**27 НОЯБРЯ 2017**

**Вернуться в оглавление**

|  |
| --- |
| **Публикации** |

### FONTANKA.RU; 2017.11.24; МИНИСТР ТРАНСПОРТА ЗАЯВИЛ, ЧТО КРИТИЧЕСКАЯ ТОЧКА ПО «БЕГОВОЙ» ПРОЙДЕНА

Станция метро Петербурга «Беговая» находится в так называемой красной зоне строящихся объектов к чемпионату мира 2018 года. Об этом 24 ноября заявил **министр транспорта** России Максим **Соколов** в ходе инспекции работ на Невско-Василеостровской линии подземки.

По его словам, в красной зоне отстающих объектов мундиаля находится только «Беговая». Но критическая точка пройдена. Как добавил вице-губернатор Петербурга Игорь Албин, в декабре завершатся работы по бетонированию, а на январь будущего года назначены монтаж подсистем и отделочные работы.

Ранее по решению Албина ответственные за строительство метро чиновники комитета по развитию транспортной инфраструктуры (КРТИ) Смольного лишились выходных. Смольный и Метрострой твердо намерены сдать «Беговую» и «Новокрестовскую» к 1 апреля 2018 года.

### 47NEWS.RU; 2017.11.24; МИНИСТР ТРАНСПОРТА СОКОЛОВ ТЕПЕРЬ ЗНАЕТ, КТО В ЛЕНОБЛАСТИ ОТВЕЧАЕТ ЗА ТПУ «ДЕВЯТКИНО»

Затраты на реализацию первой очереди транспортно-пересадочного узла «Девяткино» составят 241,9 миллиона рублей. Об этом на заседании Координационного совета по развитию транспортной системы Санкт-Петербурга и Ленобласти министру транспорта Максиму **Соколов**у сообщил председатель комитета по дорожному хозяйство Юрий Запалатский.

Главный дорожник Ленобласти отметил, что в проект может быть привлечен инвестор. А конкурс по его привлечению может быть завершен к марту 2019 года. Непосредственно проектирование и строительтсво первой очереди ТПУ «Девяткино» запланировано на апрель 2019 – декабрь 2020 года. При этом Запалатский уточнил, что для обеспечения транспортной доступности ТПУ «Девяткино» необходимо построить три дороги. Это новый выход из Санкт-Петербурга от КАД в обход Мурино и Нового Девяткино с выходом на дорогу Петербург – Матокса. Ориентировочная стоимость строительства объекта составит 20,9 миллиона рублей. Кроме этого необходимо провести реконструкцию дороги районного значении вдоль железнодорожной ветки к строящейся развязке КАД. Проект оценивается в 23,1 миллиона рублей. А также подключить международный автовокзал в составе ТПУ «Девяткино» к КАД.

В свою очередь министр **Соколов** поинтересовался, а кто, собственно, занимается со стороны Ленобласти проектом ТПУ «Девяткино». На это главный областной дорожник ему пояснил, что комитет по дорожному хозяйству занимается строительтсвом дорог к ТПУ, а непосредственно проектом будет заниматься управление по транспорту. А вице-губернатор Санкт-Петербурга Игорь Албин заметил, что мегаполис тоже будет развивать транспортно-пересадочные узлы в районе депо «Южное» и Рыбацкое, но город в своих проектах будет применять иную идеологию. Она подразумевает большую коммерческую и меньшую государственную составляющие.

### ДОРИНФО; 2017.11.24; ОТКРЫТИЕ МОСТА ЧЕРЕЗ ВОЛХОВ НА ТРАССЕ Р-21 КОЛА В ЛЕНОБЛАСТИ ЗАПЛАНИРОВАНО НА 2018 ГОД

Вторую очередь моста через реку Волхов на трассе Р-21 «Кола» в Ленинградской области планируется ввести в эксплуатацию в мае 2018 года. Об этом 24 ноября в рамках Координационного совета по развитию транспортной системы Санкт-Петербурга и Ленобласти заявил **министр транспорта РФ** Максим **Соколов**.

«Этот мост даст возможность проходить круизным судам непосредственно до причалов Старой Ладоги. Хочу поручить проверить глубины и всю обстановку, чтобы эта проводка началась параллельно с открытием моста, которое запланировано на май 2018 года», – сказал Максим **Соколов**, отмечая, что это изменит логистику, что положительно скажется на инвестиционной привлекательности Ленинградской области.

Напомним, первая очередь моста на 122-м км федеральной трассы Р-21 «Кола» была открыта в июне 2015 года. После того, как транспорт был перепущен на новый мост, старый был демонтирован, а подрядчик приступил к строительству второй очереди.

### РИА НОВОСТИ; 2017.11.24; ОТСУТСТВИЕ АВИАСООБЩЕНИЯ С РОССИЕЙ ВРЕДИТ УКРАИНЕ, СЧИТАЕТ ГЛАВА МАУ

Прогресса в вопросе возобновления авиасообщения между Украиной и Россией пока нет, заявил журналистам глава крупнейшего украинского авиаперевозчика «МАУ» Юрий Мирошников.

Остановите поезд: в Киеве призвали закрыть транспортное сообщение с Россией

«Это действительно серьезная проблема. Должен сказать, что эта проблема существенным образом ухудшает транзитный потенциал Украины и ослабляет конкурентоспособность и транзитные преимущества киевского аэропорта Борисполя как хаба», – сказал он.

Ранее глава российского **Минтранса** Максим **Соколов** заявил, что Москва по-прежнему открыта к диалогу с Киевом о возобновлении авиасообщения, но новых контактов нет.

Авиасообщение между двумя странами прервалось в конце октября 2015 года, когда Украина запретила полеты российских авиакомпаний, а Россия ответила зеркальными мерами.

### ТАСС; 2017.КАК РАЗВИВАТЬ ТУРИЗМ НА ТРУДНОДОСТУПНОМ СЕВЕРНОМ ПОБЕРЕЖЬЕ БАЙКАЛА

Эксперты туристического бизнеса рассказали ТАСС, как добраться до отдаленной от крупных городов части Байкала, чем там заняться и нужно ли привлекать туда новых туристов

Власти Республики Бурятия планируют повысить транспортную доступность северной части озера Байкал, турпоток туда сегодня характеризуется небольшим количеством «элитных» клиентов.

Далекий, элитный

Директор по маркетингу республиканского Туристско-информационного центра «Визит Бурятия» Ольга Шерхоева отмечает, что больше половины всех жителей Бурятии на северном Байкале никогда не были, хотя, по ее личному убеждению, настоящий Байкал можно увидеть только на севере.

«Едут туда иркутяне, из Шелехова, Ангарска, Красноярска. Половина отдыхающих там – европейские иностранцы, – рассказывает собеседница. – Однозначно можно сказать, что северный Байкал – одна из лучших локаций на озере. Но в силу сложной логистики, дороговизны отдыха место это больше рассчитано на элитного туриста, готового платить хорошие деньги».

Этот тезис подтверждает стоимость гостиниц на северном побережье. Самый дорогой отель на Байкале расположен именно на там, недалеко от Северобайкальска. Провести сутки в одном из 17 номеров «Байкальской резиденции» можно за 17,6 тыс. рублей в низкий сезон и за 66 тыс. рублей – в сезон высокий, то есть летом. Можно снять один из двух особняков по цене от 134 тыс. до 491 тыс. рублей в сутки.

«Безусловно, это отдых, рассчитанный на платежеспособного туриста, – сказал ТАСС гендиректор лодж-отеля «Байкальская резиденция» Вадим Мамонтов. – К нам приезжают отдыхать американцы, маврикийцы, швейцарцы, казахи, поляки, итальянцы, испанцы».

Впрочем, возможность отдохнуть на северном побережье озера есть в гостиницах и домах отдыха по приемлемым ценам – от 2 до 5 тыс. рублей. В Северобайкальске несколько десятков мест размещения. «Нельзя однозначно сказать, что инфраструктура там совсем уж не развита: есть гостиницы, есть туристический продукт», – отметила Шерхоева.

Чем манит север Байкала

Мамонтов отмечает, что деньги платежеспособный турист готов отдать за возможность побывать в месте, сохранившем первозданную природу байкальского побережья – предусмотрена организация выездов на природу, экскурсии, экспедиции. Для этого есть квадроциклы, джипы, водная техника, аэролодки.

«Людям, которые к нам приезжают, условно говоря, нужно оказаться в такой ситуации, когда они смогут выйти из лодки и тут же увидеть следы недавно прошедшего медведя. Им хочется чего-то, созданного без присутствия и влияния человека. Про южный Байкал такого сказать не могу», – поделился Мамонтов.

Среди местных достопримечательностей – мыс Котельниковский с термальным источником, температура которого достигает 80 градусов, песчаный остров Ярки – он ценится любителями пляжного отдыха и рыбаками, озеро Гитара – на пути к горе Черского, целебные источники Дзелинда, Хакусы, Гоуджекит, которые благоприятны при лечении болезней органов кровообращения, нервной системы, а также кожных заболеваний. Медицинский туризм, отмечает Шерхоева, на северном побережье Байкала является одним из самых популярных направлений.

«Есть спрос и на экскурсионные программы, они очень богатые и интересные. Туры туда достаточно дорогие, это однозначно не для группового туризма, больше для индивидуальных путешественников», – подчеркнула она.

Сложности логистики

У жителей Бурятии однако север Байкала не востребован. Мамонтов признался, что об отеле «Байкальской резиденции» не знает большинство туроператоров, работающих в республике. «Из Улан-Удэ к нам, например, никто гостей не возит. Возят из Иркутска», – отметил предприниматель, пояснив, что дело не только в платежеспособности клиентов, но и в транспортной доступности.

«Все определяет транспорт. Бурятии нужно иметь свою собственную авиакомпанию. Раньше был ПАНХ, и мы брали у них много чартеров, но авиакомпания обанкротилась. Потом «Бурятские авиалинии», «Пионер», которые сейчас тоже не летают (в феврале 2017 года **Росавиаци**я аннулировала сертификаты эксплуатанта этих авиакомпаний – прим. ТАСС)», – добавил Мамонтов.

Байкал: экологические проблемы великого озера

Как не допустить катастрофы в одной из редчайших экосистем планеты

Шанс на появление своего перевозчика однако есть. Летом глава Бурятии Алексей Цыденов сообщил, что в республике появится собственная авиакомпания, а субсидирование возрастет.

По воздуху – самолетами иркутской авиакомпании «Ангара» – путь на сегодня самый короткий. На поезде из Улан-Удэ до Северобайкальска нужно ехать порядка 40 часов и с пересадками, из Иркутска быстрее и дешевле. Еще один способ добраться до северного побережья летом – на теплоходе «Комета». Он курсирует также из Иркутска, время в пути – более 10 часов.

По мнению Мамонтова, тема водного сообщения – перспективная, но развивать его нужно одновременно с обновлением транспорта. «У меня был опыт, когда по пути «Комета» сломалась, и ее перебирали прямо на плаву. Это еще повезло, так как был световой день и хорошая погода», – вспоминает он.

С восточного берега Байкала регулярного водного сообщения с северной частью озера нет, хотя есть порт Турка, который находится на территории особой экономической зоны «Байкальская гавань», примерно в 160 км от столицы Бурятии. По этому вопросу создана межведомственная рабочая группа по поручению главы **Минтранса** РФ Максима **Соколов**а. В сентябре этого года на первом заседании она решила, что развивать водный транспорт воможно, но только при условии дноуглубительных работ, реконструкции причалов и создании экологичного флота.

Нужна ли доступность

Впрочем, признаются собеседники агентства, повышение доступности севера Байкала – палка о двух концах. По словам Мамонтова, до недавнего времени реклама «Байкальской резиденции» не распространялась намеренно – постоянные клиенты ценят уединение.

Шерхоева также считает, что уникальное место должно оставаться труднодоступным, чтобы сохранить существующий немассовый, но стабильный и платежеспособный турпоток.

«До севера Байкала пока не добрались туристы из Китая. В отличие от Байкала южного, от острова Ольхон. Наши немецкие партнеры, например, уже отказываются отправлять своих людей на Ольхон – настолько массовый там сейчас туризм», – посетовала она, отметив, что нынешняя картина позволяет прогнозировать, что северный Байкал еще как минимум 50 лет будет оставаться уделом элитных туристов.

### ФЕДЕРАЛПРЕСС; 2017.11.24; ЦУКАНОВ ПОПРОСИЛ ПРОКУРАТУРУ УСИЛИТЬ КОНТРОЛЬ ЗА ТРАНСПОРТНОЙ БЕЗОПАСНОСТЬЮ ОБЪЕКТОВ ЧМ-2018

с. Полпред президента в СЗФО Николай Цуканов попросил прокуратуру усилить контроль за транспортной безопасностью объектов, задействованных на Чемпионате мира по футболу в 2018 году.

«Доля утвержденных планов транспортной безопасности на объектах, задействованных для проведения Чемпионата мира в 2018 году в целом по округу составляет 14%», – сказал он на совещании с министром транспорта РФ Максимом **Соколов**ым.

«Прошу транспортную прокуратуру взять ситуацию на контроль «, – добавил полпред.

В целом же по СЗФО на всех объектах транспорта готовность подобных документов составляет от 3 до 40% в зависимости от региона.

### DON 24.RU; МАРИЯ САЙМОН; РАБОТУ АЭРОПОРТА ПЛАТОВ ПРОВЕРИЛИ ВОЛОНТЕРЫ

Студенты прошли все этапы проверки, которые будут проходить пассажиры новой воздушной гавани. Волонтеры проверили работу нового аэропортового комплекса Платов. Первые 150 «пассажиров» – студенты Южно-Российского государственного политехнического университета имени М.И. Платова – прошли все этапы, которые будут проходить улетающие из Ростова. Сотрудники воздушной гавани в это время проверяли готовность к работе – и свою, и оборудования.

«Волонтеры, получившие тестовые задания, приняли участие во всех технологических этапах. Вначале проверили работу службы авиационной безопасности на входном досмотре с использованием интроскопов, стационарных и ручных металлоискателей», – рассказали в пресс-службе аэропорта.

Также студенты и работники протестировали, как работает зона регистрации, система обработки багажа, проходит предполетный досмотр и «посадка».

«Помимо стандартных операционных процедур работниками Платова были отработаны дополнительные сценарии: снятие зарегистрированного пассажира и багажа с рейса, оформление оружия, обслуживание маломобильных пассажиров и пассажиров с детьми», – уточнили представители воздушной гавани.

Тестовые испытания проведут еще несколько раз, чтобы персонал был готов к началу работы.

