



Ежедневный мониторинг СМИ

10 ИЮНЯ 2019

СОДЕРЖАНИЕ

ИНТЕРФАКС; 2019.06.07; ПУТИН ПОДПИСАЛ ЗАКОН ОБ ОБНУЛЕНИИ НДС НА АВИАПЕРЕВОЗКИ В ОБХОД МОСКВЫ.....	4
ТАСС; 2019.06.07; ПУТИН ПОДПИСАЛ ЗАКОН О ФОТОФИКСАЦИИ ТЕХОСМОТРА МАШИН.....	4
ИНТЕРФАКС; 2019.06.08; МИНТРАНС РФ ГОТОВИТ ПРОЕКТ РАСПОРЯЖЕНИЯ КАБМИНА ДЛЯ КОНКУРСА ПО АСВГК - АЛАФИНОВ.....	4
КОММЕРСАНТЪ FM; 2019.06.10; «МЫ ПОДОШЛИ К ПРОБЛЕМЕ БЕСПИЛОТНИКОВ КОМПЛЕКСНО И РЕАЛИЗОВАЛИ ЦЕЛУЮ ЭКОСИСТЕМУ»; АЛЕКСЕЙ НАЩЕКИН, ГЕНЕРАЛЬНЫЙ ДИРЕКТОР КОМПАНИИ «НАЦИОНАЛЬНЫЕ ТЕЛЕМАТИЧЕСКИЕ СИСТЕМЫ, АЛЕКСЕЙ СЕМЕНОВ, ЗАМЕСТИТЕЛЬ МИНИСТРА ТРАНСПОРТА РФ — В ИНТЕРВЬЮ «Ъ FM».....	6
ТАСС; 2019.06.10; СЕРГЕЙ ИВАНОВ: НАС ЖДЕТ КОНКУРЕНЦИЯ ВИДОВ ТРАНСПОРТА НА МАРШРУТЕ МОСКВА — ПЕТЕРБУРГ.....	7
ТАСС; 2019.06.07; РОССИЯ И ЭСТОНИЯ ДОГОВОРИЛИСЬ О ВОССТАНОВЛЕНИИ ТРАНСПОРТНОЙ КОМИССИИ.....	10
ТАСС; 2019.06.07; РОССИЯ И ЭСТОНИЯ ОБСУДИЛИ ВОПРОС ВОЗОБНОВЛЕНИЯ ПРЯМОГО Ж/Д СООБЩЕНИЯ.....	11
ИЗВЕСТИЯ; ЕВГЕНИЙ ГУСЕВ, ЕЛЕНА ЛОРИЯ, АНГЕЛИНА ГАЛАНИНА; 2019.06.10; «ВЫБОРЫ — РАЗ В ПЯТЬ ЛЕТ, А ОЦЕНИВАТЬ ГУБЕРНАТОРОВ НАДО ЕЖЕГОДНО»; ГЛАВА СОВЕТА ФЕДЕРАЦИИ ВАЛЕНТИНА МАТВИЕНКО — О НОВЫХ КРИТЕРИЯХ ЭФФЕКТИВНОСТИ ГЛАВ РЕГИОНОВ И ИТОГАХ ПМЭФ.....	11
ВЕДОМОСТИ; ОЛЬГА АДАМЧУК; 2019.06.10; ВЭБ СОЗДАСТ ИНФРАСТРУКТУРНОГО ГИГАНТА С АРКАДИЕМ РОТЕНБЕРГОМ; БУДУЩЕЕ СП МОЖЕТ ЗАНЯТЬСЯ СТРОИТЕЛЬСТВОМ РАЗНЫХ ОБЪЕКТОВ – ОТ МОСТОВ ДО ЭНЕРГЕТИКИ.....	13
ВЕДОМОСТИ; 2019.06.10; АРКАДИЙ РОТЕНБЕРГ СТАЛ ПРЯМЫМ ВЛАДЕЛЬЦЕМ КЛЮЧЕВОГО ПОДРЯДЧИКА СТРОИТЕЛЬСТВА МОСТА В КРЫМ.....	14
ИЗВЕСТИЯ; АЛЕКСАНДР ВОЛОБУЕВ; ГЛАЗ НАРОДА: ДОРОЖНЫЕ КАМЕРЫ БУДУТ СТАВИТЬ В МЕСТАХ МАССОВЫХ ДТП; ЭТОТ ПРИНЦИП МИНТРАНС ХОЧЕТ СДЕЛАТЬ ОСНОВНЫМ ПРИ РАЗМЕЩЕНИИ КОМПЛЕКСОВ ФОТОВИДЕОФИКСАЦИИ.....	14
ИЗВЕСТИЯ; ИРИНА ЦЫРУЛЁВА; 2019.06.08; «БЕЗОПАСНОСТЬ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ ДОЛЖНО КОНТРОЛИРОВАТЬ ГОСУДАРСТВО»; ПРЕДПРАВЛЕНИЯ ГК «АВТОДОР» ВЯЧЕСЛАВ ПЕТУШЕНКО — О ТОМ, УВЕЛИЧИТСЯ ЛИ КОЛИЧЕСТВО КАМЕР НА ДОРОГАХ И НАСКОЛЬКО ВЫРАСТЕТ ПРОТЯЖЕННОСТЬ ПЛАТНЫХ ТРАСС.....	16
ТАСС; 2019.06.08; ВЭБ.РФ ПОМОЖЕТ ТВЕРСКОЙ ОБЛАСТИ МОДЕРНИЗИРОВАТЬ ТРАНСПОРТНУЮ ИНФРАСТРУКТУРУ РЕГИОНА.....	18
ТАСС; 2019.06.07; МИНТРАНС РФ ВЫДЕЛИТ РЕГИОНАМ 20 МЛРД РУБЛЕЙ НА ПОКУПКУ ПАССАЖИРСКОГО ТРАНСПОРТА НА ГАЗЕ.....	18
ТАСС; 2019.06.07; ПЕРВЫЙ ПОЛНОСТЬЮ БЕСПИЛОТНЫЙ ГРУЗОВИК И "УМНУЮ ДОРОГУ" ПРЕЗЕНТОВАЛИ НА ПМЭФ.....	19

