Удмуртской республики.

«Платон» – государственная система взимания платы в счет возмещения вреда, причиняемого автомобильным дорогам общего пользования федерального значения транспортными средствами, имеющими разрешенную максимальную массу свыше 12 тонн. Введена на территории России с 15 ноября 2015 года. За время работы системы было собрано порядка 36 млрд рублей. В системе зарегистрировано более 915 тыс. транспортных средств из России, Казахстана, Белоруссии и с Украины.

### ДОРИНФО; 2017.11.15; ЧИСЛО ЗАРЕГИСТРИРОВАННЫХ В СИСТЕМЕ ПЛАТОН БОЛЬШЕГРУЗОВ ПРИБЛИЗИЛОСЬ К МИЛЛИОНУ

Системе взимания платы с владельцев большегрузов «Платон» 15 ноября текущего года исполняется два года. К этой дате число зарегистрированных транспортных средств составляет более 921-й тысячи большегрузов, сообщает пресс-служба **Росавтодор**а.

Отмечается, что в ближайшие месяцы это число превысит один миллион автомобилей, поскольку рынок грузовых перевозок стабильно растет, как и ежемесячная регистрация транспортных средств. Напомним, по данным на 15 октября 2017 года, в системе было зарегистрировано более 909-ти тысяч автомобилей.

С середины прошлого месяца увеличилось и количество средств, собранных системой: с 34,7 млрд рублей до почти 37-ми млрд рублей. На данный момент с помощью данных средств восстановлено более 1700 км дорог, продолжается ремонт и реконструкция мостов. Напомним, в этом году были открыты Борский мост в Нижнем Новгороде и Ворошиловский мост в Ростове-на-Дону, работы финансировались за счет средств от системы «Платон». В ближайший месяц будет запущено движение по Свердловскому мосту в Пензе и Гоголевскому путепроводу в Петрозаводске. Напомним, на средства системы отремонтируют 10 федеральных трасс.

Отмечается, что система «Платон» позволила за два года сформировать прозрачный рынок грузоперевозок, и у государства сейчас есть информация как о количестве перевозчиков, так и о структуре владельцев большегрузов. В частности, более 60% из них – физические лица. У налоговой службы есть реестр данных о платежах грузоперевозчиков, а правоохранительным органам система помогает проводить оперативно-розыскные мероприятия и выявлять таможенные нарушения.

В дальнейшем планируется усилить контроль за нарушителями. Сейчас на трассах федерального значения установлено 480 рамных конструкций стационарного контроля, работает 100 специальных автомобилей фотофиксации.

### GAZETA.RU; 2017.11.15; ИНДИЯ ХОЧЕТ КУПИТЬ ТЕХНОЛОГИЮ «ПЛАТОНА»

Российская технология построения системы взимания платы на основе спутниковой навигации вызвала интерес со стороны Индии, где сегодня разрозненная и широкая сеть платных автотрасс. Об этом сегодня сообщил **Минтранс** России по итогам межведомственной встречи в Дели с участием **министра транспорта** Индии Нитина Гадкари.

В российском ведомстве пояснили, что система, апробированная в России, может обеспечить беспрепятственное движение по дорогам Индии, позволяя привлечь дополнительные средства для строительства безопасных автомагистралей и делая автомобильную отрасль страны прозрачной

Сегодня в Индии 5,5 миллионов дорог и 42 миллиона автомобилей. Система взимания платы на основе спутниковой навигации может избавить автовладельцев Индии от часовых пробок перед шлагбаумами на действующих платных дорогах, а государство сможет выполнить поставленные планы по строительству десятков тысяч новых автотрасс за счёт пополнения бюджета.

Госситема «Платон» заработала в России ровно два года назад. Она собрала на ремонт двух тысяч километров дорог и 30 мостов более 37 млрд рублей. К системе подключились 920 тысяч большегрузов.

### ТАСС; 2017.11.15; КОМПЕНСАЦИЯ ПО ТРАНСПОРТНОМУ НАЛОГУ ДЛЯ ПЕРЕВОЗЧИКОВ В ПФО СОСТАВИЛА ПОЧТИ 2 МЛРД РУБЛЕЙ

Дорожные фонды регионов Приволжского федерального округа (ПФО) получили 1,7 млрд рублей в качестве компенсации за вычет по транспортному налогу для грузоперевозчиков. Об этом в среду сообщила руководитель Приволжского филиала государственной системы ''Платон'' Наталья Соболева в ходе транспортно-логистического форума, который проходит в Торгово-промышленной палате (ТПП) Нижегородской области.

''Произошел возврат денежных средств по транспортному налогу во все регионы ПФО. Те, кто зарегистрирован в системе ''Платон'', и те, кто ее использует, оплачивает ее, получили льготу, они ее используют по заявлению в налоговую, где компенсируется транспортный налог. При этом транши в области были определены пропорционально регистрации [большегрузов]'', – сообщила Соболева.

Право налогового вычета имеют грузоперевозчики, зарегистрированные в системе ''Платон'' и освобожденные от транспортного налога. На первом месте по объему компенсации оказался Татарстан, так как там самое большое количество в ПФО грузовых машин, республика получила 390,5 млн рублей. На втором месте Самарская область – 193 млн рублей, на третьем – Нижегородская область, получившая 184 млн руб. Эти средства, поступившие в дорожные фонды регионов, направляются в том числе на строительство дорог, мостов и путепроводов.

Дальше средства, собранные в дорожный фонд системой ''Платон'', распределяются с учетом мнения грузоперевозчиков на сайте проекта ''Дорожная инспекция Общероссийского народного фронта/Карта убитых дорог'', на котором проголосовало уже более 4 тыс. грузоперевозчиков. Все заявки на восстановление принимает **Росавтодор**.

''По данной программе отремонтируют более 700 км трасс, в том числе капитально. Среди них трасса Р-243 Киров – Шарья – Пермь: 52 км ремонта. По ней ежедневно проезжают тысячи грузоперевозчиков Приволжского федерального округа'', – отметила Соболева.

Работа ''Платона''

Грузоперевозчики Приволжского федерального округа зарегистрировали в государственной системе ''Платон'' свыше 120 тыс. большегрузов, из которых более 35 тыс. – в Татарстане, 16,5 тыс. – в Самарской области, 16 тыс. – в Нижегородской области. В ПФО рост за год добавлены 15 тыс. транспортных средств.

«Платон» – государственная система взимания платы в счет возмещения вреда, причиняемого автомобильным дорогам общего пользования федерального значения транспортными средствами, имеющими разрешенную максимальную массу свыше 12 тонн. Введена на территории России с 15 ноября 2015 года. За время работы системы было собрано порядка 36 млрд рублей. В системе зарегистрировано более 915 тыс. транспортных средств из России, Казахстана, Белоруссии и с Украины.

### ТАСС; 2017.11.15; БОЛЕЕ 2 МЛРД РУБЛЕЙ ВЫДЕЛЯТ НА РЕМОНТ ДОРОГ В КОМСОМОЛЬСКЕ-НА-АМУРЕ

Свыше 2 млрд рублей будет направлено на ремонт улично-дорожной сети Комсомольска-на-Амуре в рамках выполнения плана социально-экономического развития города. Об этом сообщили в среду в пресс-службе Министерства РФ по развитию Дальнего Востока.

«Более 2 млрд рублей будет направлено на ремонт дорог Комсомольска-на-Амуре до 2020 года. Это предусмотрено долгосрочным планом комплексного социально-экономического развития города», – говорится в сообщении.

Как сообщили в пресс-службе, в 2016 году была проведена диагностика 149 объектов с асфальтовым покрытием протяженностью 247 км, что позволило определить состояние улично-дорожной сети Комсомольска-на-Амуре. Была также разработана транспортная схема города – на данный момент она находится на согласовании в **Росавтодор**е.

Отмечается, что за последние два года в Комсомольске-на-Амуре отремонтировали 37 объектов улично-дорожной сети протяженностью 24,5 км на сумму 343,2 млн рублей. На данный момент ремонт завершается еще на трех объектах. Кроме того, подготовлен план ремонта сети на 2018 год.

«Разработана проектная документация по реконструкции Комсомольского шоссе, документация в стадии прохождения госэкспертизы. На завершающем этапе строительство автодороги от перекрестка Комсомольское шоссе – проспект Победы до улицы Пермская. Прорабатывается вопрос в части строительства развязки после реконструкции Комсомольского шоссе», – приводят в пресс-службе слова начальника отдела территориального комплексного развития и инвестиций администрации Комсомольска-на-Амуре Дениса Шаталова.

В апреле 2016 года председатель правительства РФ Дмитрий Медведев подписал распоряжение «Об утверждении долгосрочного плана комплексного социально-экономического развития г. Комсомольска-на-Амуре». План развития города до 2025 года предусматривает строительство и реконструкцию 27 объектов социально-культурной, коммунально-энергетической и транспортной инфраструктуры города и 33 организационных мероприятия. В 2017 году в Комсомольске-на-Амуре планируется сдать пять объектов из плана.

### ТАСС; АННА АРТЕМОВА; 2017.11.15; ВЫГОДНО ЛИ ЕЗДИТЬ ПО ПЛАТНОЙ ТРАССЕ М-11 МЕЖДУ МОСКВОЙ И ПЕТЕРБУРГОМ

Новая платная трасса М-11 между Москвой и Санкт-Петербургом, ввод в эксплуатацию которой намечен на 2018 год, необходима, чтобы разгрузить региональные дороги и отвести трафик грузовых машин от населенных пунктов. Однако такой скоростной способ путешествия подойдет не всем, считают опрошенные ТАСС эксперты и водители.

Протяженность М-11 составляет 669 км, трасса защищена металлическим ограждением высотой 2 м, которое предотвратит неожиданный выход на путь животных. Общая стоимость проекта – более 60 млрд рублей, из них 22,85 млрд – госсредства, остальное – частные инвестиции. Трасса будет состоять из восьми платных участков, два из которых уже работают. Еще на двух пока не действующих участках правительство РФ в конце октября ввело плату, размер которой будет утвержден с вводом их в эксплуатацию.

Тариф зависит от участка

Участки трассы проходят по территориям Ленинградской, Новгородской, Тверской и Московской областей. Тарифы на каждом отрезке отличаются и зависят от времени суток и дня недели. Так, от Москвы до Солнечногорска с 01:00 до 06:00 стоимость проезда составляет 200 рублей, а максимальный тариф для легковой машины днем в воскресенье – 550 рублей.

Предусмотрена также система скидок – при оплате транспондером (устройство для бесконтактной регистрации и оплаты проезда – прим. ТАСС) сумма будет значительно ниже. Дорога в объезд Вышнего Волочка в Тверской области, которая была открыта в ноябре 2014 года, для владельцев транспондера стоит 110 рублей, а для предпочитающих разовую оплату – 220 рублей.

Цены на проезд на других участках пока не установлены, однако известно, что дорога на всем протяжении будет платной. Глава госкомпании «Автодор» Сергей Кельбах ранее сообщил, что в среднем тариф будет составлять 1,5 рубля за км, но при этом цена будет разной в зависимости от близости к мегаполисам.

По мнению директора Института экономики транспорта и транспортной политики Высшей школы экономики Михаила Блинкина, при формировании тарифа важно учесть ряд факторов: сопоставить стоимость проезда на поезде и самолете, а также учесть трафик на каждом отрезке дороги. «Востребованность любой платной дороги как цельного объекта всегда выше, чем спрос на отдельные участки. Концессионер всегда подстраивает тариф под спрос, никто не делает тариф ради тарифа», – отметил он ТАСС.

Сборы за оплату проезда по платным трассам будут направлены на ремонт и содержание дорог. Так, в Новгородской области ремонт региональных трасс в 2017 году планируют выполнить, в том числе за счет подрядчиков М-11, которые будут восстанавливать дороги после перевозки стройматериалов, сообщал губернатор региона Андрей Никитин.

На машине дешевле в компании

Вопрос того, как добираться из Петербурга в Москву выгоднее, на поезде или на личном автомобиле, до сих пор остается дискуссионным, считает член Всероссийского общества автомобилистов Александр Холодов. Он уже опробовал объезд Вышнего Волочка и отметил, что «все здорово, раньше были вечные пробки».

«Но, мне кажется, новая трасса серьезно не отразится на автомобильном трафике. Сейчас на машине поехать в Москву стало дорого по двум причина: первое – это платные дороги, без которых уже никак, а второй момент – это большое количество радаров. Получается, что пару штрафов по дороге оплатил, плюс платные дороги, и человек не понимает, зачем он поехал на автомобиле», – сказал он ТАСС.

С его мнением согласна автомобилист Оксана Полищук, которая уже не раз ездила по платной трассе. «Пару раз проезжала по платному участку «Москва – Солнечногорск», платила наличными. Мне кажется, что цена в 450 рублей в одну сторону в дневные часы сильно завышена. К тому же сейчас вполне прилично сделали бесплатный участок Ленинградского шоссе, поэтому не вижу смысла пользоваться этим отрезком трассы М-11», – считает собеседница агентства.