Напомним, первый самолет приземлился в аэропорту Платов 18 ноября. В нем летел глава **Росавиаци**и Александр **Нерадько**. В этот же день в новую воздушную гавань прибыл борт из действующего ростовского аэропорта. На нем прибыли **министр транспорта РФ** Максим **Соколов** и губернатор Василий Голубев.

### КОММЕРСАНТ; АНАСТАСИЯ ВЕДЕНЕЕВА; 2017.11.27; СУДОВЛАДЕЛЬЦАМ НАОБЕЩАЛИ НА ТРИ ГОДА ВПЕРЕД

Они могут получить 7 млрд руб. компенсации процентных ставок

Как стало известно “Ъ”, правительство может продлить субсидии судоходным компаниям на частичную компенсацию затрат по процентам по кредитам и лизингу сразу на три года, включая текущий. Всего в 2017–2019 годы на это заложено 7,3 млрд руб. Однако пока не найден компромисс по поводу максимальной субсидируемой ставки по валютным платежам – Минфин предлагает 4%, тогда как Минпромторг и **Минтранс** настаивают на 6%.

Шансы на то, что правительство продлит действие одной из основных мер поддержки российского судостроения, постановления №383, выросли. Этот механизм позволяет судоходным компаниям получать компенсацию из бюджета в две третьих от ставки кредита на строительство судна либо лизингового платежа за него. Правила этих субсидий утверждены правительством в 2008 году до 2010 года, но неоднократно продлевались (последний раз – до конца 2016 года). На этот год субсидии пока не продлены, и, как сообщали “Ъ” в Минпромторге, решение ожидается после принятия бюджета (см. “Ъ” от 10 мая).

Госдума одобрила бюджет на 2018–2020 годы в пятницу, в нем на эти субсидии заложено 2,6 млрд руб. в 2018 году, 2,4 млрд руб. в 2019 году и 3,9 млрд руб. в 2020 году. На 2017 год было предусмотрено 2,3 млрд руб. В Минпромторге “Ъ” заявили, что сейчас рассматривается продление постановления на 2017–2019 годы и «данный вопрос выносится на площадку правительства». Но, по данным “Ъ”, официально документ в правительство не внесен.

По информации “Ъ”, основные разногласия, которые не удалось урегулировать, связаны с намерениями Минфина, во-первых, исключить из расчета субсидии доход лизинговой компании, а во-вторых, снизить пороговый (максимальный к возмещению) размер ставки по валютным кредитам и лизингу с 2018 года до 4%. **Минтранс** и Минпромторг предлагают пороговую ставку в 6%. В нынешней редакции пороговая ставка – 10% в 2008–2012 годах и 8% в 2012–2017 годах. Источник “Ъ” в отрасли отмечает, что предлагаемые Минфином изменения приведут к снижению привлекательности лизинга: для судоходных компаний сократятся объемы субсидий, так как в ряде случаев все проценты в составе лизингового платежа отражаются именно как «доход лизинговой компании». Размер субсидий по лизинговым платежам и так ограничен пороговой ставкой, напоминает он, а предлагаемое снижение ставки до 4% «никак не отражает современные условия привлечения валютного финансирования на рынке».

Надежда Малышева из PortNews не исключает, что риторика об ускоренном переходе на расчеты в рублях в российской экономике подталкивает Минфин к установлению столь низкого порога по валютному финансированию. Но, по ее мнению, уровень в 6% был бы более эффективной мерой поддержки.

Помимо субсидирования процентной ставки государство с 2017 года поддерживает судостроение еще и утилизационными грантами (СУГ, единовременная выплата при утилизации старого судна и заказе в РФ нового). В текущем году на это заложено 394 млн руб., в одобренном бюджете на 2018–2020 годы на эту меру предусмотрено 371 млн руб., 290 млн руб. и 500 млн руб. соответственно. В этом году четыре соглашения о получении гранта с Минпромторгом подписал «Волготранс», и по одному – «ВодоходЪ», «Рыболовецкий колхоз им. В. И. Ленина» и «Петротанкер». В конце октября Минпромторг предоставил субсидии «Волготрансу» по двум соглашениям и «Петротанкеру» в целом на 227 млн руб.

Судоходные компании неоднократно говорили, что обе меры поддержки должны работать вместе, так как грант направлен на вывод старого флота, а субсидии обеспечивают адекватные финансовые условия строительства нового. Пока бизнесу необходимо выбирать между двумя механизмами. В Минпромторге “Ъ” сообщили, что сейчас вопрос об их объединении не обсуждается. Впрочем, зам**министра транспорта** Виктор **Олерский** в интервью “Ъ” говорил, что такая возможность рассматривается, но переговоры «зашли не так далеко» (см. “Ъ” от 24 ноября).

### INTERFAX-RUSSIA.RU; 2017.11.24; ЖИТЕЛИ ТЮМЕНСКОГО СЕЛА ИЗ-ЗА НЕОКРЕПШЕГО ЛЬДА НА ИРТЫШЕ ДОБИРАЮТСЯ ДО РАБОТЫ НА ВЕРТОЛЕТЕ

В селе Уват Тюменской области из-за ледостава на реке Иртыш закрылась паромная переправа.

«Лед на реке пока очень непрочный, только начинает сцепляться – и паром по Иртышу уже не пройдет, и передвигаться пешком по такому льду ни в коем случае нельзя, поэтому сейчас открыли вертолетное сообщение», – сообщил агентству «Интерфакс-Урал» в пятницу сотрудник пресс-службы администрации Уватского района.

По его словам, в день вертолет перевозит порядка 500 человек.

«Многие летают с одного берега на другой на работу, так как основная часть уватцев живет в Левобережье, а в Правобережье находится большинство предприятий и организаций, в том числе районная администрация, полиция, военкомат, гостиница», – отметил собеседник агентства.

Он также добавил, что перелет бесплатный, а на берегу для экстренных случаев дежурит катер на воздушной подушке.

«Вертолетные перевозки будут действовать до открытия ледовой переправы», – отметил собеседник агентства.

24 ноября в Увате было -5 градусов, завтра ожидается -7 градусов, в воскресенье столбик термометра опустится до -19.

Ранее сообщалось, что на Иртыше в районе Тобольска паромная переправа закроется 25 ноября.

### КОММЕРСАНТ; АЛЕКСАНДР ВОРОНОВ; АННА ВАСИЛЬЕВА; ИВАН БУРАНОВ; 2017.11.27; К ЛИЧНОМУ ЭЛЕКТРОТРАНСПОРТУ ПОДКЛЮЧИЛИСЬ ДЕПУТАТЫ И СПЕЦИАЛИСТЫ

Владельцам гироскутеров ищут место среди пешеходов, автомобилистов и велосипедистов

В Мосгордуме заявили о необходимости ввести законодательные ограничения для граждан, передвигающихся по городу на сегвеях, гироскутерах, моноколесах и других «самобалансирующихся электрических транспортных средствах». Ранее определить статус граждан, пользующихся «современными техническими средствами передвижения», поручил ведомствам первый вице-премьер Игорь Шувалов. В ГИБДД предлагают приравнять их к пешеходам и запретить выезжать на автодороги. В Европе подобные единые правила могут быть разработаны к концу 2017 года.

Идею ввести законодательные ограничения для владельцев «самобалансирующихся электрических транспортных средств» выдвинул на слушаниях в Мосгордуме спикер городского парламента Алексей Шапошников. Господин Шапошников похвалил «экологичность и бесшумность» сегвеев, гироскутеров и моноколес, но с призывом «не забывать о безопасности» предложил отрегулировать их использование. Спикер напомнил, что движение в городе регулируется федеральными Правилами дорожного движения, но дал понять, что Москва может устанавливать свои ограничения на территориях, не попадающих в зону действия ПДД. В пример были приведены городские парки, пешеходные зоны и общественный транспорт, включая метрополитен. Запретить пользоваться гироскутерами на станциях метро ранее призывала глава комиссии по безопасности Мосгордумы Инна Святенко.

Отметим, возможность регулирования личного электротранспорта по заданию первого вице-премьера Игоря Шувалова сейчас изучают и в правительстве РФ. В октябре 2017 года господин Шувалов поручил МВД, **Минтрансу** и «Открытому правительству» проработать статус граждан, пользующихся «современными техническими средствами передвижения». Чиновники, в частности, должны определиться, разрешить ли движение на гироскутерах и сегвеях только в парках, приравнять их к велосипедам в рамках ПДД либо вообще не вводить ограничений (см. “Ъ” от 26 октября). Впрочем, по данным “Ъ”, решения по этому вопросу пока нет. Господин Шапошников на слушаниях также предложил изучить вопрос, не приравнять ли «самобалансирующиеся средства» к мопедам или тем же велосипедам (обязанности их владельцев описаны в ПДД).

Замначальника столичной ГИБДД Юрий Дроганов заявил, что обладателей личного электротранспорта необходимо считать пешеходами. «Человек на сегвее все равно пешеход, так как он развивает скорость в 20–25 км/ч»,– поддержал его замначальника отдела нормативно-правового регулирования департамента ОБДД МВД РФ Дмитрий Митрошин, назвав электротранспорт «средством досуга, а не передвижения». Однако господин Шапошников возразил, что их скорость вскоре может вырасти с нынешних 20 км/ч до 50 км/ч.

В столичной ГИБДД также предложили нормативно ограничить возраст обладателей подобных устройств. «А то у нас дети с трех-четырех лет катаются»,– посетовал господин Дроганов, не назвав, впрочем, минимально допустимого предела. Замдиректора ГКУ «Мосгорпарк» Андрей Круглов предложил руководствоваться в этом вопросе правилами аренды гироскутеров в парках, по которым детям до семи лет их не дают, а гражданам от семи до 18 лет разрешают кататься лишь в присутствии родителей.

В ГИБДД также предложили запретить обладателям личного электротранспорта выезжать на автодороги. Представитель дирекции организации дорожного движения ГКУ ЦОДД Александр **Иванов** заключил, что «население все равно будет туда выезжать», и предложил выделить подобные агрегаты в отдельную категорию транспортных средств. Господин Круглов, впрочем, предложил ограничиться в этом вопросе лишь сегвеями и мощными гироскутерами, связав это с их большим весом, скоростью и возможным ущербом при столкновении. Однако считать ли такое столкновение ДТП, участники слушаний не договорились. Так, господин Дроганов предложил считать это «несчастным случаем». Предложения по конкретным ограничениям должны быть представлены в Мосгордуму к 25 декабря.

Между тем владельцев гироскутеров ограничивают и за границей. Так, Европейский комитет по стандартизации разрабатывает единые для всего ЕС правила, которые могут быть готовы до конца 2017 года, а ряд стран уже регулируют использование электротранспорта (см. справку). Координатор движения «Синие ведерки» Петр Шкуматов считает, что ограничения в РФ вводить все-таки нужно: он предлагает считать владельцев гироскутеров и моноколес велосипедистами и разрешить им движение в крайнем правом ряду автодорог при условии, что скорость их движения не превысит 20–25 км/ч.

### РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА – СТОЛИЧНЫЙ ВЫПУСК; МАРИНА ГУСЕНКО; 2017.11.26; ПЛАНКА У РУЛЯ

Среди водителей станет меньше мигрантов

Среди водителей станет меньше мигрантов. Минтруд подготовил проект постановления правительства, в котором определил, сколько иностранцев могут работать в тех или иных отраслях. Он обсуждался на заседании Российской трехсторонней комиссии по регулированию социально-трудовых отношений (РТК).

В этом году допустимая доля мигрантов среди работников сухопутных транспортных компаний – пассажирских и занимающихся перевозками грузов – 30 процентов, а в 2018 году ее планируется установить в 28 процентов. По словам директора департамента занятости населения минтруда Михаила Кирсанова, доля мигрантов на транспорте снизится по просьбе **минтранса**, а также профсоюзов и работодателей в транспортной сфере. Доля мигрантов среди водителей снижается не первый год. Так государство пытается повысить безопасность перевозок и дать дополнительные возможности для трудоустройства россиянам.

В розничной торговле алкогольными напитками в специализированных магазинах будет разрешено брать на работу не более 15 процентов гастарбайтеров от общего числа работников. Столько же принимать на работу в сферу розничной торговли табачными изделиями. Полный запрет на наем мигрантов установлен для предприятий розничной торговли лекарственными средствами в аптеках, а также для некоторых видов розничной торговли.

### ТАСС; 2017.11.24; ПЛАТНУЮ ТРАССУ М-11 «МОСКВА – САНКТ-ПЕТЕРБУРГ» ВВЕДУТ В ЭКСПЛУАТАЦИЮ ОСЕНЬЮ 2018 ГОДА

Платная трасса М-11 «Москва – Санкт-Петербург» будет полностью введена в эксплуатацию осенью 2018 года, заявил глава ГК «Автодор» Сергей Кельбах на координационном совете по развитию транспортной системы Санкт-Петербурга и Ленинградской области.

«Осенью 2018 года – октябрь, ноябрь максимум – вся трасса будет введена в эксплуатацию. Не рабочее движение, а введена в эксплуатацию», – сказал он.

Ранее сообщалось, что трасса полностью будет введена в эксплуатацию в 2018 году.

Скоростная автомобильная дорога «Москва – Санкт– Петербург» (федеральная автомобильная дорога М-11) – строящаяся (в эксплуатацию введены отдельные участки) автомагистраль между Москвой и Санкт-Петербургом. После постройки существующая федеральная трасса М-10 «Россия», которая на отдельных участках исчерпала свою пропускную способность, будет служить бесплатным дублером новой платной автодороги.

Проезд от Москвы до Санкт-Петербурга по платной автотрассе М-11 займет не более 5,5 часа. Общая протяженность дороги составит 669 км, разрешенная скорость на ней будет 130 км/ч. Новая дорога «Москва – Санкт-Петербург» в основном пройдет параллельно существующей автомобильной дороге М-10 «Россия» и будет пересекать ее на км 58, км 149, км 208, км 258, км 334, км 543 с устройством транспортных развязок в разных уровнях. Это позволит переключать движение транспортных потоков с М-10 «Россия» на скоростную автомагистраль и наоборот.

Сейчас в эксплуатацию введены участки с 15 по 58 ким(Москва – Солнечногорск) и с 258 по 334 км (обход Вышнего Волочка).

### ТАСС; 2017.11.24; РФ НАМЕРЕНА ИЗМЕНИТЬ СОГЛАШЕНИЕ С ЛИТВОЙ, КАСАЮЩЕЕСЯ АВТОПЕРЕВОЗОК

Правительство РФ намерено создать равные условия для международных автомобильных перевозок российскими и литовскими перевозчиками.