ТАСС; 2019.06.07; VOLVO И "НАЦИОНАЛЬНЫЕ ТЕЛЕМАТИЧЕСКИЕ СИСТЕМЫ" ПРОТЕСТИРУЮТ БЕСПИЛОТНЫЕ ГРУЗОВИКИ В РОССИИ.....	19
ТАСС; 2019.06.07; СПЕЦИАЛИСТЫ ИЗ СИНГАПУРА РАЗРАБОТАЛИ ДЛЯ ПЕТЕРБУРГА "УМНУЮ" ТРАНСПОРТНУЮ СИСТЕМУ	20
ТАСС; 2019.06.07; РЕКОНСТРУКЦИЯ ДОРОГИ, СВЯЗЫВАЮЩЕЙ ТОРГОВЫЙ ПОРТ С МАГАДАНОМ, НАЧНЕТСЯ В ИЮНЕ	20
ТАСС; 2019.06.07; КОЛЬЦЕВУЮ АВТОМАГИСТРАЛЬ ПОСТРОЯТ ВО ВЛАДИВОСТОКЕ.....	21
ТАСС; 2019.06.07; ВЭБ ПОМОЖЕТ МОДЕРНИЗИРОВАТЬ ОБЩЕСТВЕННЫЙ ТРАНСПОРТ В ГОРОДАХ ЧЕЛЯБИНСКОЙ ОБЛАСТИ.....	21
ТАСС; 2019.06.07; БОЛЕЕ 100 КМ ДОРОГ ОТРЕМОНТИРУЮТ НА ЯМАЛЕ В 2019 ГОДУ.....	21
ТАСС; 2019.06.07; ТЕХНОЛОГИЮ УКЛАДКИ БЕСШУМНЫХ РЕЛЬСОВ ИСПОЛЬЗУЮТ ПРИ СТРОИТЕЛЬСТВЕ НОВЫХ ПУТЕЙ МЦД.....	22
ТАСС; 2019.06.07; "АВТОДОР" И "МИР" БУДУТ РАЗВИВАТЬ ПЛАТЕЖНЫЕ СЕРВИСЫ НА ПЛАТНЫХ ТРАССАХ.....	22
ТАСС; 2019.06.07; ТРАССА М11 БУДЕТ ДОСТРОЕНА В 2019 ГОДУ	23
ТАСС; 2019.06.07; "АВТОДОР" И ГАЗПРОМБАНК БУДУТ СОВМЕСТНО РАЗВИВАТЬ ДОРОЖНУЮ ИНФРАСТРУКТУРУ В РОССИИ	23
ТАСС; 2019.06.10; Ж/Д СООБЩЕНИЕ ПО КРЫМСКОМУ МОСТУ СТАРТУЕТ 9-10 ДЕКАБРЯ	23
ТАСС; 2019.06.08; ПАССАЖИРЫ СМОГУТ БРОНИРОВАТЬ Ж/Д БИЛЕТЫ В ЕВРОПУ НА САЙТЕ РЖД.....	24
ТАСС; 2019.06.07; ВСМ В ПЕТЕРБУРГ ПОСТРОЯТ ИЗ-ЗА НЕХВАТКИ ПРОПУСКНОЙ СПОСОБНОСТИ НЫНЕШНЕЙ ДОРОГИ.....	24
ТАСС; 2019.06.07; МОСТЫ НА САХАЛИН И ХОККАЙДО ПОДКЛЮЧАТ ЯПОНИЮ К РЖД И СЕВЕРНОМУ МОРСКОМУ ПУТИ.....	25
ТАСС; 2019.06.07; ПРОБНОЕ ДВИЖЕНИЕ ПОЕЗДОВ ПО МОСТУ ЧЕРЕЗ АМУР В КИТАЙ ЗАПУСТЯТ В КОНЦЕ ГОДА.....	25
ТАСС; 2019.06.07; РЖД И СТРУКТУРА РОСТЕХА ВМЕСТЕ ВНЕДРЯТ ИНТЕРНЕТ ВЕЩЕЙ НА РОССИЙСКИХ ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГАХ.....	26
ТАСС; 2019.06.07; МИНСЕЛЬХОЗ И РЖД ПОДПИСАЛИ СОГЛАШЕНИЕ ПО ПЕРЕВОЗКАМ СЕЛЬСКОХОЗЯЙСТВЕННЫХ ГРУЗОВ.....	26
ТАСС; 2019.06.07; РЖД, "СИНАРА" И SIEMENS MOBILITY РАЗРАБОТАЮТ ПОЕЗДА ДЛЯ ВСМ.....	27
ТАСС; 2019.06.07; РЖД ЗАКЛЮЧИЛИ КОНТРАКТ С SIEMENS И "СИНАРОЙ" НА ПОКУПКУ 13 "САПСАНОВ"	27
ТАСС; 2019.06.07; РЖД И ДОМ.РФ БУДУТ СОТРУДНИЧАТЬ В РАЗВИТИИ ТЕРРИТОРИИ, ПРИМЫКАЮЩЕЙ К РИЖСКОМУ ВОКЗАЛУ	28
ТАСС; 2019.06.07; СОВКОМБАНК И "ДОЧКА" РЖД ЗАКЛЮЧИЛИ СОГЛАШЕНИЕ ПО РАЗВИТИЮ КЛИЕНТСКИХ СЕРВИСОВ	28
ТАСС; 2019.06.07; РЖД ПРИМУТ УЧАСТИЕ В РАЗВИТИИ ОЭЗ В СВЕРДЛОВСКОЙ ОБЛАСТИ.....	29
ТАСС; 2019.06.07; АЛИХАНОВ ПРЕДЛОЖИЛ СДЕЛАТЬ РЖД ЕДИНЫМ ОПЕРАТОРОМ ПЕРЕПРАВЫ В КАЛИНИНГРАДСКУЮ ОБЛАСТЬ.....	29
ТАСС; 2019.06.06; КОНТЕЙНЕРНЫЙ ПОЕЗД ЗАПУСТЯТ МЕЖДУ УЛЬЯНОВСКОМ И КИТАЕМ.....	30
ТАСС; 2019.06.06; КУЗБАСС И РЖД СИНХРОНИЗИРУЮТ ПЛАНЫ ПО РАЗВИТИЮ УГОЛЬНОЙ ОТРАСЛИ И ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГ	30
КОММЕРСАНТЪ; НАТАЛЬЯ СКОРЛЫГИНА; 2019.06.10; ГТЛК ПОДУМАЛА И ПОКУПАЕТ BRUNSWICK; СДЕЛКА ДОШЛА ДО ПОДАЧИ ХОДАТАЙСТВА В ФАС.....	31
КОММЕРСАНТЪ "REVIEW ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЙ ТРАНСПОРТ"; 2019.05.13; ЕВГЕНИЯ ЧУРАПЧЕНКО, НАТАЛЬЯ СЕМАШКО; 2019.06.07; ОБЪЕДИНЕННЫЙ ВАГОНЗАВОД; ПРЕДЧУВСТВИЕ ПАДЕНИЯ СПРОСА НА ВАГОНЫ ПОДТАЛКИВАЕТ ПРОИЗВОДИТЕЛЕЙ К КОНСОЛИДАЦИИ	32