По мнению водителя Сергея Барышникова, который неоднократно совершал поездки по обоим участкам трассы, при выборе способа путешествия нужно отталкиваться от того, «едешь ты один или с друзьями». «Если ты едешь один, то выгоднее, конечно, самолет или «Сапсан». Если вы едете вдвоем, то стоимость будет сопоставима с самолетом и поездом. А вот если вас уже три-пять человек в одной машине, то поездка по М-11 будет выгоднее, если вы, конечно, не соберете штрафов», – сказал он.

Из Москвы в Петербург за 5,5 часов

Как пояснили в пресс-службе «Автодора», концепция дороги предполагает, что на ней не будут скапливаться пробки, она будет скоростной – 130 км/ч. На трассе предусмотрены технические съезды на бесплатную трассу– дублер М-10 «Россия», которые позволят снизить трафик на платной дороге. Проходимость дороги благодаря разделению на четыре, местами десять полос будет выше бесплатного дублера – трассы М-10 «Россия», также предусмотрены 36 транспортных развязок. Каждый участок полностью освещен, есть пункты отдыха для водителей.

Пока в эксплуатацию введены два из восьми участков: от Москвы до Солнечногорска и участок в объезд Вышнего Волочка в Тверской области. До конца года в Тверской области также будет построен и введен в эксплуатацию участок в обход Торжка. К лету 2018 года начнет работать дорога в обход Валдая и Крестцов. Таким образом, будет построено более половины трассы, уточнили ТАСС в «Автодоре».

По словам Блинкина, новая трасса из-за скоростного режима и удаленности от населенных пунктов будет наиболее актуальна для грузовых и туристических перевозок. «Нужно понять, каких потребителей никогда в жизни не переманить с «Сапсана», а какие захотят ехать по трассе. Сегмент грузовых перевозок выгоднее возить по скоростной трассе, водителей туристических автобусов также эта трасса привлечет. Деловые поездки перехватить с «Сапсана» и авиации, наверное, не выйдет», – считает он.

Идею платной трассы между городами водители восприняли позитивно: время в пути сокращается в два раза до 5,5 часов, а также пропадает проблема многочасовых пробок, рассказала ТАСС редактор женского автомобильного портала «Careta info» Екатерина Липатова.

«Однажды я добиралась до Москвы 12 часов, потому что приходилось стоять в пробках. М-10 проходит по населенным пунктам, и максимальная скорость из-за этого 60 км/ч. Благодаря даже частичному вводу трассы М-11 до Москвы можно доехать за восемь часов, когда дорога заработает полностью, время еще сократится», – сказала она.

Влияние на региональные трассы

По мнению генерального директора компании «Магистраль Северной столицы» (концессионер единственной внутригородской платной дороги ЗСД в Петербурге) Алексея Бнатова, трасса не только сократит время в пути между городами, но и будет способствовать развитию регионов, через которые она проходит.

«Не вызывает сомнений то, что современная транспортная артерия, соединяющая две столицы, – это существенный шаг в развитии транспортной инфраструктуры России. Появление скоростной безопасной магистрали станет значимым событием для автомобилистов и перевозчиков, будет стимулом к развитию прилегающих территорий, экономики регионов и страны в целом», – отметил он.

### ТАСС; 2017.11.15; АКСЕНОВ ПРЕДЛОЖИЛ РАЗРАБОТАТЬ ПРОГРАММУ ВОССТАНОВЛЕНИЯ ДОРОГ В СТОЛИЦЕ КРЫМА

Глава Крыма Сергей Аксенов предложил разработать программу восстановления дорожного хозяйства в столице региона Симферополе, на окраине которого, по его словам, нет дорог. Об этом он сообщил в среду на совещании по итогам приема граждан.

«Надо принимать отдельную программу даже не развития, а восстановления дорожного хозяйства [Симферополя] для начала», – сказал он.

Аксенов сообщил, что в среду с коллегами проехал по окраинам Симферополя.

«На окраинах города просто отсутствуют дороги... Там дорог нет, там одни направления. Из-за этого невозможно организовать эффективное транспортное сообщение [с рядом районов города]. Это вопрос, над которым предстоит системно работать», – добавил он.

### ФОНТАНКА.РУ; НИКОЛАЙ КУДИН;2017.11.15; НА ВОСТОЧНОМ ДИАМЕТРЕ ОБОЙДУТСЯ БЕЗ ЛЕНОБЛАСТИ

Восточный скоростной диаметр принимает эстафету от Западного. В Петербурге рассказали, когда, как и за сколько построят широтную магистраль. Стадионами мерить бессмысленно.

Условный олимпийский факел от Западного скоростного диаметру Восточному передавали 15 ноября на ежегодной конференции «Транспортная инфраструктура Санкт-Петербурга и Ленинградской области». Сессию назвали без обиняков: «Транспортные мега-проекты». Лучше и не скажешь, совокупная стоимость двух магистралей составляет примерно 400 миллиардов. Многое еще предстоит решить: идти над Невой или под, над исправительной колонией или в обход. Зато стало чуть понятнее по деньгам: федералы могут понести до половины расходов, от Ленобласти особо ничего не ждут.

Журналисты норовили спросить об ошибках, которые проявились за год полноценной эксплуатации ЗСД и которые могли бы учесть проектировщики и строители новой трассы. Одна из ошибок, как выясняется, верить Генплану. Проекты обеих магистралей – плод труда АО «Институт «Стройпроект». Его директор Алексей Журбин рассказал, что при прогнозировании трафика по ЗСД отталкивались от генплановских показателей, однако реальность значительно обогнала эти прикидки. После открытия в декабре 2016 года центрального участка поток по магистрали вырос вдвое, в итоге более 70 млн поездок за год, 300 тысяч транзакций в сутки. Сколько ни закупай транспондеров (78% всех оплат) и ни играй с тарифами, популярность ЗСД растет; в итоге возникают проблемы со сбросом этого потока в улично-дорожную сеть города, особенно в районе Богатырского проспекта. Отсюда необходимость в строительстве новых съездов, сначала на Шуваловском, потом – на набережной Макарова и на Шкиперском протоке.

В проекте Восточного скоростного диаметра (он же широтная магистраль) развязок уже 11 против 9 существующих на ЗСД. При этом перспективная трасса, считай, в два раза короче – 22,9 км и 46,6 км соответственно. Основные параметры ВСД назывались ранее: 8,7 км пойдут по Ленобласти, 14,2 км – по территории города. При этом протяженность от Благодатной до кольцевой составит 16,7 км. Областные 2,5 км от границы Петербурга до КАД будут включены в зону ответственности города; об этом рассказал директор АО «ЗСД» Игорь Лукьянов, который курирует и широтную магистраль. Соответственно, от Благодатной до КАД будет шесть полос, дальше до Мурманского шоссе – 4.

Если говорить о преемственности, то строительство ВСД, как и Западного скоростного, в значительной степени будет проходить в створе существующих трасс и железнодорожных путей. Так, по-над рельсами, магистраль вывалится к проспекту Энергетиков. Жители ЖК «Ладожский парк», как уже писала «Фонтанка», отодвинули трассу от своих окон подальше на запад. Однако пока неясно, насколько: Восточный скоростной диаметр может перепрыгнуть через территорию исправительной колонии №7 «Яблоновка», либо обойдет ее ближе к Ладожскому вокзалу, если этот вариант больше устроит службу исполнения наказаний. Судя по графику работ, это станет понятно до конца 2018 года, когда закончится проектирование третьего этапа строительства.

О втором известном спорном моменте сегодня пришлось высказаться представителям **Минтранса**. В какой-то момент ВСД выходит к Неве в районе Финляндского моста, дальше – тишина; вернее, неизвестность. Вице-губернатор Игорь Албин уже заявлял, что еще в текущем году предстоит решить, по тоннелю или по новому неразводному мосту перебираться через реку. Подземный вариант дороже миллиарда на 3-4, но зато позволяет избежать проблем с охраняемыми видами и панорамами города. В ходе конференции к стенду ВСД подвели зам**министра транспорта** Николая **Асаул**а. Он как-то не разделил мнения Албина о том, что подобное удорожание «несущественно при столь масштабном проекте», особенно если учесть стоимость эксплуатации. «Мы не должны шиковать за счет будущих поколений», – непривычно афористично высказался замглавы **Минтранса** и вслед за своим непосредственным начальником вновь предложил рассмотреть вопрос совмещенного железнодорожно-автомобильного моста.

Судя по названным цифрам, экстра-расходы на тоннель вместо моста составили бы 2,5% от общей стоимости проекта в 160 млрд рублей. Еще в ходе летнего экономического форума город подписал два протокола о намерениях, с Евразийским банком развития и ВТБ на 160 млрд и 110 млрд рублей соответственно. 15 ноября тематическую сессию модерировал глава департамента финансирования инфраструктуры «ВТБ Капитал» Олег Панкратов.

Схема финансирования пока неясна, уроки ЗСД тут могут и не помочь. Напомним, из 212,7 млрд рублей стоимости диаметра, 50,7 млрд рублей пришли из федерального бюджета, 54,1 млрд рублей – из городского, а внебюджетное финансирование составило 107,9 млрд рублей. Однако, как отметили участники дискуссии, экономическая ситуация здорово изменилась с 2005 года, когда начинали строить ЗСД. По словам замглавы городского комитета по инвестициям Дмитрия Синкина, по аналогичным проектам доля федерального участия может достигать 70%, но сам чиновник склоняется к более консервативному варианту в 50%. При этом Синкин подчеркнул, что речь идет о «средней температуре» по отрасли, конкретную финансовую модель только предстоит определить.

На Ленобласть, судя по всему, пока рассчитывать не приходится. Несмотря на то, что концессионное соглашение может быть заключено от лица двух субъектов федерации, на данный момент участие областного бюджета не обсуждается. Более вероятен вариант, при котором ВСД будет признан объектом регионального значения Санкт-Петербурга и именно городская казна вложится в него. Проектирование всей магистрали закончится в следующем году, завершить строительство предполагается, самое позднее, в 2025-м.

На сессию заглянул депутат Законодательного собрания Михаил Амосов. Рассыпавшись в похвалах обоим проектам, он все же посетовал на то, что текст концессионного соглашения по ЗСД не могут получить даже парламентарии по запросу. Игорь Лукьянов в ответ сослался на позицию концессионера, который имеет право на конфиденциальность. А гендиректор ООО «Магистраль Северной столицы» Алексей Бнатов высказал частное мнение: соглашение не публикуют потому, что в полном объеме со всеми приложениями его мало кто может осилить. А если судить об условиях на основе частичного ознакомления, суть соглашения и характер объекта могут пострадать. Вряд ли к 2025 году, когда по концессии же построят ВСД, количество способных осилить, понять и принять кардинально увеличится.

### RG.RU; АННА РОМАНОВА; 2017.11.15; ПЕТЕРБУРГ СОЕДИНЯТ ВЫСОКОСКОРОСТНОЙ МАГИСТРАЛЬЮ С КИТАЕМ

Представители стран ШОС подписали соглашение о развитии высокоскоростных транспортных коридоров в Китай.

В приложении к документу утверждены несколько маршрутов, самый длинный из которых соединяет Санкт-Петербург и китайский портовый город Ляньюнган. Об этом рассказал «РГ» заместитель **министра транспорта** РФ Николай **Асаул** в рамках форума «Транспортная инфраструктура Петербурга и Ленобласти». Протяженность магистрали составит более восьми тысяч километров.

– В дальнейшем мы проведем заседание комиссии на уровне министров транспорта стран, входящих в ШОС, чтобы обсудить проезд по территории всех государств, – пояснил замминистра. – Предполагается внедрить единое разрешение на проезд, получать отдельный документ в каждом государстве будет не нужно. Это станет большим облегчением для автомобильного транспорта.

По словам **Асаул**а, Китай сегодня – это мировая фабрика, и товарообмен требует высокой скорости доставки. Сегодня же поставки из Китая самый дешевый, но долгий путь. Соединение высокоскоростным маршрутом Петербурга и Поднебесной сможет в корне изменить схему поставок и дать новый импульс транзитному потенциалу нашей страны.

Единого маршрута «Шелкового пути» сегодня нет, это лишь совокупность дорожных проектов на разной стадии реализации. Поэтому среди транспортных коридоров сегодня высокая конкуренция за транспортные потоки, в том числе и среди коридоров в обход территории России.

– Каждая страна заинтересована привлечь на свою территорию транзитные потоки и новые грузоперевозки, поскольку это толчок для экономического развития и занятости граждан, – подытожил **Асаул**, – И мы активно боремся, чтобы через Россию и Евразийский экономический союз проходили как железнодорожные, так и автомобильные маршруты.

### ВЕДОМОСТИ; БЭЛА ЛЯУВ; АНТОН ФИЛАТОВ; 2017.11.16; ПУТИН ОДОБРИЛ СОЗДАНИЕ НОВОГО НАЗЕМНОГО МЕТРО В МОСКВЕ

Масштабный проект под названием «Московские центральные диаметры» профинансируют город и РЖД

«С РЖД мы придумали схему, которая бы соединила разрозненные куски пригородных железных дорог и создала сквозные диаметры, – так представил новый транспортный проект президенту Владимиру Путину мэр Москвы Сергей Собянин. – На примере белорусского и савеловского направлений можно увидеть, что, по сути дела, создается новая наземная ветка метро протяженностью около 50 км, которая будет перевозить 42 млн человек».

