**06 ДЕКАБРЯ 2017**

**Вернуться в оглавление**

|  |
| --- |
| **Публикации** |

***Деятельность Министра транспорта***

### КОММЕРСАНТ; АНАТОЛИЙ ДЖУМАЙЛО; АНАСТАСИЯ ВЕДЕНЕЕВА; 2017.12.06; MERCURIA ВЗОЙДЕТ НАД ЛАВНОЙ

Трейдер хочет контрольный пакет в проекте угольного терминала

Один из крупнейших глобальных трейдеров Mercuria практически договорился о выкупе у ГТЛК 75% долей в ООО «Морской торговый порт Лавна» (МТПЛ), которое должно построить угольный терминал в Мурманской области на 18 млн тонн в год. Теперь сделку должно согласовать правительство. Правда, вопрос финансирования проекта до сих пор не решен: Mercuria готов обеспечить загрузку порта углем, но нужны и другие соинвесторы.

Швейцарский трейдер Mercuria планирует приобрести 75% минус 1 акция в капитале МТПЛ, оформление соглашения ожидается в ближайшее время, заявил зам**министра транспорта** Виктор **Олерский** отраслевому агентству PortNews. МТПЛ, владеющий проектной и исходно-разрешительной документацией на строительство одноименного угольного терминала на 18 млн тонн, принадлежит Государственной транспортной лизинговой компания (ГТЛК), которая еще осенью 2016 года одобрила выкуп проекта у структур «Кузбассразрезугля» (входит в УГМК) и заявляла, что будет искать стратегических инвесторов. Инвестиции в порт оцениваются в сумму около 25 млрд руб., еще около 21 млрд руб. требуется для развития железнодорожной инфраструктуры.

В сентябре ГТЛК раскрыла, что готова продать стратегу 75% минус 1 акцию МТПЛ за сумму от 930 млн руб. А еще в июне ГТЛК подписала с Mercuria соглашение о сотрудничестве в рамках проекта по строительству Лавны, предполагалось, что трейдер обеспечит загрузку порта, заключив долгосрочный контракт на вывоз 6–12 млн тонн угля в год.

В ГТЛК подтвердили “Ъ”, что сделка с Mercuria обсуждается. «Дата подписания соглашения зависит от согласования правительства РФ, итоговая сумма за 75% МТПЛ составит около 930 млн руб.»,— говорят в ГТЛК. В московском представительстве Mercuria “Ъ” переадресовали в головной офис компании, где в течение дня так и не ответили на запрос.

Среди потенциальных инвесторов в Лавну власти Мурманской области называли и китайский Poly International Holding, который готов вложить в проект $300 млн. В ГТЛК вчера сказали “Ъ”, что детальная схема финансирования проекта и итоговая акционерная структура еще прорабатываются и «в части предоставления финансирования для проекта ГТЛК продолжает переговоры с другими партнерами, банками и инвесторами, в том числе с Poly».

Создание железнодорожной инфраструктуры может быть профинансировано в рамках частно-государственного партнерства, тема поднималась в этом году главой **Минтранса** Максимом **Соколов**ым на совещаниях с президентом Владимиром Путиным и премьером Дмитрием Медведевым. В середине ноября МТПЛ подал в правительство предложение о создании концессии. Предлагается, чтобы частные инвесторы построили угольный терминал, а государство — железную дорогу. Причем возможный дефицит государственных средств должен покрываться из «внебюджетных источников с последующим возмещением из бюджета после 2021 года, в том числе c возмещением процентной ставки на привлеченное финансирование». В ГТЛК говорят, что ориентировочные сроки рассмотрения заявки МТПЛ — конец 2017-го — начало 2018 года.

Как неоднократно отмечали источники “Ъ” в отрасли, неясным остается вопрос с грузовой базой проекта. В ГТЛК отмечают, что при заключении договора take or pay обеспечением базы займется Mercuria, «один из крупнейших мировых трейдеров». Оборот Mercuria в 2016 году — $91 млрд, продажи — 322 млн тонн нефтяного эквивалента, у компании есть свои угольные активы в Индонезии, США и ЮАР, также она указывает, что торгует углем из России, Австралии и Колумбии. Но, по данным “Ъ”, российские операции Mercuria связаны преимущественно с нефтью. В августе источники “Ъ” говорили, что к Лавне привлекают «Востокуголь» Дмитрия Босова с активами в Арктике, Новосибирской области и Кузбассе. Информация о переговорах ГТЛК с «Востокуглем» содержится и в презентации вице-губернатора Мурманской области Алексея Тюкавина к проходящему форуму «Арктика: настоящее и будущее». В августе «Востокуголь» не комментировал тему, вчера получить комментарии компании не удалось. С Mercuria, указывается в презентации господина Тюкавина, контракт на перевалку угля может быть подписан сроком на восемь лет.

[https://www.kommersant.ru/doc/3487896?query=**минтранс**](https://www.kommersant.ru/doc/3487896?query=минтранс)

### КОММЕРСАНТ ПРИЛОЖЕНИЯ; АЛЕКСЕЙ ЕКИМОВСКИЙ; 2017.12.06; БЮДЖЕТ ОПАЗДЫВАЕТ НА ЭЛЕКТРИЧКУ

Обновление парка поездов для пригородных перевозок необходимо, но чиновники и железнодорожники пока не смогли найти системное решение этой проблемы.

Дискуссия вокруг ценообразования и субсидирования пригородных железнодорожных перевозок лишь по касательной затрагивает вопросы «инвестиционной составляющей» в тарифах, предназначенной для закупок нового подвижного состава. Ее выделение пока остается в ведении региональных администраций, но их бюджеты и так истощены необходимостью компенсации затрат пригородных перевозчиков из-за пониженных тарифов для населения. А стоимость новых электропоездов настолько высока, что их окупаемость уходит далеко за горизонты бюджетного планирования.

В России сегодня эксплуатируется около 9,5 тыс. вагонов электропоездов и дизель-поездов пригородного пассажирского сообщения. По данным **Минтранса** РФ и ОАО РЖД, уже в следующем году в связи с истечением срока службы будет списано больше 560 вагонов электропоездов, в ближайшие три года — свыше 1,3 тыс. вагонов, до 2030 года — свыше 4 тыс. вагонов.

По данным Института проблем естественных монополий (ИПЕМ), на решение проблемы сокращения парка потребуются колоссальные деньги. Только для замены выбывающего подвижного состава и при условии, что пассажиропоток в пригороде не будет расти, в следующем году на закупку электропоездов потребуется как минимум 25,3 млрд руб. В ближайшие три года стране необходимо найти на новые электрички 60 млрд руб. На период до 2030 года необходимая сумма выглядит астрономической: более 180 млрд руб.

В ИПЕМе подчеркивают, что эти расчеты сделаны на основе текущей стоимости нового моторвагонного подвижного состава с заводов-производителей, но без учета возможного приобретения электропоездов скоростного класса «Ласточка», которые в силу применения инновационных материалов и технологий в полтора раза дороже обычных электричек.

По данным производителей, цена четырехвагонного электропоезда модели ЭП2Д или ЭП3Д (последние разработки Демиховского машиностроительного завода «Трансмашхолдинга» для работы на участках с электрификацией на постоянном и переменном токе) составляет чуть более 220 млн руб., то есть в среднем около 55 млн руб. за вагон. Ориентировочная стоимость пятивагонного поезда ЭС2Г «Ласточка», выпускаемого заводом «Уральские локомотивы» в Верхней Пышме (Свердловская область),— 460 млн руб., что в среднем на вагон составляет примерно 92 млн руб. Разработанный «Трансмашхолдингом» новый электропоезд ЭГ2Тв «Иволга» повышенной комфортности несколько дешевле, но тоже стоит прилично: 390 млн руб. за пятивагонный состав (около 78 млн руб. за вагон).

Закупает сильнейший

Очевидно, что именно это обстоятельство заставило отвечающих за отрасль чиновников искать срочное решение, которое сводится к простому вопросу: где взять деньги на новые электрички — у пассажиров, у пригородных перевозчиков или у государства? Однако узел взаимных противоречий между чиновниками разных уровней исполнительной и законодательной власти затянулся настолько, что вопрос потребовал вмешательства президента России Владимира Путина. В начале июля он поручил правительству и всем причастным ведомствам в согласии с регионами и ОАО РЖД разработать меры по недопущению сокращения объемов пригородных железнодорожных перевозок до 1 января 2018 года и внести в Госдуму соответствующие законопроекты.

Вариант получить дополнительные инвестиции от пассажиров можно считать утопическим: участники сентябрьского заседания Госсовета, посвященного вопросам перевозок пассажиров в пригородном сообщении, отмечали: повышение тарифов для населения в пригороде приводит лишь к оттоку пассажиров с электричек, что лишь снижает прибыль перевозчиков и общие поступления от «инвестиционной составляющей» в тарифе. Согласно позиции регуляторов, тарифы для населения возможно повышать лишь в случае роста реальных доходов населения и только на величину, не превышающую размера среднегодовой инфляции.

У пригородных перевозчиков в подавляющем большинстве регионов денег на обновление подвижного состава тоже нет. Системным обновлением парка подвижного состава сейчас способна заниматься только крупнейшая в России Центральная ППК, которая благодаря наличию 15-летнего контракта с Москвой и Московской областью и огромному платному пассажиропотоку в тесном взаимодействии с производителем поездов уже приобрела за последние годы 85 новых составов. В компании заявляют, что со следующего года обновление парка пойдет «опережающими темпами». В 2018 году перевозчик планирует приобрести 26 поездов, тогда как списано будет всего 16 электричек; в ближайшие десять лет компания намерена заменить до 70% устаревшего парка поездов.

В поисках ответственных

Используя метод исключения, можно прийти к выводу, что искать деньги на новые электрички в нужном количестве государству следует в федеральном бюджете. В **Минтрансе** РФ констатируют, что объемы федеральной поддержки пригородного комплекса уже весьма значительны и закреплены на долгосрочную перспективу. Как заявил **министр транспорта РФ** Максим **Соколов** на заседании президиума Госсовета РФ в сентябре, пригородные перевозки получили нулевую ставку НДС, а тариф для перевозчиков за проезд по инфраструктуре ОАО РЖД снижен практически до нуля (правительство субсидирует из федерального бюджета 99% стоимости тарифа). Общий объем федеральной поддержки составляет около 42 млрд руб. в год, подчеркнул министр. Поэтому в министерстве ожидают, что источником финансирования закупок поездов для пригорода станет инвестиционная составляющая в тарифе, которую должны обеспечить региональные власти или владелец подвижного состава — ОАО РЖД, или они совместно, как собственники большинства ППК (см. интервью директора департамента госполитики в области железнодорожного транспорта **Минтранса** РФ Вячеслава Петренко на стр. 6).

В Федеральной антимонопольной службе России, отвечающей за тарифные вопросы в пригородном комплексе, считают, что возможности ускоренного обновления пассажирского моторвагонного подвижного состава есть лишь у ОАО РЖД (см. интервью с замруководителя службы Александром Редько на стр. 5). Похожего мнения придерживаются и некоторые региональные лидеры: раз основным собственником подвижного состава остается железнодорожная монополия, то она же должна нести и полную ответственность за его обновление.

Между тем и так зарегулированная «со всех сторон» монополия отнюдь не увиливает от своей социальной миссии и готова по возможности выделять средства на закупку новых электропоездов для пригорода. В проекте инвестпрограммы ОАО РЖД на следующий год на эти цели предусмотрено 5 млрд руб., что позволит приобрести на российских заводах 22 электропоезда (около 90 вагонов). Еще 15 млрд руб. в 2018 году отведено на расходы по уже заключенному контракту на приобретение поездов «Ласточка» для перспективных маршрутов скоростного пригородного и межобластного пассажирского сообщения.

В то же время в монополии недвусмысленно намекают на то, что если государство решит полностью возложить обязанность обновления подвижного состава на ОАО РЖД, например через административное снижение ставок аренды подвижного состава для пригородных перевозчиков, то для компенсации этих затрат компании придется сокращать прибыль от других видов деятельности. Это повлечет необходимость корректировки финансового плана монополии и, как следствие, возможное сокращение инвестиционных обязательств перед правительством. А поскольку инвестпрограмма ОАО РЖД практически полностью складывается из прибыли от грузовых перевозок и федеральных субсидий, очевидно, что в конечном счете дыры в бюджете государственной инфраструктурной компании все равно придется латать за счет федеральной казны.

С миру по скидке

Помощь в деле развития отечественного вагоностроительного производства готово предложить и Министерство промышленности и торговли РФ. На прямую финансовую поддержку производителей подвижного состава Минпромторг намерен выделять до 1,5 млрд руб. субсидий ежегодно. По словам замдиректора департамента автомобильной промышленности и железнодорожного машиностроения министерства Всеволода Бабушкина, на производство одного моторного вагона электропоезда планируется выделять по 7,5 млн руб., на вагон дизель-поезда — 10 млн. Посредством этого механизма в случае его одобрения правительством компенсировать из бюджета удастся чуть больше 13% цены вагона, чего, по мнению большинства участников отрасли, явно недостаточно, а потому необходимо искать дополнительные источники финансирования.,

Тарифы для населения возможно повышать лишь в случае роста реальных доходов населения и только на величину, не превышающую размера среднегодовой инфляции

Большие надежды, связанные с обновлением парка, пригородные перевозчики и ОАО РЖД возлагают на расширение закупок железнодорожной техники в лизинг. Но без дополнительных условий справиться с лизинговыми платежами смогут лишь прибыльные пассажирские перевозчики, такие как Центральная ППК. Но она исключение из правила. Большинство пригородных компаний балансируют на грани рентабельности из-за недостаточного пассажиропотока, дефицита региональных бюджетов и низкой платежеспособности населения.

Из этого следует, что основной заработок лизинговым компаниям должно обеспечивать государство — либо через субсидии региональных бюджетов, либо через федеральные меры прямой бюджетной поддержки производителей и развития механизмов лизинга. Такие механизмы уже отработаны для стимулирования поставок отечественной гражданской авиатехники, грузовых железнодорожных вагонов, дорожно-строительных машин и автомобилей — участники рынка в этих сегментах в один голос благодарят государство за действенную поддержку льготного лизинга такой техники. При определенных условиях программы закупок электропоездов для пригородных поездов готова организовать Государственная транспортная лизинговая компания, которая имеет мандат **Минтранса** РФ на поддержку значимых для государства отраслей транспортного машиностроения.

Основным же условием для работы лизинговых компаний в сфере пассажирских электропоездов остается наличие долгосрочного контракта лизингополучателя с финансирующим его субъектом федерации. Это необходимо для того, чтобы лизингодатель мог с уверенностью рассчитать график лизинговых платежей и разделить с перевозчиком риск возможного снижения пассажиропотока. А такие долгосрочные контракты есть только у самых крупных перевозчиков, которые способны обновлять свой парк без федеральной поддержки.

Еще одна обсуждаемая схема финансирования закупки нового подвижного состава — привлечение средств пенсионных фондов. «Однако необходимо учитывать, что основной задачей любой управляющей пенсионными деньгами компании являются низкорисковые вложения, обеспечивающие возврат инвестиций как минимум на уровне инфляции,— поясняет Владимир Савчук из ИПЕМа.— И в данном случае привлечение финансирования на закупку подвижного состава потребует ежегодной выплаты процентов по предоставленным пенсионными фондами средствам, а также возврата самого долга». При этом дополнительная финансовая нагрузка увеличит экономически обоснованный тариф и ляжет либо на пассажира, либо на бюджеты регионов, добавляет он.

В целом, по словам экспертов, правительство уже много сделало для пригорода, в том числе в ответ на июльские поручения президента России. Но полностью справиться с проблемами в отрасли возможно лишь при полной координации усилий всех федеральных и региональных органов, ОАО РЖД и перевозчиков.

Мобильное умножение

Несмотря на то что в России высоки темпы автомобилизации населения, ее уровень в регионах еще очень скромный, отмечает директор Института экономики транспорта и транспортной политики Михаил Блинкин. «А самое главное, нет технической возможности обеспечить маятниковую миграцию такого количества людей по имеющимся автомобильным дорогам — их нужно строить. Даже в тех благополучных регионах, где у жителей пригорода, как правило, есть автомобиль, далеко не каждому захочется каждый день ездить на нем на работу в областной центр по перегруженным магистралям,— рассуждает эксперт.— А железнодорожная инфраструктура в российских агломерациях как раз есть в наличии! Таким образом, любое «автомобильное» решение будет заведомо хуже, нежели использование уже имеющейся железнодорожной инфраструктуры, пригодной для массовых и скоростных перевозок».

Господин Блинкин отмечает, что государству в связи с этим очень важно сохранить работающее производство моторвагонного подвижного состава. «Мы в этом сегменте не отстаем от мировой промышленности, но при этом, кроме отечественного рынка, для наших вагонов сбыта нет»,— констатирует он. Если же государство поддержит закупки новых электропоездов, через субсидирование производителя или покупателя — не важно, считает Михаил Блинкин, это приведет к «мощнейшему мультипликативному эффекту», который даст не только качественное улучшение мобильности граждан в экономически развитых пригородах, но и рабочие места в вагоностроительной отрасли и в ряде смежных высокотехнологичных производств. Впрочем, для этого необходимо, чтобы все государственные структуры и работающие в отрасли представители частного бизнеса достигли взаимопонимания и четко осознавали, какие это колоссальные резервы для экономики страны, полагает эксперт.

[https://www.kommersant.ru/doc/3481775?query=**минтранс**](https://www.kommersant.ru/doc/3481775?query=минтранс)

### РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; ТАТЬЯНА ШАДРИНА; 2017.12.05; ПОЕДЕМ ПО ПЛАНУ

Чиновников будут штрафовать за плохую организацию дорожного движения

Во всех городах и муниципалитетах появятся комплексные транспортные схемы, которые позволят увязать между собой разные виды транспорта. Это устранит дублирование маршрутов и повысит транспортную доступность.

Пока только 30 процентов городов озаботились выработкой таких транспортных систем, отметил замглавы **минтранса** Николай **Асаул**. Отправной точкой для наведения порядка на дорогах станет закон об организации дорожного движения, **минтранс** рассчитывает на его принятие Госдумой в ближайшее время.

Об этом шла речь на Международном конгрессе «Организация дорожного движения», который открывает серию мероприятий Транспортной недели.

Первый зампред Комитета Госдумы по государственному строительству и законодательству Вячеслав Лысаков не исключил, что для местных властей, которые не занимаются рациональной организацией транспорта, будут введены штрафы до 500 тысяч рублей.

Кроме того, обсуждается вопрос софинансирования из федерального бюджета разработки документов по организации дорожного движения, но пока только для 38 городских агломераций, исключая Москву и Санкт-Петербург.