На официальном сайте кабинета министров РФ опубликовано распоряжение, одобряющее проект соглашения о внесении изменений в межправительственное российско-литовское соглашение о принципах сотрудничества в области транспорта от 1992 года.

В пояснительной записке отмечается, что российское законодательство предусматривает введение сборов при проезде по территории России иностранных перевозчиков. Этот сбор вводится «в случае введения иностранными государствами сборов с российских перевозчиков, осуществляющих перевозки пассажиров и грузов на территориях таких иностранных государств, за проезд по автомобильным дорогам иностранных государств и сборов, связанных с использованием таких автомобильных дорог».

Евросоюзом приняты общие требования к системам взимания дорожных сборов, которые последовательно реализуются во всех странах сообщества и предполагают взимание сборов со всех перевозчиков. Кроме того, правительство Литвы в декабре 2015 года приостановило действие статьи соглашения 1992 года, в соответствии с которой транспортные средства, выполняющие перевозки пассажиров и грузов перевозчиками государства одной из сторон по территории государства другой стороны, освобождаются от налогов и государственных сборов, связанных с использованием или содержанием дорог и других путей сообщения, владением или использованием транспортных средств.

«В связи с этим подписанным распоряжением российской стороной одобрен проект соглашения в форме обмена нотами о внесении соответствующих изменений в соглашение 1992 года», – отмечается в материалах кабмина РФ. Специалисты подчеркивают, что «внесение предлагаемых изменений в соглашение позволит создать равные условия для международных автомобильных перевозок российскими и литовскими перевозчиками».

### ИНТЕРФАКС; 2017.11.24; ГТЛК ЗАКУПИТ ДЛЯ СЕВАСТОПОЛЯ 150 ТРОЛЛЕЙБУСОВ НА 2,4 МЛРД РУБ

ПАО «Государственная транспортная лизинговая компания» (ГТЛК) объявило открытый конкурс на право заключения договора на поставку 150 троллейбусов для эксплуатации в Севастополе, говорится в материалах на сайте госзакупок.

Начальная (максимальная) цена договора – 2,391 млрд рублей.

Поставки планируется осуществлять тремя партиями по 50 троллейбусов каждая в сроки не позднее 30 июня 2018, 2019 и 2020 годов.

Поставка троллейбусов с длиной кузова не более 13,5 метра с асинхронными двигателями будет осуществляться в рамках программы некоммерческого лизинга городского пассажирского транспорта, работающего на газомоторном топливе, а также наземного электрического транспорта в Крыму.

Заявки принимаются до 13 декабря, подведение итогов состоится 19 декабря 2017 года.

Согласно материалам госзакупок, ГУП «Севэлектроавтотранс им. А.С.Круподерова» (Севастополь), оператор троллейбусного парка в Севастополе, 9 ноября объявило процедуру закупки 150 троллейбусов за 3,352 млрд рублей. В этот же день процедура была завершена. Информация о заключении контракта на сайте отсутствует.

«Севэлектроавтотранс» контролируется правительством Севастополя.

ГТЛК с 2009 года реализует госпрограмму льготного лизинга дорожно-эксплуатационной техники и оборудования отечественного производства для предприятий дорожного комплекса. Единственный акционер компании – РФ, управление осуществляет **Минтранс**.

### ИНТЕРФАКС – ДАЛЬНИЙ ВОСТОК; 2017.11.27; ПАССАЖИРСКИЙ ПОНТОННЫЙ МОСТ МЕЖДУ ПРИАМУРЬЕМ И КИТАЙСКОЙ ПРОВИНЦИЕЙ БУДЕТ ОТКРЫТ 1 ДЕКАБРЯ

Открытие понтонного моста Благовещенск (РФ) – Хэйхэ (КНР) через реку Амур в Амурской области намечено на начало декабря, сообщает в понедельник пресс-служба областного министерства внешнеэкономических связей, туризма и предпринимательства.

«В этом году на реке сложная ледовая обстановка, поэтому работать трудно, но с 1 декабря мы планируем открыть мост для движения автобусов. Все баржи-понтоны уже установлены, шесть с китайской стороны, четыре с нашей. Предстоит сдача контрольной и областной комиссии, после чего мост запустят в эксплуатацию», – приводятся в сообщении слова гендиректора пассажирского порта «Амурассо» Сергея Курочкина.

Работы по сооружению понтонной переправы начались 20 ноября. В настоящее время проводятся пуско-наладочные работы. Министерство отмечает, что стоимость проезда по понтонному мосту останется на уровне прошлого года.

Понтонная переправа позволяет осуществлять перевозку пассажиров через Амур, по фарватеру которого проходит государственная граница между Россией и Китаем, после окончания навигации. В теплое время года между Благовещенском и Хэйхэ курсируют теплоходы, а в межсезонье – суда на воздушной подушке.

### ГУДОК.RU; ЗА 10 МЕСЯЦЕВ 2017 ГОДА НА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ ПЕРЕЕЗДАХ ДВЖД ИЗ-ЗА НАРУШЕНИЙ ВОДИТЕЛЯМИ ПРАВИЛ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ ПРОИЗОШЛО 21 ДТП

В результате пострадали 6 человек, 2 из них погибли

Дальневосточная железная дорога обеспокоена ростом количества ДТП на железнодорожных переездах. С января по октябрь на полигоне ДВЖД произошло 21 ДТП, пострадали 6 человек, 2 из них погибли, сообщила пресс-служба магистрали.

За этот же период 2016 года было зафиксировано 8 происшествий, в которых пострадали 2 человека, 1 погиб.

В 2017 году по 3 ДТП произошло на переездах Сахалинской области, Хабаровского и Приморского краев, 2 – в ЕАО и 1 – в Амурской области. Все происшествия произошли из-за грубых нарушений водителями Правил дорожного движения, подчеркивают в пресс-службе ДВЖД. ОАО «РЖД» ведет постоянную работу, направленную на снижение аварийности на переездах. В частности, совместно с органами власти проводится работа по сокращению количества пересечений автомобильных и железных дорог в одном уровне. Так, в текущем году прекращена эксплуатация 6 переездов в Хабаровском крае и 6 переездов в Приморье. В каждом случае при принятии решения стороны учитывают интенсивность движения, наличие поблизости альтернативных маршрутов.

### КОММЕРСАНТ; НАТАЛЬЯ СКОРЛЫГИНА; 2017.11.27; «МЫ НЕ СТОРОННИКИ РЕВОЛЮЦИЙ»

Зам**министра транспорта** Алан **Лушников** о вагонах и тарифах

Правительство готовится коренным образом изменить тарифную политику в отношении грузовых железнодорожных перевозок, переведя ОАО РЖД на долгосрочное тарифное регулирование. О подготовке к этому процессу, решении проблем с локальным дефицитом вагонов, создании их резерва и других вопросах “Ъ” рассказал зам**министра транспорта** Алан **Лушников**.

– Сейчас по рынку прошла волна жалоб на дефицит вагонов. Ситуацию в ручном режиме удается урегулировать, но может ли она повториться в следующем сезоне?

– Совершенно очевидно, что нужно что-то делать с локальным дефицитом вагонов в высокий сезон. Один из вариантов – создать резерв парка, который в пиковые периоды должен выпускаться на сеть. Вопрос: кто его должен содержать и за чей счет? ФАС предлагает купить вагоны на ОАО РЖД, но мы категорически против, потому что это создаст неравные условия. Появится регулируемый парк, который будет ездить «с мигалкой», и его никогда не будет хватать, потому что он будет дешевым. И самое главное, он будет распределяться не на рыночных принципах. Идея, которую сейчас мы обдумываем,– это все-таки обратиться к Федеральной грузовой компании (ФГК). Ведь изначально, когда мы в 2011 году оставляли ФГК в собственности ОАО РЖД, идея была в том, что компания будет своего рода балансирующим оператором, который должен удовлетворять все неудовлетворенные потребности. Но это не было формализовано.

– Кто мог бы еще стать владельцем резервного парка, если не ОАО РЖД?

– Есть другой вариант: создать какой-то парк на партнерстве, например на базе Союза операторов железнодорожного транспорта. Но для этого надо ввести обязательное участие в саморегулируемой организации и всех нагрузить, заставив платить взносы на содержание этого парка условно с каждого вагона. И этот парк будет стоять, все будут платить, допустим, 1,5 тыс. руб. в сутки в лизинговую компанию. А в пиковый период этот парк надо будет выставлять на электронную грузовую площадку, которая сама в автоматическом режиме будет его раздавать грузоотправителям по заявкам.

– Если говорить о резерве, почему его должно поддерживать исключительно операторское сообщество? Кэптивные компании грузоотправителей, получающие свой маржинальный доход с рынка, социальную нагрузку нести не будут?

– Все, кто предоставляет вагоны под погрузку, в том числе кэптивные компании, должны в этой конструкции работать в одинаковом статусе, как операторы. Если мы в существенной степени начинаем регулировать этот рынок, то все должны работать одинаково.

– Тогда грузовладельцы не будут выжидать момента, когда будет объявлен дефицит, и не будут получать его по более низкой цене?

– Да. Будет цена отсечения – лизинговая ставка. По этой цене или выше, пожалуйста, покупайте. Пока это лишь идея. Но резервный парк – это только один из вариантов. Есть еще вариант – ввести приоритетность предоставления вагонов там, где у нас больше всего страдают незащищенные слои грузоотправителей. Если проанализировать причины, такие ситуации возникают потому, что вагон универсальный, в нем перевозят и щебень, и уголь на экспорт. Из-за резкого роста спроса на экспортные перевозки угольщики готовы платить любые деньги, чтобы груз вывезти. Щебеночники просто не могут с ними конкурировать. Тогда можно установить, например, первый приоритет – это уголь для тепловой генерации, щебень для федеральных строек, для дорог, потому что дорожники не могут платить такие деньги за доставку щебня. У них фиксированная цена в контракте.

– А почему щебеночники не могут контрактовать вагоны не в сезон? В силу цикличного характера перечисления бюджетных денег?

– Правильно, могут и по идее должны, но это вопрос настройки и балансировки. Мы говорили, что нужно заключать долгосрочные контракты. И не стоит потом свою неэффективность списывать на дефицит. Конечно, все привыкли к периоду, когда был профицит парка и ставки шли вниз каждую неделю, привыкли работать на споте. Сейчас возвращается период баланса. Думаю, что в следующем году рынок сбалансируется.

– Генерация же тоже неоднородная. Есть, например, компании, аффилированные с угольщиками, и вряд ли у них есть проблемы с подвозом и обеспеченностью подвижным составом, а есть муниципальные угольные котельные. Записывать всех в одну категорию странно.

– Именно поэтому мы и не сформулировали в 2010 году, что такое «социально значимые перевозки». Это оказалось нам, всему регуляторному сообществу, не под силу. Мы, конечно, рассчитываем, что рыночная ситуация все это сбалансирует. Там, где рынок, всегда есть пиковые всплески и сезонный фактор.

– В чем недостаток варианта с приоритетным доступом?

– Мы должны будем резко поменять технологию перевозки, потому что сейчас у нас нет приоритета. По закону необходимо подать заявку, и кто первым подал, тот и получает приоритет. Если все подали одновременно, заявки удовлетворяются пропорционально. Для системы приоритетного доступа нужно будет вводить какие-то специальные категории, их формализовывать, определять станции отправления и станции назначения, и это все довольно сложно.

– Это нарушение принципа равного доступа к инфраструктуре?

– Это не его нарушение – это его изменение. Кто-то будет равнее других. И это серьезная революция. Возможно, нужно сделать не приоритет в удовлетворении заявок на перевозку, а приоритет в предоставлении вагонов, но это формально еще сложнее, потому что услуга по предоставлению вагонов априори непубличная. Соответственно, нужно будет вводить какую-то публичность или квазипубличность.

– А оценки резерва существуют?

– Пока их нет. Есть условная индикативная оценка грузовладельцев – дефицит 16 тыс. вагонов в моменте. Но что такое дефицит парка? Вот есть вагон. В течение его жизненного цикла он проходит через стадии погрузки, выгрузки, ремонта, возврата. Во-первых, он едет по рельсам. Если начинаются ремонты путей, он едет медленнее. Скорость замедляется, следовательно, вагонов автоматически нужно больше. Раньше был серьезно недофинансирован ремонт, и сегодня тяжелых ремонтов путей на 19% больше, чем в прошлом году. Из-за ремонта и по другим обстоятельствам, связанным с тем, что замедлилось движение, у нас потерялось 10 тыс. вагонов. Не то чтобы потерялось – просто их оказывается нужно больше. Если вагоны в ремонте простаивают дольше, это тоже влияет на простой. Условно теряются еще 5 тыс. единиц – простой под выгрузкой и погрузкой. Если это отрегулировать, дефицита, который обозначен грузовладельцами, теоретически не было бы. Но на самом деле он все равно был бы. Я утверждаю, что любое количество угля сейчас могло бы быть экспортировано и вопрос только в физических ограничениях инфраструктуры и вагонного парка. В этом году конъюнктура очень благоприятная, уголь стоит $90 за тонну. Даже если бы все ехало быстрее, вывозилось бы больше, все равно вагонов бы не хватало.

– По инициативе **Минтранса** планируется ввести штрафы для грузоотправителей и грузополучателей за вынужденный простой вагона. Кто будет получать эти деньги: оператор, собственник вагона, кто-то еще?

– Получать деньги должен тот, кто управляет парком. Но тут многоступенчатая структура: есть лизинговая компания, есть собственники, есть арендаторы. Поэтому нужно будет наладить систему учета и контроля. Во-первых, нужна идентификация лица, которое управляет вагонами. Во-вторых, очень важен вопрос, как документально фиксировать дату, когда вагон попал на пути необщего пользования. У оператора нет своего экземпляра накладной. У грузоотправителя и у ОАО РЖД есть, а у операторов нет. Поэтому надо для них сделать дополнительный.

– Какова ваша позиция относительно прейскуранта 10–01? Нужно ли вообще его пересматривать? Если да, то как, если нет, то как его косметически адаптировать под текущие реалии?

– Мы не сторонники революций. В тарифной системе действительно есть определенные проблемы, связанные с тем, что с 2003 года очень изменилась структура грузооборота. На тот момент было актуально регулирование по принципу «затраты плюс» с заложенными в него механизмами коэффициентов классности и дальности. Это обеспечивало баланс. Но поскольку дешевых грузов на сети сейчас стало больше, железнодорожники начали говорить, что тарифной выручки недостаточно. Сейчас мы вместе работаем, чтобы этот дисбаланс выравнять: затраты в совокупности должны быть покрыты совокупностью тарифной выручки. Важно, чтобы компания могла обеспечить не ухудшение состояния основных средств. Это принципиальный вопрос, поскольку раньше все ухудшалось и ухудшалось. Сейчас мы обсуждаем тарифные предложения на следующий год исходя из этого принципа. Работа по оценке принципиальных изменений сейчас в самом разгаре, и у нас нет пока итогового консенсуального решения по концепции. Время есть. Срок по концепции прейскуранта – конец декабря. А срок завершения работы над ним – 2019 год.