Речь идет о сквозных железнодорожных диаметрах, соединяющих основные московские железнодорожные направления. Собянин обратил внимание, что сейчас эти направления представляют собой тупики – заканчиваются вокзалами.

Первая такая ветка (Московский центральный диаметр – 1, МЦД-1) от Лобни до Одинцова через Долгопрудный и Сколково протяженностью 50 км соединит белорусское и савеловское направления. МЦД-2 соединит Нахабино и Подольск, т. е. рижское и курское направления. Эти диаметры планируется ввести в 2018–2019 гг. Обустройство дороги Лобня – Одинцово обойдется в 8 млрд руб., Нахабино – Подольск – в 12 млрд руб.

Обслуживание по крайней мере первых двух веток будет вестись по стандартам Московского центрального кольца (МЦК). Подвижной состав будет ездить с интервалами примерно 6 минут, говорит представитель мэрии.

Электрички и сейчас связывают эти направления, однако частота их движения – единицы раз в день, судя по расписанию.

Когда московские центральные диаметры заработают, жители Одинцова смогут в 2 раза быстрее добираться до Лобни. На автомобиле путь занимает 2 часа, на общественном транспорте сейчас – 1 час 55 минут, а напрямую, по-новому, – 1 час.

Обычное метро Лобня – Одинцово потребовало бы 250 млрд руб., объяснил Собянин Путину.

«[Наземную ветку] можно сделать в течение года-полутора и, по сути дела, затратив минимальные ресурсы», – подчеркнул мэр Москвы. МЦД-1 и МЦД-2 – примерно 30% программы, которую наметили Москва и РЖД, всего планируется от 5 до 15 таких диаметров. Всю программу представитель мэрии оценивает в 40 млрд руб. – Москва и РЖД поделят расходы поровну. «Мы вместе тратим на доработку инфраструктуры для обеспечения перевозок», – констатировал мэр. Собянин заверил президента, что дополнительных средств из федерального бюджета не потребуется.

Диаметральные маршруты пригородного железнодорожного сообщения – часть программы развития Московского транспортного узла. Она включает строительство дополнительных главных путей радиальных направлений на октябрьском, горьковском, курском, ярославском, смоленском и киевском направлениях; запуск пассажирского движения на МЦК. МЦК было открыто в 2016 г., его протяженность – 54 км. С каждой станции МЦК (всего их 31) пассажиры могут пересесть на городской транспорт, для этого с обеих сторон железной дороги организованы подъездные пути, разворотные площадки для автобусов и остановки для пассажиров. Новые линии также будут интегрированы с МЦК и станциями метро, обещает представитель мэрии.

Новым проектом будет пользоваться около 300 млн пассажиров в год, а реализация всей программы позволит снизить нагрузку на транспортную инфраструктуру Москвы на 12%, поделился расчетами Собянин.

Существующий сегодня в городе общественный транспорт позволяет добраться из одной точки в Московской области до другой, но это может занимать довольно большое время и требовать сразу нескольких пересадок, говорит управляющий партнер Strategy Partners Group Александр Ованесов. Если новая инициатива московских властей позволит сократить время поездки и количество пересадок, это будет крайне полезно Московскому региону, резюмирует он.

### КОММЕРСАНТ; НАТАЛЬЯ СКОРЛЫГИНА; 2017.11.16; ПРАВИТЕЛЬСТВО ОБРИСОВАЛО ПОКУПАТЕЛЯ «ТРАНСКОНТЕЙНЕРА»

Сформулированы требования к нему и условия покупки

Правительство выдало свои рекомендации по квалификационным требованиям к потенциальным покупателям контрольного пакета «Трансконтейнера», а также определилось с рядом условий сделки. С победителем конкурса предлагается заключить договор с участием государства и ОАО РЖД, дающий инвестору долгосрочную гарантию индексации контейнерных тарифов и сохранение благоприятных условий работы с ОАО РЖД, а правительству – стабильные инвестиции в развитие бизнеса «Трансконтейнера». Однако покупатель будет обязан соблюдать поведенческие условия: их круг еще не определен, но может включать в себя, например, свободный доступ сторонних участников рынка к терминалам «Трансконтейнера».

Правительство определилось с условиями продажи пакета «Трансконтейнера», принадлежащего ОАО РЖД (50% плюс две акции). Как следует из письма главы Минэкономики Максима Орешкина первому вице-премьеру Игорю Шувалову (есть у “Ъ”), Минэкономики и **Минтранс** пришли к выводу о том, что в свете целей продажи, а именно повышения конкурентоспособности российской железнодорожной сети на внутреннем и международном рынках контейнерных перевозок, целесообразно рассматривать в качестве участников конкурса «стратегических инвесторов с наличием соответствующих компетенций либо консорциумы с участием таких инвесторов».

По предложенным квалификационным требованиям участник должен быть российским юрлицом, не входящим в группу ОАО РЖД, его акционером с долей свыше 25% не должны быть РФ, ее субъект или муниципалитет. Он не должен иметь убытков за последние два полных финансовых года, просроченной задолженности перед бюджетами бюджетной системы РФ и внебюджетными фондами и находиться в процессе ликвидации или банкротства.

Для снижения рисков инвестора и максимизации стоимости предлагается заключить долгосрочное соглашение между инвестором, правительством РФ и ОАО РЖД на 7–10 лет. В нем должны быть закреплены формула (или процент) индексации тарифов на контейнерные перевозки, гарантии по отсутствию дискриминации со стороны ОАО РЖД при доступе к его инфраструктуре, а также определены обязательства инвестора по развитию контейнерных перевозок, в том числе по их объему и капвложениям в активы «Трансконтейнера», а также ответственность за их исполнение.

Как говорится в проекте доклада Владимиру Путину (есть у “Ъ”), для нивелирования возможного увеличения рыночной власти покупателя на контейнерном рынке предлагается установить для «Трансконтейнера» поведенческие условия. В письме господина Орешкина предлагаются такие варианты: обеспечение равного доступа независимых игроков на открытые терминалы «Трансконтейнера», установление прозрачности образования ставок аренды на платформы и порожнее оборудование компании, установление недопустимости приоритетного порядка в обслуживании грузопотоков на терминалах «Трансконтейнера» и закрепление недопустимости приоритетности составления контейнерных поездов на терминалах или железнодорожных станциях. В ФАС не дополнили этот список, но ранее замглавы службы Александр Редько говорил, что она «приветствует конкуренцию за актив, но на нем не должно быть монополии – в случае продажи на конкурсе нужно обеспечить возможность ОАО РЖД на оставшихся активах создать своего оператора». Также, говорил он, для создания конкуренции морским перевозкам ОАО РЖД может дать существенные долгосрочные скидки на инфраструктурный транзит. **Минтранс** ранее настаивал на том, чтобы при продаже «Трансконтейнера» его терминалы были проданы; источник, знакомый с ситуацией, говорит, что министерство до сих пор придерживается такой позиции.

В ОАО РЖД комментировать ситуацию не стали. Отказались от комментариев и потенциальные инвесторы, в том числе группа «Сумма» Зиявудина Магомедова (уже владеет 25,07% акций «Трансконтейнера»), UCL Holding Владимира Лисина (рассматривает возможность идти на конкурс совместно с Mediterranean Shipping Company, MSC, подробнее см. “Ъ” от 7 ноября), РФПИ, ГК «Дело» Сергея Шишкарева. В Global Ports на запрос “Ъ” не ответили.

С учетом сложного сплетения интересов ОАО РЖД и инвесторов и потенциально сложной системы владения «Трансконтейнером» переговорный процесс будет небыстрым, говорит Денис Ворчик из «Уралсиба». Гарантии по привязке индексации тарифа на контейнерные перевозки к общесетевой обеспечивают защиту интересов инвестора, а ОАО РЖД важен недискриминационный доступ операторов к активам «Трансконтейнера», добавляет он. Рынок контейнерных перевозок, замечает господин Ворчик, сейчас в хорошей форме: продолжается рост, улучшаются финансовые и операционные результаты «Трансконтейнера», что увеличивает его стоимость.

### КОММЕРСАНТ; АНАСТАСИЯ ВЕДЕНЕЕВА; НАТАЛЬЯ СКОРЛЫГИНА; 2017.11.16; РЕМОНТЫ ВАГОНОВ ДВИЖУТСЯ К РЕГУЛИРОВАНИЮ

Операторы просят регламентировать отношения с ОАО РЖД

Железнодорожные операторы хотят внести изменения в законопроект, который дает ОАО РЖД право получать отдельную плату за отцепку и транспортировку вагонов в ремонт. Они настаивают на определении четких правовых основ, регламента и платы за эту услугу, которая вместе с ремонтами в 2016 году обошлась владельцам парка в 33 млрд руб. Предлагается, в частности, наделить полномочиями по формированию порядка ТОР **Минтранс**, а расценки дать устанавливать ФАС.

Союз операторов железнодорожного транспорта подготовил поправки в законопроект, изменяющий правила текущих отцепочных ремонтов (ТОР, ремонты, которые проводятся при обнаружении неисправностей вагонов), и направил их председателю комитета Госдумы по транспорту и строительству Евгению Москвичеву (копия письма есть у “Ъ”). В пресс-службе комитета “Ъ” заявили, что они находятся на рассмотрении. Законопроект, принятый в первом чтении, определяет порядок оплаты услуг ОАО РЖД при отцепке в ремонт по причинам, от него не зависящим (см. “Ъ” от 21 сентября).

В своем письме операторы подчеркивают, что ТОР стал для ОАО РЖД «самостоятельной статьей дохода». Дело в том, что решение об отцепке вагона принимает ОАО РЖД, оно же выполняет сам ремонт – в отсутствие регулярных гостарифов, отмечается в письме. Сейчас примерно в половине случаев основанием для отцепки вагона становятся причины, не зависящие от ОАО РЖД, и стоимость ремонта и расходов на него взыскивается с владельцев вагонов, подчеркивается в письме. Так, в 2012 году при наличии «старого» парка количество отцепок не превышало 0,88% на вагон в год, а в 2016 году, с учетом обновления, показатель отцепок достиг 1,28%. Средняя стоимость текущих отцепочных ремонтов составила 24 тыс. руб. на вагон, или 32,87 млрд руб. совокупно по парку.

Операторы обращают внимание, что в законодательстве вводятся положения о проведении ТОР без раскрытия самого понятия. Они предлагают нормативно определить правила проведения ТОР – определить требования к составу и срокам выполнения ремонтных работ и ответственности по ним, порядок определения платы за неподтвержденные основания отцепок и т. д. В нескольких вариантах правок предлагается, чтобы порядок проведения ТОР утверждал **Минтранс**, а размер платы определялся ФАС в тарифном руководстве. В **Минтрансе** “Ъ” сообщили, что в начале недели прошло совещание, на котором в том числе обсуждали вопрос проведения ТОР. Ситуация прорабатывается, добавляют в министерстве, то же говорят и в ФАС. В ОАО РЖД заявили, что данные изменения в устав предполагают наделение **Минтранса** правом создавать документ, в котором будет описан порядок проведения всех операций, связанных с ТОР, и определения платы за них перевозчику. За девять месяцев количество отцепок на сети железных дорог сократилось более чем на 4%, добавляют в монополии. Источник “Ъ” на рынке отмечает, что вариант, предполагающий включение в тарифное руководство условий компенсации, может привести к тому, что ФАС незамедлительно введет плату, а **Минтранс** будет долго разбираться с определением правил проведения отцепок.

Глава «Infoline-Аналитики» Михаил Бурмистров подтверждает, что в условиях растущего дефицита бюджета для ОАО РЖД деятельность по ТОР становится источником получения дополнительных доходов и изъятия у операторов части резко возросшей вагонной составляющей. Необоснованные отцепки вагонов в ТОР – одна из причин формирования дефицита локомотивов и грузовых вагонов, полагает эксперт. По данным «Infoline-Аналитики», в связи с повышением частоты отцепок в ТОР в 2017 году ежедневно не задействовано в перевозочном процессе не менее 10 тыс. вагонов, а потери операторов с учетом стоимости ТОР составили почти 13 млрд руб. Без привлечения к обсуждению ФАС и **Минтранса** очень высок риск прохождения законопроекта в исходной редакции, которая усугубляет текущие проблемы, полагает эксперт.

### КОММЕРСАНТ САНКТ-ПЕТЕРБУРГ; ЛИДИЯ ГОРБОРУКОВА; 2017.11.16; «ПОДОРОЖНИК» ОПЛАТИТ ЭЛЕКТРИЧКУ

Единый проездной начнут принимать в пригородных поездах с конца 2017 года

Электронный проездной «Подорожник» начнут принимать в пригородных электричках до конца года – об этом договорились Смольный и Северо-Западная пригородная пассажирская компания (СЗППК). Кроме этого, власти Петербурга и Ленинградской области сейчас прорабатывают возможность запуска единого «Подорожника», который можно будет использовать одновременно для оплаты проезда в транспорте как города, так и региона. По мнению экспертов, создание объединенного «Подорожника» для Петербурга и области может стать по-настоящему эффективным, если перечислять субсидии перевозчикам исходя не из числа перевезенных ими пассажиров, а из расчета за выполненную ими транспортную работу. То есть дотироваться должна не каждая отдельная поездка, а стоимость билета, как это происходит в большинстве стран Европы.