Глава **минтранса** Максим **Соколов** посоветовал муниципалитетам обратить внимание на парковки, чтобы не было автомобилей на газонах и в других неожиданных местах. Он рекомендовал повысить доступность, комфорт и безопасность общественного транспорта.

По международным прогнозам через 15-20 лет транспортная система будет практически полностью беспилотной, а 90 процентов автомобилистов откажутся от личного транспорта. На сети своих дорог «Автодор» намерен в следующем году начать создавать условия для беспилотных машин, сказал глава госкомпании Сергей Кельбах. Но нужно менять технические параметры дорог, считает он.

В **минтрансе** сформирована рабочая группа по развитию беспилотных технологий. Она должна выработать пакетное изменение законодательства для обеспечения допуска беспилотников на дороги общего пользования, отметил **Соколов**.

Где именно через 15 лет будут ходить беспилотники? На этот вопрос в скором времени будет дан ответ в новой редакции Стратегии транспорта до 2030 года. Работа над ней стартует в рамках Транспортной недели. На ней также планируется подписать соглашение с концессионером обхода Одинцово (в Московской области) по использованию единого транспондера для оплаты проезда, действующего и на других платных дорогах в России. Автомобильный «единый» проездной заработает с января 2018 года.

<https://rg.ru/2017/12/05/v-rossijskih-gorodah-poiaviatsia-kompleksnye-transportnye-shemy.html>

На туже тему:

<http://tass.ru/obschestvo/4785340>

### АГЕНТСТВО МОСКВА; 2017.12.05; М.СОКОЛОВ: ЗАКОН ОБ ОРГАНИЗАЦИИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ ВСТУПИТ В ДЕЙСТВИЕ КО ВТОРОЙ ПОЛОВИНЕ 2018 Г.

Федеральный закон «Об организации дорожного движения» вступит в действие ко второй половине 2018 г. Об этом на международном конгрессе Road traffic Russia «Организация дорожного движения в Российской Федерации» сообщил **министр транспорта РФ** Максим **Соколов**.

«Федеральный закон «Об организации дорожного движения» принят в первом чтении, и мы рассчитываем, что уже до конца этого года он будет принят и во втором чтении, а значит ко второй половине 2018 г. вступит в действие», – сказал М.**Соколов**.

Законопроект предполагает установить общие правила для субъектов Федерации для борьбы с пробками и решения транспортных проблем. Одним из нововведений будущего закона является право регионов вводить различные ограничения для регулирования движения, в том числе введение платного въезда на определенных участках дорог.

<http://www.mskagency.ru/materials/2730434>

### АГЕНТСТВО МОСКВА; 2017.12.05; М.СОКОЛОВ: ЭЛЕКТРОМОБИЛЯМ МОЖЕТ БЫТЬ ПРЕДОСТАВЛЕН ПРИОРИТЕТ НА ДОРОГАХ В ЖИЛЫХ И ОСОБО ОХРАНЯЕМЫХ ЗОНАХ

Экологичным автомобилям может быть предоставлен приоритет на дорогах в жилых и особо охраняемых зонах. Об этом на Международном конгрессе Road traffic Russia «Организация дорожного движения в Российской Федерации» **министр транспорта РФ** Максим **Соколов**.

«Несмотря на то, что на сегодняшний день количество электромобилей незначительно – в России зарегистрировано чуть менее 1 тыс. единиц, я уверен, что данный вид транспорта ждет бурное развитие в ближайшем будущем, не говоря уже о гибридных автомобилях. И таким автомобилям предполагается давать приоритет на дорогах нашей страны, особенно в тех зонах, где важен чистый воздух – жилые зоны, места массового отдыха, особо охраняемые природные территории», – сказал М.**Соколов**.

Он напомнил, что летом 2017 г. было принято постановление правительства РФ, в котором в правила дорожного движения были внесены кардинальные изменения касающиеся развития электромобилей, гибридных автомобилей и другого вида экологичного транспорта. По его словам, данное постановление поможет давать преференции экологичному виду транспорта.

### АГЕНТСТВО МОСКВА; 2017.12.05; МИНТРАНС РФ ГОТОВИТ ИЗМЕНЕНИЯ В ЗАКОНОДАТЕЛЬСТВО ДЛЯ ДОСТУПА БЕСПИЛОТНИКОВ К ДОРОГАМ ОБЩЕГО ПОЛЬЗОВАНИЯ

**Минтранс** РФ готовит изменения в законодательство РФ для доступа беспилотников к дорогам общего пользования. Об этом на международном конгрессе Road traffic Russia «Организация дорожного движения в Российской Федерации» сообщил **министр транспорта РФ** Максим **Соколов**.

«Планируется пакетное изменение законодательства с целью обеспечить доступ беспилотных автомобилей к движению по автомобильным дорогам общего пользования. В настоящее время с КамАЗ, группой Volgabus, предприятием НАМИ (Центральный научно-исследовательский автомобильный и автомоторный институт «НАМИ» – прим. Агентства «Москва») организуются проекты по разработке автономных транспортных систем с целью удовлетворения потенциального будущего спроса на рынке», – сказал М.**Соколов**.

Он отметил, что в **Минтрансе** РФ сформирована рабочая группа по развитию беспилотных технологий в транспортном комплексе РФ. Она касается не только общественного транспорта и личных автомобилей, но и всех видов транспорта. Задача – формирование предложений по совершенствованию действующей нормативно-правовой базы в части создания условий для развития и внедрения технологий беспилотных транспортных средств и связанной с ними транспортной инфраструктуры.

«Уверен, что уже в ближайшие годы как электрический транспорт, так и беспилотные транспортные средства станут одним из важнейших вопросов повестки дня, всех мероприятий, посвященных организации дорожного движения», – добавил М.**Соколов**.

### АГЕНТСТВО МОСКВА; 2017.12.05; МИНТРАНС РФ: КОЛИЧЕСТВО МЕСТ КОНЦЕНТРАЦИИ ДТП НА ДОРОГАХ БУДЕТ СОКРАЩЕНО ВДВОЕ ДО КОНЦА 2018 Г.

Количество мест концентрации ДТП на дорогах РФ будет сокращено вдвое до конца 2018 г. Об этом сообщил на международном конгрессе Road traffic Russia «Организация дорожного движения в Российской Федерации» **министр транспорта РФ** Максим **Соколов**.

«Проект «Безопасные и качественные дороги» – это президентский проект, приоритетный проект для нас и многие города уже ощутили реальные результаты этого проекта – порядка 40 крупнейших агломерации нашей страны, и особое внимание проектом уделено безопасности. За 2017-2018 гг. мы более чем на 50% сократим количество мест концентрации ДТП на наших дорогах», – сказал М.**Соколов**.

По его словам, в 2017 г. в рамках реализации этого проекта будет ликвидировано более 1,5 тыс. мест концентрации ДТП в 39 городах. «Это внесет существенный вклад в безопасность дорожного движения и в грамотное транспортное планирование», – отметил М.**Соколов**.

### KOMMERSANT.RU; 2017.12.04; МИНТРАНС ПРИЗЫВАЕТ РЕГИОНЫ ПООЩРЯТЬ ОТКАЗ ОТ ЛИЧНОГО ТРАНСПОРТА В ГОРОДАХ

**Министерство транспорта** просит власти регионов поощрять отказ от передвижения граждан на личных автомобилях в центре городов, сообщил глава ведомства Максим **Соколов** в ходе выступления на конгрессе Road Traffic Russia. Министр рассказал, что во многих городах «не всегда организовано парковочное пространство». «Люди бросают автомобили не только на проезжей части, таким образом сужая и без того находящуюся на грани пропускной способности улично-дорожную сеть, но и, зачастую, на тротуарах»,— цитирует «РИА Новости» господина **Соколов**а.

По его словам, такие ситуации, как правило, происходят в городах, где население составляет менее 1 млн человек. «Хочу обратиться к уважаемым представителям регионов, губернаторам, которые работают сегодня вместе с нами, прошу вас при планировании мероприятий на 2018 год уделить особое внимание совершенствованию парковочной политики в направлении поощрения отказа от движения на личных автомобилях в центральной части городов»,— заявил глава **Минтранса**.

Максим **Соколов** также сказал о необходимости развития пешеходной зоны, удобной велосипедной инфраструктуры, транспортно-пересадочных узлов и устойчивых мультимодальных городских транспортных систем. Помимо этого министр рекомендовал отдавать приоритет развитию физической и ценовой доступности, а также качеству и безопасности проезда в общественном транспорте.

<https://www.kommersant.ru/doc/3487574>

### РИА НОВОСТИ; 2017.12.05; МИНТРАНС ОПУБЛИКОВАЛ СПИСОК ЗАПРЕЩЕННЫХ К ПРОВОЗУ ЧЕРЕЗ МОСТ В КРЫМ ВЕЩЕЙ

**Минтранс** запретил провозить через мост в Крым оружие, в том числе травматическое, взрывчатку и даже пневматику, следует из приказа, подписанного министром Максимом **Соколов**ым. Документ опубликован на портале правовой информации.

Под запрет или ограничение попало боевое, гражданское и служебное оружие, перцовые баллончики, спортивные и охотничьи стволы, ножи, признанные холодным оружием, кастеты, взрывчатка и бомбы, источники радиоактивного излучения, а также опасные химические вещества и бактерии или вирусы (например, возбудитель лихорадки Эбола).

Кроме того, запрещается провозить патроны к этим видам оружия и муляжи, способные применяться при актах незаконного вмешательства.

Мост через Керченский пролив, который соединит Крым и Краснодарский край, будет самым протяженным в России — его длина составит 19 километров. Строители уже соорудили все 288 опор автодорожной части и почти полностью собрали мостовое полотно, которое должно сомкнуться к концу декабря.

Как накануне заявили представители генерального подрядчика строительства, компании «Стройгазмонтаж», все работы как по автодорожной, так и по железнодорожной части моста идут с опережением. Открыть автомобильное движение планируется через год.

<https://ria.ru/society/20171205/1510242137.html>

На ту же тему:

<https://www.rbc.ru/rbcfreenews/5a26ace69a794718baa94680>

<https://rg.ru/2017/12/05/reg-ufo/mintrans-zapretil-provozit-cherez-krymskij-most-oruzhie-i-vzryvchatku.html>

[https://rns.online/transport/Mintrans-zapretil-provoz-oruzhiya-vzrivchatki-i-bakterii-v-zone-stroitelstva-Kerchenskogo-mosta–-2017-12-05/](https://rns.online/transport/Mintrans-zapretil-provoz-oruzhiya-vzrivchatki-i-bakterii-v-zone-stroitelstva-Kerchenskogo-mosta---2017-12-05/)

<http://argumenti.ru/society/2017/12/557448>

<https://www.crimea.kp.ru/daily/26766/3798147/>

<https://tvzvezda.ru/news/vstrane_i_mire/content/201712051636-4cu6.htm>

<https://riafan.ru/1003854-mintrans-rf-zapretil-provozit-cherez-most-v-krym-oruzhie-bomby-i-virusy>

<https://www.vesti.ru/doc.html?id=2962204>

<https://www.pnp.ru/politics/cherez-krymskiy-most-zapretili-provozit-oruzhie-i-opasnye-gruzy.html>

<https://regnum.ru/news/2353531.html>

<http://fedpress.ru/news/77/society/1909052>

### ТАСС; 2017.12.05; ВЗЛЕТНО-ПОСАДОЧНУЮ ПОЛОСУ В АЭРОПОРТУ УЛАН-УДЭ РЕКОНСТРУИРУЮТ К СЕРЕДИНЕ 2018 ГОДА

Строители завершат реконструкцию взлетно-посадочной полосы (ВПП) в аэропорту Байкал (Улан-Удэ, Бурятия) к середине 2018 года, сообщили ТАСС во вторник в Главном управлении строительства дорог и аэродромов Минобороны России.

В апреле 2017 года **министр транспорта РФ** Максим **Соколов** после осмотра объекта констатировал отставание от графика на три месяца, позже строители заявили о том, что отставание устранено. Новая ВПП обойдется в 3,9 млрд рублей и будет способна принимать все типы воздушных судов, включая многотонные Boeing и тяжеловесные самолеты типа АН-124 «Руслан».

«Это один из приоритетных объектов, и он будет сдан в установленный срок, уже через полгода заказчик будет принимать результат», – сказал ТАСС начальник управления по строительству аэродромной сети Главного управления строительства дорог и аэродромов Минобороны Артем Биктуганов.

Сейчас строительная готовность объекта составляет более 70%, отметили в управлении.

Для ликвидации отставания от графика работа на ВПП ведется круглосуточно, около 200 рабочих были сняты с других объектов и командированы в Бурятию. На реконструкции ВПП сейчас трудятся около 300 человек, в распоряжении которых более 45 единиц дорожно-строительной техники, на объекте организовали дополнительные поставки стройматериалов и техники, отметили в управлении.

Реконструкция ВПП

Реконструкция ВПП началась в августе 2016 года, за прошедшее время строители выполнили работы по устройству искусственных покрытий, уложили марочный бетон. «На сегодняшний день на объекте ведутся работы по устройству грунтовых сопряжений вдоль полосы, прокладываются сети связи и электроснабжения, монтируется светосигнальное оборудование. Уже изготовлено 80% радионавигационного оборудования, и до конца 2017 года ожидается его полная заводская готовность. В первой декаде декабря специалисты предприятия в полном объеме завершат работы по устройству дождеприемных лотков», – рассказали в управлении.

В первом полугодии 2018 года строители планируют завершить возведение шестикилометровой патрульной дороги, зданий аварийно-спасательной станции, стартового диспетчерского пункта, объектов радиотехнического обеспечения полетов и других объектов аэродромной инфраструктуры.

Аэропорт Байкал является внутрироссийским узловым аэропортом федерального значения и имеет статус международного. Его ежегодный пассажиропоток составляет около 300 тыс. человек. Одним из преимуществ аэропорта является географическое расположение и возможность принимать рейсы из стран Азиатско-Тихоокеанского региона для технической посадки, дозаправки и наземного обслуживания. В 2017 году аэропорт получил статус открытого неба пятой степени свободы воздуха – право принимать самолеты иностранных авиакомпаний, следующих транзитом через Бурятию.

<http://tass.ru/sibir-news/4785843>

### ИНТЕРФАКС; 2017.12.06; РОСАВИАЦИИ ПОРУЧЕНО ОЦЕНИТЬ ГОТОВНОСТЬ АЭРОПОРТОВ И АВИАКОМПАНИЙ К РАБОТЕ В НОВОГОДНИЕ ПРАЗДНИКИ

**Росавиаци**я по поручению **Минтранса** РФ до конца текущей недели должна оценить готовность аэропортов и авиакомпаний к работе в период новогодних праздников.

«Учитывая ситуацию, сложившуюся в аэропорту «Шереметьево», где в прошедшие выходные наблюдались задержки рейсов по причине сложных метеоусловий, министром транспорта Максимом **Соколов**ым было проведено экстренное выездное совещание. Ситуацию удалось нормализовать. К наступлению следующих суток, а именно 4 декабря, в условиях сильного утреннего снегопада полеты в «Шереметьево» выполнялись уже в штатном режиме», – сообщил «Интерфаксу» представитель **Минтранса**.

Для недопущения повторения подобных ситуаций, «соответствующие поручения даны всем причастным структурам», – добавил собеседник агентства.

«В частности, **Росавиаци**и до конца этой недели необходимо провести оценку готовности аэропортов и авиакомпаний к работе в период новогодних праздников, в том числе в условиях резкого роста пассажиропотока, ухудшения метеоусловий и внештатных ситуаций», – сказал он.

Как сообщалось, в минувшие выходные базовая авиакомпания аэропорта «Шереметьево» «Аэрофлот» отменила десятки рейсов на вылет и прилет. В компании это объясняли сложными метеоусловиями и инфраструктурными ограничениями аэропорта.

«1-2 декабря свыше двух часов с пассажирами на борту по вылету было задержано около 40 рейсов, – заявил «Интерфаксу» представитель «Аэрофлота» в среду. – Самолеты были готовы к полету, заправлены, с бортовым питанием, на самолетах находился экипаж. Все операции по подготовке воздушных судов к вылету были завершены. Длительность задержек обусловлена введенной процедурой ожидания разрешения на запуск двигателей, поэтому командиры воздушных судов постоянно находились в ожидании от «Шереметьево» разрешения на запуск двигателей и буксировку. Аэропорт, в свою очередь, зависел от загруженности воздушного движения и разрешений от Госкорпорации по ОрВД, которая не давала аэропорту точное время отмены».

На ту же тему:

<https://rg.ru/2017/12/05/mintrans-poruchil-aeroportam-podgotovitsia-k-rabote-v-novogodnie-kanikuly.html>

### РИА НОВОСТИ; 2017.12.05; МИНТРАНС ЭКСТРЕННО ОБСУДИЛ РАБОТУ АВИАКОМПАНИЙ В СЛОЖНЫХ МЕТЕОУСЛОВИЯХ

**Минтранс** России дал ряд поручений по работе авиакомпаний и аэропортов в сложных погодных условиях.

Глава **Минтранса** Максим **Соколов** дал ряд поручений для недопущения повторения ситуации, связанной с длительными задержками рейсов «Аэрофлота» в аэропорту Шереметьево, сообщили в пресс-службе министерства.

Учитывая ситуацию, сложившуюся в Шереметьево, где в прошедшие выходные наблюдались задержки рейсов по причине сложных метеоусловий, министром транспорта было проведено экстренное выездное совещание, рассказали в ведомстве.

«В целях недопущения повторения подобных ситуаций соответствующие поручения даны всем причастным структурам. В частности, **Росавиаци**и до конца этой недели необходимо провести оценку готовности аэропортов и авиакомпаний к работе в период новогодних праздников, в том числе в условиях резкого роста пассажиропотока, ухудшения метеоусловий и внештатных ситуаций», — сообщили в пресс-службе.

В **Минтрансе** напомнили, что завершение строительства третьей взлетно-посадочной полосы в Шереметьево к чемпионату мира по футболу 2018 года поможет значительно снизить вероятность возникновения таких ситуаций в будущем.

На ту же тему:

<https://lenta.ru/news/2017/12/05/aeroflot_zayavlenie/>

<https://iz.ru/679574/2017-12-05/obshchestvennyi-sovet-mintransa-obsudit-zaderzhki-vyletov-v-sheremetevo>

***Деятельность руководителей Федеральных агентств***

*Федерального агентства морского и речного транспорта*

### ТАСС; 2017.12.05; ЗАМГЛАВЫ МИНТРАНСА СЧИТАЕТ МАЛОВЕРОЯТНОЙ ПРИВАТИЗАЦИЮ «СОВКОМФЛОТА» В 2017 ГОДУ

Приватизация «Совкомфлота» в 2017 году маловероятна, считает зам**министра транспорта** РФ Виктор **Олерский**.