КОММЕРСАНТЬ "REVIEW ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЙ ТРАНСПОРТ"; НАТАЛЬЯ СЕМАШКО; 2019.06.07; ДЕФИЦИТ ЦЕЛЬНОКАТАНЫХ КОЛЕС В 2018–2019 ГОДАХ СТАЛ СЕРЬЕЗНЫМ ФАКТОРОМ, ВЛИЯЮЩИМ НА БАЛАНС ПАРКА НА СЕТИ	36
КОММЕРСАНТЬ "REVIEW ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЙ ТРАНСПОРТ"; НАТАЛЬЯ СЕМАШКО; 2019.06.07; ИЗ ЛИЗИНГОДАТЕЛЕЙ — В ОПЕРАТОРЫ; СДЕЛКА ПО СОЗДАНИЮ КРУПНЕЙШЕГО ОПЕРАТОРА ИННОВАЦИОННЫХ ВАГОНОВ НА БАЗЕ ГТЛК НЕ СОСТОЯЛАСЬ.....	40
КОММЕРСАНТЬ "REVIEW ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЙ ТРАНСПОРТ"; 2019.06.07; ГОСДУМА ПОНИЖАЕТ ОТВЕТСТВЕННОСТЬ РЖД.....	43
КОММЕРСАНТЬ "REVIEW ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЙ ТРАНСПОРТ"; АННА ПАВЛОВА, НАТАЛЬЯ СКОРЛЫГИНА; 2019.06.07; УСТАВНЫЕ ОТНОШЕНИЯ; РЖД НАМЕРЕНО ИЗМЕНИТЬ УСЛОВИЯ ДОСТУПА ПОЛЬЗОВАТЕЛЕЙ К ИНФРАСТРУКТУРЕ.....	44
КОММЕРСАНТЬ "REVIEW ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЙ ТРАНСПОРТ"; СТАНИСЛАВ ПРОНИН; 2019.06.07; ПОРОЖНИЕ ПОВЫШЕНИЯ; РЕШЕНИЯ ПО ИНДЕКСАЦИИ ТАРИФОВ НА ПОРОЖНИЙ ПРОБЕГ ПОЛУВАГОНОВ НЕ ПРИВОДЯТ К ЗАЯВЛЕННОМУ РЕЗУЛЬТАТУ	47
КОММЕРСАНТЬ "REVIEW ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЙ ТРАНСПОРТ"; КОНСТАНТИН МОЗГОВОЙ, ЕЛЕНА РАЗИНА; 2019.06.07; ИСКУССТВО ОТЦЕПЛЯТЬ; УСЛУГИ ПО ТЕКУЩЕМУ ОТЦЕПОЧНОМУ РЕМОНТУ ВАГОНОВ ДОРОЖАЮТ.....	48
КОММЕРСАНТЬ; АНАСТАСИЯ ВЕДЕНЕЕВА; 2019.06.10; НОВАТЭК ЗАПАСАЕТСЯ ГАЗОВОЗАМИ; КОМПАНИЯ ДАЛА «ЗВЕЗДЕ» НЕВЫПОЛНИМЫЙ ПЛАН	50
ВЕДОМОСТИ; АЛЕКСАНДР ВОРОБЬЕВ; 2019.06.10; АВИАКОМПАНИЯ «ВОЛГА-ДНЕПР» РИСКУЕТ ЛИШИТЬСЯ ГРУЗОВЫХ САМОЛЕТОВ «РУСЛАН»; РЕШЕНИЕ КИЕВСКОГО СУДА ОБ АРЕСТЕ ЛАЙНЕРОВ МОЖЕТ БЫТЬ ИСПОЛНЕНО В ДРУГИХ СТРАНАХ.....	52
ТАСС; 2019.06.07; ЛОУКОСТЕР "ПОБЕДА" ПРИОСТАНОВИТ ПОЛЕТЫ МОСКВА - ОСТЕНДЕ С 29 ИЮНЯ	53
ТРАНСПОРТ РОССИИ; СЕРГЕЙ ОЗУН; 2019.06.07; АКТИВНАЯ ФАЗА; КАК ОБЕСПЕЧИТЬ ЭФФЕКТИВНУЮ РЕАЛИЗАЦИЮ НАЦИОНАЛЬНОГО ПРОЕКТА.....	53
ТРАНСПОРТ РОССИИ; ШАМИЛЬ БАЙБЕКОВ; 2019.06.07; ОТ ТАКТИКИ – К СТРАТЕГИИ	56
ТРАНСПОРТ РОССИИ; ЕЛИЗАВЕТА КАРПОВА; 2019.06.07; ЗАГЛЯНУЛИ В БУДУЩЕЕ; КАКИМ ДОЛЖНО БЫТЬ СЛЕДУЮЩЕЕ ПОКОЛЕНИЕ ТРАНСПОРТНИКОВ?	61