– Когда вы говорите о принципе «затраты плюс», предполагается ли, что всегда соотношение тарифной выручки и затрат будет строиться на этом принципе?

– Наша позиция как министерства заключается в том, что мы должны сделать для экономики долгосрочный тариф – на семь и более лет. Это то, что больше всего нужно грузовладельцам, то, о чем они больше всего говорят. Однако он должен быть сбалансирован с учетом двух противоположных интересов. Мы должны долгосрочный тариф сделать приемлемым для экономики, в то же время он должен давать возможность ОАО РЖД совершенствовать свою работу и повышать эффективность. Есть затраты компании в 2018 году и ее тарифная выручка с учетом тех индексаций, которые мы сейчас обсуждаем. Но вся эффективность, которая образуется в результате сокращения затрат внутри этой тарифной выручки, должна оставаться у компании, потому что мы должны стимулировать ее к сокращению издержек.

– Почему выбрана именно такая структура? Почему в 2018 году возникает «горб» в 6%, а потом «инфляция минус»? Выглядит так, как будто компания рассчитывает сегодня получить повышенную индексацию, а потом прийти снова.

– Как я уже сказал, необходимо как можно раньше сбалансировать операционные расходы. Нужно сделать это уже в 2018 году. Что касается «инфляции минус», здесь нужно сделать оговорку. Компания просит вернуть ей сверх индексации эффект от всех регуляторных решений. Поэтому было бы правильно называть это ««инфляция минус» плюс регуляторные решения». Теперь что касается того, почему 6%, а не 8%... Ну, во-первых, это номинальные 8% – эффективные 6%. А что касается того, правильно ли посчитана инфляция или нет, в формуле должны быть заложены реальные значения инфляции, только тогда это будет эффективно.

– Если сегодня дать гарантию ОАО РЖД, а потом выяснится, что какой-то из параметров был посчитан неверно, можно ли будет это исправить? Перед глазами пример ФСК, которая получила долгосрочный RAB-тариф, но потом он пересматривался столько раз, что исказился до неузнаваемости.

– Формула достаточно проста. Есть инфляция, есть регуляторные решения. А вопросы инвестиций, если уж мы говорим о тарифном регулировании,– это вообще другой вопрос. Мы как министерство считаем, что нужно, чтобы компания инвестировала туда, где это эффективно, и не инвестировала туда, где неэффективно. Все просто.

– Но как это соотносится с соображениями косвенных эффектов для экономики?

– Их тоже нужно оценивать в деньгах. Например, если компания инвестирует в какой-то проект, который имеет отрицательный NPV или доходность которого пусть положительная, но ниже ставки привлечения (то есть компания берет деньги, допустим, под 8%, а вкладывает под 4%), то за счет чего покрывать отрицательный финансовый результат от этой инвестиции?

– За счет дотаций, например.

– Лучше сразу договориться о принципах инвестирования. Главный принцип, как мы считаем,– компания должна инвестировать в проекты с доходностью на уровне ставки привлечения или выше. Второе: если проект не приносит такую доходность, значит, он в узком смысле компании не нужен, а нужен, например, грузовладельцам. Тогда пусть грузовладелец заплатит повышенный тариф за перевозки, который обеспечил бы компании возвратность этих инвестиций и доходность на приемлемом уровне. Если грузовладельцы не готовы, тогда нужно прийти к государству и попросить поделиться частью эффекта от налогов, от создания рабочих мест. Так считалась модель по Восточному полигону: в базовом варианте предполагалось внесение 260 млрд руб. господдержки в капитал – это не долг, а беспроцентные деньги в капитал, для того чтобы по инвестициям за собственный счет у компании был положительный результат.

– Но это же глобальная проблема метода cost-benefit: нужно посчитать все выгоды на всех уровнях, а это непросто…

– Методики вычисления есть. Более того, мы как министерство в косвенные эффекты верим. Считаем, что инфраструктурные проекты имеют такой эффект, причем как проекты в области грузовых перевозок, так и в особенности пассажирских.

– Что касается Восточного полигона, мы слышали, что в свете сложностей, связанных с внесением средств ФНБ, от ряда мероприятий проекта придется отказаться, в частности свернуто финансирование развития выходов из Якутии, уголь «Колмара» не поедет.

– Сейчас мы обсуждаем, как донастроить правила предоставления средств из ФНБ, для того чтобы можно было их инвестировать согласно тому решению, которое было принято президентом. 150 млрд руб. нужно проинвестировать в 2018 году и, наверное, частично в 2019 году. Вторая часть, связанная с «Колмаром»: есть проект дополнительного развития выходов из Якутии, и мы его заложили в план, но есть проблема с общей сбалансированностью проекта. В паспорте было заложено 110 млрд руб. средств федерального бюджета, часть средств была проинвестирована, остался дефицит в 88 млрд руб. Из них 8 млрд руб. покрыли за счет дополнительных источников, которые нашло ОАО РЖД, а 80 млрд руб.– это дефицит. Мы сейчас определяемся, что нам с этим дефицитом делать и в какой момент нам эту часть проекта завершать. При этом хочу сказать, что нам очень легко этим проектом управлять, поскольку Восточный полигон – это первый проект, в отношении которого правительство решило, что деньги выделяются против целевых показателей. То есть выделяются деньги, а инициатор проекта обеспечивает за счет этих денег и собственного софинансирования достижение продекларированных и формализованных показателей. Объективно мы считаем, что в следующем году ОАО РЖД досрочно выйдет на такие целевые показатели пропускной и провозной способности, которые закладывались как результат модернизации Восточного полигона.

– Пока вопрос с дополнительными выходами из Якутии обсуждается?

– Да. Насколько я понимаю, этот участок направлен на дополнительный вывоз угля «Колмара», помимо указанных в проекте 8 млн тонн. На 8 млн тонн коллеги еще не вышли, резерв есть. Но мы очень их поддерживаем, это хороший пример компании, которая свои планы реализовывает.

– И когда ОАО РЖД в своих документах пишет, что БАМ-1 и БАМ-2 для компании имеют отрицательный NPV, это как раз и отражает то, что эти проекты имеют отрицательный экономический эффект для компании, но положительный кумулятивный для всей системы?

– Да. Именно поэтому по первому этапу выделена господдержка. И именно поэтому мы договорились сделать полноценное ТЭО по второму этапу, чтобы раскрыть все эффекты для компании, грузовладельцев и всей системы.

– Когда оно будет доработано?

– ТЭО будет в ближайшее время, в начале года, как мы рассчитываем. И, как мы обсуждали у Аркадия Владимировича (**Дворкович**а.– “Ъ”), будет как само ТЭО, так и его составная часть – организация движения. Это технологический документ, который накладывается на сеть и определяет узкие места, которые нужно развивать в первую очередь.

– Есть ли потенциал привлечения частных средств в развитие БАМа и Транссиба?

– Раз они не очень эффективны даже для ОАО РЖД, у которого очень низкая ставка привлечения и рейтинг на уровне суверенного, то для привлечения частного инвестора, мы считаем, тут нет оснований. Другое дело, когда будет ТЭО, мы можем спросить у грузовладельцев, готовы ли они будут поделиться частью своих эффектов через повышенный тариф. Частные деньги здесь могут появиться только таким образом.

– Угольщики не были готовы в какой-то мере вкладываться в расширение участка Междуреченск–Тайшет?

– Нет, они говорили: «Вы сюда федеральные деньги выделили и, пожалуйста, их не снимайте, обязательно достройте нам участок». А свои деньги они не предлагали.

– Как вы оцениваете будущее многочисленных заявленных концессионных проектов? Какие из них имеют потенциал?

– Сейчас есть два перспективных проекта развития грузового движения: Кызыл–Курагино и Северный широтный ход (СШХ). К Кызыл–Курагино у меня личное отношение: на ПМЭФ в 2008 году, когда я исполнял обязанности руководителя **Росжелдор**а, я подписывал инвестиционное соглашение с инициатором проекта (им тогда был Сергей Пугачев). Почти десять лет прошло, Сергей Пугачев за границей, ветка не строится. Поэтому мне бы очень хотелось, чтобы этот проект был реализован. Мы ведем переговоры, близки к завершению, до консенсуса осталось разрешить несколько важных вопросов, касающихся прежде всего распределения рисков. Мы придерживаемся позиции, что риски должны быть на том, кто этими рисками управляет. В то же время, когда инвестор вкладывает свои средства в инфраструктуру, для него очень важно грамотное распределение рисков между ним и государством. Тогда он может проинвестировать и рассчитывать, что этот проект будет реализован. СШХ тоже находится в высокой степени готовности. По нему концессионное предложение еще не подано, но мы ожидаем его в ближайшее время. И тоже вступим в переговоры с проектной компанией.

– А по СШХ есть ли договоренность о том, кто станет в итоге владельцем этой инфраструктуры?

– ОАО РЖД было поручено организовать отбор инвесторов. Мы, когда это обсуждали у Аркадия Владимировича, спросили: «Хорошо, а кто будет строить?» – «Специальная проектная компания».– «А кто будет ее акционером?» – «ОАО РЖД». – «А где же тогда государственно-частное партнерство? Получается какое-то государственно-государственное партнерство. Все риски на государстве». После этого Аркадием **Дворкович**ем было дано поручение привлечь частного инвестора на контрольный пакет этой компании-концессионера, который бы нес на себе какие-то риски, и не все риски ложились бы на монополию. В процесс отбора инвесторов мы не вмешиваемся, это прерогатива ОАО РЖД.

– Насколько потенциально эффективен проект моста на Сахалин?

– Проект очень масштабный, и мы ожидаем до конца года полноценное ТЭО, которое нам бы дало все параметры капвложений и их эффективности.

– А если ее не будет?

– Давайте увидим ТЭО. У нас были предпроекты, индикативные наработки. Но пока это проработка верхнеуровневого характера, а нужно в деталях считать.

– Правда ли, что в проект заложено всего 9 млн тонн груза?

– Если говорить про груз, то на Сахалин – 5,9 млн тонн, а обратно – 3,3 млн тонн. 9,2 млн тонн будет только к 2030 году. Но не всегда эффективность измеряется тоннами. В инвестпрограмме ОАО РЖД в 2018 году на этот проект заложены относительно небольшие деньги, речь идет о проектировании.

– Есть ли какие-то подвижки в проекте Мурманского транспортного узла?

– Нам очень важно достроить железную дорогу. Поскольку стоит задача это сделать к 2020 году, соответственно, мы подготовили предложение, как это делать наиболее простым способом. Необходимо, чтобы подрядчик взял деньги взаймы, достроил к 2020 году, а бюджет рассчитается с ним за 2020 годом с учетом субсидий по процентной ставке. Да, это значит, что стоимость стройки увеличится на размер выплаты по ставке и государство должно будет это компенсировать. Такой вариант мы сейчас обсуждаем с Минэкономразвития, и им, насколько мне известно, он поддержан.

– Насколько эффективным вы считаете проект ВСМ Москва–Казань?

– Я сам из Петербурга, и периодически мы с семьей туда ездим. Помните, был такой поезд «Аврора»? Мы в начале 2009 года ездили, поезд отправлялся в 16:20 и шел 5 часов 30 минут. Моей старшей дочке тогда было меньше двух лет, она очень спокойная была, и могла всю дорогу сидеть и смотреть в окно. Сейчас младшей дочке столько же, она непоседа. Тяжело, с ней мы на Авроре не доехали бы, только самолет. Но появился «Сапсан», за 3 часа 50 минут можно доехать. На таких интервалах поезд вполне конкурирует с самолетом. Это новое качество и то, что называется «индуцированный спрос», то есть спрос, который возникает при появлении предложения.

Поэтому мы как министерство (и я лично) считаем, что ВСМ – это очень правильный проект, и, если удастся его реализовать, он даст очень серьезные эффекты на макроуровне. Решение о начале проектирования принималось в том числе с учетом косвенных эффектов для федерального и региональных бюджетов, которые этот проект может дать, они все посчитаны. Теперь нужно закончить проектирование участка Москва–Казань, достроить организационную и финансовую модель и понять, как это все правильно структурировать. У нас идет дискуссия, рабочее обсуждение. Думаю, что мы в конечном итоге это упакуем и сможем предложить правительству. Дальше тоже вопрос непростой: фактически мы должны дать старт проекту, проинвестировать в него, но мы как страна от его реализации заработаем только в будущем – от того, что повысится мобильность, вырастут зарплаты, изменится цена на недвижимость,– словом, заработаем на этих косвенных эффектах. Для этого нужно, чтобы все в это поверили: чтобы поверило наше министерство, Минэкономразвития, Минфин и правительство в целом. Это непростая дорога, но мы по ней идем.

– Какой вариант целевой модели рынка вы поддерживаете? Какой, по вашему мнению, она должна быть?

– Нам нужно дать определенность всем участникам рынка, и грузовладельцам на ближайшие семь–десять лет. Что такое определенность? Это, во-первых, самое главное, с чего мы начали: тарифы и модель, в том числе финансовая и организационная работа основной компании – ОАО РЖД. И это модель функционирования всех участников этого рынка: как они дальше будут взаимодействовать. У нас должно быть очень четкое понимание, как мы решаем те технологические и организационные вопросы, которые у нас периодически возникают, например дефицит, чтобы не было метаний, в том числе в госполитике. Модель нужна для всех: и для рынка, и для правительства, и для регуляторов.

– А какой она должна быть?

– Сбалансированной и эффективной. Сейчас у нас есть некая сложившаяся структура, которая всех более или менее устраивает. Соответственно, любые изменения, которые мы будем предлагать, должны носить эволюционный, а не революционный характер, совершенствовать какие-то механизмы.

– Частная тяга подождет?

– Это предмет дискуссии, потому что частная тяга не самоцель, а инструмент для повышения эффективности. Нужно соотнести то, как это работает в текущих условиях, как работают другие субъекты, чтобы при этом они работали в сопоставимых условиях, чтобы конкуренция была честной. И если мы увидим, что наличие частной тяги поможет отрасли повысить эффективность, в том числе и монополии, можно идти дальше в этом вопросе.

– Как вы относитесь к предложению ФАС давать высокую тарифную скидку на каждую новую привлеченную тонну груза?