«Думаю, в этом году уже не успеем. Это же принятие решения не любой ценой: должно все сойтись – рынки, конъюнктура», – сказал **Олерский** ТАСС, отвечая на вопрос о сроках приватизации «Совкомфлота».

Ранее министр экономического развития РФ Максим Орешкин не исключил, что приватизация акций «Совкомфлота» может состояться в 2017 году, несмотря на то что планируемые доходы от продажи актива (23,7 млрд рублей) исключены из бюджета на этот год.

Сейчас «Совкомфлот» на 100% принадлежит государству через Росимущество. На этот год пакет акций «Совкомфлота» (25% минус одна акция) является единственным крупным госактивом на приватизацию.

Приватизировать «Совкомфлот» планировалось еще в первом полугодии 2017 года, причем только на Московской бирже, впоследствии сделка была отложена на вторую половину года. Как говорил источник ТАСС, из-за расширения США антироссийских санкций ее могут сдвинуть на неопределенный срок. При этом первый вице-премьер РФ Игорь Шувалов не исключал и другие формы приватизации «Совкомфлота», например, прямую продажу инвесторам, в том числе азиатским.

Вместе с тем **Олерский** заявлял, что правительство рассматривает увеличение дивидендов «Совкомфлота» как альтернативу его приватизации, так как в этом году «упал фрахтовый рынок, и в этих условиях стоимость компании также снижается». Так, в первом полугодии 2017 года чистая прибыль «Совкомфлота» по МСФО упала в 11 раз по сравнению с аналогичным периодом 2016 года – до $15,2 млн. В компании поясняли, что ее работа в отчетный период проходила на фоне значительного ослабления конъюнктуры мирового рынка морской транспортировки энергоносителей, а ставки в некоторых сегментах снизились более чем на 50%, достигнув исторических минимумов.

«Совкомфлот» – крупнейшая российская судоходная компания, специализируется на перевозке углеводородов, обслуживании шельфовой разведки и добычи нефти и газа. Собственный и зафрахтованный флот, специализирующийся на транспортировке углеводородов из районов со сложной ледовой обстановкой, включает 149 судов общим дедвейтом 13,1 млн тонн. Половина судов имеет ледовый класс.

<http://tass.ru/ekonomika/4786319>

***Новости отрасли***

*Автомобильный и городской транспорт, дорожное хозяйство*

### ТАСС; 2017.12.05; ОПЕРАТОР «ПЛАТОНА» ОЦЕНИВАЕТ ОБЪЕМ НЕЗАРЕГИСТРИРОВАННЫХ В СИСТЕМЕ БОЛЬШЕГРУЗОВ В 150 ТЫС.

Оператор системы «Платон» «РТ-Инвест Транспортные системы» оценивает объем незарегистрированных в системе большегрузов в 150 тыс. авто. Об этом заявил генеральный директор «РТ-Инвест Транспортные системы» Антон Замков.

«К концу этого года в системе зарегистрировано около 930 тыс. автомобилей массой свыше 12 тонн, из них порядка 150 тыс. это иностранные перевозчики, соответственно остальные наши. Мы считаем, что где-то около 150 тыс. не зарегистрировано. Наши опросы перевозчиков показывают, что остались, собственно, как раз в основном карьерные самосвалы, какие-то автомобили, не выезжающие на федеральные дороги», – сказал Замков.

По его словам, за время работы системы уже собрано более 38 млрд рублей. «За это время нам удалось собрать более 38 млрд рублей, которые была направлены Федеральным дорожным агентством в первую очередь на региональные уникальные мостовые сооружения», – отметил Замков.

За счет собранных средств было отремонтировано около 1,7 тыс. км региональных дорог, добавил он.

«Платон» – государственная система взимания платы в счет возмещения вреда, причиняемого автомобильным дорогам общего пользования федерального значения транспортными средствами, имеющими разрешенную максимальную массу свыше 12 тонн. Введена на территории России с 15 ноября 2015 года. Тариф «Платона» с 15 апреля составляет 1,9 руб./км.

<http://tass.ru/transport/4784402>

### ТАСС; 2017.12.05; СБОРЫ ОТ СИСТЕМЫ «ПЛАТОН» В 2017 Г. МОГУТ СОСТАВИТЬ ОКОЛО 25 МЛРД РУБЛЕЙ

Поступления от системы «Платон» по итогам 2017 года могут составить 25 млрд рублей, сообщил журналистам замглавы **Росавтодор**а Дмитрий Прончатов после заседания коллегии **Ространснадзор**а.

«Где-то 25 млрд рублей именно (по итогам) этого года. Под 40 млрд рублей соберем всего (с начала работы системы – прим. ред.). В прошлом году было около 16 млрд рублей», – сказал Прончатов.

Как заявил на коллеги **Ространснадзор**а генеральный директор оператора «Платона» – «РТ-Инвест Транспортные системы», поступления от системы за все время работы составили 38 млрд рублей.

«Платон» – государственная система взимания платы в счет возмещения вреда, причиняемого автомобильным дорогам общего пользования федерального значения транспортными средствами массой более 12 тонн. Введена на территории России с 15 ноября 2015 года. Сейчас тариф «Платона» составляет 1,9 рубля за километр.

В проекте федерального бюджета РФ предусматривался рост тарифа с 1 июля 2018 года до 2,15 рубля за километр. Общий объем поступлений в бюджет от системы «Платон», таким образом, должен составить порядка 23 млрд рублей.

<http://tass.ru/transport/4784729>

На ту же тему:

<https://www.rbc.ru/rbcfreenews/5a266f419a79474b3fc23a07>

### ИНТЕРФАКС-ПОВОЛЖЬЕ; 2017.12.06; РОСАВТОДОР ОТКРЫЛ ДЛЯ ГРУЗОВИКОВ ФЕДЕРАЛЬНЫЕ ТРАССЫ В САМАРСКОЙ ОБЛАСТИ КРОМЕ ТРАССЫ М-5 «УРАЛ»

Временное ограничение движения грузовых транспортных средств на федеральных автодорогах Самарской области, введенное в среду из-за непрерывного снегопада, частично снято, сообщает в среду пресс-служба учреждения «Поволжуправтодор».

С 2:00 мск ограничение продолжает действовать лишь на трассе М-5 «Урал», транзитному транспорту не рекомендуется проезжать участок с 890-го по 1194-й км трассы.

Ориентировочно ограничение на движение грузовиков по федеральным трассам в регионе продлится до 9:00 мск, в зависимости от погодных условий.

«По окончании снегопада техника продолжит работать в усиленном режиме и приводить федеральные трассы в нормативное состояние», – отмечается в сообщении.

Ранее сообщалось, что ограничение на движение грузовиков было введено на федеральных трассах в Самарской области в 1:00 мск в среду.

Его последствия устраняют 80 единиц дорожной техники, организована работа аварийных бригад, а также оповещение водителей большегрузного транспорта по рации.

### ТАСС; 2017.12.05; ИНВЕСТОРЫ ИЗ КИТАЯ И ЯПОНИИ ПРОЯВИЛИ ИНТЕРЕС К ПРОЕКТУ МОСТА ЧЕРЕЗ ЛЕНУ

Правительство Якутии ведет переговоры с китайскими и японскими инвесторами по проекту строительства моста через реку Лена, сообщил ТАСС глава республики Егор Борисов в рамках арктического форума в Санкт-Петербурге.

«Мост через Лену является для Якутии одним из приоритетных инвестиционных проектов. Свой интерес проявили китайские инвесторы, в частности компания ChinaPower. Эта компания изучает и формулирует финансовую модель [проекта строительства]... Интерес проявляют и японские инвесторы, но деталей с ними мы не обсуждали. Вопрос остается открытым, в каких условиях и в какие сроки это будет происходить», – отметил Борисов.

«Мы создадим благоприятные условия для решения самой главной проблемы в республике, связанной с завозом товара в северные регионы республики», – отметил он. По словам главы региона, 60% территории Якутии обеспечивается сезонным завозом товаров, что обусловливает большие затраты на производство, логистику и в итоге повышает цены на товары. «Строительство моста облегчит строительство других отраслей экономики в Центральной Якутии», – отметил Борисов.

По всему течению Лены нет ни одного моста, кроме Осетровского в Иркутской области. Мост через Лену, по словам главы региона, является для республики одним из главных проектов, поскольку позволит создать в районе Якутска логистический центр, где должны соединиться три федеральных маршрута – железная дорога, речной и авиационный транспорт, а также региональные автодороги. Предполагается, что ежегодные объемы грузоперевозок в регионе вырастут в три раза и составят 6 млн тонн. Общая протяженность мостового перехода – 21 км.

Ранее сообщалось, что стоимость его строительства предварительно оценивалась в 55-64 млрд рублей, текущая стоимость проекта будет известна после подготовки проектно– сметной документации.

Седьмой Международный форум «Арктика: настоящее и будущее» проходит в Санкт-Петербурге с 4 по 6 декабря. В этом году основными темами форума станут развитие в Арктике опорных зон, а также социально-экономическое развитие полярных территорий. Организатором форума выступает межрегиональная общественная организация «Ассоциация полярников».

<http://tass.ru/ekonomika/4785925>

*Железнодорожный транспорт*

### КОММЕРСАНТ; НАТАЛЬЯ СКОРЛЫГИНА; 2017.12.05; ОАО РЖД ПОЕДЕТ ЗА ПОЛТОРА ПРОЦЕНТА

Правительство наконец согласовало надбавку к тарифу

ОАО РЖД получит в 2018 году дополнительную надбавку к тарифу на грузоперевозки в 1,5% — такое решение принято на совещании у Дмитрия Медведева. В общей сложности индексация тарифа монополии составит 5,4%, средства пойдут на компенсацию эффекта от регуляторных решений. Помимо ранее звучавших предложений на совещании обсуждался и ряд новых мер, в том числе стимулирование через тариф на порожний пробег участия операторов в электронных торгах вагонами.

Во вторник на совещании у Дмитрия Медведева в Горках, посвященном тарифному регулированию железнодорожных перевозок на 2018 год и далее, было наконец принято решение о предоставлении ОАО РЖД в 2018 году дополнительной индексации тарифа в 1,5%. Эти средства, объяснил премьер, пойдут на то, чтобы «возместить в определенных пределах принятые налоговые решения, отбалансировать их». Это уже третье обоснование надбавки: ранее она уже побывала целевыми ассигнованиями на снятие инфраструктурных ограничений и на локомотивный парк. В совещании помимо премьера участвовали вице-премьер Аркадий **Дворкович**, гендиректор ОАО РЖД Олег Белозеров, глава ФАС Игорь Артемьев и первый заместитель руководителя аппарата правительства Максим Акимов.

Названные премьером 1,5% несколько меньше 1,9%, о которых ранее просило ОАО РЖД, и даже меньше 1,78%, которые обсуждали на совещании у Аркадия **Дворкович**а в конце ноября. В общей сложности новый размер надбавки даст монополии примерно 21 млрд руб. дополнительных поступлений в 2018 году. Также, согласно ранее принятым решениям, сам тариф будет проиндексирован на 3,9%, и в нем будут увековечены 2%, выданные на 2017 год, которые должны были изъять из базы индексации тарифа уже в 2018 году. В совокупности решения правительства дадут ОАО РЖД 5,4% реальной индексации к уровню 2017 года, далее до 2025 года тариф будет расти по принципу «инфляция минус 0,1%», что в общей сложности даст компании свыше 431 млрд руб. поступлений к 2025 году.

Премьер упомянул и ряд ключевых позиций предыдущих дискуссий: необходимость «поэтапно аннулировать» экспортную надбавку (ФАС уже разработала документ, по которому она снижается до нуля в 2019 году), обнуление индексации тарифа на проезд в плацкарте, введение долгосрочных скидок в объеме до 50%. Правда, получателей скидок господин Медведев охарактеризовал как «предприятия, которые имеют свои интересы, связанные с перевозками, предприятия, представляющие различные отрасли». Ранее речь не шла об отправителях самых дешевых грузов (первого тарифного класса), обсуждался либо третий, либо второй и третий классы. Дмитрий Медведев также сообщил, что на заседании совета директоров ОАО РЖД «было бы правильно рассмотреть» и «в случае необходимости подготовить нормативные акты, акты правительства, подзаконные акты, акты ведомств по вопросам снижения стоимости вагонов для грузоотправителей». Ранее ФАС подготовила проект, по которому **Минтранс** и ОАО РЖД обязуются «обеспечить снижение не менее чем на 12% среднегодовых ставок на услуги по предоставлению вагонов в 2018 году» по отношению к ставкам 2017 года, в том числе «за счет развития электронной торговой площадки (ЭТП) по перевозке грузов».

Как сообщил Дмитрий Медведев, участники совещания договорились, что за порожний пробег вагонов, «если используется ЭТП и все это происходит по тем правилам, которые действуют», никакой повышенной платы взиматься не будет. «А если это происходит на каких-то иных принципах — а там много непрозрачности, скажем откровенно, мути,— то можно будет использовать штраф в размере до 5% за порожний пробег»,— добавил он.

Собеседники Ъ” в отрасли удивлены этой новацией и ждут протокола совещания, чтобы лучше понять, что имеется в виду. По мнению одного из них, стимулирование через порожний пробег увеличения операций на ЭТП выглядит странно, так как сама концепция ЭТП в том, чтобы порожний пробег сократить (так как грузоотправителю предлагается ближайший свободный вагон). Сейчас на базе ОАО РЖД действует ЭТП «Грузовые перевозки», по данным монополии, за первое полугодие на ней были оформлены заказы на перевозку примерно на 33,5 тыс. вагонов. По предположению главы «Infoline-Аналитики» Михаила Бурмистрова, в контексте штрафов на порожний пробег речь шла не только о бирже, но и о возможности регистрировать на электронной площадке долгосрочные договоры без указания коммерческих условий, чтобы сделать процесс более прозрачным и понятным для регулирующих органов. Это, по его мнению, явление, скорее, позитивное, поскольку сможет минимизировать количество регуляторных ошибок, которые сейчас часто допускает ФАС.

Также господин Медведев довольно осторожно высказался об обсуждаемом резерве вагонов, который, по замыслу ФАС, ОАО РЖД должно содержать и задействовать в период дефицита подвижного состава. Он говорил об «анализе возможности, связанной с созданием резервного парка». «Как его создавать, место его создания, объемы вагонной составляющей — все это предстоит еще раз уточнить»,— сообщил премьер, попросив участников дать свои предложения.

<https://www.kommersant.ru/doc/3487855>

На ту же тему:

<http://tass.ru/ekonomika/4785913>

<https://www.vedomosti.ru/business/articles/2017/12/05/744252-rzhd-poluchili>

<https://iz.ru/679509/pavel-panov/elektrichki-bez-indeksatcii>

<https://rg.ru/2017/12/05/kabmin-prinial-reshenie-ne-povyshat-tarify-na-proezd-v-plackarte.html>

### КОММЕРСАНТ ПРИЛОЖЕНИЯ; АЛЕКСЕЙ САФРОНОВ; 2017.12.06; ВЫГОДНЫЕ ЭЛЕКТРИЧКИ

Пригородное железнодорожное сообщение приносит невидимый, но вполне выражаемый в денежных единицах дополнительный доход населению и государству.

Проблемы с финансированием пригородного пассажирского транспорта связаны не только со скромным размером региональных бюджетов, но и с восприятием электричек как «социальной помощи» тем, кто не накопил на личный автомобиль. Региональные администрации, формирующие транспортный заказ, понимают, что на электричках люди ездят на работу, но до недавнего времени никак не могли сопоставить выгоды от пригородного транспорта и расходы на него.

В прошлом году Аналитический центр при Правительстве Российской Федерации по заказу **Минтранса** России разработал методику оценки социально-экономической эффективности пригородного пассажирского транспорта. Были предложены и апробированы в нескольких регионах механизмы расчета затрат на пригородный транспорт и выгод от его работы в денежных единицах. Исследование также позволило выяснить, кто именно оказывается в выигрыше.

Методика строилась на простой идее: чаще всего пассажиры совершают поездки не от скуки, а потому, что им зачем-то нужно попасть в пункт назначения. Наиболее массовые цели поездок — на работу, на учебу, на дачу, кто-то ездит за получением тех или иных государственных и негосударственных услуг (например, в больницу или в городскую администрацию), кто-то — в гости или на отдых. Если бы выгоду от поездок получали только пассажиры, то оплата проезда по полной стоимости была бы оправданна, но в действительности выгода распределяется между пассажиром, людьми и организациями, с которыми он взаимодействует, и обществом в целом не вполне равномерно.

Например, от поездок на работу выигрывает не только сам пассажир — в виде более высокой зарплаты в городе, но и его работодатель — в виде доходов, которые приносит работник. Получают выгоду и продавцы товаров и услуг, которые пассажир приобретает благодаря наличию работы. И, конечно, дополнительную выгоду получает бюджет в виде налоговых отчислений. Сами перевозчики являются крупными заказчиками работ по ремонту и обслуживанию подвижного состава, и если депо находится на территории того же региона — это налоги в региональную казну от ремонта и техобслуживания поездов. Все эти экономические взаимодействия могут вносить ощутимый вклад в рост ВРП, а на макроэкономическом уровне — в ВВП страны в целом.

Какую-то пользу от наличия пригородного транспорта выразить в деньгах сложнее, но приобретаемые обществом и отдельными людьми нематериальные блага не становятся от этого менее реальными. Например, поездки на дачу повышают уровень благосостояния населения за счет выращенного на приусадебных участках. Есть и косвенные эффекты: электрички кроме прочего являются одним из самых безопасных видов транспорта, а значит, можно оценить дополнительные потери от ДТП, которые общество несло бы ежегодно, если бы пассажиры пересели на автомобили.

Особым критерием оценки эффективности работы пригородного транспорта является параметр времени в пути, вернее, его потери на дорогу. Кстати сказать, эти потери для государства и экономики оказываются не менее ощутимыми, чем для пассажиров: длительная дорога вызывает «транспортную усталость», которая снижает производительность труда.

В деньгах такие потери могут быть оценены лишь с определенными допущениями, например через склонность пассажиров платить за выигрыш во времени. Для Московской области стоимость минуты времени оказалась равной 2,26 руб. (именно столько в среднем готовы платить пассажиры, чтобы ее «выиграть»). Таким образом, ежегодные потери времени железнодорожных пассажиров одного лишь Белорусского направления в Москве оцениваются на уровне 1,8 млрд руб.