ИНТЕРФАКС; 2019.06.07; ПУТИН ПОДПИСАЛ ЗАКОН ОБ ОБНУЛЕНИИ НДС НА АВИАПЕРЕВОЗКИ В ОБХОД МОСКВЫ

Президент РФ Владимир Путин подписал закон, вносящий изменения в Налоговый кодекс РФ в части обнуления НДС на авиаперевозки в обход Москвы, документ от 6 июня опубликован в пятницу на официальном интернет-портале правовой информации.

Закон был принят Госдумой 23 мая и одобрен Советом Федерации 29 мая. Законом устанавливается бессрочный нулевой НДС на авиаперевозки пассажиров и багажа в обход Москвы.

Правительственный проект закона об установлении нулевой ставки НДС на внутренние авиарейсы в обход аэропортов Москвы и Московской области был внесен в Госдуму в апреле. По замыслу авторов, принятие закона должно обеспечить расширение сети межрегиональных регулярных пассажирских авиационных маршрутов, минуя Москву, а также развитие региональной авиационной транспортной инфраструктуры и снижение нагрузки на Московский авиационный узел.

В рамках обсуждения документа ко второму чтению предлагалось ограничить срок действия льготы 2025-м годом, но данная поправка не была поддержана депутатами.

В настоящее время нулевая ставка НДС по внутренним пассажирским авиаперевозкам установлена для случаев, когда пункт отправления или пункт назначения расположены: на территории Республики Крым или г. Севастополя (действует до 01.01.2025.); на территории Дальневосточного федерального округа (действует до 01.01.2025); на территории Калининградской области. Для остальных случаев внутренних пассажирских авиаперевозок до 1 января 2021 г. установлена ставка НДС в размере 10%, а после этой даты - 20%.