Председатель комитета по транспорту Петербурга Александр Головин вчера в рамках конференции «Транспортная инфраструктура Санкт-Петербурга и Ленинградской области» сообщил, что уже скоро можно будет расплатиться «Подорожником» при проезде в пригородных электричках. «Мы специально направляли запрос в **Минтранс** РФ. Нам ответили, что это возможно. Вместе с СЗППК мы разработали технологию использования «Подорожника», то есть решили технические вопросы»,– сообщил господин Головин.

Ранее в СЗППК сообщали, что система должна заработать в ноябре 2017 года. Сейчас вопрос о точных сроках запуска проекта в пресс-службе компании комментировать не стали.

Схема использования «Подорожника» в электричках будет выглядеть следующим образом. На средства, ранее зачисленные на карту «Подорожник», можно купить разовый билет на проезд в пригородном поезде в стационарной кассе или терминале самообслуживания, с проездного спишутся деньги, а сам билет зафиксируется на «Подорожнике». Последний и нужно будет прикладывать для прохода через турникеты на платформу. Контролер в электричке может проверить наличие билета, приложив «Подорожник» к ручному валидатору. При выходе с платформы проездной нужно будет снова приложить к турникету.

Также на «Подорожник» можно будет записать абонентный проездной СЗПП (их несколько видов). «Максимум одновременно на один «Подорожник» можно записать два любых проездных на электрички: либо два разовых (например, на разные даты), либо один абонементный и один разовый»,– пояснили в комитете по транспорту Петербурга. При этом скидок на стоимость билетов в электричках при оплате их «Подорожником» по принципу «чем чаще ездишь, тем дешевле», предусмотрено не будет.

Кроме этого, сейчас Петербург и Ленобласть работают над совместным проектом создания единого «Подорожника», который можно будет использовать единовременно на наземном транспорте двух регионов (сейчас такая возможность отсутствует). Непосредственно сама Ленобласть сейчас ведет проработку концепции интермодальных перевозок, когда пассажир, купив билет один раз, может воспользоваться несколькими видами транспорта на территории непосредственно региона. «Упор сделан на модель «электричка – автобус – метро». Предполагается, что такая схема будет реализована в наиболее загруженных транспортными потоками районах – Всеволожском и Гатчинском, где уже идет процесс создания транспортно-пересадочных узлов»,– прокомментировали в управлении по транспорту Ленинградской области.

Также оба региона хотят, чтобы в итоге «Подорожник», который действует в Санкт-Петербурге, был активен и на территории Ленинградской области. «Мы работаем в этом направлении»,– сказал заместитель председателя правительства Ленинградской области Михаил Москвин. По его словам, единственная трудность, которая возникает,– это учет льготников, которые приезжают в Петербург из Ленинградской области и наоборот. «Есть вопрос – из какого бюджета компенсировать перевозчикам за транспортировку льготных категорий граждан. Это технический вопрос. Мы хотим, чтобы льготники обоих регионов имели возможность пользоваться своими льготами на территории города и области»,– добавил господин Москвин.

По мнению эксперта МОО «Город и транспорт» Владимира Валдина, создание объединенного «Подорожника» для Петербурга и Ленинградской области может стать по-настоящему эффективным, если перечислять субсидии перевозчикам исходя не из числа перевезенных ими пассажиров, а из расчета за выполненную ими транспортную работу. То есть дотироваться должна не каждая отдельная поездка, а стоимость билета, как это происходит в большинстве стран Европы. «По-хорошему Петербург и Ленобласть, по крайней мере, близлежащие пять-шесть районов региона, должны входить в единый тарифный союз. Тарифная сетка должна быть общей и распространяться на все виды транспорта, включая железнодорожные и речные перевозки, которые выполняют работу по договору с оператором тарифного союза. Далее может применяться более сложная зонная система»,– высказался господин Валдин. По его мнению, тарифная интеграция поможет увеличить популярность общественного транспорта.

### ТАСС; 2017.11.15; МИНТРАНС ПОДДЕРЖИВАЕТ ИДЕЮ СОЗДАНИЯ КОЛЬЦЕВОЙ ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГИ ВОКРУГ ПЕТЕРБУРГА

План-график проекта железнодорожного кольца вокруг Санкт-Петербурга, которое станет альтернативой кольцевой линии метрополитена, может появиться уже в следующем году. Об этом в среду сообщил заместитель **министра транспорта** РФ Николай **Асаул**.

«Это правильная идея, она, безусловно, будет реализована. Московский пример показал, что это востребованный вид транспорта и хорошая альтернатива строительству метро. В Петербурге есть все предпосылки, есть элементы будущего кольца. Проект должен стать неотъемлемой частью городской транспортной инфраструктуры. Сроков пока нет, поскольку сейчас проект находится на стадии идеи, думаю, в следующем году может появиться план-график со сроками, стоимостью», – сказал он в рамках IV Международной ежегодной конференции «Транспортная инфраструктура Санкт-Петербурга и Ленобласти».

Единственный подобный проект в России – Московское центральное кольцо (МЦК) – было запущено 10 сентября 2016 года. Кольцо проходит через 26 районов столицы, в которых живут около 2 млн человек. Открытие пассажирского движения по МЦК снизило нагрузку на основные ветки метро (прежде всего на Кольцевую линию) более чем на 15%, а на центральные вокзалы – на 20%.

Идея кольцевой железной дороги как альтернативе кольцевой линии метрополитена в Петербурге возникла в начале 2017 года. Тогда власти города сообщили, что проект обсуждался с руководством компании РЖД.

Предполагается, что в рамках проекта будут созданы скоростные линии между районами города с малыми интервалами. Станции планируют интегрировать с Петербургским метрополитеном и пригородным железнодорожным сообщением, создав транспортно-пересадочные узлы (ТПУ).

В ТПУ или прилегающую зону будут включены объекты коммерческой недвижимости с целью привлечения к финансированию проекта частных инвесторов. Согласно предварительной схеме, открытое метро свяжет свыше 20 территорий, среди которых Юнтолово, Лахта-центр, ТПУ Старая деревня, Кушелевскую дорогу, Пискаревку, Охту, Ладожский и Витебский вокзалы, Дачное, Ульянку и Сосновую Поляну.

### ТАСС; 2017.11.15; РЖД В 2018 ГОДУ НАПРАВИТ НА ОБНОВЛЕНИЕ ЭЛЕКТРИЧЕК ОКОЛО 20 МЛРД РУБЛЕЙ

ОАО «Российские железные дороги» (РЖД) в 2018 году планирует направить на обновление подвижного состава для пригородных перевозок около 20 млрд рублей. Об этом сообщил начальник департамента управления бизнес-блоком «Пассажирские перевозки» РЖД Павел Бурцев, выступая на круглом столе в Совете Федерации.

«На сегодняшний день в компании на 2018 год принято решение по закреплению в инвестиционной программе 5 млрд рублей на обновление подвижного состава. Плюс у нас есть программа по приобретению электропоездов «Ласточка», которая фактически в 15 млрд рублей по году складывается», – сказал он.

Таким образом, в 2018 году финансирование этого направления составит порядка 20 млрд рублей, тогда как среднегодовая потребность на обновление подвижного состава оценивается в 14,3 млрд рублей.

### RNS; 2017.11.15; ФАС: ЗАЯВКА РЖД ПО УВЕЛИЧЕНИЮ ТАРИФА В 2018 ГОДУ НА 8% НЕ СОГЛАСОВАНА ВЕДОМСТВОМ

Федеральная антимонопольная служба (ФАС) пока не согласовала заявку РЖД по увеличению тарифов на следующий год на 8%, сообщила RNS через пресс-службу начальник Управления контроля транспорта ФАС России Адиля Вяселева.

«РЖД подало тарифную заявку с темпом роста в 8% относительно решения, принятого на совещании председателем правительства РФ в декабре 2016 года. Необходимость удовлетворения дополнительной заявки РЖД сверх инфляции требует всестороннего обсуждения, так как это решение не согласовано с ФАС России. В настоящее время материалы тарифной заявки с серьезным превышением инфляции изучаются», – сообщила начальник Управления контроля транспорта ФАС России Адиля Вяселева.

В ФАС пояснили, что решение ФАС на 2018 год было ранее принято по росту тарифов в 4% (приказы ФАС России от 23.12.2016 и от 09.12.2016).

Индексация грузовых тарифов РЖД на 2017 год составила 4%. РЖД также получили целевую надбавку в 2% на капитальный ремонт.

### РЖД-ПАРТНЕР; ШАНТ ДАНИЕЛЯН; 2017.11.15; НОВЫЕ ТРЕБОВАНИЯ ОАО РЖД К ПРИОБРЕТАЕМЫМ ЛОКОМОТИВАМ ВСТУПЯТ В СИЛУ В СЛЕДУЮЩЕМ ГОДУ

Новые технико-эксплуатационные требования ОАО «РЖД» к приобретаемым локомотивам вступят в силу в 2018 году. Весовые нормы для грузовых электровозов регулятор установит на уровне 9–10 тыс. т, грузовых тепловозов – 9 тыс. т.

Новые требования ОАО РЖД к приобретаемым локомотивам вступят в силу в следующем году

Нагрузка на ось не должна превышать 27 тс с возможностью изменения нагрузки в депо. Допустимая скорость движения грузовых электровозов и тепловозов должна составлять 100–120 км/ч, контейнерных и рефрижераторных – 140–160 км/ч. Протяженность плеч гарантийного проследования грузовых электровозов должна составлять не менее 6 тыс. км, грузовых тепловозов – 3 тыс. км. Также ТПС должен быть оснащен интеллектуальной системой управления Smart.

### ИНТЕРФАКС; 2017.11.15; РЖД ГОТОВЯТСЯ ПЕРЕСЕЧЬ ПСИХОЛОГИЧЕСКУЮ ОТМЕТКУ И ПЕРЕВЕЗТИ БОЛЕЕ 1 МЛРД ПАССАЖИРОВ В ГОД, ЗАЯВИЛ ГЛАВА КОМПАНИИ ПРЕЗИДЕНТУ РФ

ОАО «РЖД» планирует к концу года довести пассажирские перевозки до одного миллиарда человек в год.

«Решения, принятые в прошлом году по пассажирским перевозкам, в том числе и обнуление НДС, мы видим по этому году, дают очень хорошие результаты. Мы планируем в конце года перейти психологическую отметку и перевезти более одного миллиарда пассажиров», – сообщил глава ОАО «РЖД» Олег Белозеров на встрече с президентом РФ Владимиром Путиным и мэром Москвы Сергеем Собяниным.

Он отметил, что на сегодняшний день «РЖД» идет с приростом перевозок в 9,5%.

### ИНТЕРФАКС; 2017.11.16; ПРАВИТЕЛЬСТВО РФ РАССМОТРИТ ПРОЕКТ ФИНПЛАНА И ИНВЕСТПРОГРАММЫ РЖД НА 2018Г

Правительство РФ на заседании в четверг планирует рассмотреть проекты финансового плана и инвестиционной программы ОАО «Российские железные дороги» на 2018 год и «плановый период 2019 и 2020 годов», говорится в материалах к заседанию кабинета министров.

Подробности не приводятся. РЖД также официально не представляют проекты своих финплана и инвестпрограммы. В версии, представленной Совету потребителей компании, монополия показала инвестиционную программу на 2018 год, сверстанную в объеме 579,4 млрд рублей. Это максимальная сумма с 2012 года, которая в случае реализации планов будет больше даже capex 2017 года, пока оцениваемого в документе примерно в 509 млрд рублей (правда, первый вице-президент компании Вадим Михайлов говорил, что в 2017 году этот показатель не превысит 495 млрд рублей).

Около года назад президент РЖД Олег Белозеров говорил, что руководство компании допускает увеличение инвестиционной программы в ближайшие годы до 600-800 млрд рублей при условии, что будут финансово и технически структурированные проекты. «Я ставлю задачу выйти на объем инвестирования «Российских железных дорог» где-то порядка 600-700 млрд рублей в год, может быть, и больше», – заявлял он.

Исходя из содержания проекта, в ближайшую трехлетку компания собирается начать существенные инвестиции в строительство казанской ВСМ. Точнее, первой ее части – Москва-Владимир. Ранее газета «Ведомости» сообщила, что участники сентябрьского совещания у вице-премьера РФ Аркадия **Дворкович**а пришли к выводу, что магистраль из Москвы в восточном направлении нужно сначала строить до Владимира, а по поводу прокладки остальной части, до Казани – принять решение позднее.

На строительство линии в 2018 году монополия планирует выделить 15,7 млрд рублей, в 2019 году – 31,3 млрд рублей, в 2020 году – 31,7 млрд рублей (всего – 78,7 млрд рублей). Практически все средства компания собирается вложить самостоятельно, рассчитывая получить из федерального бюджета лишь 89,8 млн рублей и 88 млн рублей, соответственно. При этом монополия уточняет, что «объемы инвестиций могут быть уточнены по результатам утверждения окончательных параметров финансирования проекта за счет государственной поддержки».