– В правила применения тарифного коридора ФАС уже внесла эти изменения. Скидка достигает 50%, и я считаю, что этого достаточно. Дальше вопрос применения этого инструмента, который сейчас находится в руках ОАО РЖД. Мы видим совершенно точно, что они активизировали свою работу по привлечению высокодоходных грузов на сеть. Посмотрим, какой результат это даст.

– А вы поддерживаете закрепление этой скидки на десять лет?

– Как нам говорит ОАО РЖД, это их потребность: для того чтобы привлекать дополнительный груз, нужно гарантировать грузовладельцам долгосрочность применяемых тарифных условий. Скидка сейчас действительно ограничена по времени предоставления, а грузовладельцы хотят иметь возможность получать долгосрочные скидки. Фактически это шаг по направлению к дерегулированию тарифов в отдельных сегментах. Я считаю, что нужно попробовать и посмотреть, как это будет работать. Но здесь, конечно, очень важно, чтобы скидки давались на новые объемы или на те, для которых есть реальная угроза ухода на другие виды транспорта.

– Просит ли ОАО РЖД сейчас о точечных изменениях в прейскурант на следующий год, как в этом году?

– В середине года обсуждали, что хотят дополнительно «подкрутить хвосты» угольщикам (снизить скидку на перевозки на дальние расстояния.– ”Ъ”), но формализованных предложений я не видел.

– Как вам работается в должности зам**министра транспорта**? Как ощущения?

– Ощущения, конечно, разные, но в целом мне очень нравится. Это живая работа, которая непосредственно влияет на то, что происходит, и результат ее можно увидеть. Причем как написанный на бумаге, в виде законов и нормативных документов, так и вполне осязаемый, например стройка. Когда мы достроим все подходы к мосту через Керченский пролив, поедем с детьми на поезде, покажу: папа строил.

### ВЕДОМОСТИ; ОЛЬГА АДАМЧУК; 2017.11.26; НА СТРОИТЕЛЬСТВО ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГ В КРЫМУ НУЖНО ЕЩЕ 100 МЛРД РУБЛЕЙ

Керченский мост требуется продолжить железой дорогой

Мост через Керченский пролив стоимостью 223 млрд руб. (а с подходами – более 300 млрд руб.) может получить продолжение, сообщил представитель минэкономразвития Крыма. В коридоре автодороги «Таврида» (строительство идет, стоимость – 166 млрд руб.) может быть построена железная дорога стоимостью не менее 35 млрд руб. Это часть концепции комплексного развития железных дорог Крыма, согласованной межведомственной рабочей группой совета министров Крыма, сообщил представитель местного минэкономразвития.

Идея Керченского моста мостом не заканчивается, подтверждает представитель вице-премьера Дмитрия Козака (курирует Крым): «Таврида» в той же логике и строилась. Детали концепции строительства железных дорог сейчас обсуждаются, финального решения нет, предупреждает он. Развитие железнодорожной сети Крыма оценивается в 100 млрд руб., сообщил человек, знакомый с концепцией, утвержденной советом министров Крыма.

«Это укрупненная оценка, до экспертизы, мнение, которое может меняться как в сторону повышения, так и в сторону понижения», – объяснил «Ведомостям» глава Крыма Сергей Аксенов, дорога нужна, проект поддерживается, а изначально логистика была другой: дорога заходила с Украины и ветка Джанкой – Симферополь была основной.

Теперь основной трассой должна стать дорога Керчь – Симферополь, продолжает Аксенов: «Проект в разработке совместно с коллегами из Вольного экономического общества, надеемся, вместе справимся».

Срок сдачи железнодорожной части Керченского моста – декабрь 2019 г., после чего выяснится, что электрифицированы только подъездные пути к мосту, дальше нужно менять электровоз на тепловоз, говорит человек, знакомый с техническими особенностями крымских железных дорог: легкая мишень для критики. Представитель **Минтранса** на вопросы не ответил, РЖД отказалась от комментариев.

Финансировать дорогу планируется из внебюджетных источников – с помощью концессии или выпуска проектных облигаций, говорит представитель минэкономразвития Крыма: официально инвесторы пока не обращались с частной инициативой, но сформирован консорциум проектировщиков – МСУ «Маяк», «Инжпроектизыскания», «Гипрогор» (по данным СПАРК, «дочка» Росимущества), Железнодорожная строительная компания, крымское региональное отделение Вольного экономического общества России и проч. Руководитель консорциума проектировщиков Владимир Гелайко сообщил, что по поручению рабочей группы совета министров Крыма разработан проект технического задания. У проекта было два сценария. По первому железная дорога планируется протяженностью 215 км, по второму – 302 км, железная дорога будет реконструирована и на севере полуострова, пройдет почти через весь Крым, но второй сценарий больше не рассматривается.

Гелайко комментирует: на маршруте Керчь – Феодосия потребуется реконструкция и электрификация железнодорожных путей, это сопоставимо по инвестициям с новым строительством; от Феодосии до Симферополя будет построен 121 км новой электрифицированной однопутной железной дороги, а в проект входит текущий ремонт железной дороги на двух участках: Феодосия – Джанкой и Джанкой – Симферополь.

У проекта есть вторая очередь строительства и реконструкции, продолжает Гелайко. В нее входит, во-первых, 132 км железной дороги на маршруте Симферополь – Бахчисарай – Севастополь. Стоимость работ на этом участке оценивается в 11,7 млрд руб., а такая протяженность объясняется тем, что путь идет через горы. Во-вторых, это 62,2 км дороги Симферополь – Саки – Евпатория, этот участок оценивается в 7,82 млрд руб.

Существует несколько способов выполнить амбициозный план, говорит человек, участвующий в обсуждении проекта: полностью внести все расходы на железную дорогу в федеральную целевую программу социально-экономического развития Крыма или привлечь инвесторов. Переговоры об участии в проекте идут с китайскими инвесторами, знает он. Официально эту информацию представитель минэкономразвития Крыма не комментирует, но говорит, что инвесторов будет иметь смысл привлекать, когда проект будет утвержден.

Китайских инвесторов крайне сложно заинтересовать дорогой в Крым, считает управляющий партнер юридической компании «Качкин и партнеры» Денис Качкин: для них это тупиковое направление и есть еще риски, связанные с санкциями. Даже если удастся их убедить, государство как концедент заплатит за привлеченные деньги – по сути, любое государственно-частное партнерство в этом проекте окажется подрядом с выплатой процентов, полагает он.

Раз железная дорога планируется как продолжение Керченского моста, не исключено, что строителей моста («Стройгазмонтаж» Аркадия Ротенберга) проект заинтересует, считает консультант инфраструктурных проектов. Представитель Ротенбергов сообщил, что не обладает информацией об участии в этом проекте: «В настоящей момент сосредоточены на выполнении текущих контрактов». Даже если строители Керченского моста заинтересованы в новой стройке, формально участвовать в проекте они не будут, уверен федеральный чиновник: в феврале ожидаются новые персональные санкции США, которые затронут и подрядчиков.

Объявленная стоимость первого этапа строительства занижена минимум вдвое, считает гендиректор «Infoline-аналитики» Михаил Бурмистров: строительство и реконструкция дороги с учетом новых железнодорожных вокзалов и станций вряд ли обойдется дешевле 75 млрд руб. Представитель проектировщиков отвечает, что до полноценного технико-экономического обоснования все оценки предварительные. Стоимость «Тавриды» выросла в 2 раза с объявления проекта до утверждения: с 85 млрд до 166 млрд руб.

Главный вопрос – кто оператор дороги и как пути будут состыкованы с сетью РЖД, комментирует исполнительный директор Национального центра ГЧП Максим Ткаченко: таким оператором должна быть РЖД, но в Крым компания, опасаясь санкций, скорее всего, не пойдет. Представитель РЖД от комментариев отказался.

Сейчас РЖД занята расширением подходов к черноморским портам, если оставить железные дороги Крыма в нынешнем состоянии, разрыв будет слишком велик, считает партнер EY Дмитрий Ковалев, дорогу нужно строить, ориентируясь не на экономическую целесообразность, а на социально-экономическую значимость. Пассажирское сообщение с городами России и доставка грузов в Крым – основное, для чего нужна железная дорога, уверен он. Использовать порты Крыма для перевалки экспортных грузов, скорее всего, не удастся, заключает Ковалев.

### КОММЕРСАНТ; НАТАЛЬЯ СКОРЛЫГИНА; 2017.11.27; ВАГОНЫ ПРИТОРМОЗЯТ НА УРОВНЕ ИНФЛЯЦИИ

На железные дороги может вернуться госрегулирование

Пытаясь сдержать рост грузовых железнодорожных тарифов, ФАС предлагает беспрецедентный шаг – по сути, служба хочет вернуть госрегулирование в полностью рыночный операторский бизнес. Реализовать это ФАС планирует через ОАО РЖД, обязав его обеспечить рост общего тарифа на перевозку, включая вагонную составляющую, не выше уровня инфляции. На фоне одобренной индексации цен самой монополии это потребует ограничения ставок аренды вагонов частных операторов на 12%. На рынке говорят, что инструментов для легальной реализации идеи службы нет, а аналитики уверены, что цены и сами пойдут вниз.

ФАС готовит проект распоряжения правительства по ограничению вагонной составляющей в цене грузоперевозки так, чтобы ее общий рост не превышал инфляцию, рассказали источники “Ъ”. В ФАС подтвердили, что ОАО РЖД взяло на себя такие обязательства. «До принятия правительством решений по размеру надбавок определить величину снижения вагонной составляющей нельзя,– уточнили в службе.– Но если исходить из запросной позиции ОАО РЖД, снижение ставок на предоставление вагонов должно быть не менее 12% от текущих уровней». Проект распоряжения правительства разрабатывается ФАС с целью обеспечения условий для перехода на долгосрочные тарифы, добавили в службе. В Минэкономики “Ъ” сказали, что пока проект к ним не поступал. Источник, знакомый с позицией **Минтранса**, говорит, что министерство против: речь идет о введении тарифного регулирования в нерегулируемом сегменте, и если решение будет принято, оно должно быть закреплено федеральным законом.

В ходе долгих торгов за надбавку к грузовым тарифам в 2018 году (в общей сложности около 5,8%) ОАО РЖД действительно предложило сдержать рост вагонной составляющей через поведенческие условия для ФГК.

Свои потери через недополученные дивиденды холдинг оценивал в 4 млрд руб. (см. “Ъ” от 24 ноября).

В документе ФАС речь идет о том, чтобы ОАО РЖД и **Минтранс** приняли «исчерпывающие меры по приобретению парка грузовых вагонов, обеспечивающих вывоз всех заявленных к перевозке грузов по экономически обоснованным ценам с учетом роста спроса в условиях восстановления экономического роста», говорит источник “Ъ”. Также там закрепляется право ОАО РЖД давать скидки на грузы третьего класса (самые дорогие) на десять лет (подробнее о ликвидации дефицита, резерве вагонов и тарифной политике ОАО РЖД см. интервью зам**министра транспорта** Алана **Лушников**а на этой странице).

Но инициатива ФАС, судя по формулировке, распространяется не только на подконтрольные ОАО РЖД общества, а на весь операторский рынок. Сейчас он не регулируется, вагоны в частных руках. «Речь идет об обеспечении вывоза всех грузов, предъявленных к перевозке железной дорогой, устранении локальных дефицитов вагонов за счет увеличения предложения вагонов, совершенствования технологии и иных мер… Ожидаем конкретных действий и результата»,– поясняют в ФАС. В ОАО РЖД от комментариев отказались.

Источник на рынке говорит, что, конечно, ОАО РЖД может установить для ФГК условие, когда ее тариф не будет подниматься выше прейскуранта 10-01 для инвентарного парка ОАО РЖД (17,5% от тарифа на перевозку). Но тогда ФГК просто будет возить грузы на 500–600 руб. на вагон в сутки дешевле рынка. Вынудить частных операторов согласиться на ограничения, когда их парк зачастую закредитован так, что дешевле 1,5 тыс. руб. они возить не могут, ОАО РЖД будет сложно – вряд ли удастся провести такое решение через собрание акционеров частной компании.

«ФАС пытается ввести регулирование в рыночном сегменте, который планомерно выстраивался в процессе реформы с 2011 года,– подчеркивает другой собеседник “Ъ”.– Вместо содействия развитию конкуренции видим банальную борьбу за власть». Еще один источник “Ъ” в отрасли, соглашаясь, что «введение регулирования в немонопольном сегменте противоречит нормативной базе и базовым задачам реформы железных дорог», отмечает, что в результате упадут вложения в новый парк. «Если в 2017 году частные инвестиции в новые вагоны мы оцениваем в 130–140 млрд руб., то после введения, по сути, госрегулирования ставок операторов объем вложений может сократиться в два-три раза,– говорит он.– Дефицит по отдельным родам вагонов будет и дальше нарастать, а государству придется нести еще и бремя инвестиций в вагоны». При этом в условиях дефицита «сложно представить, чтобы рынок не нашел способов получения с клиента справедливой цены за вагон».

Между тем глава «Infoline-Аналитики» Михаил Бурмистров считает, что усилий для снижения на 12% вагонной составляющей прилагать просто не нужно – она, по расчетам эксперта, по полувагонам и так снизится в среднем по 2018 году на 13–15% к среднему уровню 2017 года из-за завершения активного списания старого парка и сохранения темпов закупки нового. Чтобы транспортная составляющая росла в пределах инфляционного коридора с поправкой на изменение структуры грузооборота, говорит он, достаточно, чтобы по полувагонам ставка предоставления ушла хотя бы на 10% вниз, что даже при сохранении дефицита в первом полугодии 2018 года вполне достижимо.

### ПРАЙМ; 2017.11.24; ФАС ПРЕДЛАГАЕТ НАПРАВИТЬ 0,1% ИЗ РОСТА ГРУЗОТАРИФА РЖД В 2018 Г НА ОБНОВЛЕНИЕ ЭЛЕКТРИЧЕК

. Федеральная антимонопольная служба России считает целесообразным направить на ускоренное обновление электричек 0,1% из индексации на 4% грузового тарифа РЖД в 2018 году, сообщил РИА Новости замглавы регулятора Александр Редько.

«Тарифные решения по грузовым перевозкам на 2018 год утверждены приказами ФАС России (от 09.12.2016 и от 23.12.2016). Утвержденные решения предусматривают индексацию тарифов в 2018 году на 4%. В ФАС России не поступало иных тарифных заявок РЖД. ФАС России полагает целесообразным сохранить данное решение, с учетом необходимости направления доходов в размере 0,1% тарифной индексации на ускоренное обновление подвижного состава в пригородных пассажирских перевозках», – сообщил Редько в пятницу.