Закон вступит в силу по истечении одного месяца со дня его официального опубликования, но не ранее 1-го числа очередного налогового периода по НДС.

На ту же тему:

<https://tass.ru/ekonomika/6522566>

ТАСС; 2019.06.07; ПУТИН ПОДПИСАЛ ЗАКОН О ФОТОФИКСАЦИИ ТЕХОСМОТРА МАШИН

Президент России Владимир Путин подписал закон, который вводит обязательную фотофиксацию автомобиля во время технического осмотра и оформление диагностических карт в электронном виде. Документ опубликован на официальном интернет-портале правовой информации.

"Устанавливается, что в компетенцию федеральных органов исполнительной власти входит утверждение требований к производственно-технической базе, требований к фотографическому изображению транспортного средства, в отношении которого проводилось диагностирование, к порядку и срокам хранения указанного изображения в единой автоматизированной информационной системе техосмотра", - говорится в сопроводительных документах к закону.

Документ нацелен на "противодействие практике массового оформления диагностических карт без реального проведения процедуры техосмотра, которая приводит к росту числа ДТП, обусловленных технической неисправностью". На МВД возлагаются обязанности по контролю за организацией и проведением техосмотра. В частности, ведомство будет оценивать, соблюдают ли операторы установленные правительством РФ правила проведения техосмотра.

Закон предусматривает "оформление диагностической карты в виде электронного документа", ее подписывает эксперт, проводивший диагностику авто, предусмотрено использование усиленной квалифицированной электронной подписи.

<https://tass.ru/obschestvo/6522589>

ИНТЕРФАКС; 2019.06.08; МИНТРАНС РФ ГОТОВИТ ПРОЕКТ РАСПОРЯЖЕНИЯ КАБМИНА ДЛЯ КОНКУРСА ПО АСВГК - АЛАФИНОВ

Минтранс РФ готовит проект распоряжения правительства для проведения конкурса по созданию **автоматизированной системы весогабаритного контроля (АСВГК)**, сообщил журналистам первый замглавы министерства **Иннокентий Алафинов** в субботу в Санкт-Петербурге.

По его словам, проект распоряжения правительства определит существенные условия конкурса и сроки его проведения. "Мы их будем просить с учетом того, что мы в этом году часть работ должны сдать по АСВГК. Ну и правительство должно будет определить компетентный орган, который этот конкурс будет проводить. Такая работа готовится, мы надеемся, что в течение месяца-полутора мы полный анализ с такими предложениями в правительство внесем", - сказал **Алафинов**, добавив, что конкурс может быть проведен в течение двух месяцев после выхода документа. "Мы планируем, что с выходом распоряжения мы с конкурсом разберемся в течение двух месяцев", - отметил он.

При этом чиновник добавил, что с точки зрения полноты заявка "Ростелекома" (МОЕХ: РТКМ) полная. "Мы изучаем те технические и технологические решения, которые они предлагают, для того чтобы как раз в распоряжении существенные условия конкурса расписать наиболее открыто", - пояснил **Алафинов**.

В свою очередь, **вице-премьер Максим Акимов** отметил, что это делается для того, "чтобы не прописать не дай бог чего-нибудь такого, что потом пришли люди и сказали - а вот тут специально сделали, чтобы отдать это РТИТСу (оператор системы "Платон", ООО "РТ-Инвест Транспортные Системы", также подало заявку на создание АСВГК - ИФ)". "Нет, конечно - чтобы была возможность, чтобы был открытый конкурс, торги - и правительству были предложены наилучшие условия по пунктам весогабаритного контроля", - заключил **Акимов**.

В феврале сообщалось, что ПАО "Ростелеком" подало заявку о готовности к участию в конкурсе на заключение концессионного соглашения в целях создания АСВГК на автомобильных дорогах общего пользования федерального значения. Как сообщали "Интерфаксу" в компании, "Ростелеком" готов "просчитать возможность снижения стоимости строительства и эксплуатации автоматизированной системы весогабаритного контроля на федеральных трассах".

При этом в "Ростелекоме" отмечали, что компания уже создала и модернизировала 47 автоматизированных комплексов весогабаритного контроля в 11 субъектах РФ, из них эксплуатирует 26 комплексов.

Минтранс РФ 28 декабря 2018 года сообщал о поступлении частной концессионной инициативы ООО "РТ-Инвест Транспортные Системы" (РТИТС) на создание автоматизированной системы весогабаритного контроля движения транспортных средств на федеральных трассах.

На федеральных дорогах России в настоящее время работают 28 пунктов весогабаритного контроля. Создание АСВГК предполагает увеличение их числа до 387 к 2024 году. Общий срок реализации проекта составит 11,6 года. Согласно условиям проекта концессионного соглашения, структура затрат инвестора включает инвестиции концессионера (первоначальные и регулярные капитальные расходы), операционные расходы, затраты на обслуживание кредита, страхование, обеспечение и выплату налогов. Концедент не принимает участие в расходах на создание, модернизацию, эксплуатацию комплексов АСВГК. Плата концессионеру-оператору системы составит 8,64 млрд рублей ежегодно (более 95 млрд рублей за весь срок концессии).