Среди других наиболее значимых заявляемых проектов – продолжение работ по модернизации Байкало-Амурской и Транссибирской магистралей. В 2018 году на эти цели компания закладывает в проекте финплана 118,9 млрд рублей, в 2019 году – 129,7 млрд рублей (существенная часть средств должна поступить из федерального бюджета и Фонда национального благосостояния). При этом с 2019 года планируется начать второй этап модернизации магистралей, инвестиции оцениваются почти в 12 млрд рублей, в 2020 году – в 38,2 млрд рублей.

Компания рассчитывает продолжить развитие участка Междуреченск-Тайшет, обеспечивающего выход на БАМ и Транссиб грузов из Кузбасса, модернизацию ж/д инфраструктуры на подходах к портам Азово-Черноморского бассейна и Северо-Запада РФ, развитие московского транспортного узла. С 2020 года ожидаются масштабные вложения в создание подходов к Северному широтному ходу (СШХ, работы на Северной и Свердловской железных дорогах), будут наращиваться инвестиции в проект по строительству линии Селихин-Ныш с переходом пролива Невельского на остров Сахалин.

Основными источниками финансирования инвестиционной программы 2018 года РЖД видят амортизацию (242,6 млрд рублей), кредитные средства (88,9 млрд рублей), бюджетное финансирование (113,4 млрд рублей), поступления от продажи акций «дочек» (16,3 млрд рублей), а также прочие собственные источник (129,9 млрд рублей), среди которых – чистая прибыль. «Ввиду существенного роста объемов инвестиционной программы предлагается весь объем чистой прибыли направить на финансирование проектов», – отмечала компания.

При этом «Российские железные дороги» отмечали, что в ближайшие 3 года планируют наращивать соотношение чистого долга к EBITDA до 3,5 с 3,0, ожидаемых по итогам 2017 года – именно для финансирования инвестиционной программы. В частности, в 2018 году этот коэффициент ожидается на уровне 3,2. Проект финансового плана на 2018-2020 годы предполагает увеличение кредитного портфеля на 451,4 млрд рублей. «Рост связан со значительными объемами инвестиционной программы. Общий объем кредитного портфеля составит 1,277 трлн рублей, 1,45 трлн рублей и 1,659 трлн рублей для 2018 года, 2019 года и 2020 года, соответственно», – говорится в пояснительной записке. Исходя из этого, в частности, в 2018 году он вырастет на 112,7 млрд рублей (на 9,7%).

Верстая финплан, РЖД исходят из прогноза роста погрузки в 2018 году на 1,8%, до 1,276 млрд тонн (если этот показатель составит 2,6% в 2017 году) – при увеличении грузооборота на 2,2%, до 3,222 трлн тонно-километров. Пассажирооборот в дальнем следовании ожидается на уровне 90,7 млрд пассажиро-километров, что на 1,3% больше, чем в 2017 году. Чистая прибыль по РСБУ ожидается на уровне 15 млрд рублей, выручка – 1,79 трлн рублей с ростом на 7,1%.

### ИНТЕРФАКС; 2017.11.15; РЖД ПРИ РОСТЕ ГРУЗОТАРИФОВ В 2018 Г. НА 8% ГОТОВЫ СНИЗИТЬ «ВЕРХ» «КОРИДОРА» ДО +8%, ФАС НЕ ПРОТИВ

ОАО «Российские железные дороги» просит индексировать грузовые тарифы в 2018 году на 8%, введенные на 2017 г., при этом готово на снижение верхней планки тарифного коридора с 10% до 8% и на сокращение своих расходов, заявили в Федеральной антимонопольной службе (ФАС) РФ.

Как сообщил журналистам в среду замглавы ФАС Александр Редько, компания представила регулятору свою позицию в начале этой недели. По его словам, заявленная РЖД индексация на 8% («относительно решений, принятых главой правительства РФ Дмитрием Медведевым на совещании 2 декабря 2016 г.») в том числе предусматривает, что из базы индексации не будет исключена 2%-ная целевая надбавка, введенная на 2017 г. для финансирования дополнительного объема капитального ремонта пути.

Между тем, по его словам, позиция ФАС остается прежней – она зафиксирована в приказах ведомства в декабре 2016 г.: фактически с исключением из базы тарифа 2%-ной целевой надбавки грузовые тарифы в 2018 г. должны повыситься на 4% (в номинальном выражении – на 6%, как ранее и просила монополия). Формально вся нормативная база есть, дополнительных приказов по этому поводу не требуется, отметил А.Редько.

«ФАС не видит необходимости корректировать тарифные решения на 2018 г., принятые в конце 2016 г. В крайнем случае, если целесообразность повышенной индексации тарифов будет доказана правительству и будет его прямое поручение, считаем верным направлять дополнительные ресурсы РЖД не на компенсацию роста операционных расходов, а на обновление подвижного состава в пассажирских перевозках в дальнем и пригородном сообщении. Монополия должна скорректировать тарифную заявку, внести в установленном порядке в ФАС и в очном режиме обсудить на Совете потребителей РЖД», – заявил он.

С 2019 г., по мнению регулятора, необходимо переходить на индексацию в долгосрочном периоде 2019-2025 гг. на уровне «фактическая инфляция за последние 12 месяцев минус 0,1%». «Российские железные дороги» готовы на такой шаг, при этом сказал чиновник. «Это позитивная новость для экономики, так как в дальнейшем РЖД должны будут балансировать свои доходы и расходы за счет привлечения грузов и снижения затрат, но не смогут делать это за счет повышения тарифов», – заявил он.

По словам А.Редько, позиция ведомства основывается на том, что в 2016 и 2017 гг. рост тарифов монополии опережал инфляцию. В прошлом году они были проиндексированы на 9%, тогда как инфляция составила 7,1%, в текущем году – на 6% (с 2%-ной целевой надбавкой) и 3,9%, соответственно. То есть, за два года компания повысила нагрузку на экономику на 75 млрд руб.: «Это сумма превышения тарифной индексации над уровнем инфляции», – подчеркнул чиновник.

При этом, несмотря на рост грузооборота РЖД в тоннах, структура грузовой базы ухудшалась: объемы перевозок маржинальных грузов сокращались при росте дешевых грузов, из-за чего рост доходной ставки монополии в 2016 г. составил 4,5%, в I полугодии 2017 г. – 3,1%, по итогам 2017 г. она ожидается на уровне 5,3-5,5%, отметил замглавы ведомства. Запрашиваемая монополией индексация в 2018 г. на 8% предполагает уже 150 млрд руб. дополнительной тарифной нагрузки на экономику.

«То есть, отток маржинальных грузов компания компенсирует повышением тарифа для оставшихся. Это продолжается уже много лет», – сказал А.Редько, отметив, что РЖД должны искать другие источники для возмещения этих недополученных доходов, в том числе используя резервы доходов внутри группы, а также привлекая дополнительные грузы за счет более гибкой тарифной политики. В частности, чиновник напомнил, что регулятор предлагает перейти от правил предоставления скидок в рамках «тарифного коридора» к системе расчета и требования от РЖД дисконта по публичной формуле (в зависимости от объема дополнительного груза, предъявляемого к ж/д перевозкам) с ежеквартальной корректировкой.

ФАС подготовила проект новой методики, рассчитывая, что она будет проработана с монополией и принята в начале 2018 г. «Это позволит привлечь грузы с автодорог и загрузить пропускные и провозные мощности сети», – пояснил замглавы антимонопольной службы, добавив также, что ее руководством подготовлены поправки к нормативной базе, которые предусматривают право РЖД давать скидки на 10 лет.

Кроме того, по словам чиновника, ведомство готово опустить нижнюю границу тарифного коридора до уровня себестоимости транспортировки, что позволит компании максимально повысить загрузку сети, и, следовательно, получить дополнительные доходы, что даст возможность сводить баланс бюджета, не индексируя тарифы выше инфляции. Что касается верхней границы «тарифного коридора» (РЖД используют ее для установления экспортных надбавок), то, по словам чиновника, монополия готова снизить ее с нынешних 10% «до 8% или ниже». Регулятор готов на это при условии, что «в ближайшей перспективе надбавка вообще должна прекратить существование», заявил А.Редько (ранее ведомство предлагало снизить верхнюю планку коридора до 5% в 2018 г. и до 0% – в 2019 г.).

Также чиновник отметил, что должен быть обеспечен переход на единую тарифную систему на всех железнодорожных магистралях страны (прейскурант регулируемых тарифов «10-01» и систему скидок) с унифицированным расчетов расстояний для потребителей у ОАО «Железные дороги Якутии» (ЖДЯ) и «Российских железных дорог». «Грузоотправители ЖДЯ должны быть поставлены в равное положение с потребителями РЖД. Дискриминация потребителей Якутии должна быть прекращена», – подчеркнул он, добавив, что эта позиция поддерживается монополией.

Говоря об оптимизационных резервах, А.Редько отметил, что компания может принять меры по повышению эффективности закупок и согласна с этим. «В настоящее время экономия РЖД от начальных максимальных цен составляет 1,9% при объеме закупок примерно 1,4 трлн руб. Это крайне мало, должно быть минимум 6%, а хорошие практики – до 10%. По-прежнему большая доля закупок осуществляется у единственного поставщика, без конкурентных процедур – более 30%. 10% закупочных процедур признаны несостоявшимися или прекращены. Проблемы с закупками имеются», – сказал он.

В то же время, А.Редько сообщил, что «Российские железные дороги» не поддерживает ряд предложений в этом вопросе. Например, как отмечает регулятор, «в тарифах РЖД учтены целый ряд статей затрат, связанных с выплатами персоналу, но не являющихся обязательными: субсидии на приобретение жилья, отчисления на добровольное медицинское страхование, расширенные пенсионные программы в негосударственных пенсионных фондах, содержание социальной сферы на общую сумму 60 млрд руб. в год».

«Финансирование таких выплат осуществляется из прибыли регулируемой организации. При этом данные статьи (расходов – ИФ) не включаются в тарифы ни в одной другой инфраструктурной отрасли. Проводя политику унификации тарифного законодательства, ФАС обязана одинаково подходить к формированию тарифов. В этой связи «Российские железные дороги» не могут быть в привилегированном положении – эти выплаты должны быть исключены из тарифной базы операционных затрат и могут финансироваться из прибыли организации, получаемой в том числе от нерегулируемых видов деятельности», подчеркнул чиновник.

«РЖД должны использовать все источники оптимизации – сокращение затрат, активное использование скидок для привлечения грузов, развитие электронных сервисов заказа перевозки грузов», – резюмировал он.

### ИНТЕРФАКС; 2017.11.15; ФАС НЕ ПРОТИВ СОЗДАНИЯ РЕЗЕРВНОГО ПАРКА РЖД ИЗ ВАГОНОВ, ПРЕДНАЗНАЧЕННЫХ К СПИСАНИЮ

ОАО «Российские железные дороги» готово на создание резервного парка, чтобы обеспечивать вывоз грузов в периоды дефицита подвижного состава на сети.

Как сообщил журналистам в среду замглавы ФАС Александр Редько, компания представила регулятору свою позицию по этому вопросу в начале этой недели. «В последнее время участились случаи невывоза грузов: зерна, угля, щебня и других видов грузов. (Монополия – ИФ) обязуются решить все имеющиеся проблемы и обеспечить вывоз 100% грузов, предъявляемых экономикой к перевозке. Для этих целей РЖД приобретет резервный парк в сегментах полувагоны, платформы, зерновозы. Правила работы резервного парка будут прописаны и согласованы с ФАС», – заявил чиновник, уточнив, что речь идет о приобретении лишь нескольких тысяч вагонов разных типов и «общую экономику рынка это не поломает». Правда, сделать это монополии необходимо в кратчайшие сроки, добавил он.

«Задача резервного парка – не подменять рынок, а страховать потребителей и защищать их интересы в тех случаях, когда рыночные силы не работают, в том числе в условиях резкого роста спроса или ограничения предложения вагонов. ФАС допускает возможность формирования резервного парка как за счет покупки новых вагонов у производителей, так и за счет использования вагонов, предназначенных к утилизации, если сохранение таких вагонов будет поддержано правительством. (В то же время, ведомство – ИФ) не поддержит сделки по приобретению РЖД вагонов на вторичном рынке», – добавил замглавы ФАС.

При этом, по словам А.Редько, группа «Российские железные дороги» готова «резко снизить плату за предоставление вагонов под перевозку грузов, чтобы ее совокупная стоимость не увеличилась сверх уровня инфляции». «Рост стоимости предоставления полувагонов стал причиной рассмотрения дела против РЖД и «дочерней» «Федеральной грузовой компании». Стоимость предоставления полувагонов выросла с 400-450 руб. за вагон в сутки летом 2016 г. до 1,4-1,5 тыс. руб. летом-осенью 2017 года, в ряде случаев – до 2-2,5 тыс. руб.», – напомнил он.

«ФАС подозревает, что такое повышение цен стало возможным в результате манипуляций вагонным парком «УВЗ-Логистик», переданным в аренду ФГК в 2016 г. Антимонопольная служба тогда выдала предписание компании – цена на вагоны не должна вырасти более чем на 7,5%. Предписание было нарушено, цена резко выросла. В результате заведено дело против группы РЖД и ФГК. После завершения экспертизы, ориентировочно в декабре, комиссия ФАС примет решения по делу», – добавил замглавы ведомства.