Он подчеркнул, что обновление электропоездов будет осуществляться без повышения тарифов для пассажиров. РЖД снизит арендные ставки за электрички, выставляемые пригородным пассажирским компаниям, а последние – направят высвобожденные финансовые ресурсы на покупку новых электропоездов.

«Методика ставок аренды электричек разработана и обсуждается с РЖД, пригородными компаниями и региональными властями. Отмечаем конструктивную позицию и открытость РЖД в данном вопросе. Рассчитываем на принятие согласованных решений в середине декабря текущего года», – добавил замглавы ФАС.

Газета «Коммерсант» в пятницу написала, что правительство РФ разрешило РЖД дополнительно проиндексировать тариф на 1,78% вместо запрошенных 1,9%, но при этом вместо 3,9% базовой индексации дало 4%.

Гендиректор РЖД Олег Белозеров на заседании правительства РФ в ноябре сообщал, что компания предлагает в 2018 году рост грузотарифа на 3,9% с сохранением «в базе индексации» надбавки на капремонт 2% и рассмотреть инвестнадбавку 1,9%. Таким образом, рост тарифа установить 5,8% (3,9% плюс 1,9%) и не вычитать данные в 2017 году 2%. Кабмин сообщил, что поддержал рост тарифа на 3,9% и сохранение в долгосрочном периоде 2% на капремонт. Ведомствам было поручено дать предложения по допнадбавке.

### ТАСС; 2017.11.24; ВЛАСТИ КРЫМА ПРЕДЛОЖИЛИ СОЕДИНИТЬ КРЫМСКИЙ МОСТ С СИМФЕРОПОЛЕМ НОВОЙ ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГОЙ

Власти Республики Крым предложили построить на полуострове новую железную дорогу протяженностью 215 километров от Керчи до Симферополя через Белогорск. Об этом ТАСС в пятницу сообщили в Министерстве экономического развития (МЭР) региона. В декабре 2018 года первый автомобиль должен проехать по мосту через Керченский пролив

Предложение построить эту магистраль вошло в проект концепции комплексного развития железных дорог Крыма, уточнили в министерстве.

В настоящее время железная дорога от Керчи до Симферополя проходит через город Джанкой на севере полуострова.

«По предварительной оценке разработчиков концепции, стоимость первой очереди строительства железной дороги на участке Керчь – Симферополь через Белогорск [на востоке Крыма] протяженностью 215 км составит 35 млрд рублей», – сказали в ведомстве.

По словам собеседника агентства, потенциально такой вариант строительства железной дороги через Белогорск «имеет высокий экономический эффект и социальную значимость, является самым кратким маршрутом между Керчью и Симферополем и может послужить прямым продолжением железнодорожного сообщения через Керченский пролив [где строится Крымский мост]».

По мнению разработчиков проекта концепции, строительство новой железной дороги можно организовать «в едином транспортном коридоре» с федеральной трассой «Таврида», которая свяжет города Керчь, Симферополь и Севастополь со строящимся Крымским мостом, уточнили в МЭР.

Власти полагают, что для строительства железной дороги «могут быть задействованы внебюджетные источники на основе проектного финансирования либо выпуска инфраструктурных (концессионных) облигаций».

«Возможно, что это будет путь государственно-частного партнерства – первая в истории России концессия в сфере железнодорожного транспорта», – привели в пресс-службе слова главы министерства Андрея Мельникова.

Стройка века и трасса «Таврида»

Трасса «Таврида» протяженностью почти 280 км свяжет города Керчь, Симферополь и Севастополь со строящимся мостом через Керченский пролив и материковой частью России. Трасса будет скоростной: машины смогут ездить по ней со скоростью до 120 км/ч. Заказчиком проекта выступает Служба автодорог республики, подрядчиком – АО «ВАД».

Согласно проекту, который будет реализован в рамках ФЦП социально-экономического развития Крыма и Севастополя, трасса будет полностью построена к концу 2020 года, но четыре из шести ее участков будут готовы уже к концу 2018 года принять транспортный поток с Керченского моста. На трассе будет построено 90 мостов и путепроводов, создано 17 транспортных развязок, 30 пешеходных переходов.

Мост через Керченский пролив длиной 19 км станет самым протяженным в России. Он соединит Крымский полуостров с материком автомобильной и железной дорогами. Новая транспортная артерия обеспечит пропуск 14 млн пассажиров и 13 млн тонн грузов в год. Движение автомобилей по мосту откроется в 2018 году, поездов – в 2019 году.

### ТАСС; 2017.11.24; ГОТОВНОСТЬ НОВОГО ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО МОСТА ЧЕРЕЗ РЕКУ ЗЕЯ СОСТАВЛЯЕТ 60%

Строительство нового железнодорожного моста через реку Зея на участке Михайло-Чесноковская – Арга Транссибирской магистрали выполнено на 60%, сообщает служба корпоративных коммуникаций Забайкальской железной дороги (ЗабЖД, филиал ОАО «РЖД»).

К настоящему времени завершены работы по возведению железнодорожной насыпи с правого и левого берегов реки, установлены 8 из 10 железобетонных опор, смонтированы 2 из 9 пролетных строений.

До конца текущего года запланировано завершить сборку еще двух 127-метровых ферм железнодорожного моста.

Общая протяженность моста составит 984 м. Завершить строительство планируется в 2018 году. Инвестиции ОАО «РЖД» в реализацию проекта составят 4,7 млрд рублей.

### ИНТЕРФАКС; 2017.11.24; ЗАЯВКИ НА 5-ЛЕТНИЕ «ПРОЕКТНЫЕ» ТЕНДЕРЫ РЖД ПОДАЛИ ЛИШЬ СТРУКТУРЫ ГРУППЫ «1520»

Заявки на тендеры по проектированию объектов ОАО «Российские железные дороги» в 2018-2022 годах подали только структуры группы «1520», следует из материалов, размещенных на сайте госзакупок.

Победители тендеров получат право заключить договоры на «выполнение проектных работ, инженерных изысканий, работ по сбору исходных данных и получению разрешительной документации для проектирования и строительства объектов железнодорожного транспорта».

В частности, на контракты по Восточно-Сибирской, Горьковской, Западно-Сибирской, Красноярской, Куйбышевской, Московской, Приволжской, Свердловской, Северо-Кавказской, Юго-Восточной и Южно-Уральской железных дорог РЖД претендуют АО «Дальневосточный проектно-изыскательский институт транспортного строительства» («Дальгипротранс») и АО «**Росжелдор**проект» («РЖДпроект», РЖДП). Они готовы выполнить заказы на 2% и 2,9%, соответственно, дешевле начальной (максимальной) стоимости в 147,5 млрд руб.

Эти же компании рассчитывают на контракты на Дальневосточной и Забайкальской железных дорогах монополии. Дисконты к начальной цене в 88,5 млрд руб. – 2% и 2,8%, соответственно. Калининградской, Октябрьской и Северной железным дорогам «конкурентом» «Дальгипротранса» является ПАО «Ленгипротранс» (ЛГТ). Обе компании готовы выполнить заказы на 3,5% дешевле начальной цены в 29,5 млрд руб. Вскрытие конвертов с заявками по всем трем тендерам прошло 21 ноября, рассматриваться они будут 4 декабря, подведения итогов намечено на 5 декабря.

Все три претендента – «**Росжелдор**проект» (Москва и 20 филиалов по РФ), «Ленгипротранс» (Санкт-Петербург) и «Дальгипротранс» (Хабаровск) – представляют проектное направление группы «1520», говорится на ее сайте. Согласно данным системы «СПАРК-Интерфакс», «РЖДпроект» на 74,99% принадлежит ЛГТ (через ООО «Транспроект-Финанс»), на 25,01% – РЖД, которые приватизировали актив в начале 2010-х гг. «Ленгипротранс» напрямую контролируется совладельцами холдинга: 27,4% – Алексея Крапивина, 24,99% – у Валерия Маркелова, 14,46% – у Юрия Ободовского (владеет долей через ООО «Алакса»), 12,47% у Бориса Ушеровича, 2% – у РЖДП. В «Дальгипротрансе» – 61,3% у «**Росжелдор**проекта», остальные акции – у физлиц.

Группа «1520» является одним из крупнейших российских производственно-строительных холдингов, специализирующихся на проектировании и строительстве железных и автомобильных дорог. В частности, ее компании участвуют в модернизации Транссибирской и Байкало-Амурской магистралей, реконструкции и развитии московского транспортного узла. Строительное направление группы представлено фирмой «Бамстроймеханизация» (MOEX: BMSM), «Объединенной строительной компанией 1520» и АО «Форатек энерготрансстрой». В ООО «Группа компаний «1520» у А.Крапивина, В.Маркелова и Б.Ушеровича – по 28,33%, у Ю.Ободовского – 15,01%.﻿

### ТАСС; 2017.11.24; СТРОЯЩАЯСЯ К ЧМ-2018 СТАНЦИЯ МЕТРО «БЕГОВАЯ» В ПЕТЕРБУРГЕ ЗАРАБОТАЕТ В АПРЕЛЕ 2018 ГОДА

Станция метро «Беговая» в Санкт-Петербурге, которая строится к Чемпионату мира по футболу, начнет работать в апреле 2018 года. Об этом сообщил в пятницу глава комитета по развитию транспортной инфраструктуры города Сергей Харлашкин.

«30 марта строительные работы будет завершены. В течение максимум двух недель начнется движение по станциям «Новокрестовская» и «Беговая», в апреле 2018 «, – сказал он на координационном совете по развитию транспортной системы Санкт-Петербурга и Ленинградской области.

По его словам, есть отставание по работам на станции «Беговая», поэтому увеличено количество работников до 700 человек, в дальнейшем произойдет рост до 1200 человек.

Станции метро «Беговая» и «Новокрестовская» станут продолжением Невско-Василеостровской линии Петербургского метрополитена. «Новокрестовская» расположится в непосредственной близости к стадиону «Санкт-Петербург» на Крестовском острове и обеспечит доступ болельщиков к арене.

«Беговая» увеличит транспортную доступность Приморского района города и расположится на улице Савушкина. Общая длина участка между станциями – 5,71 км.

### РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА – СТОЛИЧНЫЙ ВЫПУСК; ТАТЬЯНА ШАДРИНА; 2017.11.27; С НЕБА НА ЗЕМЛЮ

На железной дороге могут появиться невозвратные билеты

До конца года парламент рассмотрит во втором чтении законопроект, который даст право продавать невозвратные билеты на железной дороге. О поправках в Устав железнодорожного транспорта заявил глава Комитета Госдумы по транспорту и строительству Евгений Москвичев.

Система продажи железнодорожных билетов уже готова к тому, чтобы у пассажира была возможность выбрать возвратный или невозвратный тариф. Стоимость самого невозвратного билета должна стать меньше процентов на 30 по сравнению с возвратным. Будут ли невозвратные билеты только в дерегулируемом сегменте перевозок (СВ, купе, сидячие вагоны, «Сапсан») или в плацкартных и общих вагонах тоже, депутат не уточнил.

Пока пассажир может получить обратно при отказе от поездки половину от стоимости проезда, если сдаст билет менее чем за восемь часов, но не позднее чем за два часа до отправления.

Еще одним важным документом для железнодорожников может стать проект закона о внеуличном транспорте. Пока основной акцент в нем сделан на регулирование деятельности метрополитена, но с учетом планов по развитию городских электричек и скоростных трамваев стоит внести корректировки, считает Москвичев. По словам главы РЖД Олега Белозерова, в Долгосрочной программе развития компании до 2025 года количество пассажиров, отдающих предпочтение пригородным поездам, может вернуться к пиковым значениям 1997 года, а именно 1,482 миллиарда человек. «Решить проблему качества пассажирского подвижного состава планируем за счет массового использования современных сидячих и двухэтажных вагонов», – отметил Олег Белозеров.

### ПОРТНЬЮС; 2017.11.24; ЗАВЕРШИТЬ ПРОЕКТНЫЕ РАБОТЫ ПО ПРОЕКТУ МТУ ПЛАНИРУЕТСЯ В 2018 ГОДУ

Завершить проектные работы по проекту комплексного развития Мурманского транспортного узла (МТУ) планируется в 2018 году. Соответствующие изменения предлагается внести в ФЦП «Развитие транспортной системы России», следует из проекта изменений, опубликованного Федеральным порталом для размещения нормативно-правовых актов.

С учетом определенных законодательством процедур рассмотрения и заключения концессионного соглашения, в рамках которого, в том числе должны быть определены технико-экономические параметры объекта концессионного соглашения, а также сроков осуществления указанных выше работ, для обеспечения реализации проекта в установленный срок, в 2018 году необходимо выполнить проектные и изыскательские работы по II и III этапам проекта.

Разработка проектно-сметной документации указанных этапов позволит сократить риски Российской Федерации в рамках планируемого к заключению концессионного соглашения, уточнив технико-экономические показатели будущего объекта концессионного соглашения, а также осуществить синхронизацию строительства объектов морской и железнодорожной инфраструктуры комплексного проекта и его завершение в 2020 году.

Напомним, основной идеей проекта «Комплексное развитие Мурманского транспортного узла» является перенос портовой инфраструктуры на западный берег Кольского залива. Для этого в рамках проекта уже ведется строительство железнодорожной ветки протяженностью 46 км, которая соединит Октябрьскую железную дорогу с будущими перегрузочными терминалами на западном берегу. Он является якорным проектом планирующейся к созданию на базе Мурманской области Кольской опорной зоны развития в Арктике и входит в список 17 стратегически важных проектов Арктической зоны РФ.

### ТАСС; 2017.11.24; ВЛАСТИ КАМЧАТКИ КУПЯТ СЕМЬ СУДОВ ДЛЯ РЕГИОНАЛЬНОГО ТРАНСПОРТНОГО СООБЩЕНИЯ

Одно из трех приобретенных судов на воздушной подушке планируется использовать для морского сообщения между Петропавловском-Камчатским и Вилючинском по Авачинской бухте

Правительство Камчатского края приобретет четыре самоходные баржи и три судна на воздушной подушке для развития транспортного сообщения по региональным маршрутам. Об этом в пятницу сообщила пресс-служба правительства края.

«В этом году уже выделены 50 млн рублей в качестве авансов для строительства двух самоходных барж по 40 тонн каждая и трех судов на воздушной подушке. Еще две 20-тонные баржи планируется заказать в следующем году со сроком их поставки в край в 2019 году», – цитирует пресс-служба губернатора Камчатского края Владимира Илюхина.

Одно из трех приобретенных судов на воздушной подушке планируется использовать для морского сообщения между Петропавловском-Камчатским и Вилючинском по Авачинской бухте. Сейчас эти населенные пункты соединяет дорога протяженностью около 50 км, а морской путь составляет около 16 км. Также новые суда будут работать на маршрутах между селами Тиличики и Корф в Олюторском районе Корякии, Усть-Камчатск и Крутоберегово в Усть-Камчатском районе.