В октябре 2018 года **Алафинов** говорил, что пилотная эксплуатация АСВГК для грузовиков может начаться в конце третьего - начале четвертого квартала 2019 года.

"На сегодняшний день в соответствии с приказом министерства транспорта сформирована группа, которая обсуждает предложения инициатора частной концессионной инициативы. Мы его отработываем, встречаемся на еженедельной основе, изучаем, смотрим - пока еще основные условия мы обсуждаем", - сказал он тогда. Стоимость создания проекта чиновник тогда не уточнил, указав, что это также обсуждается. "Все зависит от тех технических требований, которые будут предъявляться", - пояснил он.

Автоматическая система весогабаритного контроля - рамки фото- и видеофиксации и весы, вмонтированные в дорожное полотно - должна дополнить стационарные пункты контроля. Первоначально внедрение системы было запланировано на конец 2020 года, к этому сроку на федеральных дорогах предполагалось создать 387 пунктов весогабаритного контроля транспортных средств. Они будут оснащены автоматическими средствами фото- и видеосъемки и позволят взвешивать автомобили на дорогах без снижения скорости движения, сообщил **Минтранс**.

КОММЕРСАНТЪ FM; 2019.06.10; «МЫ ПОДОШЛИ К ПРОБЛЕМЕ БЕСПИЛОТНИКОВ КОМПЛЕКСНО И РЕАЛИЗОВАЛИ ЦЕЛУЮ ЭКОСИСТЕМУ»; АЛЕКСЕЙ НАЩЕКИН, ГЕНЕРАЛЬНЫЙ ДИРЕКТОР КОМПАНИИ «НАЦИОНАЛЬНЫЕ ТЕЛЕМАТИЧЕСКИЕ СИСТЕМЫ, АЛЕКСЕЙ СЕМЕНОВ, ЗАМЕСТИТЕЛЬ МИНИСТРА ТРАНСПОРТА РФ — В ИНТЕРВЬЮ «Ъ FM»

Беспилотные грузовики помогут бизнесу сэкономить до 60% на перевозках. Об этом в интервью «Коммерсантъ FM» заявил генеральный директор «Национальные телематические системы» Алексей Нащекин. По его словам, это произойдет за счет снижения затрат на зарплаты работникам и сокращения расходов на топливо. В то же время **заместитель министра транспорта Алексей Семенов** подчеркнул, что перед тем как выводить такой вид транспорта на дороги общего пользования, его нужно будет тщательно протестировать. Кого заинтересуют беспилотные грузовики? И когда появятся законы, регулирующие эту сферу? Эти и другие вопросы с Алексеем Нащекиным и **Алексеем Семеновым** обсудил ведущий «Коммерсантъ FM» Марат Кашин.

— Я знаю, что был только что испытан грузовой беспилотник в Казани. Расскажите, как это было? Каковы результаты?

Алексей Нащекин: Мы подошли к проблеме беспилотников комплексно и реализовали не просто беспилотник, а целую экосистему. Мы создали проект «Умная дорога» — это центральная система, цифровые двойники дороги, системы высокоточного позиционирования, которые управляют беспилотниками. И в рамках этого проекта был также создан электрический беспилотный грузовик без классических элементов управления — руля, педалей, приборов, который полностью автономен и управляется этой «умной» дорогой.

— Вы пока не собираетесь выводить этот беспилотник на дороги общего пользования? И если это так, то для чего он предназначен?

А.Н.: Сейчас нормативное регулирование не позволяет выводить полностью автономные системы на дороги, мы ждем изменений законодательства и планируем начать с ограниченных территорий — складских комплексов, портов. После принятия необходимой нормативной базы мы планируем использовать полностью автономные грузовые комплексы на дороге общего пользования.

— Вы уже имеете представление о будущих заказчиках ваших беспилотников?

А.Н.: Безусловно. Мы создаем абсолютно утилитарное решение, по нашим подсчетам, себестоимость перевозки электрическими беспилотниками на 60% ниже, поэтому в качестве наших клиентов мы видим на первом этапе логистические комплексы, порты, а на втором этапе — практически все грузоперевозчики.

— За счет чего такая экономия?

А.Н.: Электрическая тяга не требует горюче-смазочных материалов, то есть нет солярки, нет масла и так далее. Плюс он дешевле, чем классический автомобиль — меньше затраты на амортизацию, меньше налоги.

— Готовы ли российские дороги к таким грузовикам? Существует ли уже цифровая инфраструктура в России уже?

Алексей Семенов: Давайте начнем с другого ракурса. В первую очередь, при эксплуатации беспилотных транспортных систем важна безопасность. Поэтому прежде, чем выводить беспилотник на автомобильную дорогу общего пользования, надо провести полноценные испытания, протестировать эту систему в различных условиях. К

сожалению или к счастью, эта работа занимает достаточно долгое время, если делать ее качественно, правильно и добросовестно.