Он также выразил недовольство тем, что частные операторы подвижного состава по итогам 2016 г. выплатили рекордные дивиденды, тогда как ФГК – резко увеличила затраты. «Средства от повышения вагонных ставок не были направлены на обновление подвижного состава», – сказал А.Редько. «Вагонная составляющая должна снизиться и вернуться к экономически разумным значениям. Вопросы невывоза грузов должны быть решены РЖД на 100%», – добавил он.

### ИНТЕРФАКС; 2017.11.15; ФАС ВИДИТ РЕЗЕРВЫ РЖД В ДОХОДАХ ВОКЗАЛОВ И ЭКОНОМИИ НА ЗАКУПКАХ ДЛЯ ПОКРЫТИЯ УБЫТКОВ ОТ НОВОЙ МЕТОДИКИ АРЕНДЫ ЭЛЕКТРИЧЕК

ОАО «Российские железные дороги» могло бы покрыть недополученный объем доходов от введения новой методики по расчету ставок аренды подвижного состава пригородным пассажирским компаниям (ППК) за счет поступлений от «нерегулируемых видов деятельности», в том числе за счет доходов от вокзалов, и экономии затрат РЖД на закупках.

«ФАС разработала новую методику определения экономически обоснованного уровня затрат в пригороде. Ставки аренды подвижного состава унифицированы. «Лишние» накладные и управленческие расходы исключены. Появляется источники для финансирования покупки новых электричек. РЖД должны определить источники (возмещения – ИФ) 7 млрд руб. – суммы на которую совокупно снижаются арендные ставки по всем пригородным компаниям, в результате применения новой методики», – заявил журналистам в среду замглавы ФАС Александр Редько.

Непосредственные же перевозчики должны направлять эти сэкономленные средства на закупку подвижного состава, добавил он, причем заниматься этим должны и «Российские железные дороги». «Источники финансирования таких мероприятий должны быть определены в рамках долгосрочной финансовой модели. РЖД, как социально ответственная компания, должна определить такие источники за счет других видов деятельности, не повышая тарифы в пригороде, и не за счет бюджетов субъектов РФ», – заявил чиновник.

«Антимонопольная служба установила, что цены по договорам аренды экономически не обоснованы. Кроме того, по одной и той же серии подвижного состава они кратно различаются между разными регионами. Например, в 2016 г. отчисления на капитальный ремонт модели ЭД4М обходилась Рязанской области в 2,19 руб. за вагоно-километр и 10,35 руб. – в Белгородской области. Техобслуживание стоило 3,55 руб./вагоно-километр в Свердловской области и 5,02 руб. – в Курганской. Текущий ремонт стоил 3,77 руб./вагоно-километр в Москве и 7,14 руб. – в Санкт-Петербурге», – отметил он.

«Такая разница в ценах аренды объясняется затратным принципом ценообразования в РЖД и высоким уровнем накладных расходов (компании – ИФ), относимых на перевозку пассажиров в пригородном сообщении. ФАС установила, что кроме непосредственно прямых расходов, связанных с функционированием электричек и накладных расходов депо (содержание производственных помещений, энергозатраты и прочие), на пригород относятся еще четыре уровня накладных и управленческих расходов различных подразделений иерархической структуры монополии», – добавил он.

Как владелец парка электричек, «Российские железные дороги» сдают их в аренду ППК (созданным с участием в капитале РЖД, регионов РФ и в ряде случаев частным капиталом). При этом А.Редько отметил, что аренда электричек составляет более 80-90% от общего объема затрат пригородных компаний. Если доходы от продажи билетов не покрывают затраты пригородных компаний – разницу субсидируют региональные бюджеты. «Учитывая финансовые сложности в регионах, данный вопрос является болезненным для многих региональных бюджетов и пригородных компаний. Источников для обновления электричек зачастую нет», – сказал замглавы ФАС.

Говоря об оптимизационных резервах, А.Редько отметил, что компания может принять меры по повышению эффективности закупок и согласна с этим. «В настоящее время экономия РЖД от начальных максимальных цен составляет 1,9% при объеме закупок примерно 1,4 трлн руб. Это крайне мало, должно быть минимум 6%, а хорошие практики – до 10%. По-прежнему большая доля закупок осуществляется у единственного поставщика, без конкурентных процедур – более 30%. 10% закупочных процедур признаны несостоявшимися или прекращены. Проблемы с закупками имеются», – подчеркнул он.

Также, по его словам, «Российские железные дороги» должны повышать качество обслуживания в поездах дальнего следования, в том числе ускоренно устанавливать биотуалеты и кондиционеры. «Обеспечить закупку подвижного состава на долгосрочной основе в объеме, необходимом для обновления поездов. Конкретные сроки будут согласованы с «Федеральной пассажирской компаний». Реализация данных мероприятий будет строго контролироваться ФАС», – заявил А.Редько.

Он напомнил, что тарифы на перевозку пассажиров в плацкартных и общих вагонах в поездах дальнего следования на 2018 г. не будут проиндексированы и сохранятся на уровне 2017 г. Соответствующий приказ регулятора принят и зарегистрирован в Минюсте России.

«ФАС ожидает, что решение о возобновлении продаж дешевых билетов будет принято не позднее 17 ноября», – сказал чиновник. «Вопросы пассажирских перевозок должны быть решены в приоритетном порядке, в том числе в пригородном сообщении», – подчеркнул он.

### ИНТЕРФАКС; 2017.11.15; «АЭРОЭКСПРЕСС» К 2018 Г. ЗАПУСТИТ НА МАРШРУТЕ В «ДОМОДЕДОВО» 7 ДВУХЭТАЖНЫХ СОСТАВОВ

ООО «Аэроэкспресс» запустит новые двухэтажные электрички с Павелецкого вокзала в столичный аэропорт «Домодедово» 22 ноября, сообщила компания.

Первый состав отправится в 05:15 мск. «На маршруте до конца года будет введено в эксплуатацию 7 новых двухэтажных поездов», – говорится в сообщении. Обновление подвижного состава призвано повысить комфорт поездок, отмечает ж/д компания.

Сейчас в аэропорту «Домодедово» ведется строительство четырехэтажного терминала, а также завершается возведение второй платформы с навесом, продолжается реконструкция платформы на Павелецком вокзале.

С 27 октября двухэтажные поезда «Аэроэкспресса» курсируют между Киевским вокзалом Москвы и аэропортом «Внуково». Швейцарский концерн Stadler произвел для компании 11 таких составов (ЭШ-2). Поезда способны развивать скорость до 160 км/ч. В четырехвагонном составе – 396 сидячих мест, в шестивагонном – 700 (включая 84 места в бизнес-классе). Каждый вагон оснащен несколькими экранами, розетками, трансформирующимися креслами и бесплатным Wi-Fi.

«Аэроэкспресс» занимается доставкой пассажиров по железной дороге в аэропорты Москвы. Основной владелец компании с долей в 33,34% – ООО «Дельта-Транс-Инвест» (ДТИ, структура «ТрансГрупп АС»), 17,5% – у бизнесмена Искандера Махмудова, 7,5% – у А.Бокарева (оба также являются совладельцами «ТрансГрупп»), 25% – у ОАО «Российские железные дороги», 4,16% – у генерального директора компании Алексея Криворучко.

Еще 12,5% – у 100%-ной «дочки» ДТИ – ООО «АЭ-Инвест».

### РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; ТАТЬЯНА ШАДРИНА; 2017.11.15; НАЧАЛИ С ТРАНЗИТА

Пассажирские поезда пустили в обход Украины

Пассажирские поезда пошли по новой ветке в обход Украины. Правда, пока только транзитные.

Первый пассажирский транзитный поезд внутреннего формирования российских железных дорог прошел по новой линии Журавка – Миллерово в Воронежской и Ростовской областях после часа ночи 15 ноября. Пассажиры, которые проехали по новому участку, могли даже этого и не заметить, так как время в пути не изменилось. Поезда пришли в пункт назначения по старому расписанию.

В транзитном режиме, то есть не останавливаясь на станциях Журавка (Воронежская область) и Боченково (Ростовская область), железнодорожники будут работать на этом направлении до начала декабря. Затем через новый участок пойдут все пассажирские поезда внутреннего сообщения на Юг России и внутри Южного федерального округа. 10 декабря вступит в силу расписание железнодорожных перевозок на конец 2017-2018 годы, и, очевидно, с этого дня весь трафик пойдет по новому участку.

Не исключено, что с начала действия нового расписания время следования пассажирских поездов в пути сократится, так как линия построена с расчетом на перспективу и возможность запуска по ней в дальнейшем скоростных поездов из Москвы в Адлер и в Крым. Максимальная расчетная скорость движения пассажирских поездов по этой ветке составляет от 140 до 160 километров в час, для грузовых – до 90 километров.

Пока же часть российских поездов идет по небольшому отрезку украинских путей, которые были построены еще в советское время. Новый участок позволит повысить не только скорость движения, но и исключить пересечение границы другого государства, исключить возможные проблемы в пути следования, связанные с этим, напоминают эксперты.

### ТАСС; 2017.11.15; ПОЕЗДА СООБЩЕНИЕМ СОЧИ – СТАВРОПОЛЬ НАЧНУТ КУРСИРОВАТЬ С 10 ДЕКАБРЯ

Регулярные поезда между Сочи и Ставрополем начнут курсировать после 10 декабря, в обычное время рейсы будут выполняться раз в четыре дня. Об этом сообщила в среду пресс-служба Северо-Кавказской железной дороги.

«Для удовлетворения спроса пассажиров, следующих на Черноморское побережье, с 10 декабря 2017 г. Северо-Кавказским филиалом АО «ФПК» назначен новый круглогодичный поезд №601/602 сообщением Адлер – Ставрополь», – говорится в сообщении.

Из Адлера поезд будет отправляться в 20:29 мск, прибывать в Ставрополь – в 11:24 следующего дня, в обратном направлении – отправление в 18:43 мск, прибытие в 08:54.

«В осенне-зимний период поезд будет курсировать с периодичностью один раз в четыре дня. В период новогодних, майских праздников и в летний период – через день. В составе поезда 10 купейных и пять плацкартных вагонов», – уточнили в пресс-службе.

Также с 10 декабря начнут ходить поезда сообщением Ростов-на-Дону – Баку.

### ИНТЕРФАКС; 2017.11.16; БРОШЕННЫЙ СУДОВЛАДЕЛЬЦЕМ ТЕПЛОХОД MORYAK ВСТАЛ У БЕРЕГОВ КРЫМА

Теплоход Moryak под флагом Палау, брошенный судовладельцем в нейтральных водах в 12 милях от берега, находится теперь в районе Керчи на востоке Крыма, свидетельствует онлайн-сервис отслеживания движения судов.

«Status: stopped», – отмечает MarineTraffic.

Moryak стоит в районе рыбного порта.

Ранее судно с экипажем находилось на рейде в районе мыса Такиль (близ юго-востока Крыма).

Судовладелец бросил моряков на произвол судьбы в Керченском проливе и задолжал зарплату за восемь месяцев – в целом более 88 тыс. долларов, утверждает экипаж. Он состоит из 12 человек: один сириец, два украинца, остальные – россияне.

По информации моряков, 18 сентября судно с грузом льна весом 1,4 тыс. тонн вышло из Севастополя в направлении турецкого порта Бандырма. Когда Moryak дошел до Босфора, от судовладельца поступило распоряжение следовать в Керченский пролив. При этом он не хотел оплачивать расходы агента и портовые взносы.

Сотрудники МЧС 13 ноября эвакуировали с теплохода на берег в Керчи и передали медикам капитана судна – 64-летнего гражданина России – в предынфарктном состоянии. Он госпитализирован, угрозы жизни нет.

Российский профсоюз моряков позже заявил о бедственном положении экипажа теплохода. У моряков закончились продукты, средства гигиены, но возможности сойти на берег не было. Экипаж попросил о помощи. «Продукты полностью закончились 5 ноября. Возможности сойти на берег нет, стоим с закрытой границей», – утверждали моряки.

Они подписывали документы с фирмой Bexley Group, менеджер – украинская компания «Посейдон», коллективного договора на судне нет.

Российские пограничники в среду вечером получили заявку керченской агентирующей компании на заход теплохода в Крым. Отмечалось, что экипаж сможет сойти на берег.

Островное государство Палау находится в Тихом океане в 800 километрах к востоку от Филиппин.

### ИНТЕРФАКС; 2017.11.16; ПАРОМНАЯ СВЯЗЬ САХАЛИНА С МАТЕРИКОМ ВОЗОБНОВИЛАСЬ ПОСЛЕ СУТОК ПРОСТОЯ ИЗ-ЗА ШТОРМА В МОРЕ

Паромная переправа Холмск – Ванино, связывающая Сахалин с материковой частью РФ, возобновила работу в среду утром после суток простоя из-за шторма в Татарском проливе, сообщили агентству «Интерфакс – Дальний Восток» в Сахалинском морском пароходстве (СахМП).

«В среду в 08:00 по хабаровскому времени из Ванино в Холмск вышел паром «Сахалин-10», следом за ним отправились «Сахалин-9» и «Сахалин-8», – рассказал собеседник агентства.