Сейчас время в дороге практически не учитывается при принятии решений о конфигурации транспортной сети. Связано это с тем, что его денежная оценка — в определенном смысле условность, ведь эти миллиарды никто никому не платит. Однако если бы выигрыш во времени оценивался в деньгах и принимался во внимание при рассмотрении тех или иных инфраструктурных проектов, транспортная политика властей стала бы более адекватной.

В целом Аналитическим центром при Правительстве Российской Федерации были предложены способы расчета 13 эффектов от работы пригородного транспорта, из которых в денежном эквиваленте можно выразить 11. Из них, по мнению разработчиков методики, региональную администрацию должны прежде всего интересовать те, которые влияют на налоговые доходы бюджета: выигрыш в зарплатах от возможности ездить на работу, транспортная усталость, влияние дополнительных доходов пассажиров «маятниковой миграции» на развитие торговли, избежание потерь от аварий на автодорогах и, наконец, агломерационный эффект, выражающийся в общем росте среднего уровня зарплат в регионе благодаря расширению рынка труда. Последний эффект связан с тем, что сама возможность работы не по месту жительства заставляет местных работодателей предлагать чуть более высокие зарплаты, чем если бы транспортной связи с центром агломерации не существовало.

Универсальность методики для всех регионов страны подтвердилась в ходе пилотных расчетов, для которых были выбраны Московская область и Ханты-Мансийский автономный округ, где характер пригородного сообщения принципиально отличен от московского.

В Подмосковье анализировалось Белорусское направление железной дороги, которое проходит по территории трех районов: Одинцовского, Рузского и Можайского. Выяснилось, что, к примеру, из Одинцовского района электричками регулярно ездит в Москву 41 тыс. человек, автобусами — 10 тыс., причем треть из них ездят на работу практически ежедневно. Разница в зарплатах между Одинцовским районом и Москвой, по данным Росстата и с учетом трат на дорогу, составляет 26 тыс. руб. в месяц. При этом 40% «маятниковых мигрантов» ездят за более высокой зарплатой, а 60% в ходе опроса заявили, что по месту жительства для них работы нет.

В целом жители Одинцовского района выигрывают от возможности ездить на работу 7,8 млрд руб. в год. Это 2,5 млрд руб. налоговых поступлений (при оценочной собираемости налогов 60%) только одного Одинцовского района. Конечно, в других регионах разрыв в зарплатах между «метрополией» и пригородами меньше, а значит, меньше и размер выигрыша, который имеют пассажиры, но этот пример показывает, насколько большой может быть польза от пригородного транспорта.

Итоговые расчеты показали, что в Московской области по выбранным маршрутам 1 руб. затрат на пригородный транспорт приносит 4,7 руб. дохода экономике, в ХМАО, несмотря на глубокую дотационность пригородного транспорта,— 2,9 руб. Если брать только бюджетную эффективность, то она оказывается еще выше: в Московской области на 1 руб. бюджетных расходов приходится 7,6 руб. налоговых доходов (в основном благодаря выигрышу в зарплатах и, как следствие, дополнительному спросу на товары и услуги), в ХМАО — 3 руб. доходов. Таким образом, поддержка пригородного транспорта оказывается весьма выгодным делом для государства.

[https://www.kommersant.ru/doc/3475118?query=**минтранс**](https://www.kommersant.ru/doc/3475118?query=минтранс)

### КОММЕРСАНТ ПРИЛОЖЕНИЯ; АЛЕКСЕЙ ЕКИМОВСКИЙ; 2017.12.06; ЭЛЕКТРИЧКИ ВЫДЕРЖИВАЮТ ТРАФИК

Пригородные железнодорожные перевозчики, несмотря на хроническое недофинансирование, наращивают платный пассажиропоток и вводят новые маршруты.

Как сообщили в пресс-службе ОАО «Российские железные дороги» (РЖД), в нынешнем году пассажиропоток в пригороде сохраняется на прошлогоднем уровне. За первые десять месяцев 2017 года все пригородные пассажирские компании (ППК) России отправили более 846 млн пассажиров, что на 9,4% больше, чем за аналогичный период прошлого года. Впрочем, в этом результате учитываются показатели МЦК, где с января по октябрь перевезено почти 90 млн человек. Без учета этого пассажиропотока количество отправленных пассажиров в российских пригородах в целом незначительно уменьшилось (на 0,6%) в сравнении с показателями предыдущего года.

Доля рынка крупнейшего перевозчика — Центральной ППК, работающей в самой крупной российской агломерации — Москве, Московской области и девяти приграничных областях,— по состоянию на конец октября превышает 63% от общего объема пригородных перевозок в стране. Пассажирооборот компании за десять месяцев вырос на 2%, до 14,6 млрд пасс.-км, отправление пассажиров — на 0,3%, до 476,2 млн человек.

Рынок перевозок в остальных регионах России остается крайне неоднородным. Второе и третье места по объемам пассажиропотока принадлежат Северо-Западной ППК и Московско-Тверской ППК, оперирующим на полигоне Октябрьской железной дороги. Эти компании за десять месяцев 2017 года перевезли 65,5 млн и 46 млн пассажиров соответственно. Пассажиропоток каждого из остальных 22 пригородных перевозчиков за тот же период не превышает 20 млн пассажиров. Финансовые показатели отдельных ППК в ОАО РЖД не раскрывают, однако, по данным участников рынка, перевозчики за пределами тройки лидеров по пассажиропотоку находятся в зоне отрицательной рентабельности и сводят концы с концами только за счет субсидий из региональных бюджетов.

Указывая на столь фрагментированную структуру рынка перевозок, отраслевые эксперты отмечают, что из-за многолетнего недофинансирования пригородного комплекса в большинстве отдаленных от столичных агломераций регионов России ситуация остается достаточно тревожной. «Большинство местных властей имеют социальную проблема с двух сторон: с одной стороны, небогатые жители региона, которые не в состоянии платить за железнодорожную перевозку полный тариф, а с другой — персонал пригородного перевозчика, которому нечем платить зарплату»,— обрисовывает ситуацию директор Института экономики транспорта и транспортной политики ВШЭ Михаил Блинкин.

По его словам, в Москве, Петербурге, «где сравнительно богатая публика», пригородные перевозки прибыльны и перевозчики имеют ресурсы и возможности нанять сильных транспортных менеджеров, способных реализовывать сложные урбанистические задачи. «Но для других регионов это все не столь актуально, поскольку там пригородный железнодорожный транспорт балансирует на грани безубыточности, перевозчики в большинстве российских регионов озабочены исключительно вопросом выживания»,— констатирует эксперт.

Затраты идут по плану

Впрочем, отраслевые эксперты отмечают, что в последние два года железная дорога впервые за долгое время занялась пассажирским комплексом, и связывают это главным образом с назначением Олега Белозерова на пост президента ОАО РЖД в 2015 году (с октября нынешнего года — генеральный директор ОАО РЖД). Одним из важнейших его достижений они считают закрепление на законодательном уровне долгосрочной господдержки пассажирского комплекса со стороны федерального бюджета. Теперь льготный коэффициент 0,01 к тарифу за пользование инфраструктурой, фактически обнуляющий тариф для пригородных перевозчиков, установлен правительством РФ на долгосрочный период до 2030 года, а также перевозчики получили нулевую ставку НДС.

После кризисной ситуации в начале 2015 года, когда было отменено, а затем после поручения президента РФ Владимира Путина восстановлено около 300 пригородных поездов, чиновники гораздо активнее принялись разбираться в проблемах железнодорожного пригородного комплекса. Федеральное правительство обязало региональные администрации разработать и утверждать в **Минтрансе** РФ трехлетние комплексные планы транспортного обслуживания населения, в которых четко обозначены требуемые объемы и регулярность пассажирского сообщения всеми видами общественного транспорта.

Как утверждают в ОАО РЖД, благодаря этому решению ситуация 2015 года не может повториться в принципе: даже если губернаторы продолжают оспаривать прозрачность расходов пригородных перевозчиков, отменять пригородные поезда больше не придется (см. интервью начальника центра по управлению пригородным комплексом ОАО РЖД Алексея Белянкина на стр. 10).

Своей частью работы занималась Федеральная антимонопольная служба (ФАС) России, которая с 2015 года получила полномочия и функции Федеральной службы по тарифам. Специалистами службы была разработана и в конце ноября текущего года принята правлением ФАС обновленная методика расчета экономически обоснованных затрат перевозчиков в пригородном сообщении. В ходе этой работы ФАС, к удовлетворению ОАО РЖД и региональных ППК, подтвердила отсутствие принципиальных нарушений в подсчете затрат перевозчиков, а также разработала механизмы урегулирования споров с губернаторами при заключении ежегодных контрактов на обслуживание пассажиров.

Своими силами

Урегулирование споров железнодорожников с губернаторами и разработка новых методик ФАС — очень позитивный шаг, который позволит минимизировать убыточность пригородных компаний, но самый важный вопрос — обновления подвижного состава — он не решит, полагает Михаил Блинкин. «Факт заключается в том, что за новые электрички должны будут заплатить граждане: либо как пассажиры, покупая билет по тарифу «с инвестиционной составляющей», либо как налогоплательщики в бюджет. Ничего другого человечество не придумало со времени изобретения железных дорог — чудес не бывает»,— сетует господин Блинкин.

Это означает, что пока чиновники обсуждают, справедлив ли расчет затрат пригородных перевозчиков, и ищут десятки миллиардов рублей на обновление подвижного состава, железнодорожникам приходится самим думать о повышении эффективности своей работы. В этом контексте для анализа динамики рынка пригородных перевозок наиболее важным становится не прирост пассажиропотока, а другой показатель — прирост количества платных пассажиров. Здесь ситуация улучшается более заметно: в 25 пригородных компаниях за первые десять месяцев года платный пассажиропоток вырос на 1,4%, до 537,9 млн проданных билетов.

Пассажиры все чаще согласны оплачивать проезд и пользоваться электричками, в том числе с доплатой за скорость и удобство в экспресс-поездах повышенной комфортности

Это косвенно свидетельствует о том, что усилия менеджмента пригородных компаний по увеличению доходов от операционной деятельности приносят плоды. Пригородные компании в сотрудничестве с региональными властями реализуют большое количество сервисных проектов, которые повышают востребованность железнодорожного транспорта и качество услуг для пассажиров, разрабатывают и «раскатывают» более удобные пригородные маршруты. В ответ пассажиры все чаще согласны оплачивать проезд и пользоваться электричками, в том числе с доплатой за скорость и удобство в экспресс-поездах повышенной комфортности.

В регионах во многом ориентируются на опыт крупнейшего игрока на рынке — ЦППК, которой посчастливилось получить в распоряжение и самый большой в стране пассажиропоток и заключить долгосрочные 15-летние контракты на транспортное обслуживание с двумя богатейшими российскими регионами — Москвой и Московской областью. Здесь реализуют не только программы опережающего обновления парка поездов, но и модернизируют пригородные пассажирские платформы, внедряют современные системы оплаты проезда и разрабатывают новые виды услуг, улучшающих качество сервиса в электричках.

А благодаря сотрудничеству с ОАО РЖД в этом макрорегионе во всю идет строительство новых главных путей, что позволит организовать на некоторых из них так называемое тактовое движение — регулярное курсирование поездов с равными промежутками (по аналогии с метро). Эта технология принципиально меняет потребительские свойства железнодорожного транспорта, что делает его крайне эффективным в современной городской среде.

Опыт запуска МЦК и его интеграции с метро и пригородными железнодорожными линиями уже перенимается другими крупными городами: проекты «городской электрички» в той или иной степени реализованы в Красноярске, Уфе и Калининграде, активно прорабатывают этот вопрос в Волгограде, Казани и Петербурге, сообщили «Ъ» в ОАО РЖД. Следующий прорывной проект Москвы и ОАО РЖД, на результаты которого с интересом будут смотреть губернаторы других регионов,— «Московские центральные диаметры» (см. материал «Московские центральные диаметры»).

В тандеме с конкурентами

Интеграция с автобусными перевозчиками — это еще один резерв повышения эффективности железнодорожных пригородных компаний, уверен начальник центра по управлению пригородным комплексом ОАО РЖД Алексей Белянкин. «Сегодня железнодорожные перевозчики активно взаимодействуют с автобусными операторами, продают единые билеты на комплексную услугу доставки пассажиров, благодаря чему человек может приобрести билет от начальной станции до конечного пункта, в котором даже нет железной дороги. Такой проект, например, реализует Волго-Вятская пригородная компания в Нижегородской области в полном взаимопонимании с региональной администрацией,— рассказывает он.— Мы считаем, что у таких проектов большое будущее, поскольку они выгодны и нам, и автобусным перевозчикам, и населению региона».

Более того, в ОАО РЖД полагают, что на следующем этапе целесообразно обеспечить автобусным перевозчикам возможность эффективной интеграции в вокзальную инфраструктуру монополии. «Таким образом мы предоставим нашим клиентам дополнительный сервис удобной пересадки на городской или междугородный автобус»,— говорит Алексей Белянкин. А регион, в свою очередь, будет иметь больше возможностей борьбы с серыми и нелегальными автоперевозчиками: по итогам Госсовета РФ местным властям дано поручение решить эту проблему в самое ближайшее время, напоминает он.

<https://www.kommersant.ru/gallery/3481766>

### КОММЕРСАНТ ПРИЛОЖЕНИЯ; АЛЕКСЕЙ ЕКИМОВСКИЙ; 2017.12.06; «ПОКУПАЯ НОВЫЕ ЭЛЕКТРИЧКИ, ПЕРЕВОЗЧИКИ БУДУТ СОКРАЩАТЬ СВОИ ТЕКУЩИЕ РАСХОДЫ»

В Федеральной антимонопольной службе (ФАС) России считают, что пассажирские перевозки не должны финансироваться «по остаточному принципу», а деньги на обновление пригородных поездов можно получить за счет прибыли ОАО РЖД. Об этом в интервью Business Guide рассказал заместитель руководителя службы Александр Редько.

BUSINESS GUIDE: В конце ноября ФАС России приняла новую методику расчета затрат пригородных железнодорожных перевозчиков. В чем главные новации этого документа?

АЛЕКСАНДР РЕДЬКО: Методика расчета тарифа на пригородные перевозки уточняет порядок определения обоснованной стоимости перевозки — по сути, порядок формирования справедливой цены билета на электричку. Она складывается из затрат на владение и эксплуатацию поездов — это, как правило, от 60% до 80% всех затрат — и расходов на организацию перевозки: обеспечение продаж билетов, работа кассиров, контролеров, охранников и прочие вопросы.

В рамках работы над этим документом нам совместно с **Минтрансом** и ОАО РЖД удалось найти решение по целому ряду нормативно-правовых противоречий, которые становились поводом для разногласий перевозчиков и губернаторов в регионах. При расчете субсидий из региональных бюджетов на установление сниженных тарифов для населения эти коллизии становились проблемой, а в ряде случаев и угрозой для функционирования пригородных перевозок.

BG: Какие конкретно?

А. Р.: Прежде всего мы синхронизировали методику ведения раздельного учета доходов и расходов пригородных компаний. Принципы отнесения расходов на те или иные виды затрат, утвержденные еще Федеральной службой по тарифам (функции переданы ФАС России в 2015 году.— BG) для пригородных перевозчиков, не вполне совпадали с соответствующим приказом **Минтранса** РФ. В результате у региональных властей возникали справедливые вопросы о том, по какому принципу считается экономически обоснованный тариф в пригороде, что приводило к неприятным спорам. Теперь эта правовая коллизия устранена: пригородные компании будут вести раздельный учет доходов и расходов в соответствии с единой методикой **Минтранса** РФ.

Кроме того, мы совершенствовали принципы определения прогнозных значений пассажиропотока, которые являются базой для расчета тарифа в пригороде. Раньше в методике было зафиксировано, что прогнозный пассажирооборот определяется исходя из фактических показателей предыдущих трех лет. Теперь благодаря наличию в каждом регионе комплексного плана транспортного обслуживания населения в методике есть отсылка к этому основополагающему документу, определяющему принципы транспортной политики на этой территории.

Мы исходим из той предпосылки, что региональные транспортные министерства владеют наиболее полной информацией о том, сколько пассажиров и по каким направлениям будет перемещаться, а потому наиболее компетентны в вопросах планирования и прогнозирования объемов транспортной работы. Раньше все риски несоответствия фактического пассажирооборота прогнозным показателям лежали на пригородной компании, что в отдельных ситуациях приводило к росту ее убытков. Теперь эти риски логично разделены с профильными органами власти в регионах, отвечающими за планирование и развитие транспортного сообщения.

BG: Есть ли гарантия того, что региональные администрации не будут снова оспаривать расчеты ППК?

А. Р.: Появление механизма разрешения спорных ситуаций тоже одна из новаций принятой методики. В случае если у регионов и ППК возникают разногласия, к их разрешению подключается федеральное **Министерство транспорта** в лице регионального отделения **Росжелдор**а в качестве арбитра.

Поводов для таких разногласий будет меньше, поскольку в новой методике реализован принцип прямого отнесения затрат на бюджеты тех регионов, в которых по факту эти перевозки осуществляются. Теперь каждый регион будет отвечать и предоставлять субсидии на перевозки только по своей территории, а не по территории соседей.

Кроме того, в новой методике мы разработали рекомендации для региональных энергетических комиссий, чтобы они при установлении тарифов для населения ориентировались на утвержденные КПТО, учитывали дублирующиеся маршруты железнодорожных и автомобильных перевозчиков, чтобы за счет субсидий не поддерживать движение полупустых электричек и полупустых автобусов.

В документе также заложены ограничения на ежегодный рост тарифа. Цена билета для пассажира может увеличиваться лишь с учетом темпов роста реально располагаемых доходов населения, а стоимость аренды и эксплуатации поездов — в пределах инфляции.

По поводу тарифов на 2018 год ФАС России уже принято решение не индексировать ставки аренды подвижного состава, сохранив их на уровне нынешнего года.

BG: Расскажите подробнее о методике расчета ставок на аренду и обслуживание подвижного состава, ведь именно эти затраты составляют львиную часть расходов ППК.

А. Р.: Действительно, эта часть затрат на пригородные перевозки достигает порой 80% всех расходов перевозчиков, причем эти деньги, как правило, уплачиваются ОАО РЖД как владельцу подвижного состава. К сегодняшнему дню, в чем состоит большая заслуга руководства ОАО РЖД, мы как регулятор полностью понимаем, из чего складывается себестоимость электричек. Мы впервые создали рабочую модель, которая учитывает все элементы себестоимости в пригороде: для каждой серии эксплуатируемого поезда, для каждого региона, для каждой компании, мы теперь можем понять, сколько стоит его эксплуатация. Это очень большое достижение.