Во всем мире такие работы ведутся, Российская Федерация не является исключением, здесь мы, наверное, находимся на одной из лидирующих позиций. Чтобы любой беспилотник вышел на дорогу, нужно две вещи: первая – законодательное регулирование, вторая – наличие необходимой цифровой технологии. Мы сейчас занимаемся законодательным регулированием — это задача **Минтранса России**. В сферу моих обязанностей входят вопросы внедрения беспилотных транспортных систем, могу заверить: необходимая нормативка будет, потому что внедрение беспилотников и эксплуатация беспилотников, хотим мы или не хотим — это реальное будущее, которая к нам приближается с каждым днем.

— Все-таки насколько это близкое или далекое будущее, можете нас сориентировать?

А.С.: Я думаю, речь идет о годах. Мы же рассматриваем беспилотные транспортные системы различного назначения. Вот Алексей сейчас говорит про автомобильное, а есть еще авиационные беспилотные транспортные системы. Это два самых массовых направления. Как вы знаете, внедрение авиационных беспилотников проходит очень широкомасштабно. И нормативная база не всегда успевает отрегулировать эти внедрения. Тем не менее, **Минтранс** уже разработал правила учета беспилотных авиационных средств, сейчас они дорабатываются и скоро будут приняты.

Что касается беспилотных автомобилей, то потребуются еще годы, но не десятилетия. Причем мы здесь идем со всем миром в ногу — пока еще ни в одной стране не принято решения о массовом внедрении, хотя все этими задачами занимаются. Но технологии, по которым будут работать и внедряться беспилотники, должны быть стандартизированы во всем мире, иначе мы не получим трансграничного взаимодействия беспилотных транспортных систем. Должны быть и команды линии управления на определенных частотах, нужен определенный протокол взаимодействия, и все это должно быть стандартизировано. Вот как мы используем сотовый телефон — вне зависимости от модели у нас все работает в сетях бесперебойно. Так же должны работать и беспилотники. Технически и технологически, проблем сегодня нет. Беспилотники ездят, дорожная инфраструктура позволяет их эксплуатировать. Есть вопрос нормативного регулирования и есть вопрос уверенности в безопасности таких беспилотных транспортных систем.

Все беспилотники должны находиться в единой доверенной информационной среде. Это один из элементов цифровой платформы транспортного комплекса. Если посмотреть на карту нашей страны, видно, что транзитный потенциал огромен. И мы интегрируем мировое транспортное пространство. Сегодня у нас объем экспорта транспортных услуг составляет около \$15 млн — это сопоставимо с объемом экспорта вооружения и военной техники. И внедрение цифровых транспортных технологий, создание «зеленых коридоров», автоматизация прохождения административных барьеров на границе позволит увеличить привлекательность нашей страны для транзитного потенциала и фактически без больших капиталовложений в инфраструктуру повысить производительность транспортных систем именно путем внедрения цифровых сервисов. Это, в первую очередь, касается системы электронного пломбирования, которая в ближайшее время вступит в действие: все автомобили, которые следуют транзитом через Российскую Федерацию, будут оснащены электронной цифровой навигационной пломбой, которая будет передавать сведения в таможенную, контролирующим органам, грузоотправителям, и грузополучателям.

<https://www.kommersant.ru/doc/3998003>

ТАСС; 2019.06.10; СЕРГЕЙ ИВАНОВ: НАС ЖДЕТ КОНКУРЕНЦИЯ ВИДОВ ТРАНСПОРТА НА МАРШРУТЕ МОСКВА — ПЕТЕРБУРГ

Спецпредставитель президента России по вопросам природоохранной деятельности, экологии и транспорта Сергей Иванов ожидает, что в недалеком будущем добраться из Москвы в Санкт-Петербург на поезде можно будет всего за два часа. В интервью ТАСС на полях Петербургского международного экономического форума он поделился своим

прогнозом о цене такой поездки, а также рассказал, когда достроят ЦКАД, есть ли будущее у электромобилей в России и стоит ли запрещать пластиковую посуду.

— Сергей Борисович, на форуме вы как председатель наблюдательного совета РФПИ участвовали в сессии по национальным проектам и инвестициям. Есть ли у вас подсчеты, какой объем капиталов можно привлечь на эти цели?

— На сегодняшний день через РФПИ привлечено 980, если не ошибаюсь, миллиардов рублей. Вообще 90% всех прямых конкретных инвестиций — не спекулятивных, а живых, конкретных, прямых — в России идет через РФПИ. Почти триллион рублей уже привлечено в соотношении 1 рубль наш — 9–10 рублей иностранных. По-моему, неплохо. Я как председатель набсовета настаивал и всегда буду настаивать на высокой прибыльности. Потому что если мы опустимся до мизерной прибыли или вообще до нуля, иностранные инвесторы к нам просто не пойдут. На сегодняшний день средняя прибыль составляет около 15%.