### ТАСС; 2017.11.24; «МОРПОРТ САНКТ-ПЕТЕРБУРГ» РАСШИРИЛ ПЕРЕЧЕНЬ ОПЕРАЦИЙ С КОНТЕЙНЕРАМИ

Железнодорожная станция Новый порт ОЖД открылась для выполнения коммерческих операций с контейнерными грузами

АО «Морской порт Санкт-Петербург» (входит в UCL Holding) расширил перечень дополнительных услуг по обработке контейнеров, говорится в сообщении компании.

Так, наряду со стандартной перевалкой с водного на железнодорожный транспорт компания теперь осуществляет затарку и перетарку грузов в контейнеры на собственной территории с последующей их отправкой по железной дороге, а также внутриузловое перемещение контейнерных грузов.

Как отметили в пресс-службе, расширение перечня операций с контейнерами стало возможным после вступления в силу приказа **Федерального агентства железнодорожного транспорта** (**Росжелдор**), согласно которому железнодорожная станция Новый порт Октябрьской железной дороги (ОЖД) открылась для выполнения коммерческих операций с контейнерными грузами.

«Открытие станции существенно расширило возможности «Морского порта Санкт-Петербург» по выполнению операций с крупнотоннажными контейнерами в части их приема и отправки железнодорожным транспортом. Таким образом порт получил весомые конкурентные преимущества, в том числе при работе с тяжелыми контейнерами массой более 30 тонн», – цитирует пресс-служба управляющего директора компании Владислава Жукова.

В настоящее время порт принимает контейнеры всех типов ИСО с грузами всех классов опасности (за исключением нефтепродуктов). Помимо перевалки, компания предоставляет дополнительные услуги по растарке, затарке и перетарке контейнеров, накоплению контейнерных грузов (в том числе сборных), их прием и отправку морским, речным, железнодорожным и автомобильным транспортом. Порт также производит обработку и формирование контейнерных поездов. Ранее на причалы «Морпорта Санкт-Петербург» контейнеры поступали в качестве дополнения к проектным, тяжеловесным и негабаритным грузам, а также небольшими партиями.

Сейчас зона операций с контейнерными грузами в стивидорной компании охватывает территорию площадью 2 гектара на Втором районе Большого морпорта Санкт-Петербурга.

Работы по расширению возможностей по обработке контейнеров ведутся в рамках развития контейнерного сервиса компании, открывшегося осенью 2016 года. В результате с начала 2017 года контейнерный грузопоток «Морпорта Санкт-Петербург» вырос по сравнению с аналогичным периодом прошлого года в 1,5 раза и составил 25,55 тыс. TEU (191 тыс. тонн).

АО «Морской порт Санкт-Петербург» (входит в UCL Port, стивидорный дивизион международной транспортной группы UCL Holding) – крупнейший оператор, оказывающий услуги по перевалке всех видов сухих грузов в Большом порту Санкт-Петербурга. Оперирует универсальными перегрузочными комплексами генеральных и навалочных грузов, а также специализированными терминалами по обработке ро-ро грузов и контейнеров. В 2016 г. грузооборот компании составил 7,3 млн тонн, за 9 мес. 2017 г. – 5,1 млн тонн грузов.

### ТАСС; 2017.11.24; ОПРЕДЕЛЕН ГЕНПОДРЯДЧИК ДЛЯ СТРОИТЕЛЬСТВА МОРСКОГО ТЕРМИНАЛА В КАЛИНИНГРАДСКОЙ ОБЛАСТИ

ФГУП «**Росморпорт**» по итогам конкурса с ограниченным участием определил генерального подрядчика для строительства международного морского терминала для приема круизных и грузопассажирских судов в г. Пионерском в Калининградской области, говорится в сообщении предприятия.

Победителем конкурса признано ООО «Больверк». Стоимость контракта составила 7,3 млрд рублей.

Государственный контракт с победителем конкурса будет подписан после получения согласования от ФАС.

Проект строительства международного морского терминала Пионерский реализуется **Минтрансом** России, **Росморречфлот**ом, ФГУП «**Росморпорт**» и правительством Калининградской области в соответствии с поручением президента РФ. Причал нового порта сможет принимать грузы, которые сейчас следуют в Россию, в том числе через литовскую Клайпеду. Протяженность терминала позволит принимать морские лайнеры длиной 317 метров, включая круизные суда.

В перспективе, по оценкам специалистов, терминал сможет обслуживать до 305 тыс. человек и до 80 тыс. единиц грузового транспорта в год.

### ТАСС; 2017.11.24; ГРУЗОПОТОК РЕЧНЫХ ПЕРЕВОЗОК В МОСКВЕ ВЫРОС НА 21% ВПЕРВЫЕ ЗА ПЯТЬ ЛЕТ

В пресс-службе ФГБУ «Канал имени Москвы» отметили, что рост грузопотока дает надежду на выход речных грузоперевозок из кризиса

Грузопоток в Московском бассейне с января по ноябрь 2017 года против аналогичного периода 2016 года вырос на 21,2%, что позволяет судить о выходе рынка Об этом в пятницу сообщили в пресс-службе ФГБУ «Канал имени Москвы».

«После устойчивого падения, наблюдавшегося последние десять лет и усугубившегося четыре года назад, на рынке речных грузоперевозок в эту навигацию произошел значительный рост, который дает надежду на выход рынка из кризиса. По сравнению с прошлым годом, грузопоток вырос на 21,2%», – говорится в сообщении.

По данным учреждения, всего в эту навигацию (с апреля по ноябрь – прим. ТАСС) через Московский бассейн прошло более 29,7 млн тонн грузов, суда совершили более 32 тыс. рейсов.

При этом наибольшую долю грузов – 85% составили минерально-строительные материалы (щебень, песок, песчано-гравийные смеси), еще 7% – нефтепродукты, 7% – промышленное сырье, остальные 1% пришлись на зерно, лес и прочие грузы.

«Существующая пропускная способность наших объектов инфраструктуры позволяет увеличить объем перевозок в разы. Бизнесу остается только грамотно этим воспользоваться», – прокомментировал результаты навигации глава ФГБУ «Канал имени Москвы» Герман Елянюшкин.

### ИНТЕРФАКС; 2017.11.24; МИНТРАНС СРАВНИТ МОДЕЛИ ВОЗДУШНОГО ПРОСТРАНСТВА НАД МОСКВОЙ, ПОДГОТОВЛЕННЫЕ BOEING И НИИ АЭРОНАВИГАЦИИ

**Минтранс** РФ планирует провести сравнительный анализ проектов структуры воздушного пространства в Московском авиаузле, подготовленных американской Jeppeson (структура Boeing) и «НИИ Аэронавигации», сообщил «Интерфаксу» осведомленный источник.

В пресс-службе **Минтранса** это подтвердили.

«**Минтранс** запросил ПАО «Аэрофлот» (MOEX: AFLT) и аэропорт «Внуково» (заказчики проекта, подготовленного Jeppeson – ИФ) направить необходимые исходные данные проекта структуры воздушного пространства Московского узлового диспетчерского района для проведения сравнительного анализа», – сообщил агентству представитель **Минтранса**, отметив, что пока ответы не поступили в ведомство.

«Аэрофлот» и «Внуково» наняли Jeppeson для разработки модели оптимизации воздушного движения над Москвой в мае этого года. В начале ноября куратор проекта, директор по работе с госорганами Jeppeson в России и СНГ Владимир Нартов заявил о завершении работы. После передачи результатов заказчикам они «становятся их собственностью, и они вправе распоряжаться ими по своему усмотрению», говорил В.Нартов. При этом он отмечал: в компании рассчитывают, что ее проект «получит практическое продолжение, и результаты в полном или частичном объеме будут рано или поздно внедрены».

Проект Jeppeson является альтернативой модели, разработанной «НИИ Аэронавигации» по заказу рабочей группы при **Минтрансе**, которая была создана в 2011 году. Этот проект еще прошлой осенью был одобрен как «базовый» и был рекомендован «с дальнейшей корректировкой для внедрения в Московской зоне ЕС ОрВД», сообщали ранее в **Минтрансе**. Начать эксплуатацию новой структуры планируется в марте 2019 года, говорили в ведомстве.

Старая структура воздушного движения над Москвой действует с 70-х годов и рассчитана на единого авиаперевозчика, что приводит к дополнительным издержкам ее пользователей.

### КОММЕРСАНТ.RU; 2017.11.24; «ПОБЕДА» ПРЕДЛОЖИЛА ЗАКОНОДАТЕЛЬНО ОГРАНИЧИТЬ ЧИСЛО ИНВАЛИДОВ НА БОРТУ

Генеральный директор авиакомпании «Победа» Андрей Калмыков на втором открытом форуме Московской межрегиональной транспортной прокуратуры предложил законодательно ограничить количество инвалидов на борту самолета.

По словам господина Калмыкова, при перевозке большого числа пассажиров с ограниченным возможностям компания сталкивается с серьезными рисками. «Все мы знаем, что в случае задымления, пожара, экипаж обязан провести немедленно эвакуацию всех пассажиров. Мы прекрасно понимаем, что имея 10 пассажиров с ограниченным возможностям на борту, они практически все там и останутся. По европейским правилам, количество пассажиров с ограниченным возможностям не должно превышать количество здоровых пассажиров. Невозможна ситуация, когда на борту будет 30 инвалидов, 100 детей и 22 взрослых»,– цитирует гендиректора «Победы» агентство «Москва».

По его словам, авиакомпания уже обращалась в **Минтранс** с подобным предложением. Однако в ведомстве, как заявил господин Калмыков, ответили, что конституционные права «у нас важнее». Господин Калмыков попросил прокуратуру подключиться к этому вопросу.

Напомним, в апреле сотрудники авиакомпании «Победа» не пустили в самолет женщину и ее двухлетнего сына с диагнозом детский церебральный паралич (ДЦП) из-за того, что на рейсе Москва-Екатеринбург не было свободных мест. Московская межрегиональная транспортная прокуратура признала необоснованным отказ «Победы» перевозить ребенка с ДЦП.

### ИНТЕРФАКС; 2017.11.24; РФ И ЯПОНИЯ ДОГОВОРИЛИСЬ УСКОРИТЬ ПРОЕКТ СТРОИТЕЛЬСТВА АЭРОПОРТА В ХАБАРОВСКЕ – ШУВАЛОВ

Россия и Япония в ходе заседания межправкомиссии в Москве обсудили вопрос ускорения взаимодействия бизнеса двух стран в рамках реализации проекта строительства нового аэропорта в Хабаровске, заявил первый вице-премьер РФ Игорь Шувалов.

«По некоторым (совместным – ИФ) проектам, по которым мы наблюдаем торможение, мы договорились, как действовать для того, чтобы ускорить взаимодействие компаний с обеих сторон, в частности, по аэропорту в Хабаровске», – сказал И.Шувалов журналистам по итогам заседания российско-японской межправкомиссии.

Ранее сообщалось, что консорциум японских инвесторов с участием торговой компании Sojitz Corporation, крупнейшего японского аэропортового оператора JATCO и инвестфонда JOIN намерены участвовать в строительстве нового аэропортового терминала в ТОР «Хабаровск» .

Для этого планировалось учредить совместное предприятие, в котором 51% будет у ОАО «Хабаровский аэропорт» (управляет двумя действующими терминалами аэропорта «Новый» в Хабаровске) и 49% – у японской стороны.

Согласно договоренностям, координировать работу будет Sojitz, управлять терминалом – JATCO. На 2017-2019 гг. запланировано строительство терминала для внутренних линий, в 2021-2025 гг. он будет расширен за счет международного сектора. Стоимость проекта ранее оценивалась в 6,5 млрд рублей.

### ТАСС; 2017.11.24; ПО ТРЕБОВАНИЮ ПРОКУРАТУРЫ АННУЛИРОВАНО 140 СВИДЕТЕЛЬСТВ ОБ ОБУЧЕНИИ АВИАПЕРСОНАЛА

Транспортная прокуратура добилась в этом году аннулирования 140 свидетельств об обучении авиаперсонала в связи с выявленными нарушениями. Об этом сообщил заместитель межрегионального транспортного прокурора Олег Опёнышев на Втором открытом форуме Московской межрегиональной транспортной прокуратуры.

«В связи с допущенными нарушениями по нашему требованию руководством образовательных учреждений аннулировано 140 свидетельств об обучении специалистов. Три авиационных учебных центра прекратили свою деятельность», – сказал он.

По словам Опёнышева, в ходе проведенных проверок были выявлены факты, когда к работе с воздушным судном допускались работники, не прошедшие соответствующее обучение в авиационном учебном центре. Также авиационные учебные центры сокращали количество занятий для будущих специалистов. Были случаи, когда авиационный персонал проходил обучение дистанционно.

Опёнышев также обратил внимание на выявленные нарушения при эксплуатации воздушных судов и электричек. По его словам, на воздушных судах несвоевременно проверяются инструменты, необходимые для сертификации, а испытательные полеты зачастую проводятся пилотами гражданской авиации. «В связи с допущенными нарушениями по требованию прокуратуры **Росавиаци**ей отстранены от эксплуатации 54 воздушных судна», – сообщил он.

На железнодорожном транспорте прокуроры выявили и устранили многочисленные нарушения, связанные с ненадлежащим оборудованием станций, пешеходных переходов и переездов, ненадлежащим содержанием объектов транспортной инфраструктуры. «Распространены случаи эксплуатации электричек с неисправностями, – добавил Опёнышев. – Только после последней проверки по требованию прокуратуры отставлено от эксплуатации свыше 40 локомотивов». По его словам, к дисциплинарной ответственности привлечены 49 должностных лиц.

### ТАСС; 2017.11.24; ГЛАВГОСЭКСПЕРТИЗА ОДОБРИЛА ПРОЕКТ СТРОИТЕЛЬСТВА ГРУЗОВОГО ТЕРМИНАЛА В ЖУКОВСКОМ

Главгосэкспертиза России одобрила проект строительства нового грузового терминала в аэропорту «Жуковский», говорится в сообщении ведомства.

Сейчас в аэропорту действует терминал, предназначенный для обработки только тех грузов, перевозка которых осуществляется на внутренних рейсах.

Основное назначение нового терминала – прием, выдача, обработка, таможенное оформление и прочие виды государственного контроля авиагрузов (в том числе почтовых) на внутренних и международных воздушных линиях. Кроме того, в терминале будет осуществляться контроль и обработка грузов, перевозимых автотранспортом.