Но в результате анализа ситуации мы обнаружили, что ставки аренды одних и тех же моделей поездов в зависимости от региона курсирования очень сильно различаются — порой в три-четыре раза. На наш взгляд, такое положение дел недопустимо: ставки аренды однотипных электричек должны быть унифицированы на территории всей страны. Сейчас мы ведем консультации с региональными органами регулирования, с пригородными компаниями и ОАО РЖД по этому поводу — соглашение еще не достигнуто, но мы очень надеемся на принятие наших предложений.

BG: Закладывается ли в тарифы на пригородные перевозки «инвестиционная составляющая» на обновление парка подвижного состава ППК?

А. Р.: Мы полагаем, что при наличии компромисса с ОАО РЖД после унификации ставок аренды и обслуживания поездов для пригородных перевозчиков мы сможем снизить их общий уровень на некоторую величину, которая может пойти на обновление подвижного состава. Мы хотим, чтобы часть денег, которые ППК выплачивают сегодня ОАО РЖД за аренду электричек, остались у пригородной компании и целевым образом пошли на закупку новых вагонов. Государству, по сути, все равно, кто будет их покупать — пригородная компания, ОАО РЖД или сам регион поставит их себе на баланс, это не имеет значения. Важно то, что мы создаем источник для ускоренного обновления подвижного состава без повышения стоимости билетов для пассажиров.

Более того, в перечень унифицированных ставок аренды мы хотим заложить принципы, стимулирующие владельцев к обновлению подвижного состава. Обслуживание и ремонт старых поездов, подвергшихся сильному износу, будет обходиться объективно дороже, чем обслуживание новых образцов техники. Это означает, что, покупая новые электрички, перевозчики будут сокращать свои текущие расходы, получая дополнительную прибыль и новые источники для обновления поездов.

BG: Но ведь тогда на эту сумму ухудшится финансовый результат ОАО РЖД? Откуда будут компенсированы эти затраты?

А. Р.: Мы считаем, что объективные возможности заниматься обновлением подвижного состава есть только у ОАО РЖД: тарифы для населения, согласно президентским поручениям, повышать нельзя, а у регионов на эти цели недостаточно средств. Поэтому источник финансирования для покрытия этих инвестиций в любом случае придется искать в прибыли ОАО РЖД.

Мы полагаем, что это может быть прибыль от нерегулируемых видов деятельности, прежде всего в пассажирском комплексе. Например, госкомпания получает неплохую прибыль от аренды помещений и рекламных площадей на вокзалах, с прибылью эксплуатируется «Сапсан» — почему бы не направить ее на инвестиции в пригородные поезда, которые имеют большую социальную значимость для страны?

Более того, мы в принципе считаем, что ОАО РЖД и пригородные перевозчики, контрольные пакеты акций которых принадлежат в большинстве случаев ОАО РЖД,— это единый холдинг. Поэтому, когда мы говорим о снижении арендных платежей за пригородные поезда, речь идет лишь о перераспределении средств внутри этого большого холдинга.

BG: Какова будет ежегодная сумма этой «инвестсоставляющей» и хватит ли ее на обновление парка, который необходим всем пригородным компаниям России?

А. Р.: Конкретный размер снижения общего уровня ставок аренды пока не согласован, этот вопрос подлежит детальному обсуждению с ОАО РЖД и профильными органами власти. Мы хотим, чтобы за пять-семь лет подвижной состав в пригородном комплексе был полностью заменен. Такого ускоренного обновления парка не смогут обеспечить ни региональные бюджеты, ни пассажиры.

BG: Как вам лично кажется, согласится ли на это ОАО РЖД?

А. Р.: Мы рассчитываем на то, что консультации и диалог с регионами приведут к компромиссу, который очень важен для всей отрасли. ОАО РЖД от такого решения получит как минимум один очень важный выигрыш — рост удовлетворенности потребителей. Когда новые комфортные электрички пойдут по железным дорогам, в глазах сотен миллионов пассажиров у ОАО РЖД будет формироваться новый облик и подниматься рейтинг восприятия. Мы считаем, что это немаловажно.

[https://www.kommersant.ru/doc/3481771?query=**минтранс**](https://www.kommersant.ru/doc/3481771?query=минтранс)

### КОММЕРСАНТ ПРИЛОЖЕНИЯ; АЛЕКСЕЙ САФРОНОВ; 2017.12.06; КАК ПОВЫСИТЬ ДОХОДНОСТЬ ПРИГОРОДНЫХ ПЕРЕВОЗОК

О простых и сложных способах повышения окупаемости пригородных электричек «Ъ» рассказал эксперт Аналитического центра при правительстве Российской Федерации Алексей Сафронов.

По итогам 2016 года 21 пригородная пассажирская компания (ППК) из 25 достигла безубыточности. Убыток четырех убыточных ППК составил 632,8 млн руб. При этом, однако, прибыльность ППК достигается за счет компенсаций из федерального бюджета 99% платы за пользование инфраструктурой, а также субсидий из региональных бюджетов, которые покрывают разницу между экономически обоснованным и фактическим тарифом на перевозки. Финансовый результат 2016 года связан также с введением в 2015 году льготной ставки НДС 0% на услуги пригородных пассажирских перевозок. Повышение собственных доходов ППК возможно за счет роста пассажирооборота либо повышения тарифов на проезд. Проведенные исследования и имеющиеся кейсы последних лет позволяют наметить несколько путей к достижению обеих целей. Следует особо подчеркнуть, что значительного эффекта на первых порах можно добиться мерами организационного характера, не требующими крупных капитальных вложений.

Проведенные исследования показали, что с увеличением зарплат растут и траты пассажиров на пригородный транспорт. Зависимость сохраняется вплоть до достижения уровня зарплат в 50-60 тыс. руб. в месяц.

Из-за существенных региональных различий ППК находятся в принципиально разных условиях хозяйствования. При этом транспортная политика **Минтранса** России до настоящего времени предлагает унифицированные рецепты для пригородного пассажирского железнодорожного транспорта в целом. Дифференцированный подход к каждой ППК позволит повысить эффективность государственного регулирования. С учетом сказанного приведенные ниже предложения не могут считаться универсальными и подходящими всем ППК в равной степени.

Тарифы на пределе

Стандартным ответом многих пригородных пассажирских компаний на падение доходов является рост тарифов, что приводит к дальнейшему сокращению пассажиропотока и падению доходов. ППК уделяют недостаточное внимание изучению спроса и построению кривых эластичности спроса по цене и неценовым факторам, предпочитая перекладывать финансовые проблемы на бюджет субъектов.

Примером такой политики может служить ситуация на Байкальской ППК, где тариф на проезд достиг к 2015 году фактически запретительных значений, составляя 108 руб. за первые 10 км пути и 1043 руб. за 200 км. В 2016-2017 годах было проведено несколько поэтапных снижений тарифа, в целом цены на проезд сократились в три раза, что привело к увеличению пассажиропотока со 170 тыс. отправленных пассажиров в 2015 году до 269 тыс. в 2016 году. В итоге, несмотря на снижение тарифов в три раза, прибыль компании с 2015 по 2016 год сократилась только в полтора раза (с 46,3 млн до 29,4 млн руб.). Данный результат был достигнут в условиях снижения размера фактически полученных из бюджета субсидий с 645,9 млн руб. в 2015 году до 625,2 млн руб. в 2016 году.

Это означает, что если бы субсидирование в 2016 году осталось бы на уровне 2015 года, то прибыль компании, несмотря на сокращение тарифов, возросла бы. В 2017 году было запущено несколько новых маршрутов и увеличено количество поездов, а также начата реконструкция вокзала Улан-Удэ, что позволяет ожидать дальнейшего роста пассажиропотока и полного восстановления прибыльности компании. Таким образом, корректировка ценовой политики и открытие новых маршрутов по итогам изучения спроса могут увеличить пассажиропоток и собственные доходы ППК и сократить потребность в субсидиях.

Комфорт стоит денег

Проведенные опросы пассажиров показали, что для многих из них стоимость проезда не является основным ограничивающим фактором. Для наиболее платежеспособной категории пассажиров (взрослых людей, живущих в области, работающих в центре агломерации и использующих пригородный общественный транспорт либо личный автомобиль для поездок на работу) основными проблемами являются недостаточный комфорт и наличие в поездах лиц асоциального поведения. В Московской области успешно функционируют экспрессы, которые конструктивно идентичны обычным поездам.

Несмотря на отсутствие существенных отличий, такие поезда популярны среди пассажиров, так как более высокая цена сама по себе становится гарантией приемлемой наполняемости вагона и отсутствия маргиналов, торговцев и попрошаек. Назначение части поездов «экспрессами» с повышением цены билета и более внимательным контролем за обеспечением законности в пути следования является одним из способов повышения доходов, не требующих инвестиционных вложений. Кроме того, тариф для пассажиров можно было бы сегментировать по направлениям в зависимости от платежеспособности населения.

Запуск осенью 2015 года «Ласточек» на направлении Москва–Тверь позволил в динамике оценить отдачу от вложений в новый подвижной состав. По итогам первого года эксплуатации «Ласточки» перевезли 10,4 млн человек, из которых 2,2 млн (20%) было привлечено с других видов транспорта (перестали пользоваться личными автомобилями и автобусами). Несмотря на то что билет на «Ласточку» в среднем в полтора раза дороже билета на обычную электричку, 55-60% пассажиров, отправляющихся с тех станций, где есть остановка «Ласточки», выбирают скоростной поезд. Во многом это связано с принципиально новым уровнем комфорта, который дает эксплуатация современного подвижного состава. По итогам 2016 года ОАО «Московско-Тверская пригородная пассажирская компания», которое обслуживает данный полигон, вышло на третье место по прибыльности среди всех ППК. В связи с ажиотажным спросом принято решение о продлении с сентября 2017 года части маршрутов Москва–Крюково до Клина.

Билетное меню и составные маршруты

Абонемент является одним из средств повышения лояльности пассажира определенному виду транспорта. Кроме того, возможности современных электронных транспортных карт позволяют существенным образом улучшить транспортную статистику, определять размер потерь от частичных безбилетников, повысить качество планирования транспортной работы. При этом в ряде случаев размер скидок на абонементные билеты и их распределение по тарифным зонам оказываются недостаточно привлекательными для пассажиров. Изучение спроса позволит сформировать более привлекательные абонементные продукты и повысить лояльность пассажиров пригородному пассажирскому железнодорожному транспорту.

Жители станций, где экспресс не останавливается, тоже могли бы им пользоваться, если бы билет на экспресс до ближайшей крупной станции давал право проезда до всех малых станций в промежутке между ней и следующей крупной станцией, где экспресс делает остановку. Это позволяло бы жителям максимально быстро преодолевать большую часть пути до пункта назначения и не тратить время и средства на покупку второго билета от ближайшей крупной станции до пункта назначения. Подобная система давно и успешно работает в Нидерландах.

Существенной экономии можно добиться варьированием составности поездов и оптимизацией схем их движения с развитием маршрутов с пересадкой. При таком подходе экспрессы большой вместимости курсируют между крупными станциями, а укороченные составы подвозят пассажиров малых станций до ближайшей крупной, где останавливается экспресс. Такие новации возможны только при взаимодействии с ОАО РЖД, так как схемы движения поездов зависят не только от спроса пассажиров, но также и от выделенных ППК ниток графика на железнодорожной сети.

Одним из способов сокращения расходов ППК является замена пригородных касс билетопечатающими автоматами. Однако население все равно предпочитает покупать билеты у живого кассира, что связано частично с неумением пользоваться автоматами, а частично с их ненадежностью (не выдают сдачу или билет). Необходимо дополнить уже ведущуюся работу по размещению билетопечатающих автоматов повышением их надежности и разъяснительной работой среди пассажиров.

На станциях, не оборудованных турникетами, часть пассажиров становятся безбилетниками поневоле, если не успевают купить билет в кассе. Размещение билетопечатающих автоматов прямо на платформе позволит таким пассажирам покупать билет в самый последний момент.

[https://www.kommersant.ru/doc/3481772?query=**минтранс**](https://www.kommersant.ru/doc/3481772?query=минтранс)

### КОММЕРСАНТ ПРИЛОЖЕНИЯ; АЛЕКСЕЙ ЕКИМОВСКИЙ; 2017.12.06; «СЕГОДНЯ И РЕГИОНЫ, И ФАС ХОРОШО ПОНИМАЮТ РЕАЛЬНУЮ ЭКОНОМИКУ ПРИГОРОДНОГО КОМПЛЕКСА»

По словам начальника Центра по управлению пригородным комплексом ОАО «Российские железные дороги» (РЖД) Алексея Белянкина, наличие в регионах комплексных планов транспортного обслуживания населения полностью исключает риск срыва перевозок пассажиров, даже если местные власти не заключили контракты с пригородными перевозчиками.

BUSINESS GUIDE: Расскажите, все ли пригородные компании имеют контракты с регионами на перевозки в 2018 году?

АЛЕКСЕЙ БЕЛЯНКИН: Пригородные пассажирские перевозки осуществляются на территории 72 регионов 25 компаниями-перевозчиками, созданными при участии ОАО РЖД, 26 субъектов РФ и частных инвесторов. Также в дерегулированном сегменте перевозки осуществляет ООО «Аэроэкспресс».

На 2018 год уже заключен 21 договор с 16 субъектами РФ. Так как в ряде регионов работает несколько перевозчиков, общее количество договоров составит около 90. ОАО РЖД рассчитывает, что кампания по заключению договоров на 2018 год будет завершена в текущем году.

Хочу отметить, что с точки зрения преобладающего участия в уставном капитале дочерними обществами ОАО РЖД являются 18 компаний. В ноябре текущего года после согласования с правительством России ОАО РЖД прекратило участие в самой крупной пригородной компании — ОАО «Центральная ППК» — путем продажи пакета акций.

BG: Если какие-то договоры заключены не будут, есть ли риск возникновения проблем с перевозками в начале следующего года?

А. Б.: В 2016 году благодаря решению правительства РФ всеми регионами сформированы и утверждены комплексные планы транспортного обслуживания населения, которыми предусмотрены согласованная маршрутная сеть и другие параметры движения. Таким образом, даже в случае, если какие-либо регионы не смогут по своим причинам заключить договоры о транспортном обслуживании, пригородное сообщение в 2018 году прекращено не будет.

BG: Как идут дела с выполнением уже заключенных договоров с регионами в текущем году?

А. Б.: Ожидаемые выпадающие доходы пригородных компаний на 2017 год (без учета ОАО «Центральная ППК») оцениваются в размере 11,9 млрд руб. В бюджетах субъектов Российской Федерации предусмотрены субсидии на компенсацию потерь в доходах по пригородным перевозкам в размере 10,8 млрд руб., в том числе 9,8 млрд руб. за государственное регулирование тарифов 2017 года. Это 82% от необходимой суммы.

По результатам проведенной работы субъектами РФ представлены гарантии и приняты тарифные решения об увеличении финансирования за 2017 год на 1 млрд руб. Таким образом, прогнозируемые субсидии регионов по итогам 2017 года составят 10,8 млрд руб.

BG: В каких регионах самые сложные проблемы?

А. Б.: Традиционно это Забайкальский край, где сумма выпадающих доходов примерно 380 млн руб., из них региональный бюджет может заплатить только около 60 млн руб.

Есть вопросы по Краснодарскому краю: здесь у перевозчиков нет разногласий с регионом в части расходной составляющей, но при тарифном регулировании регион завысил прогноз пассажирооборота, который применяется для расчета тарифа и субсидий. Есть поручение заместителя председателя правительства РФ Аркадия **Дворкович**а о пересчете показателя пассажирооборота по фактическому уровню, которое на данный момент регионом не выполнено.

Остальные разногласия можно назвать несущественными.

BG: ФАС России разрабатывает ряд методик, которые уточняют расчет расходов на пригородное сообщение. Насколько эффективны предлагаемые меры?

А. Б.: И регионы, и ФАС сейчас хорошо понимают реальную экономику пригородного комплекса. Но были и некоторые нюансы, которые требовали уточнения. Например, на внутренних маршрутах в Свердловской области ходят электропоезда «Ласточка». Но согласно прежней методике, утвержденной еще Федеральной службой по тарифам (полномочия были переданы ФАС России в 2015 году.— BG), эти затраты необходимо распределять между всеми регионами, где все пригородные поезда Свердловской пассажирской компании перевозят пассажиров. А это еще пять соседних областей, среди которых, например, Челябинская область, у которой нет оснований принимать на себя такие расходы. Поэтому методика нуждалась в уточнении в этой части.

В новой методике учтены, в частности, положения о включении в тариф расходов на обновление парка подвижного состава, в том числе с применением механизма лизинга, определен порядок учета затрат перевозчиков, в том числе связанных с социально-трудовыми отношениями, порядок отнесения затрат перевозчиков на межсубъектные маршруты. В методике также предусмотрено, что в случае возникновения разногласий между перевозчиками и регулирующими органами субъектов РФ объемные показатели, такие как пассажирооборот, вагоно-километровая работа, используемые для расчета экономически обоснованных затрат и уровня тарифов, будут утверждаться **Минтрансом** России по согласованию с ФАС.

В целом методика направлена на повышение уровня прозрачности расходов перевозчиков, обеспечивает более справедливое распределение расходов по субъектам РФ и содержит правила урегулирования прогнозного объема пассажирооборота, что позволит снять имеющиеся разногласия по расходам и объемам перевозок.

Кроме того, в рамках данной работы учтены предложения ОАО РЖД о синхронизации действующих методик. Например, раньше работа локомотивных бригад распределялась по показателю «вагоно-километры», а компания-перевозчик производила оплату их работы в соответствии с показателем «поездо-часы», то есть вне зависимости от количества вагонов в составе.

BG: Насколько это гарантирует отсутствие будущих претензий к расчетам со стороны губернаторов?

А. Б.: В целях подтверждения стоимости услуг аренды подвижного состава с экипажем по согласованию с ФАС России проведена независимая аудиторская проверка компанией ООО «Эрнст энд Янг», по результатам которой не выявлено нарушений, влияющих на величину расходов, используемых в расчете тарифов на пассажирские перевозки для населения.

Полная информация была представлена в ФАС России на рассмотрение, по его результатам федеральный орган подтвердил прозрачность расходов.

BG: ФАС России также предлагает снизить ставки аренды подвижного состава, за счет чего провести ускоренное обновление электропоездов в пригороде. Как в ОАО РЖД относятся к таким предложениям?

А. Б.: В октябре ФАС России разработан проект новой методики аренды подвижного состава, определяющий применение целевого уровня ставок платы за услуги, который значительно ниже реальной подтвержденной себестоимости услуг. По мнению федерального органа, ОАО РЖД могло бы покрыть недополученный объем доходов от введения новой методики за счет поступлений от «нерегулируемых видов деятельности». Утверждение данного проекта методики потребует перераспределения затрат на пригородные перевозки или поиска дополнительного источника финансирования.