По его словам, «Сахалин-10» в настоящее время загрузился в порту Холмска (юго-западное побережье Сахалина) и оправился назад в Ванино. «Сахалин-8» находится под обработкой в Холмске, «Сахалин-9» подойдет в порт Холмск сегодня в 11:30 по сахалинскому времени. Скопления грузов и пассажиров нет, отметили в СахМП.

Как сообщалось, паромная переправа закрылась рано утром во вторник из-за неблагоприятных погодных условий. Все паромы традиционно пережидали непогоду в порту Ванино Хабаровского края.

### ИНТЕРФАКС; 2017.11.15; ЕНИСЕЙСКОЕ ПАРОХОДСТВО ЗА 9 МЕСЯЦЕВ СНИЗИЛО ЧИСТУЮ ПРИБЫЛЬ НА 26% НА ФОНЕ СОКРАЩЕНИЯ ГРУЗОПЕРЕВОЗОК

АО «Енисейское речное пароходство» (ЕРП, Красноярск) в январе-сентябре 2017 года получило 876,2 млн рублей чистой прибыли по РСБУ, что на 26% меньше показателя за аналогичный период 2016 года, сообщается в квартальном отчете транспортной компании.

Выручка снизилась на 4,8% – до 3,98 млрд рублей, себестоимость увеличилась на 10,5%, до 2,7 млрд рублей.

Причины изменения финпоказателей в отчете не поясняются.

Ранее сообщалось, что в период навигации 2017 года пароходство перевезло 3,2 млн тонн различных грузов, что на 23% меньше, чем было годом ранее. Основная причина существенного снижения грузоперевозок – сокращение заказов от ГМК «Норникель» (MOEX: GMKN) (основной партнер транспортной компании, 56,5% от основного объема перевозок в текущем году).

\*\*\*

Енисейское речное пароходство – самое крупное в Красноярском крае транспортное предприятие, осуществляющее перевозки грузов и пассажиров в бассейнах рек Енисей и Ангара. Флот компании состоит из 600 судов общей грузоподъемностью порядка 750 тыс. тонн.

ГМК «Норильский никель» принадлежит 100% обыкновенных акций компании (81,9147% уставного капитала). Всего в реестре компании зарегистрировано 4,683 тыс. акционеров.

### ВЕДОМОСТИ; ИВАН ПЕСЧИНСКИЙ; 2017.11.16; КОМПЕНСАЦИИ ЗА ОПОЗДАНИЕ ЗАГРАНИЧНЫХ РЕЙСОВ ВЫРАСТУТ

Уже в следующем году российские авиакомпании будут работать в соответствии с Монреальской конвенцией, как их международные конкуренты

Госдума повысила ответственность российских авиаперевозчиков на международных рейсах. В среду законодатели в третьем чтении одобрили окончательные правки в Воздушный кодекс, которые приведут его в соответствие с Монреальской конвенцией о правилах международных авиаперевозок. Поправки вступят в силу через 180 дней.

До сих пор Россия следовала Варшавской конвенции, принятой еще в 1929 г. Например, компенсация за гибель пассажира по ней составляет $20 000. Монреальская конвенция была принята в 1999 г., Россия присоединилась к ней весной 2017 г. Конвенция упростила взыскание ущерба, установила новый лимит ответственности, который ежегодно индексируется и сейчас составляет около $154 000 (около 9 млн руб.). Чтобы не платить сверх этой суммы, авиакомпания должна доказать, что не виновата в авиакатастрофе. Действующее российское законодательство предусматривает минимальные выплаты в размере 2 млн руб. На внутренних рейсах по-прежнему будет действовать этот лимит. Важным является также то, что ответственность перевозчика за жизнь и здоровье пассажира устанавливается, только если происшествие имело место на борту самолета или при посадке/высадке, отмечает юрист Heads Consulting Ксения Степанова: раньше ответственность возлагалась с момента прохождения предполетного досмотра и до того момента, когда пассажир покинул аэродром.

Еще один принципиальный вопрос – это величина компенсаций за задержку рейсов, говорит исполнительный директор «Авиапорта» Олег Пантелеев: сейчас она установлена на уровне 25% МРОТа за час задержки (т. е. около 2000 руб.), но не более 50% стоимости билета, а Монреальская конвенция вводит лимит в 400 000 руб. Монреальская конвенция предусматривает, что компенсации выплачиваются не автоматически, а в размере реального ущерба, который нужно доказать, подчеркивает он.

Принятие конвенции положительно скажется на пассажирах, так как даст им больше возможностей для защиты своих прав в случае нарушений условий перевозок, сказал представитель UTair. Представители «Аэрофлота» и S7 на вопросы не ответили.

По данным **Росавиаци**и, за 10 месяцев 2017 г. российские авиакомпании выполнили 678 390 рейсов, из них было задержано 18 793 (2,8%). На международные чартерные рейсы пришлось 25 265 полетов, из них было задержано 1703 (6,7%). По количеству задержек российские авиакомпании не хуже других стран, говорит Пантелеев. Как правило, задержки происходят в высокий сезон на международных туристических чартерных рейсах, отмечает он. Это происходит из-за того, что в пик сезона загрузка аэропортов возрастает и, если самолет не успевает приземлиться в выделенный ему слот, ему могут запретить посадку – перенести ее на другое время или в другой аэропорт, говорит он.

Пока ответственность авиаперевозчиков на внутренних рейсах будет ниже, чем на международных, подчеркивает Пантелеев. Но после краха «ВИМ-авиа», вероятно, можно ожидать ужесточения мер воздействия на авиакомпании, которые допускают массовые задержки и на внутренних рейсах, полагает эксперт.

Обычно в списках крупных штрафников на внутренних рейсах оказываются финансово менее устойчивые компании, говорит аналитик Raiffeisenbank Константин Юминов. Поэтому, с одной стороны, распространение новых правил на внутренний рынок будет их стимулировать к большей пунктуальности, но с другой – задержки на внутренних рейсах, как правило, обусловлены недостатком бортов и веерными опозданиями, когда самолет не успевает вернуться из одного аэропорта в другой, говорит аналитик: увеличение штрафов станет для таких авиакомпаний финансово болезненным.

### РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; ЮЛИЯ ГАРДНЕР; 2017.11.15; «ЧЕБУРАШКА» НЕ ДОТЯНУЛ ДО ПОЛОСЫ

В авиакатастрофе самолета L-410 выжил только ребенок

В среду около 13.00 по местному времени небольшой пассажирский самолет L-410 потерпел крушение близ поселка Нелькан – маленького населенного пункта на севере региона. На борту находились два члена экипажа и пятеро пассажиров. Выжить удалось лишь трехлетней девочке.

Это был штатный рейс местной авиакомпании «Хабаровские авиалинии», выполняемый, как обычно, по средам. Правда, на этот раз самолет сообщением Хабаровск – Николаевск-на-Амуре – Нелькан в Николаевск не зашел из-за непогоды. Помешал снег, который шел второй день подряд. Как оказалось, он стал настоящим спасением для тех, кто мог бы еще подняться на борт «чебурашки»... Именно так ласково называют этот 19-местный чешский самолет, купленный властями края для внутренних авиаперевозок несколько лет назад.

С радаров L-410 пропал при заходе на посадку.

– Пошел на второй круг и камнем упал вниз в лесополосу, примерно в полутора километрах от поселка. Взлетно-посадочная полоса у нас тянется вдоль речки и упирается в огороды. Поэтому крушение видели многие жители. Сразу туда поехали на «Буранах». Самолет врезался в дерево, он весь искореженный, кабина вдребезги! – рассказала «РГ» глава Нелькана Наталья Петухова.

Погибли двое пилотов и четверо пассажиров. Девочку, извлеченную из-под обломков, в тяжелом состоянии доставили в поселковую больницу. По словам Натальи Петуховой, мать ребенка живет в Хабаровске, а в Нелькане у нее – бабушка. К ней-то и летела малышка в сопровождении учительницы местной школы Ольги Лапонниковой.

Девочку, извлеченную из-под обломков, в тяжелом состоянии доставили в поселковую больницу

Как рассказала заведующая медучреждения Елизавета Колесниченко, малышка находится в сознании, в стабильно тяжелом состоянии. В среду вечером для его обследования в Нелькан вылетел борт с врачами из Хабаровска: нейрохирургом, травматологом, реаниматологом и медицинской сестрой. Если состояние девочки будет вызывать опасение, ее доставят в краевую больницу города.

Сразу после катастрофы в Дальневосточном следственном управлении на транспорте возбудили уголовное дело о нарушении правил безопасности движения и эксплуатации транспорта.

– Изъяты образцы топлива, которым был заправлен самолет L-410, техническая и полетная документация в ФГУП КГУП «Хабаровские авиалинии», – рассказала старший помощник руководителя управления по взаимодействию со СМИ Дарья Немцева.

По ее словам, следствие рассматривает три версии причин катастрофы: неблагоприятные погодные условия, ошибку пилотов и техническую неисправность.

К слову, жители Нелькана признаются, что к мелким ЧП, когда самолет заходит на аэродром с креном или съезжает с полосы, уже привыкли. Источник «РГ» также подтвердил – такие случаи бывают. Вот буквально пару недель назад тот самый разбившийся самолет чуть было не приземлился на местную пилораму!

Что это было – отказ техники или действительно ошибка экипажа (а летчики были опытнейшие! – уверил «РГ» тот же источник) – теперь предстоит разбираться Межгосударственному авиационному комитету.

Планируется, что сегодня его специалисты прибудут в край, чтобы извлечь «черные ящики» самолета и доставить их в Москву для расшифровки.

По заверению краевого правительства, семьям погибших в авиакатастрофе окажут материальную помощь: им выплатят по миллиону рублей. Также для родственников жертв авиакатастрофы организована горячая линия.

Четверг в регионе объявлен днем траура.

### РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА – СТОЛИЧНЫЙ ВЫПУСК; НИНА ЕГОРШЕВА; 2017.11.15; РАЗРЕШИТЕ ПОДЫМИТЬ

В аэропорты могут вернуть курилки

Курилки, запрещенные антитабачным законом, могут вернуть в «чистую зону» аэропортов. Такой законопроект поступил на рассмотрение Госдумы.

Сейчас пассажирам в аэропортах запрещено курить перед вылетом. Особенно актуально это для тех, кто летит на большое расстояние или долго ожидает своего рейса. Ведь, чтобы попасть в «чистую зону», нужно пройти паспортный контроль и досмотр. А если летишь международным рейсом, то еще и пересечь границу. При этом выбежать на пять минут покурить нет возможности. Вот и дымят курильщики в туалетах, мешая некурящим гражданам.

Член Комитета Госдумы по экологии и охране окружающей среды Сергей Боярский решил исправить ситуацию. Он предлагает разрешить создание специальных помещений для курения в аэропортах. По его мнению, это не ослабит антитабачные меры, а наоборот, станет логичным дополнением механизма, призванного защитить некурящих людей от вдыхания табачного дыма. В пояснительной записке к документу Боярский ссылается на опрос ВЦИОМ, проведенный среди пассажиров аэропортов в разных городах, в ходе которого 37 процентов опрошенных сообщили, что лично сталкивались с нарушителями запрета на курение.

В минздраве на это заявили, что считают недопустимым изменение законодательно закрепленных ограничительных мер, направленных на ограничение доступности табачных изделий и возможностей их потребления. При этом в министерстве пообещали принять участие в рассмотрении указанной инициативы совместно с экспертным сообществом.

### ИНТЕРФАКС; 2017.11.15; СУД ПОДТВЕРДИЛ ПРЕДПИСАНИЕ РОСТРАНСНАДЗОРА В ОТНОШЕНИИ АК «ПОБЕДА» ЗА НЕОКАЗАНИЕ МЕДПОМОЩИ ПАССАЖИРУ

Девятый арбитражный апелляционный суд в среду подтвердил решение Арбитражного суда Москвы, который 31 августа признал законным предписание **Ространснадзор**а от 18 мая 2017 года в связи с неоказанием низкобюджетной авиакомпанией «Победа» (входит в группу «Аэрофлот» (MOEX: AFLT)) первой медицинской помощи пассажиру.

Как отмечается в информации на сайте суда, суд отклонил жалобу компании.

Из материалов дела следует, что **Ространснадзор** на основании обращения пассажира, следовавшего 31 марта 2017 года рейсом Ростов-на-Дону – Москва, вынес предписание о нарушении авиакомпанией «Общих правил воздушных перевозок...» в части непредоставления документов, подтверждающих оказание пассажиру первой медицинской помощи в связи с ухудшением состояния здоровья (носовое кровотечение).

Оспариваемым предписанием **Ространснадзор**а авиакомпании было предписано до 21 августа 2017 года «принять меры по устранению указанных нарушений и причин, приведших к данным нарушениям, а также исключению повторяемости их в дальнейшем».

Авиакомпания, осуществляющая коммерческие воздушные перевозки и обслуживание пассажиров, обязана обеспечить на борту первую медицинскую помощь, говорится в документах.

В материалах дела отмечается, что авиаперевозчик не представил соответствующих документов, что свидетельствует о невыполнении им требований законодательства в области гражданской авиации.