Новый транспортно-логистический комплекс разместится в зоне основной взлетно-посадочной полосы аэродрома Раменское аэропорта «Жуковский».

Годовой грузооборот объекта, по оценкам специалистов, составит 100 тыс. тонн в год, из них 80 тыс. тонн – авиатранспортом и 20 тыс. – автотранспортом. Большая часть авиационных грузов (70%) будут обеспечиваться международными перевозками, оставшиеся 30% – внутренними.

В соответствии с нормами Международной ассоциации воздушного транспорта (International Air Transport Association, IATA ), российским законодательством и отраслевыми требованиями, терминал будет обрабатывать генеральные грузы на регулярных грузовых и пассажирских рейсах, чартерных рейсах, а также грузы, прибывающие автотранспортом. Кроме того, через терминал будут пропускаться дипломатические, живые, скоропортящиеся, опасные, ценные, негабаритные и длинномерные грузы, а также международная, в том числе дипломатическая, почта.

Аэропорт «Жуковский» – международный аэропорт, располагающейся на юго-востоке Московской области, в 23 км от столицы. Торжественное открытие состоялось 30 мая 2016 года.

На сегодняшний момент полностью завершен первый этап строительства пассажирского терминала и вспомогательной инфраструктуры.

### РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; НИНА ЕГОРШЕВА; 2017.11.27; ПРИСТЕГНИТЕ РИМ

Новогодние рейсы в этом году значительно подешевели

Новогодние рейсы в этом году стали дешевле в среднем на 4 процента к прошлому году. Среди городов, которые наиболее популярны у россиян, рекордсменами по снижению цен стали Москва, Мюнхен и Милан. Во все три города перелет теперь стоит меньше на 8 процентов. Такими данными с «РГ» поделился международный туристический метапоиск Momondo.

Снижение цен на новогодние перелеты в среднем на 4 процента открывает новые возможности праздничного отдыха для многих россиян. Фото: Александр Корольков/РГСнижение цен на новогодние перелеты в среднем на 4 процента открывает новые возможности праздничного отдыха для многих россиян. Фото: Александр Корольков/РГ Снижение цен на новогодние перелеты в среднем на 4 процента открывает новые возможности праздничного отдыха для многих россиян. Фото: Александр Корольков/РГ

Но главное падение цен на авиабилеты произошли на других направлениях. Лидерами стали Фарерские острова. Перелет на северные земли Дании из России теперь стоит на 65 процентов меньше по сравнению с прошлым годом – в среднем 56 тысяч рублей. Еще одно «неизбитое» направление, потерявшее в стоимости, – Бермудские острова. Они подешевели на 35 процентов, и теперь за перелет на Бермуды нашим соотечественникам нужно заплатить около 47 тысяч рублей.

Тем, кто не готов лететь так далеко, стоит присмотреться к Албании. Стоимость рейсов в этом направлении снизилась на 30 процентов и составляет 19 тысяч рублей. Также подешевела на 19 процентов Черногория и на 18 процентов Индия. Дороже авиабилеты стали только в Стамбул и Дубай – на 7 и 10 процентов соответственно.

Наиболее бюджетный вариант, по словам представителя Momondo в России Ирины Рябовол, отправиться в путешествие после 4 января. В этот период экономия на авиабилетах может составить до 22 процентов по сравнению с пиковыми датами – 29 и 30 декабря. А кому не особенно важно встречать бой курантов за праздничным столом, могут приобрести рейс и на 31 декабря – в этом случае выгода может составить до 13 процентов.

При этом пока на Новый год россияне чаще выбирают зарубежные направления. По данным Momondo, интерес к поездкам за границу среди самостоятельных путешественников вырос на 7 процентов, в то время как внутренние рейсы потеряли 15 процентов турпотока. Однако это не помешало России сохранить лидирующую позицию в рейтинге самых востребованных направлений для новогоднего отдыха. Как и в прошлом году, в десятку наиболее популярных городов вошли Москва, Санкт-Петербург и Сочи. Из европейских городов: это Прага, Рим, Мюнхен и Милан. Также заметный рост спроса показали Стамбул и Тбилиси. Одновременно с этим падает популярность дальних пляжных направлений: соотечественники в этом году на 23 процента реже интересуются поездками в Таиланд. А вот «ближние» пляжи, наоборот, вызывают все больше интереса. Спрос на рейсы в ОАЭ вырос сразу на 35 процентов.

### ИНТЕРФАКС; 2017.11.25; АВИАКОМПАНИЯ «ПОБЕДА» ПОЛУЧИЛА ДОПУСКИ НА РЕЙСЫ В БЕЛОРУССИЮ

Низкобюджетная авиакомпания «Победа» (входит в группу «Аэрофлот») получила допуски **Росавиаци**и к регулярным рейсам в Белоруссию, следует из материалов ведомства.

Перевозчику разрешили летать по маршрутам Санкт-Петербург – Минск и Москва – Гомель, в обоих случаях до 7 раз в неделю.

Открыть рейсы в Белоруссию «Победа» хотела еще в 2015 г. Планировалось, что Минск станет ее первым международным направлением. Перевозчик неоднократно подавал заявку на допуск, но каждый раз получал отказ. Эксперты это связывали с тем, что условием его выдачи было согласование тарифов «Победы» белорусским нацперевозчиком «Белавиа», который опасался конкуренции. Тогда минимальный тариф «Победы» составлял 999 руб., сейчас – 499 руб.

### ИНТЕРФАКС; 2017.11.25; «SARATOV AIRLINES» НАЧАЛА ПОЛЕТЫ ИЗ РФ В ГРУЗИЮ

Авиакомпания «Saratov Airlines» в субботу выполнила первый рейс по маршруту Саратов-Минводы-Тбилиси, став шестым российским авиаперевозчиком, осуществляющим полеты в направлении Грузии, сообщили «Интерфаксу» в международном аэропорту грузинской столицы.

«Saratov Airlines» будет выполнять полеты на этом маршруте в осенне-зимнюю навигацию на самолете Ан-148 еженедельно, по субботам», – отметили в пресс-службе аэропорта.

В настоящее время из Москвы, Санкт-Петербурга и других городов России регулярные рейсы в Грузию осуществляют пять российских авиакомпаний: «Аэрофлот» и входящая в его группу «Победа», «S7 Airlines», «Уральские авиалинии», а также впервые начавшая в этом году оперировать на грузинском авиарынке «Nordavia-Regional Airlines». С грузинской стороны полеты в направлении РФ выполняет авиакомпания Georgian Airways.

Россия и Грузия объявили о возобновлении регулярного авиасообщения между двумя странами с 15 сентября 2014 года. По итогам технических консультаций авиационных властей двух стран грузинские авиакомпании получили право осуществлять регулярные полеты в направлении Москвы, Петербурга, Самары, Екатеринбурга, Сочи, Ростова и Кавминвод, а российские – в направлении Тбилиси, Батуми и Кутаиси.

Согласно договоренности, существующей между сторонами, частота полетов между Тбилиси и Москвой определена в зимний навигационный сезон по 18 рейсов в неделю с каждой стороны, в летний навигационный сезон – по 21 рейсу. Что касается частоты полетов между другими городами, то в этом случае количество рейсов не ограничено, как это было до прекращения регулярного воздушного сообщения между Грузией и Россией.

Регулярное авиасообщение между РФ и Грузией было прервано в августе 2008 года. Полеты были возобновлены в августе 2010 года, однако до сентября 2014 года осуществлялись только прямые чартерные рейсы между двумя странами.

### ТАСС; 2017.11.24; NORDSTAR ЗАПУСТИТ АВИАРЕЙС КРАСНОЯРСК – УЛАН-УДЭ – ЧИТА

Полеты будут осуществляться на турбовинтовых самолетах ATR 42-500 вместимостью 46 кресел

Авиакомпания NordStar откроет новый рейс по направлению Красноярск – Улан-Удэ – Чита, сообщила в пятницу пресс-служба авиаперевозчика.

«Авиакомпания NordStar открывает рейсы по новому направлению Красноярск – Улан-Удэ – Чита. Рейсы начнут выполняться с 28 ноября», – говорится.

Полеты запланированы по вторникам и воскресеньям на турбовинтовых самолетах ATR 42-500 вместимостью 46 кресел. Рейс будет выполняться по программе субсидирования региональных авиаперевозок правительства России и свяжет административные центры Красноярского, Забайкальского краев и Бурятии.

«С открытием нового направления появится возможность прямого авиасообщения между Красноярском и Улан-Удэ – пассажиры смогут избежать пересадок и ожидания в транзитных аэропортах, тем самым значительно сократив время в пути», – уточнили в компании.

NordStar – это авиационный проект компании «Норникель». Рейсы авиакомпании выполняются на самолетах Boeing 737-800, а также на турбовинтовых ATR 42-500, специально оборудованных для эксплуатации в условиях Сибири и Крайнего Севера.

### ИНТЕРФАКС; 2017.11.24; В РФ РАЗРАБОТАН ПРОЕКТ РАЗВИТИЯ ДИРИЖАБЕЛЬНЫХ ПЕРЕВОЗОК – СОВЕТНИК ГЛАВЫ ОАК

В РФ разработан проект развития региональных дирижабельных перевозок, сейчас он находится на рассмотрении властей, заявил советник главы ПАО «Объединенная авиастроительная корпорация» (MOEX: UNAC) (ОАК) по науке и технологиям, зампредседателя Союза машиностроителей Борис Алешин.

«Сейчас в администрации президента лежит (передан для рассмотрения проект – ИФ) развитие транспортной модели страны. Знаете, там есть такой пассаж, которого меня самого поразил до глубины души: у нас, оказывается, теперь региональные перевозки в ближайшем будущем – основной упор в них будет делаться на дирижабли. Я вам серьезно говорю», – сказал Б.Алешин, выступая на Х «Вертолетном форуме» в пятницу.

Он назвал данный проект «крайностью» и предложил критиковать его «со страшной силой». При этом Б.Алешин не уточнил, каким ведомством разработан этот документ.

### ТАСС; 2017.11.24; «САРАТОВСКИЕ АВИАЛИНИИ» ЗАПУСТЯТ С ЯНВАРЯ НОВЫЕ РЕЙСЫ ИЗ КУРСКА В ПЕТЕРБУРГ И МОСКВУ

Авиакомпания «Саратовские авиалинии» запустит новые прямые авиарейсы по маршрутам «Курск – Москва» и «Курск – Петербург» с 8 января 2018 года, сообщили в пресс-службе авиаперевозчика.

«Запускаются новые прямые авиарейсы по маршруту «Курск – Москва» и «Курск – Санкт-Петербург» с 8 января 2018 года. Полеты будут выполняться на ближнемагистральных комфортабельных самолетах Ан-148 вместимостью 83 места в компоновке экономического класса», – сообщили в пресс-службе.

Полеты в Москву будут выполняться ежедневно, за исключением выходных. Вылет из Курска в 7:45 мск, прибытие в московский аэропорт Домодедово в 9:00 мск. В пятницу планируется два вылета, дополнительный вечерний рейс будет отправляться в столицу в 22:20 мск.

На период зимней навигации рейсы из Курска в Петербург запланированы дважды в неделю, по понедельникам и пятницам. Вылет из Курска в 16:50 мск, прибытие в петербургский аэропорт Пулково в 18:55 мск, сообщает авиакомпания.

### RNS; 2017.11.24; СУММА ИСКОВЫХ ТРЕБОВАНИЙ К «ВИМ-АВИА» ПРЕВЫСИЛА 1,2 МЛРД РУБЛЕЙ ПОСЛЕ ПРЕКРАЩЕНИЯ ПОЛЕТОВ

Кредиторы и контрагенты «ВИМ-Авиа» подали 65 исков к авиакомпании на общую сумму 1,29 млрд рублей после 25 сентября, когда авиакомпания прекратила полеты, следует из данных картотеки арбитражных дел.

Самые крупные финансовые требования заявили структура аэропорта Домодедово – Domodedovo Commercial Services – и на 550,8 млн руб. и АКБ «Авангард» на 130,6 млн руб.

Также среди крупных исков – иск «Мосстройэкономбанка» на 88,3 млн руб., иск банка «Российский кредит» на 72,8 млн руб., Госкорпорации по ОрВД на 31,5 млн руб., ООО «Сибирь Техник» на 33,1 млн руб., аэропорта «Благовещенск» на 14 млн руб., чешской компании Business Alliance s.r.o. на сумму 12,2 млн руб.

25 сентября **Росавиаци**я объявила о прекращении чартерных перевозок «ВИМ-Авиа» из-за финансовых проблем. Долг авиакомпании сегодня составляет более 10 млрд рублей. Следственный комитет России возбудил уголовное дело по подозрению в хищении денежных средств пассажиров должностными лицами авиакомпании. Совладельцы авиакомпании Рашид и Светлана Мурсекаевы, по данным СК, находятся за пределами России.

### ТАСС; ЕЛЕНА ВЕРЕЩАКА; 2017.11.27; НОВЫЙ ПОДРЯДЧИК ВМЕСТО СПЕЦСТРОЯ РОССИИ РЕКОНСТРУИРУЕТ АЭРОПОРТ НА СЕВЕРЕ КАМЧАТКИ

Новый подрядчик приступил к работам по реконструкции аэропорта в поселке Оссора на севере Камчатки. Он заменил Спецстрой России, с которым контракт был расторгнут в 2016 году после срыва графика работы. Об этом в понедельник сообщила пресс-служба правительства Камчатского края.

«В поселке Оссора Карагинского района возобновлены работы по реконструкции взлетно-посадочной полосы местного аэропорта. Этот объект был сорван Спецстроем России в 2016 году, и денежные средства, предусмотренные на реконструкцию, были сняты **Росавиаци**ей. Правительство края добилось, что необходимые ассигнования были возвращены в федеральную программу по развитию транспортной системы», – цитирует пресс-служба **министра транспорта** Камчатского края Владимира Каюмова.

Министр добавил, что контракт на выполнение работ заключен с компанией «Транссервис». Строители уже вышли на объект, им предстоит провести монтаж более 1,7 тыс. авиационных плит на перроне и рулежной дорожке.

«В следующем году будут проведены работы по устройству плит на взлетно-посадочной полосе. По условиям контракта, срок окончания работ – декабрь 2018 года», – сказал Каюмов.

Аэропорт Оссоры является одним из опорных аэропортов восточного побережья Камчатки, обеспечивает регулярное сообщение с Петропавловском-Камчатским, поселками Палана, Тиличики, Тигиль на севере полуострова. Работы по реконструкции были начаты в 2015 году, однако спустя год были прерваны, так как генподрядчик, Спецстрой России, не выполнил обязательства.