BG: То есть мы снова приходим к пресловутому «перекрестному субсидированию» пассажирских перевозок за счет грузовых?

А. Б.: Этот вопрос находится в стадии обсуждения с ФАС и **Минтрансом** России. Считаю, что регулятор должен принять взвешенное, удовлетворяющее все стороны решение, которое будет подкреплено в том числе экономическим обоснованием.

BG: Как в ОАО РЖД видят решение проблемы обновления подвижного состава в пригородном комплексе?

А. Б.: На 2018 год проектом инвестиционной программы ОАО РЖД предусмотрены средства на закупку подвижного состава, в том числе 5 млрд руб. на традиционные «зеленые» электропоезда — 90 вагонов, которые с учетом проведенных оптимизационных мероприятий позволят обеспечить транспортную работу на уровне 2017 года.

Благодаря поддержке регионов сегодня подвижной состав способно приобретать только ОАО «Центральная ППК» в рамках 15-летнего контракта с Москвой и Московской областью.

Вопрос обновления парка подвижного состава рассматривался на заседании президиума Госсовета РФ 22 сентября. В соответствии с поручениями, данными президентом России Владимиром Путиным, необходимо разработать механизм обновления парка подвижного состава, который не повлечет значительных финансовых вложений со стороны субъектов Российской Федерации.

В частности, Минпромторгом РФ разработан проект постановления о субсидировании приобретения железнодорожного подвижного состава для пригородного сообщения. В ближайшие три года на эти цели предполагается выделение субсидии в размере до 1,5 млрд руб. ежегодно. По предварительной информации, эта субсидия составит около 7,5 млн руб. за вагон, что при стоимости вагона более 50 млн руб., конечно, не сможет существенно повысить спрос. Поэтому сегодня прорабатываются и другие возможные варианты, такие как, например, использование механизмов лизинга или льготного лизинга.

BG: Каковы возможности пригородных компаний по повышению эффективности перевозок за счет организационно-технических мероприятий, не требующих капитальных вложений в путевую инфраструктуру?

А. Б.: Для пассажиров приоритетны скорость и комфортность поездки. Необходимо понимать, что при остановках на всех пунктах существенно сократить время в пути не получится. Поэтому ОАО РЖД совместно с пригородными компаниями постоянно прорабатывает вопросы ввода новых маршрутов, отвечающих потребностям пассажиров.

Положительный пример совместной работы — это организация перевозки пассажиров поездами «Ласточка» на участке Москва–Крюково–Тверь. Приведу такие данные: согласно опросам пассажиров, в 2017 году 86% пассажиров перешли на «Ласточки» с разных видов транспорта, причем только 62% из пригородных поездов, а остальные 38% — это наши новые клиенты. Таким образом, предложив новый, востребованный пассажирами продукт, мы получаем существенный эффект.

Пригородные поезда являются сегодня самым экологически чистым видом транспорта, что важно в условиях мегаполисов с их загрязненным воздухом. Высокая провозная способность электропоездов тоже очень актуальна для крупных агломераций, что особо ценится пассажирами в часы пик.

МЦК — еще один успешный опыт, демонстрирующий, что эффективную систему общественного транспорта в современных крупных городах невозможно построить без активного использования железной дороги для перевозки пассажиров. Эксплуатация МЦК подтверждает важность нового транспортного продукта для жителей столичного региона, потребность в этом виде транспорта с момента его запуска постоянно растет.

Проработкой аналогичных проектов занимаются в Волгограде, Казани, Петербурге. А, например, в Красноярске, Уфе, Калининграде и ряде других городов «городская электричка» уже действует, и городские власти рассматривают этот поезд как эффективную и сравнительно недорогую замену городскому метрополитену.

[https://www.kommersant.ru/doc/3481773?query=**минтранс**](https://www.kommersant.ru/doc/3481773?query=минтранс)

### ИНТЕРФАКС; 2017.12.05; РЖД ПРОДЛЕВАЮТ СКИДКИ НА ПЕРЕВОЗКИ БУТАДИЕНА ИЗ ТОБОЛЬСКА, ДОСТУПНЫЕ СИБУРУ

ОАО «Российские железные дороги» продлевает на 2018 год объемную 30%-ную скидку на перевозки ингибированного бутадиена в газовых цистернах со станции Тобольск (Тюменская обл.) на станции Придача (Воронеж) и Базаиха (Красноярск), а также на порожний пробег в обратном направлении после выгрузки.

Соответствующее решение приняло правление компании (содержание документа, датированного 24 ноября, во вторник приводит корпоративное издание монополии).

«Понижающий коэффициент действует при условии перевозок (в груженом рейсе – ИФ) в 2018 г. в объеме не ниже уровня 2016 г. Выполнение гарантированного объема перевозок должно быть закреплено договорными обязательствами с РЖД», – отмечает при этом компания. Скидка была введена весной – также «в объеме не ниже уровня 2016 г.».

Вблизи станции Тобольск находится Тобольский нефтехимический комбинат (ООО «Тобольскнефтехим»), входящий в состав «СИБУРа», – крупнейшее предприятие по переработке углеводородного сырья в Западной Сибири. Рядом со станцией Придача располагается ОАО «Воронежсинтезкаучук» – крупнейший в РФ производитель полибутадиеновых каучуков растворной полимеризации. Станция Базаиха обслуживает Красноярский завод синтетического каучука, выпускающий бутадиен-нитрильные каучуки. Оба предприятия также контролируются «СИБУРом».

Право изменять грузовые тарифы в рамках «ценового коридора» «Российские железные дороги» получили в 2013 г. Сейчас верхняя граница установлена на уровне «+10%» к действующим ставкам, нижняя – на уровне «минус 50%» для грузов II (базового) и III (высокодоходного) тарифного классов без ограничения по дальности перевозок и «минус 14%» для грузов I (низкодоходного) тарифного класса в пределах 3 тыс. км.

### ТАСС; 2017.12.05; РЖД С 10 ДЕКАБРЯ НАЧНУТ ПРОДАВАТЬ БИЛЕТЫ ЗА 90 СУТОК ДО ДАТЫ ОТПРАВЛЕНИЯ

Пассажиры с 10 декабря смогут покупать билеты на поезда за 90 суток до отправления, говорится в сообщении ОАО «Российские железные дороги» (РЖД).

«С 10 декабря 2017 года будет открыта продажа билетов на все поезда дальнего следования и прицепные вагоны, курсирующие во внутригосударственном сообщении, за 90 суток до даты их отправления. Например, 11 декабря 2017 года пассажир сможет купить билет на поезд, отправляющийся 11 марта 2018 года», – отмечает компания.

Оформить билеты за 90 суток можно будет как в железнодорожных билетных кассах, так и самостоятельно на официальном сайте РЖД.

Эта мера позволит не только улучшить качество обслуживания пассажиров, но и повысить доступность перевозок, уверены в РЖД. «Открыв продажу проездных документов за 90 суток до отправления поезда, ОАО «РЖД» продолжит работу над возможностью дальнейшего увеличения срока резервирования билетов», – говорится в сообщении.

Напомним, до 2016 года продажа билетов на вышеназванные поезда открывалась за 45 суток. С прошлого года у россиян появилась возможность покупать билеты на поезда дальнего следования за 60 дней до отправления.

<http://tass.ru/ekonomika/4785603>

### ТАСС; 2017.12.05; ФГК ОБЖАЛУЕТ РЕШЕНИЕ ФАС, ПРИЗНАВШЕЙ КОМПАНИЮ ВИНОВНОЙ В ЗАВЫШЕНИИ ЦЕН

Федеральная грузовая компания (ФГК, дочернее общество РЖД) намерена обжаловать решение Федеральной антимонопольной службы (ФАС), которая признала компанию виновной в установлении монопольно высоких ставок на предоставление полувагонов. Об этом сообщает пресс-служба ФГК.

«АО «ФГК» предпримет необходимые действия для обжалования решения ФАС в установленном законодательством порядке», – говорится в сообщении.

<http://tass.ru/ekonomika/4784579>

### ТАСС; 2017.12.05; УТРЕННИЕ «САПСАНЫ» МЕЖДУ ПЕТЕРБУРГОМ И МОСКВОЙ БУДУТ ЕЗДИТЬ БЫСТРЕЕ С 10 ДЕКАБРЯ

Самая быстрая поездка на высокоскоростном поезде «Сапсан» между Санкт-Петербургом и Москвой сократится до 3 часов 30 минут с 10 декабря, сейчас самое короткое время в пути по этому маршруту составляет 3 часа 35 минут. Об этом во вторник сообщил журналистам и. о. заместителя начальника Северо-Западной дирекции скоростного сообщения по пассажирским перевозкам Александр Лебединский.

«С 10 декабря мы на утренних поездах номер 751-752 планируем [проезжать] за 3 часа 30 минут. То есть тот психологический барьер [преодолели]. 60 км путей были реконструированы, что позволило сократить время в пути», – сказал Лебединский.

По его словам, увеличение скорости других «Сапсанов» будет зависеть от реконструкции железнодорожных путей.

Скоростные поезда «Сапсан» позволяют перемещаться между двумя столицами в пределах 4 часов, время в пути зависит от количества остановок. За десять месяцев 2017 года услугами «Сапсанов» воспользовались 4,3 млн пассажиров, что на 7,5% больше аналогичного периода прошлого года, показатель вырос благодаря увеличению частоты поездок, отметили в пресс-службе Октябрьской железной дороги.

<http://tass.ru/ekonomika/4785540>

### ТАСС; 2017.12.05; ОБЪЕМ ПЕРЕВОЗОК ЧЕРЕЗ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЕ ПОГРАНПЕРЕХОДЫ В ДФО ЗА ГОД ВЫРОС НА 19%

Объем перевозок через железнодорожные погранпереходы Забайкальск-Маньчжурия и Гродеково-Суйфэньхэ за год увеличился на 18,8%. Экспорт, импорт и транзитные грузоперевозки в обоих направлениях достили 19,4 млн тонны. Об этом говорилось во вторник в Хабаровске на пленарном заседании российско-китайской смешанной пограничной железнодорожной комиссии, сообщает пресс-служба Дальневосточной железной дороги (ДВЖД, филиал ОАО «РЖД»).

«С начала 2017 года объем перевозок по переходам Забайкальск-Маньчжурия, Гродеково-Суйфэньхэ составил 19,4 млн тонн с ростом к аналогичному периоду 2016 года на 18,8%. Увеличение объемов отмечается как в экспорте и импорте, так и в транзитных перевозках в обоих направлениях», – говорится в сообщении.

В российско-китайской смешанной пограничной железнодорожной комиссии, приняли участие представители ОАО «РЖД», Дальневосточной и Забайкальской желдорог, корпорации «Китайские железные дороги».

«Стороны отметили необходимость консолидации усилий по наращиванию объемов перевозок грузов через пограничные переходы, а также перевозок транзитных грузов в контейнерах», – отметили в пресс-службе ДВЖД.

Международная комиссия будет работать до 7 декабря, в планах познакомиться с транспортными железнодорожными узлами Хабаровска, Находки и Владивостока через припортовые станции, которых проходят международные транспортные коридоры «Приморье-1» и «Приморье-2».

<http://tass.ru/transport/4785061>

### ТАСС; 2017.12.05; ДВИЖЕНИЕ 55 ПОЕЗДОВ НА ЗАПАДНО-СИБИРСКОЙ ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГЕ УСКОРЯТ В 2018 ГОДУ

Движение 55 пассажирских поездов, курсирующих по Западно-Сибирской железной дороге (ЗСЖД, филиал ОАО «РЖД), будет ускорено с вводом нового графика, который вступит в силу 10 декабря. Об этом сообщил журналистам во вторник в новосибирском пресс-центре ТАСС начальник Западно-Сибирской региональной службы развития пассажирских сообщений и предоставления доступа к инфраструктуре Сергей Лемихов.

«Мы ускорим движение 55 пассажирских поездов. Наибольшее ускорение получит поезд № 133 Томск – Анапа – на 2 часа 23 минуты», – сказал Лемихов. Он отметил, что скорость поездов в новом графике вырастет со 61,9 до 62,3 км/ч.

Среди 55 поездов, движение которых планируется ускорить, 11 составов принадлежат Западно-Сибирскому филиалу Федеральной пассажирской компании (ФПК). Из них поезд № 136 Москва – Барнаул ускорится на 1 час 12 минут, № 609 Томск – Новокузнецк – на 51 минуту, № 117 Новокузнецк – Москва – на 25 минут.

Новый график на сети РЖД будет действовать с 10 декабря 2017 года по 8 декабря 2018 года. На Западно-Сибирской железной дороге будут курсировать 78 пассажирских поездов, в том числе 37 транзитных.

<http://tass.ru/sibir-news/4784127>

### RNS; 2017.12.05; ПОГРУЗКА ЗЕРНА НА СЕТИ РЖД УВЕЛИЧИЛАСЬ В НОЯБРЕ НА ЧЕТВЕРТЬ

Погрузка зерна в ноябре 2017 года на сети «Российских железных дорог» (РЖД) увеличилась на 24,3% по сравнению с аналогичным периодом прошлого года – до 2,6 млн тонн. При этом погрузка зерна на экспорт выросла на 55,8% до 1,57 млн тонн, сообщили в РЖД.

Всего за 11 месяцев 2017 года погружено порядка 19,7 млн тонн зерна, что на 15,6% больше, чем за аналогичный период прошлого года.

Наиболее позитивная динамика погрузки в ноябре отмечена в таких урожайных регионах, как Волгоградская (рост в 2,5 раза, до 225,9 тыс. тонн), Воронежская (рост на 63,9% до 150,2 тыс. тонн), Курская (рост на 67,7% до 143,9 тыс. тонн), Тамбовская (рост в 2 раза до 166,9 тыс. тонн), Ростовская (рост на 71,7% до 110,3 тыс. тонн) области.

Ранее правление компании для привлечения дополнительных объемов грузов приняло решение об установлении понижающего коэффициента 0,897 (скидка 10,3%) к тарифам на экспортные перевозки зерна со станций, расположенных в границах Воронежской, Орловской, Тамбовской, Оренбургской, Саратовской, Новосибирской, Омской Курской, Липецкой, Пензенской, Самарской, Ульяновской и Курганской областей через российские порты в собственном подвижном составе и контейнерах.

Под действие скидки подпадает пшеница, рожь, овес, ячмень, кукуруза, рис, гречиха, бобы, горох, фасоль и другие зерновые грузы (ЕТСНГ 011-018). Скидка будет действовать по 30 июня 2018 года включительно.

<https://rns.online/transport/Pogruzka-zerna-na-seti-RZHD-uvelichilas-na-chetvert-v-noyabre-2017-12-05/>

### RNS; 2017.12.05; ПЕРЕВОЗКИ ГРУЗОВ В КОНТЕЙНЕРАХ ПО СЕТИ РЖД ЗА 11 МЕСЯЦЕВ ВЫРОСЛИ НА 23,4%

Перевозки грузов в контейнерах по сети РЖД за 11 месяцев 2017 года выросли на 23,4% по сравнению с аналогичным периодом прошлого года – до 232,6 тыс. ДФЭ (эквивалент 20-футового контейнера) груженых крупнотоннажных контейнеров, что на 18,7% больше, чем в ноябре 2016 года, сообщили в РЖД. За 11 месяцев 2017 года перевозки выросли на 23,4% до 2,4 млн ДФЭ.

Транзитные перевозки выросли на 67,7% до 316,5 тыс. ДФЭ, экспорт – на 17% до 760,6 тыс. ДФЭ, импорт – на 46,5% до 489,6 тыс. ДФЭ, перевозки во внутрироссийском сообщении выросли на 7,8% до 829,56 тыс. ДФЭ.

<https://rns.online/transport/Perevozki-gruzov-v-konteinerah-po-seti-RZHD-za-11-mesyatsev-virosli-na-234-2017-12-05/>

### ИНТЕРФАКС; 2017.12.05; СТРОИТЕЛЬСТВО ТРАНСПОРТНОГО ПЕРЕХОДА САХАЛИН-МАТЕРИК МОЖЕТ НАЧАТЬСЯ В 2021Г – ВЛАСТИ РЕГИОНА

Строительство транспортного перехода «Сахалин-материк» может начаться в 2021 году, сообщает пресс-служба правительства Сахалинской области.

«Строительство транспортного перехода, по расчетам железнодорожников, может начаться в 2021 году. Общая протяженность новой линии между материком и Сахалином составит около 600 км», – говорится в сообщении.

По данным пресс-службы, этот вопрос обсуждался 4 декабря на совещании в областном правительстве, которое провел зампредседателя правительства РФ, полномочный представитель президента РФ в ДФО Юрий Трутнев.

Начальник Дальневосточной железной дороги Николай Маклыгин на совещании доложил, что «Российские железные дороги» в 2018 году собираются разработать технико-экономическое обоснование строительства транспортного перехода «Сахалин-материк», а впоследствии приступить к проектированию, которое, «с учетом сложности работ, займет около 3 лет».

«Вопрос для Сахалина крайне важный, это его будущее. Сейчас наша общая задача – провести серьезную подготовительную работу в рамках проекта. Понятно, что окончательное решение по строительству моста, с учетом множества факторов, может приниматься только на уровне президента Российской Федерации», – приводит пресс-служба слова Ю.Трутнева.

«Очевидно, что создание перехода между Сахалином и материком поможет в полной мере раскрыть экономический потенциал островной экономики. За этим проектом стоят надежное транспортное сообщение области с континентальной частью страны и существенное увеличение поставок сюда грузов, ключевые вопросы доступности товаров и их стоимости – всего того, что в конечном итоге отражается на качестве жизни людей», – цитирует пресс-служба губернатора региона Олега Кожемяко.

Ранее сообщалось, что проект предусматривает прокладку железнодорожной магистрали от станции Селихин на БАМе до сахалинской станции Ныш (585 км) с мостом через пролив Невельского (9 км с учетом подходов).

Предварительная стоимость проекта определена в 386,6 млрд рублей с НДС в ценах 2013 года. Как отмечали в РЖД, строительство линии позволило бы обеспечить «устойчивую транспортную доступность Сахалина», развивать на острове железнодорожное сообщение и портовые мощности.

### ТАСС; 2017.12.05; ЧИСЛО ДНЕВНЫХ ЭКСПРЕССОВ МЕЖДУ МОСКВОЙ И БРЯНСКОМ УВЕЛИЧЕНО

Московская железная дорога (МЖД) увеличила число поездов-экспрессов между Москвой и Брянском, следующих в дневное время. Как сообщили в управлении компании по брянскому региону, число экспрессов вырастет с трех до четырех в сутки, также сохраниться поезд, соединяющий областной центр со столицей в ночное время.