**Ространснадзор**, выдав оспариваемое предписание, правомерно указал на неукоснительность соблюдения требований законодательства Российской Федерации в части оказания первой медицинской помощи на борту воздушного судна, подчеркивается в решении суда.

### ИНТЕРФАКС; 2017.11.15; СУД НАЗНАЧИЛ НА 15 ЯНВАРЯ РАССМОТРЕНИЕ ИСКА «ДОМОДЕДОВО» К «ВИМ-АВИА» НА 551 МЛН РУБЛЕЙ

Арбитражный суд Московской области 14 ноября принял к производству иск ООО «Домодедово коммершл сервисиз» о взыскании с авиакомпании «ВИМ-Авиа» 550,8 млн рублей, следует из материалов суда.

Первое заседание по делу назначено на 15 января 2018 года.

Другой информации на сайте пока нет.

ООО «Домодедово коммершл сервисиз» – одна из структур одноименного московского аэропорта, осуществляет «подготовку, заключение и ведение контрактов авиакомпаний» с предприятиями аэропорта, указано на сайте «Домодедово».

В конце сентября «Домодедово» отказалось обслуживать «ВИМ-Авиа» из-за накопившегося долга более чем в 500 млн рублей. Это привело к массовым задержкам и отменам рейсов авиакомпании из Москвы.

Общий долг «ВИМ-Авиа» перед банками и контрагентами на сегодня оценивается более чем в 10 млрд рублей. Сертификат эксплуатанта у «ВИМ-Авиа» ограничен, в связи с чем авиакомпания не может осуществлять коммерческую деятельность.

### ИНТЕРФАКС; 2017.11.15; АЭРОПОРТ «КОЛЬЦОВО» ЗА 9 МЕСЯЦЕВ УВЕЛИЧИЛ ЧИСТУЮ ПРИБЫЛЬ В 1,8 РАЗА НА ФОНЕ РОСТА ПАССАЖИРОПОТОКА

ПАО «Аэропорт Кольцово» (MOEX: AKLC) (Екатеринбург, входит в холдинг «Аэропорты регионов» группы «Ренова») в январе-сентябре 2017 года увеличило чистую прибыль по РСБУ в 1,8 раза по сравнению с показателем аналогичного периода прошлого года – до 1,6 млрд рублей, говорится в ежеквартальном отчете компании.

Выручка выросла на 29% и достигла 4,298 млрд рублей при снижении себестоимости на 7,2%. В результате прибыль от продаж выросла вдвое.

Как отмечается в отчете, за девять месяцев этого года авиапредприятие обслужило 4,124 млн пассажиров, что на 26,6% больше, чем за аналогичный период 2016 года и на 7% превышает общеотраслевой показатель. Пассажиропоток на внутренних линиях вырос на 10%, до 2,631 млн человек, на международных – в 1,7 раза, до 1,493 млн человек.

«Основной прирост обеспечен традиционными маршрутами – Москва и Санкт-Петербург, а также чартерными направлениями, главным образом в Турцию», – отмечается в материалах. Существенный рост демонстрируют транзитные перевозки: объем пассажиропотока в этом сегменте увеличился на 35%. Всего в отчетном периоде рейсы выполнялись по более чем 80 регулярным маршрутам.

\*\*\*

Кредиторская задолженность компании увеличилась с 507,05 млн рублей на 31 декабря 2016 года до 714,978 млн рублей на 30 сентября 2017 года, дебиторская – сократилась с 1,093 млрд рублей до 825,653 млн рублей.

Международный аэропорт «Кольцово» сотрудничает с зарубежными и российскими авиакомпаниями, которые выполняют полеты более чем по 120 направлениям.

### ТАСС; 2017.11.15; ПАССАЖИРОПОТОК АЭРОПОРТА УФЫ ВПЕРВЫЕ ДОСТИГ 2,5 МЛН ЧЕЛОВЕК

Пассажиропоток международного аэропорта Уфы впервые достиг показателя 2,5 млн человек, сообщили в пресс-службе воздушной гавани в среду.

«Такое количество обслуженных пассажиров в год является максимальным результатом и историческим рекордом для аэропорта. 2,5-миллионным пассажиром, зарегистрированным сегодня в 11:26 на рейс UT-598 Уфа – Москва авиакомпании UTair, стала Людмила Илюшина. Она рассказала, что каждый ноябрь обязательно отправляется в Москву на конференцию, но полет в этом году ей запомнится на всю жизнь», – говорится в сообщении.

В подарок от аэропорта Илюшина получила возможность обслуживания в бизнес-зале на три посещения, сертификат на бесплатное парковочное место сроком на год и памятные сувениры.

Как рассказали в аэропорту, достичь рекорда удалось в первую очередь за счет восстановления полетов на турецкие курорты – аэропорт «вышел на докризисные показатели 2014 года, при этом количество туристов, посетивших российские курорты, сохранилось на прошлогоднем уровне».

Также драйверами роста пассажиропотока на международных линиях стали такие направления, как Стамбул (рост 40%), Прага (рост 84%), Дубай (рост 30%).

На внутренних линиях пассажиропоток возрос за счет увеличившегося количества рейсов в Москву (рост 8%), Казань (рост 20%), Екатеринбург (рост 10%). Кроме того, в 2017 году открыты рейсы по новым направлениям в Бодрум, Краби, Краснодар, Ростов-на-Дону, Калининград. Сыграла роль и возросшая деловая активность в связи с проведением в Уфе крупных российских и международных форумов, уточнили в пресс-службе.

За весь 2016 год аэропорт Уфы зарегистрировал более 2,3 млн человек, напомнил гендиректор воздушной гавани Александр Андреев.

### ТАСС; 2017.11.15; АВИАКОМПАНИЯ «ПОБЕДА» ЗАПРЕТИТ ПРОВОЗ ОРУЖИЯ С 1 ЯНВАРЯ

Российский лоукостер «Победа» с 1 января запрещает пассажирам провозить оружие, сообщил журналистам генеральный директор авиакомпании «Победа» Андрей Калмыков на пресс-конференции, приуроченной к введению новых правил провоза багажа.

«Что касается оружия, то с 1 января мы прекращаем провозку оружия на наших рейсах. Это сильно влияет на график обслуживания нашего воздушного судна в аэропорту», – сказал Калмыков.

Согласно законодательству, в багаже можно перевозить арбалеты, ружья для подводной охоты, шашки, сабли, хозяйственно-бытовые ножи, охотничьи ножи.

«Победа» – первый российский лоукостер, образованный в сентябре 2014 года. В 2016 году «Победа» перевезла 4,3 млн пассажиров. Парк компании насчитывает 13 самолетов Boeing 737. На данный момент «Победа» осуществляет полеты по ряду российских и зарубежных направлений, в том числе перевозчик осуществляет полеты в Испанию, Италию, Грецию, Германию, Израиль и на Кипр.

### ТАСС; 2017.11.15; «ПОБЕДА» СНЯЛА ОГРАНИЧЕНИЕ НА ВЕС РУЧНОЙ КЛАДИ ДО 5 КГ

Российский лоукостер «Победа» сняла ограничение на вес ручной клади до 5 кг, сообщил журналистам генеральный директор авиакомпании «Победа» Андрей Калмыков на пресс-конференции, приуроченной к введению новых правил провоза багажа. Ранее предполагалось, что «Победа», согласно новым правилам провоза багажа, будет провозить бесплатно максимум 5 кг. Сейчас компания обещает перевозить больше, если багаж уместится в заданные габариты.

«Мы убрали весовые ограничения», – сказал Калмыков.

Ограничения устанавливаются только на размеры ручной клади. Если ручная кладь вписываться в габариты 36х30х27 см, то вес может быть любой.

Новые правила

В начале ноября 2017 года вступили в силу изменения в Федеральные авиационные правила, сокращающие минимальный вес ручной клади, которую можно провезти бесплатно, с 10 до 5 кг. Также в правила добавлено понятие ручной клади.

Ранее правила позволяли пассажиру бесплатно провезти не менее 10 кг багажа для возвратных и невозратных билетов. Будет ли такой багаж перевезен в ручной клади или в багажном отсеке, определял непосредственно перевозчик.

Подавляющее число авиакомпаний разрешало брать с собой в салон десятикилограммовый чемодан, а за перевозку багажа в отсеке взимало дополнительную плату. При этом, например, лоукостер «Победа» в своих правилах оговаривал, что бесплатно 10 кг багажа можно перевезти только в багажном отсеке, а уже за ручную кладь (в особенности за излюбленные пассажирами рюкзачки) вводила дополнительную оплату. Теперь возможности такого маневра у авиакомпаний не будет.

Норма провоза ручной клади установлена в «не менее пяти килограммов». Это означает, что авиакомпания обязана принять на борт ручную кладь размером до 5 кг, но по желанию перевозчика граница может быть смещена в сторону увеличения.

Кроме того, согласно правилам, сократился список бесплатных для перевозки предметов (сверх ручной клади). Ранее в него входили 16 наименований, в том числе дамская сумочка или портфель, папка для бумаг, зонтик, трость, букет цветов, верхняя одежда, книги или журналы, мобильный телефон, фотоаппарат, видеокамера, ноутбук, костюм в портпледе, детская люлька, костыли, складная коляска. Сейчас из перечня исключены ноутбук, мобильный телефон и зонт. В **Минтрансе** это объяснили возможностью убрать эти предметы в сумку. Зато в списке появился рюкзак – долгожданный для пассажиров «Победы», которых то и дело заставляли доплачивать за провоз рюкзака.

### ИНТЕРФАКС; 2017.11.15; АЭРОПОРТ РОСТОВА-НА-ДОНУ ЗА 9 МЕС. УВЕЛИЧИЛ ЧИСТУЮ ПРИБЫЛЬ В 2,4 РАЗА НА ФОНЕ РОСТА ПАССАЖИРОПОТОКА

ОАО «Аэропорт Ростов-на-Дону» (входит в холдинг «Аэропорты регионов») в январе-сентябре 2017 года получило чистую прибыль по РСБУ в размере 630,3 млн рублей, что в 2,4 раза больше, чем за аналогичный период 2016 года, говорится в отчете компании.

Выручка от продаж выросла на 23,2% – до 1,7 млрд рублей, в то время как себестоимость снизилась на 1,4% – до 920,452 млн рублей. В результате валовая прибыль возросла в 1,6 раза – до 849,3 млн рублей. Эти факторы позволили получить прибыль от продаж в размере 744,3 млн рублей (рост в 1,8 раза).

Прочие доходы предприятия сократились на 17% – до 80,2 млн рублей, прочие расходы – в 2,2 раза, до 94,1 млн рублей.

В отчете сообщается, что аэропорт Ростова-на-Дону в январе-сентябре 2017 года увеличил пассажиропоток на 32,2% по сравнению с показателем аналогичного периода прошлого года – до 2,017 млн человек, в том числе пассажиропоток на международных линиях вырос в 1,9 раза – до 500 тыс. человек, на внутренних – на 19,5%, до 1,517 млн человек.

\*\*\*

Кредиторская задолженность АО сократилась с 221,9 млн рублей на 1 января до 202 млн рублей на 1 октября 2017 года, дебиторская задолженность выросла с 68,7 млн рублей до 72,5 млн рублей.

АО «Аэропорт Ростов-на-Дону» зарегистрировано в апреле 1993 года, имеет статус международного аэропорта федерального значения. С 1 апреля 2015 года полномочия единоличного исполнительного органа переданы УК «Аэропорты регионов».

### ИНТЕРФАКС; 2017.11.15; ПАССАЖИРОПОТОК АЭРОПОРТА «ВНУКОВО» В ОКТЯБРЕ ВЫРОС НА 22,4%

Пассажиропоток московского аэропорта «Внуково» в октябре 2017 г. составил 1,59 млн человек, что на 22,4% превышает результат аналогичного периода прошлого года, сообщил оператор аэропорта.

На внутренних воздушных линиях «Внуково» обслужило 974,6 тыс. пассажиров, что на 4,6% больше, чем в прошлом году. Наибольшим спросом пользовались перелеты в Сочи, Санкт-Петербург, Махачкалу, Ростов-на-Дону и Краснодар.

Международные перевозки за отчетный период выросли на 67,9%, до 613,4 тыс. пассажиров. Самыми популярными зарубежными направлениями стали Анталья, Ларнака, Пафос, Пхукет, Пунта-Кана, Стамбул, Душанбе, Кишинев и Баку.

«Из городов Таджикистана Куляб и Худжанд во «Внуково» (в октябре – ИФ) начала выполнять полеты новая иностранная авиакомпания Somon Air. Казахская авиакомпания SCAT Airlines, в свою очередь, открыла новые рейсы из Чимкента и Актау. Рейсы запланированы с частотой три раза в неделю на каждом направлении», – отмечается в сообщении аэропорта.

За десять месяцев 2017 г. «Внуково» обслужило 15,522 млн пассажиров, что на 32% больше, чем годом ранее. По итогам года аэропорт планирует обеспечить перевозку более 17 млн человек (в 2016 г. – почти 14 млн).

Как сообщалось, пассажиропоток аэропорта «Шереметьево» в октябре вырос на 17,7%, до 3,57 млн человек (включая детей до 2 лет). Третий аэропорт Московского авиаузла «Домодедово» пока не объявлял операционные результаты за прошлый месяц.