«С 10 декабря поезд №107/108 «Москва – Брянск – Москва», который курсировал между городами лишь по выходным, станет ежедневным. Таким образом, между двумя регионами в дневное время будет ходить сразу четыре поезда», – сказали в региональном подразделении МЖД.

Также столицу и областной центр продолжит связывать и фирменный поезд «Иван Паристый», который ходит по маршруту «Москва – Брянск – Москва» в ночное время. В компании отметили, что увеличение числа рейсов связано с ростом пассажиропотока на данном направлении и делается для улучшения транспортной доступности населения столичного и брянского регионов, а также Калужской области, через которую поезда следуют транзитом.

Время следования в пути нового ежедневного экспресса составит 4 часа 28 минут, остальных экспрессов – 4 часа. Ранее сообщалось о планах компании ускорить движение экспрессов до 3 часов 50 минут в рамках подготовки к чемпионату мира по футболу.

Реклама 13

Как ранее сообщала пресс-служба правительства Брянской области, в связи с увеличением пассажиропотока с 14 декабря открываются авиарейсы по маршруту «Москва – Брянск – Москва». Вылеты будет осуществлять компания S7 Airlines, самолеты будут летать пять раз в неделю и в первую очередь будут удобны для пассажиров, вылетающих далее из Москвы стыковыми рейсами.

<http://tass.ru/obschestvo/4784558>

### ТАСС; 2017.12.05; ВЛАСТИ НОВОСИБИРСКОЙ ОБЛАСТИ ВЫДЕЛИЛИ НА ПРИГОРОДНЫЕ ПЕРЕВОЗКИ В 2017 ГОДУ 500 МЛН РУБ.

**Министерство транспорта** и дорожного хозяйства Новосибирской области профинансировало пригородные железнодорожные перевозки в 2017 году на сумму более 500 млн рублей, что позволяет сохранить доступный тариф для населения. Об этом сообщил во вторник в пресс-центре ТАСС в Новосибирске начальник управления организации пассажирских перевозок министерства Андрей Бенимецкий.

«В этом году за 11 месяцев компании «Экспресс– пригород», которая занимается перевозками в Новосибирской области, мы перечислили 450 млн рублей, из которых 365 млн – на возмещение ущерба от государственного регулирования тарифов, остальные – на проезд для льготников. До конца года выделим еще 60 млн рублей. Субсидии помогают не один год удерживать тариф для пассажиров на низком уровне», – сказал Бенимецкий.

Он добавил, что по инициативе регионального **Минтранса** в 2017 году субсидии для перевозчика за декабрь будут выделены в начале месяца, что позволит компании закрыть все платежи вовремя.

По данным компании «Экспресс-пригород», за последние пять лет пассажиропоток на пригородном сообщении в Новосибирской области вырос на 2,5%.

<http://tass.ru/sibir-news/4784072>

### ТАСС; 2017.12.05; СКОРЫЙ ПОЕЗД ИЗ ОМСКА В НОВОСИБИРСК ПЕРЕВЕДУТ НА КРУГЛОГОДИЧНЫЙ РЕЖИМ РАБОТЫ В 2018 Г.

Скорый поезд из Омска в Новосибирск по просьбам пассажиров начнет ходить круглый год в новом графике 2018 года, а не только летом и осенью, как в 2017 году. Об этом сообщил во вторник в пресс-центре ТАСС в Новосибирске начальник Западно-Сибирского филиала Федеральной пассажирской компании Сергей Чижик.

«По просьбам пассажиров скорый поезд Омск – Новосибирск в 2018 году переводится в круглогодичный режим работы. В этом году добраться из Омска в Новосибирск на экспрессе можно было только летом и осенью», – сказал Чижик. Он добавил, что круглогодичное экспресс-сообщение между Омском и Новосибирском могут продлить и после 2018 года.

Расстояние между городами по железной дороге – 627 километров.

Новый график на сети Российских железных дорог будет действовать с 10 декабря 2017 года по 8 декабря 2018 года. На Западно-Сибирской железной дороге будут курсировать 78 пассажирских поездов, в том числе 37 транзитных.

<http://tass.ru/sibir-news/4784022>

*Морской транспорт*

### ТАСС; 2017.12.05; РОГОЗИН: СТРУКТУРА ПО РАЗВИТИЮ СЕВМОРПУТИ БУДЕТ СОЗДАНА В БЛИЖАЙШЕЕ ВРЕМЯ

Структура, отвечающая за развитие Северного морского пути и прилегающих территорий, будет создана в ближайшее время. Об этом вице-премьер РФ Дмитрий Рогозин сообщил, открывая пленарное заседание международного форума «Арктика: настоящее и будущее».

«Сегодня есть уверенность, что такая структура будет создана в ближайшее время», – сказал он. Рогозин напомнил, что в марте этого года в рамках IV Международного арктического форума «Арктика – территория диалога» президент России Владимир Путин дал поручение правительству проработать вопросы создания отдельной структуры, ответственной за комплексное развитие Северного морского пути и прилегающих территорий, включая развитие инфраструктуры, гидрографическое обеспечение, безопасность, управление и все необходимые сервисы.

По словам вице-премьера, «до конца года будут сформированы четкие контуры этой структуры, а также сформированы предложения по нормативно правовому обеспечению ее деятельности». Он добавил, что президент поддержал предложение правительства о наделении госкорпорации «Росатом» полномочиями и функциями по оказанию государственных услуг в области морской деятельности и управлению государственным имуществом в рамках Северного морского пути и прилегающих территорий, при общей координации Государственной комиссии по вопросам развития Арктики.

Рогозин также заявил, что круглогодичный транспортный коридор по Северному морскому пути может создать новую транспортную конфигурацию Евразии.

«Создание ритмично работающего морского транспортного коридора, с гарантированной круглогодичной проводкой по СМП, в перспективе может создать принципиально новую транспортную конфигурацию Евразийского континента и укрепить позиции России на глобальных рынках», – отметил он.

По словам зампреда правительства, реализация такого амбициозного проекта должна быть ориентирована и на стимулирование развития сухопутных территорий, прилегающих к Северному морскому пути. Рогозин напомнил, что в августе этого года правительство утвердило новую редакцию государственной программы «Социально-экономическое развитие Арктической зоны Российской Федерации». Несмотря на сложную экономическую ситуацию, запланированный общий объем финансирования программных мероприятий за счет средств федерального бюджета составляет более 190 млрд рублей. Финансирование будет осуществляться по трем ключевым направлениям – развитие опорных территорий, Северного морского пути и судоходства в Арктике, а также создание нового оборудования и технологий.

<http://tass.ru/ekonomika/4784167>

На ту же тему:

<http://www.fontanka.ru/2017/12/05/070/>

### ИНТЕРФАКС – ДАЛЬНИЙ ВОСТОК; 2017.12.06; МИНВОСТОКРАЗВИТИЯ ПРЕДЛАГАЕТ СОЗДАТЬ ЕДИНЫЙ ПРОЕКТНЫЙ ОФИС ПО РАЗВИТИЮ СЕВМОРПУТИ

Минвостокразвития России предлагает создать единый проектный офис по развитию Северному морскому пути (СМП), заявил замглавы Минвостокразвития Павел Волков в ходе панельной сессии VII международного форума «Арктика: настоящее и будущее».

«Мы рассматривали различные варианты создания проектного офиса, в том числе и создание управляющей компании в формате государственной корпорации. Также один из вариантов – создание специальной правительственной комиссии. Например, формирование подкомиссии по развитию Северного морского пути в рамках государственной комиссии по вопросам развития Арктики», – приводит слова П.Волкова пресс-служба Минвостокразвития.

Он уточнил, что действующей финансово-экономической моделью по развитию Севморпути и «дорожной картой» предусмотрено создание структур, которые обеспечат функционирование Севморпути в качестве международного транспортного коридора, международное сотрудничество и его продвижение на рынке транзитных перевозок, организацию управления судоходством в акватории СМП, а также развитие транспортной и иной инфраструктуры.

Финансирование мероприятий по развитию Арктики, в том числе по развитию Северного морского пути, предусмотрено государственной программой «Социально-экономическое развитие Арктической зоны РФ» в 2018-2025 гг. в размере более 190 млрд рублей.

Проекты по строительству судов и ряда объектов портовой инфраструктуры для вывоза природных ресурсов, добываемых в Арктике, реализуются за счет частных инвестиций.

Источником финансирования проектов для организации контейнерных перевозок, также должно стать частное акционерное и банковское финансирование.

По итогам первого Восточного экономического форума, прошедшего во Владивостоке в сентябре 2015 года, президент России Владимир Путин поручил Минвостокразвития разработать финансово-экономическую модель развития Севморпути в качестве транспортного коридора глобального значения, в том числе для организации контейнерных перевозок.

«Минвостокразвития РФ при участии АНО «Аналитический центр при правительстве РФ», заинтересованных организаций и предприятий выполнена научно исследовательская работа, доклад был представлен президенту Российской Федерации. Модель развития СМП, а также предложения по структуре управления СМП и проект «дорожной карты» были направлены в адрес федеральных органов исполнительной власти и организаций (**Минтранс** России, Минэкономразвития России, ФАС России, **Росморречфлот**, государственную корпорацию «Росатом», – отмечается в сообщении.

В ходе работы были проанализированы структура и динамика изменения мировых грузопотоков, направления технического прогресса в судостроении, текущее и ожидаемое финансовое положение судоходных компаний, климатические прогнозы.

На ту же тему:

<http://tass.ru/ekonomika/4786756>

### ТАСС; 2017.12.05; ОБЪЕМ ПЕРЕВОЗОК ПО СЕВМОРПУТИ ПО ИТОГАМ ГОДА ОЖИДАЕТСЯ НА УРОВНЕ 10,2 МЛН ТОНН

Объем перевозок грузов по Северному морскому пути по итогам 2017 года ожидается на уровне 10,2 млн тонн. На 1 декабря уже перевезено 9,6 млн тонн, сообщил во вторник первый замруководителя ФГКУ «Администрация Северного морского пути» Николай Монько.

«По состоянию на 1 декабря 2017 года перевезено 9,694 млн тонн грузов. Это очередной рекорд перевозки грузов по Северному морскому пути. Мы надеемся, что к концу 2017 года объем грузоперевозок достигнет порядка 10,2 млн тонн. Это с учетом того, что будет загружено два танкера-газовоза из порта Сабетта», – сказал Монько на форуме «Арктика: настоящее и будущее» в Петербурге.

По его словам, порты Дудинка и Сабетта перевезли максимальное количество грузов. «Есть полная уверенность в том, что в последующие годы объем грузоперевозок по Северному морскому пути будет только расти», – отметил он.

Ранее сообщалось, что первый рекорд перевозки грузов по Северному морскому пути был поставлен в 1987 году, когда было перевезено 6,578 млн тонн.

В 2016 году объем грузоперевозок по СМП составил 7,5 млн тонн (рост на 38% по сравнению с 2015 годом и на 87% – по сравнению с 2014 годом). Основная часть роста пришлась на внутренние перевозки, при этом транзит по Севморпути в 2015 года вырос в 5,5 раза: с 39,6 тыс. тонн до 214 тыс. тонн (максимальный объем был достигнут в 2013 году – 1,16 млн тонн). Северный морской путь – главная морская коммуникация в российской Арктике. Ранее в **Минтрансе** РФ заявляли, что грузопоток по Северному морскому пути к 2020 году может вырасти в десятки раз, до 65 млн тонн в год.

Седьмой Международный форум «Арктика: настоящее и будущее» проходит в Петербурге с 4 по 6 декабря. В этом году основными темами форума стали развитие в Арктике опорных зон и социально-экономическое развитие полярных территорий. Организатором форума выступает межрегиональная общественная организация «Ассоциация полярников».

<http://tass.ru/ekonomika/4786154>

### ИНТЕРФАКС; 2017.12.05; СЕВЕРНЫЙ МОРСКОЙ ПУТЬ МОЖЕТ СОЗДАТЬ НОВУЮ ТРАНСПОРТНУЮ КОНФИГУРАЦИЮ ЕВРАЗИИ – РОГОЗИН

Круглогодичный транспортный коридор по Северному морскому пути (СМП) может создать новую транспортную конфигурацию Евразии, заявил вице-премьер РФ Дмитрий Рогозин, открывая пленарное заседание международного форума «Арктика: настоящее и будущее».

«Создание ритмично работающего морского транспортного коридора, с гарантированной круглогодичной проводкой по СМП, в перспективе может создать принципиально новую транспортную конфигурацию Евразийского континента и укрепить позиции России на глобальных рынках», – сказал Д.Рогозин.

По его словам, реализация такого проекта должна быть ориентирована также, и на стимулирование развития сухопутных территорий, прилегающих к Северному морскому пути. Вице-премьер отметил, что в августе этого года правительство утвердило новую редакцию государственной программы «Социально-экономическое развитие Арктической зоны Российской Федерации».

Несмотря на сложную экономическую ситуацию, запланированный общий объем финансирования программных мероприятий за счет средств федерального бюджета составляет более 190 млрд рублей. Финансирование будет осуществляться по трем ключевым направлениям – развитие опорных территорий, Северного морского пути и судоходства в Арктике, а также создание нового оборудования и технологий.

### ДАЛЬНИЙ ВОСТОК; 2017.12.05; РАЗРАБОТАН ПРОЕКТ РЕКОНСТРУКЦИИ САХАЛИНСКОЙ ПЕРЕПРАВЫ

ФГУП «**Росморпорт**» разработала проект реконструкции портов переправы Холмск (Сахалинская область) — Ванино (Хабаровский край). В конце декабря его планируют отправить на Главгосэкспертизу, сообщила пресс-служба правительства Сахалина.

По словам губернатора Олега Кожемяко, вопросы связи с материком для Сахалина имеют большое значение. Дело в том, что на транспортной линии нередко возникают сложности с отправкой грузов и пассажиров. «Вызваны они в том числе и предельно изношенной инфраструктурой действующих с 1973 года паромных комплексов», — говорится в сообщении. Если план утвердят, провести реконструкцию планируется в 2019 году. По данным **Минтранса**, на это потребуется более 4 млрд рублей. Сами же работы хотят максимально синхронизировать со строительством двух новых паромов для переправы. По плану, они должны выйти из судостроительного завода в Комсомольске-на-Амуре в декабре 2019 года у увеличат объёмы грузоперевозки на переправе на 55%.

Переправа Ванино — Холмск — один из двух путей на Сахалин. Также попасть на остром можно на самолёте. Летом президент Владимир Путин заявил, что власти рассматривают возможность строительства автомобильного моста на Сахалин. Сейчас стоимость проекта оценивается в 386,6 млрд рублей. Для сравнения, стоимость Крымского моста составляет 228 млрд рублей.

<https://dv.land/news/14047>

### ТАСС; 2017.12.05; УСЛОВИЯ СУДОХОДСТВА В АРКТИКЕ ПЛАНИРУЮТ ВЕРНУТЬ К СОВЕТСКИМ ПОКАЗАТЕЛЯМ

Условия судоходства в арктических регионах будут возвращены к показателям советского времени, чтобы северные реки были судоходными и обеспечивали полноценную перевозку грузов и пассажиров. Об этом сообщил во вторник заместитель руководителя **Федерального агентства морского и речного транспорта** Виктор Вовк на рабочей сессии «Развитие наземных и водных транспортных маршрутов и обеспечение арктических портов подъездными путями» международного арктического форума в Санкт-Петербурге.

«Сегодня вместе с Минфином РФ решаем вопрос по переходу на 100% содержание внутренних водных путей, соответствующее поручение президента есть. При полноценном финансировании мы вернем ситуацию советских времен, когда копали [по дноуглублению] столько, сколько необходимо. В прошлом году мы выкопали порядка 17 млн т, в 2017 году – 30 млн куб. м грунта. Наша задача – сделать реки судоходными, способными обеспечить перевозку грузов и пассажиров, в том числе и на морские порты, чтобы сделать логистику максимально эффективной», – отметил замруководителя **Росморречфлот**а.

Он добавил, что законодательно созданы все условия для обеспечения судоходства, имеется достаточное количество судов. По итогам прошедшего в Волгограде в 2016 году Госсовета РФ президент России дал ряд поручений. Одно из них – переход на нормативное содержание внутренних водных путей, которые испытывали до этого жесткий дефицит финансирования.

В этом году структуры **Росморречфлот**а получили порядка 4,5 млрд руб. в дополнение к 13 млрд, выделенным ранее. «Наши коллеги повсеместно по бассейнам рек на протяжении 101 тыс. км водных путей выполнили значительный объем дноуглубительных работ, провели капитальный ремонт техники. Во всех бассейнах созданы рабочие группы для рассмотрения первоочередных вопросов, для оперативного реагирования на текущие изменения, для реализации мероприятий в рамках новых проектов – строительства заводов, производств», – отметил Вовк.

По его словам, часто Арктика не имеет альтернативных видов транспорта, водные перевозки являются единственными. Судоходство в границах Арктики ведется на пяти магистральных водных путях по рекам Северная Двина, Печора, Енисей, Обь и Лена, а также на 32 быстромелеющих реках. Общая протяженность водных путей в зоне Арктики порядка 11,5 тыс. км, по ним ежегодно перевозится около 8 млн т грузов, в том числе, грузы жизнеобеспечения в рамках северного завоза – 2,5 млн т. Суда обеспечивают 90 населенных пунктов, завозят уголь, нефтепродукты, стройматериалы, продукты питания. «Эти водные пути являются единственными в условиях отсутствия автомобильной и железнодорожной магистралей», – сказал представитель **Росморречфлот**а.

При этом условия судоходства в Арктике очень различаются. К примеру, судоходство в бассейнах рек Северная Двина и Печора очень сложное – неустойчивые русла рек и незначительные глубины – от 0,7 до 1,9. Низовья Оби имеют благоприятные условия, но краткий период навигации – всего 80 суток, за которые нужно завезти весь объем грузов.

О форуме

Седьмой международный форум «Арктика: настоящее и будущее» проходит в Санкт-Петербурге с 4 по 6 декабря. В этом году основными темами форума станут развитие в Арктике опорных зон, а также социально-экономическое развитие полярных территорий. Организатором форума выступает межрегиональная общественная организация «Ассоциация полярников».

<http://tass.ru/ekonomika/4785646>

*Воздушный транспорт*

### ИНТЕРФАКС; 2017.12.05; ПУТИН ПОДПИСАЛ ПАКЕТ ЗАКОНОВ, РАЗРЕШАЮЩИХ ОТКАЗЫВАТЬ ДЕБОШИРАМ В ПРОДАЖЕ БИЛЕТОВ НА САМОЛЕТЫ

Президент РФ Владимир Путин подписал пакет изменений в законодательство, связанных с составлением «черных списков» пассажиров, которые хулиганили на борту воздушного судна.

В частности, в Гражданский кодекс РФ вносится поправка, которая разрешает перевозчику или фирме, продающей билеты, отказать в заключении договора перевозки пассажира, если этот пассажир внесен в «черный список».

А в Воздушный кодекс РФ вносится новая статья о возможности отказывать в продаже билетов пассажиру, внесенному в «черный список».

Также поправки вносятся в Кодекс об административных правонарушениях. Они устанавливают, что копия постановления о назначении административного наказания за «невыполнение лицом, находящимся на борту воздушного судна, законных распоряжений командира воздушного судна» подлежит направлению перевозчику, на борту воздушного судна которого было данное административное правонарушение.

Такое уведомление авиакомпаний позволит им обладать информацией о том, кого они могут включить в «чёрный список», поскольку перевозчик может включить хулигана в стоп-лист только на основании решения суда о наложении административного наказания.

Поправка была вынужденно выделена из законопроекта о праве авиакомпаний составлять «черные списки» хулиганов. Выделение этой поправки в отдельный закон носит технический характер, поскольку по новым правилам поправки в КоАП должны рассматриваться как самостоятельные законопроекты.

Попасть в «черный список» можно за невыполнение пассажиром самолета законных распоряжений командира воздушного судна (часть четыре статьи 11.17 КоАП) или за хулиганство (статья 213 УК), или за действия, угрожающие безопасной эксплуатации транспортных средств (статья 267.1 УК РФ).

Перевозчик, в соответствии с поправками, должен включить дебошира в «черный список» в течение 30 дней после получения решения суда о наложении наказания за административное правонарушение на борту самолета. В этом списке человек будет находиться в течение одного года после вступления в силу постановления о наложении административного наказания.

Авиакомпания будет обязана пустить на борт «черносписочного» пассажира только в нескольких случаях: если он возвращается в РФ из такого места, откуда можно выбраться только на самолете, если он подлежит выдворению или депортации из РФ в такое место, куда тоже можно добраться только на самолете.

Также отказать в продаже билета нельзя будет, если хулиган направляется к месту лечения и обратно, либо если он сопровождает инвалида к месту лечения, либо едет на похороны родственника. Все эти причины должны быть подтверждены документально, иначе билет продан не будет.

Кроме того, перевозчик обязан уведомить пассажира о том, что он включен в «черный список».

Документы опубликованы на портале правовой информации.

На ту же тему:

<https://rg.ru/2017/12/05/prezident-rf-podpisal-zakon-o-chernyh-spiskah-aviadeboshirov.html>

### РИА НОВОСТИ; 2017.12.05; ФАС НЕ ОЖИДАЕТ ПОДОРОЖАНИЯ АВИАБИЛЕТОВ ИЗ-ЗА РОСТА СТОИМОСТИ ТОПЛИВА

Федеральная антимонопольная служба (ФАС) РФ не ожидает подорожания авиабилетов в России в связи с повышением цен на авиакеросин: этот фактор не является основным для стоимости билетов, сообщил РИА Новости замглавы ФАС Анатолий Голомолзин.

Ранее газета «Ведомости» написала, что индекс цен на керосин в аэропортах Московского авиационного узла с начала июня вырос на 23% — до 43 тысяч рублей за тонну. По данным издания, цены на авиационное топливо находятся возле исторических максимумов, и это означает, что на внутреннем рынке наблюдается нехватка керосина. В ФАС на прошлой неделе сообщили РИА Новости, что запросили нефтяные компании по поводу обоснованности цен на авиакеросин.

«Мы постоянно ситуацию отслеживаем. Должен сказать, что цены на авиакеросин не являются определяющими для цен на билеты. Скажем, в этом году цены растут на керосин, но в прошлом году они снизились на 8% относительно уровня 2015 года. В целом за трехлетний период цены среднегодовые выросли примерно на 5%. Это ниже, чем темпы роста стоимости билетов», — заявил Голомолзин.

«В этом смысле керосин не является основным определяющим фактором на стоимость билетов. Поэтому никаких ожиданий по росту цен на билеты в связи с этим у нас нет», — подытожил собеседник агентства.

<https://ria.ru/economy/20171205/1510256056.html>

На ту же тему:

<http://tass.ru/ekonomika/4786219>

### RG.RU; ТАТЬЯНА ШАДРИНА; 2017.12.05; РОСАВИАЦИЯ ЗАЙМЕТСЯ ПЕРЕГОВОРАМИ ПО АВИАБЕЗОПАСНОСТИ С КИТАЕМ

**Росавиаци**я получила полномочия (вместо Межгосударственного авиационного комитета МАК) выступать от лица РФ в рамках межправсоглашения с Китаем о повышении безопасности полетов. Об этом сообщается на сайте **Росавиаци**и.

**Росавиаци**ю включат в программу реформы госконтроля

Обмен дипломатическими нотами между внешнеполитическими ведомствами России и Китая, который закрепит в соглашении статус **Росавиаци**и, как ожидается, состоится до конца 2017 года. **Росавиаци**я отвечает, в том числе за сертификацию авиатехники, ее разработчиков и производителей. Практическое сотрудничество с китайскими авиавлястями идет в этой сфере больше года, но внесение уточнений в текст Соглашения все еще требовалось. Это позволит расширить возможности импорта российской авиатехники в Китай.

Ранее МАК аннулировал сертификат типа Ми-171, лишив российский авиапром перспективного зарубежного рынка сбыта. Однако с конца 2015 года **Росавиаци**я проделала масштабную работу по восстановлению экспортного потенциала страны. Сертификат типа на вертолет Ми-171 был выдан вновь. Оформлен экспортный сертификат типа на тяжелый вертолет Ми-26.

<https://rg.ru/2017/12/05/rosaviaciia-zajmetsia-peregovorami-po-aviabezopasnosti-s-kitaem.html>

### ИНТЕРФАКС; 2017.12.05; АВИАКОМПАНИЯ «СИБИРЬ» ВЕСНОЙ 2018Г НАЧНЕТ ЛЕТАТЬ ИЗ ИРКУТСКА В ТОКИО

Авиакомпания «Сибирь», входящая в группу S7, 29 апреля 2018 года приступит к выполнению прямых регулярных рейсов из Иркутска в Токио.

Как говорится в сообщении S7, рейсы будут выполняться по четвергам и воскресеньям на самолетах A320. Вылет из Иркутска запланирован на 12:10 по местному времени, прилет в Токио – в 18:30; вылет обратного рейса – в 19:30, прибытие – в 00:10 следующего дня.

Ранее сообщалось, что со 2 июня 2018 года «Сибирь» по субботам начнет летать в Токио из Новосибирска. Полеты будут выполняться на лайнерах A320neo.

«Вылет из аэропорта «Толмачево» (Новосибирск – ИФ) в 23:00, прилет в аэропорт Нарита (Токио – ИФ) в 07:35 по местному времени на следующий день. Обратный рейс отправляется по воскресеньям в 08:40 и прибывает в Новосибирск в 13:45», – говорится в сообщении.

Пресс-служба напоминает, что в настоящее время S7 осуществляет полеты в Токио из Владивостока.

«Пассажиры из Москвы могут отправиться в Токио совместными рейсами S7 Airlines и партнера по альянсу Oneworld, авиакомпании JAL», – отмечается в пресс-релизе.

«Сибирь» – одна из крупнейших авиакомпаний РФ. Выполняет регулярные рейсы по России, в страны СНГ, Европу и Азию. Парк перевозчика сформирован из среднемагистральных самолетов Airbus семейств А320сео и neo, а также бразильских Embraer-E170-LR. Авиакомпания входит в группу S7, принадлежащую супругам Владиславу и Наталии Филевым.

### ИНТЕРФАКС; 2017.12.05; СУД ОТКАЗАЛ РОСАВИАЦИИ ВО ВЗЫСКАНИИ 630 МЛН РУБ. С ВТБ ПО ГАРАНТИИ НА РЕКОНСТРУКЦИЮ «ХРАБРОВО»

Арбитражный суд Москвы 4 декабря отказал **Росавиаци**и в иске о взыскании с ВТБ (MOEX: VTBR) (материнский банк БМ-банка (MOEX: MMBM)) 629,6 млн рублей по гарантии на реконструкцию аэропорта «Храброво» (Калининград).

«В иске отказать полностью», – говорится в информации на сайте суда.

Арбитражный суд Москвы в середине сентября удовлетворил ходатайство **Росавиаци**и об уменьшении размера иска к ВТБ с 629,6 млн рублей до 609,6 млн рублей. Однако 30 ноября представитель ведомства отказался от заявления об уменьшении требований. Суд также 30 ноября отказался привлечь ООО «Стройновация» (входит в группу «Сумма» Зиявудина Магомедова) к участию в деле в качестве третьего лица, не заявляющего самостоятельные требования.

В качестве третьего лица к спору привлечено ФГУП «Администрация гражданских аэропортов (аэродромов)» (ФГУП «АГАА», подчиняется **Росавиаци**и).

Суд ранее отказал банку в ходатайстве об оставлении иска без рассмотрения.

Выступая на одном из прошлых заседаний, представитель ведомства сообщил, что **Росавиаци**я и «Стройновация» в сентябре 2014 года заключили договор по реконструкции аэропорта «Храброво».

Банк Москвы выдал гарантию на сумму около 1 млрд рублей. В связи с неоднократным нарушением «Стройновацией» условий договора **Росавиаци**я направила ей уведомление о расторжении соглашения. Аванс ведомству не был возвращен, и **Росавиаци**я обратилась в банк с требованием о выплате гарантии в размере 624 млн рублей. Позднее, так как требование не было выполнено, была начислена неустойка в сумме 5,6 млн рублей. **Росавиаци**я обратилась в суд с иском о взыскании 629,6 млн рублей.

Банк на заседании выступил против удовлетворения иска. По словам его представителя, ведомством не был соблюден досудебный порядок разрешения спора, что является обязательным требованием законодательства.

Банк не опроверг факт получения нескольких требований о выплате долга по гарантии. Однако адвокат заявила, что требования были направлены не по адресу, указанному в договоре о банковской гарантии.

Ранее представитель **Росавиаци**и сказал «Интерфаксу», что иск к ВТБ подан в связи с тем, что банк не удовлетворил в установленные сроки требования ФГУП «АГАА» по выплате банковской гарантии по договору со «Стройновацией» – бывшим генподрядчиком реконструкции аэропорта «Храброво».

Речь идет о части выплаченного аванса, который «Стройновация» на момент расторжения с ней договора не отработала. Требуемая сумма должна пойти на оплату работ новому генподрядчику реконструкции «Храброво» – ОАО «Центродорстрой» (MOEX: CDST), пояснил представитель **Росавиаци**и.

Стоимость контракта со «Стройновацией», подписанного в 2014 году, составила более 3,1 млрд рублей. Проект предусматривал усиление и удлинение взлетно-посадочной полосы калининградского аэропорта с 2,5 тыс. м до 3,4 тыс. м, реконструкцию рулежных дорожек, укрепление и расширение перронов. На момент расторжения договора «Стройновация» выполнила менее половины всех работ.

В начале 2017 года вышло распоряжение правительства РФ, которое определило новым генподрядчиком работ московское ОАО «Центродорстрой». Согласно материалам на сайте госзакупок, стоимость работ, которые предстоит выполнить компании, составляет 2,67 млрд рублей. Все работы по реконструкции должны быть завершены к 2018 году.

### ИНТЕРФАКС; 2017.12.05; УЖЕСТОЧЕНИЕ ПРАВИЛ ДОПУСКА ПЕРЕВОЗЧИКОВ К ВЫПОЛНЕНИЮ ЧАРТЕРОВ СОКРАТИТ ЧИСЛО ЗАДЕРЖЕК – РОСАВИАЦИЯ

Регламент **Росавиаци**и, вступивший в силу 4 декабря и ужесточающий правила получения допуска на выполнение чартеров, приведет к сокращению количества задержек авиарейсов, сообщил порталу «Интерфакс-Туризм» во вторник советник по транспорту главы Ростуризма Дмитрий Горин.

Новый регламент «О выдаче разрешений **Росавиаци**и на выполнение чартерных программ» вступил в силу 4 декабря. Согласно документу, допуски на чартерные рейсы в период зимних новогодних праздников авиакомпании будут получать по новым, более строгим с точки зрения состояния флота и регулярности полетов правилам. По словам Д.Горина, решение об ужесточении правил было принято по итогам летнего сезона, в том числе из-за ситуации с «ВИМ-Авиа».

«В пиковый сезон, когда рейсов будет в разы больше, сбалансированная программа поможет защитить интересы туристов. Это касается массовых задержек рейсов, с чем столкнулись туристы в этом году. Новый регламент должен предупреждать эти негативные явления», – сказал эксперт.

Как сообщалось, теперь запрос на допуск к выполнению трех и более оборотных рейсов нужно направить не позднее, чем за две недели до начала полетов (ранее окончательный слот в аэропорту мог быть утвержден за сутки до вылета). При этом запрос на рейсы в одну сторону рассматриваться не будет.

Время вылета, на которое получено разрешение, считается окончательным. Если авиакомпания (не из-за форс-мажора) переносит время вылета, то это считается задержкой рейса. Порог задержек для чартеров снижен до 10%, количество задержек будет считаться ежемесячно. По итогам подсчета перевозчику может быть отказано в выдаче разрешений на последующие чартерные полеты.

В новый регламент введены более жесткие требования по резервированию судов. Ужесточены также сроки подачи заявок на разовые разрешения по изменению номера рейса, переноса даты и времени вылета, переноса аэропорта вылета. Новогодние полетные программы, заявленные туроператорами, будут согласовываться в ежедневном режиме.

### ТАСС; 2017.12.05; АВИАРЕЙСЫ МЕЖДУ ПЕТЕРБУРГОМ И МАЛЬТОЙ ВОЗОБНОВЯТСЯ В МАРТЕ 2018 ГОДА

Регулярное авиасообщение между Санкт-Петербургом и Республикой Мальта возобновится после трехлетнего перерыва, авиакомпания Air Malta с 29 марта 2018 года откроет прямые рейсы на остров. Об этом во вторник сообщила пресс-служба управляющей компании аэропорта Пулково «Воздушные ворота Северной столицы».

«Перелеты будут выполняться на воздушных судах семейства Airbus A320 дважды в неделю: из Валлетты [столица Мальты] в Северную столицу России самолеты будут отправляться по средам и субботам, обратно – по четвергам и воскресеньям», – говорится в сообщении.

Сообщение между воздушными гаванями было прервано в октябре 2014 года, причины в компании не поясняли.

Как отметили в пресс-службе авиакомпании, особый интерес к Петербургу в 2018 году добавляет проведение матчей чемпионата мира по футболу.

Авиакомпания Air Malta основана в 1973 году и является национальным перевозчиком Мальты. Осуществляет рейсы по более чем 35 направлениям в Европе и Северной Африке.

Флот авиакомпании включает 10 воздушных судов Airbus A319 и A320.

<http://tass.ru/ekonomika/4784659>

### ТАСС; 2017.12.05; РЕКОРДНЫЙ РОСТ РЫНКА ГРУЗОВЫХ АВИАПЕРЕВОЗОК В ОКТЯБРЕ ЗАМЕДЛИЛСЯ ДО 6%

Рост глобального рынка грузовых авиационных перевозок, измеряемый в фактических тонно-километрах (FTK), в октябре 2017 года составил 5,9%, говорится в сообщении Международной ассоциации воздушного транспорта (International Air Transport Association, IATA).

Это самый низкий показатель за последние шесть месяцев, но тем не менее он почти в два раза превышает среднегодовой показатель за последние десять лет – 3,2%.

Рост грузовой вместимости, измеряемой в тонно-километрах (AFTK), составил в октябре 3,7%. IATA отмечает, что рост спроса продолжает значительно опережать рост мощностей, что приводит к увеличению загрузки авиасудов и, как следствие, прибыльности перевозчиков.

Наибольший рост был зафиксирован в африканском регионе (+30%), Латинская Америка заняла второе место (+7,2%), Европа – третье (+6,4%).

В отчете ассоциации отмечается, что ряд факторов указывает на то, что пик роста рынка позади, и в последующие месяцы пойдет замедление. IATA прогнозирует, что в следующем году рынок продолжит расти, но более медленными темпами.

<http://tass.ru/transport/4785346>

### ТАСС; 2017.12.05; «САРАТОВСКИЕ АВИАЛИНИИ» НАЧНУТ ЛЕТАТЬ ИЗ НЯГАНИ В МОСКВУ

Авиакомпания «Саратовские авиалинии» начнут летать из Нягани в Москву и обратно с января 2018 года, сообщает пресс-служба перевозчика.

«С 8 января компания приступит к выполнению регулярных рейсов по маршруту Нягань – Москва – Нягань. Рейсы будут выполняться по понедельникам», – говорится в сообщении пресс-службы.

Уточняется, что авиаперевозки будут осуществляться на ближнемагистральных самолетах Ан-148-100В, вместимостью 83 пассажирских места.

Отправление из аэропорта Нягани еженедельно в 16:10, прибытие в Москву – в 17:25 мск. Из московского Домодедова самолеты будут вылетать в 10:10 мск и в 15:10 прибывать в Нягань.

АО «Саратовские авиалинии» – российское авиапредприятие, занимающееся выполнением внутренних и международных регулярных и чартерных. До конца 2011 года являлось дочерним подразделением авиакомпании «Аэрофлот». Базируется в аэропорту Саратов-Центральный. Головной офис компании находится в Саратове.

<http://tass.ru/transport/4784361>

### РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА – СТОЛИЧНЫЙ ВЫПУСК; РОМАН КИЯШКО; 2017.12.06; СНОВА УПАЛ ROBINSON

СК выясняет причины крушения вертолета

В Ставропольском крае разбился гражданский легкомоторный вертолет Robinson-R44. В момент крушения в воздушном судне было два человека. Их тела обнаружили прибывшие на место спасатели.

Трагедия произошла в Андроповском районе, недалеко от поселка Киан. Проверкой обстоятельств катастрофы занялись в Южном следственном управлении на транспорте СК РФ. Там сообщили, что Robinson-R44 в свой последний полет арендовала у московской авиакомпании «Баркол» предприятие «Черномортранснефть». Вертолет должен был обследовать нефтепровод. На борту воздушного судна находились два человека – 52-летний командир судна и 49-летний пассажир – сотрудник «Черномортранснефть».

Авиакомпании «Баркол» подтвердили факт случившегося. «У нас катастрофа», – заявили «РГ» в организации, однако отказались сообщать какие-либо обстоятельства трагического полета. Причины крушения воздушного судна выясняются.

<https://rg.ru/2017/12/06/reg-skfo/v-stavropolskom-krae-razbilsia-vertolet-robinson-r44-est-pogibshie.html>