А сколько мы можем привлечь, конечно, никто вам не скажет, прямо отвечаю на ваш вопрос. Я думаю, столько же, сколько уже привлекли, мы можем еще привлечь. Вопрос, за какой период. За год, за два вряд ли, потому что чем больше мы проектов фильтруем и предлагаем инвесторам и они в них заходят, тем меньше прибыльных проектов остается в России.

У меня большая надежда на наши нацпроекты, потому что я от иностранных инвесторов тоже слышу: инфраструктура. На инфраструктуру по нацпроекту выделяется 6,4 трлн рублей. Огромные деньги, инвесторы это видят, и они готовы профинансировать аэропорты, мосты, автомобильные дороги. Кстати, в этом году открывают полностью платную дорогу Москва — Питер, где участвуют иностранные инвесторы.

— Вы упомянули автотрассу Москва — Санкт-Петербург, а я хотел бы спросить у вас о железнодорожной высокоскоростной магистрали. Президент высказался в пользу строительства ВСМ по этому маршруту. Есть ли предварительные оценки по возможной ее стоимости и по срокам реализации проекта?

— Пока нет. В настоящее время РЖД занимаются проектно-изыскательскими работами. Вы представляете, около 700 км. Это же надо пройти всю территорию, посмотреть землеотвод, посмотреть технологии строительства пути. А это тоже 100% хайтек, потому что если проект мы реализуем — а я верю, что он будет рано или поздно осуществлен, — поезда пойдут со скоростью 400 км/ч. И расстояние между Москвой и Питером пассажиры будут преодолевать за два часа.

Если [время в пути] будет два часа, то, смотрите, у нас появится такой широкий выбор. Поезд — два часа, но билет на него будет достаточно дорогой, хочу сразу сказать — дорога должна окупаться. [Скоростная платная] автомобильная дорога уже в этом году будет построена — тот, кто хочет, на личной машине часов за шесть по этой новой трассе туда едет, истратив около 3–3,5 тыс. рублей на оплату самой дороги и на бензин. Остается самолет. Я уверен, что он и останется. И самые дешевые билеты будут не на поезд, а на самолет. Я это предвижу, честно говорю, заранее. Поэтому будет широчайшая конкуренция и выбор у людей: машина, поезд, самолет. Выбирай что хочешь!

Но сейчас идут проектно-изыскательские работы. В 2020-м, самое позднее в 2021 году они закончатся. Начнется ТЭО, финансово-экономическое обоснование. И только после этого можно будет предлагать что-то инвесторам. Сейчас рано, нечего предложить. К середине 2020-х годов вполне возможна уже активная фаза строительства.

Но пока сказать, сколько это [проект ВСМ] будет стоить... То, что это будет стоить триллионы рублей, это я могу сказать сейчас. А сколько конкретно, никто не может сказать. РЖД начали заниматься этим.

— Внимание к этому проекту означает, что проект ВСМ до Нижнего Новгорода отложен в долгий ящик или вообще прекращается? Проект ВСМ до Казани, я знаю, вы не считаете рентабельным.

— Не считаю. Я всегда это говорил, десятилетие назад, еще когда я был вице-премьером по транспорту.

Берем простой наглядный пример. Высокоскоростное железнодорожное движение давным-давно существует в Европе. Давайте посмотрим, на какие расстояния ходят высокоскоростные поезда в Европе: самая длинная дистанция — это Гамбург — Мюнхен,

почти 800 км с севера на юг Германии. Вопрос: почему ее не продлили на Швейцарию, Италию? Ответ на поверхности: конкурировать с авиацией уже невозможно на таких расстояниях.

Представим себе, что мы сделаем, истратив триллионы рублей, скоростную трассу Москва — Казань. Поезд будет идти часов пять, потому что до Казани больше 1000 км. Самолет будет дешевле и быстрее.

До Нижнего Новгорода немножко другая ситуация. Это ближе. Там идея высокоскоростного движения имеет право на жизнь. Но здесь вопрос пассажиропотока. Владимир, еще какие-то города и Нижний Новгород. Если нынешний "Сапсан" удовлетворяет пассажиропоток и путь выдерживает "Сапсан" надежно, то я не вижу смысла делать новую колею, новую дорогу. Огромные деньги. Пускай "Сапсан" возит. Вот вам ответ.

— Продолжая тему транспорта, хочу попросить вас прокомментировать вопрос с автомобильными дорогами. Большой проект — Центральная кольцевая автодорога (ЦКАД). Сейчас звучат предположения, что ряд моментов был не до конца просчитан, что потребуются сдвигка сроков или дополнительное финансирование. В какой стадии сейчас этот проект?

— То, что ЦКАД разгрузит Москву от транзитных грузовиков, в этом сомневаться не приходится. Такой огромный проект, рассчитать всё до малейшей мелочи невозможно. По мере строительства возникают вопросы — здесь забыли перенести газопровод, здесь экологи при моей поддержке говорят: "Извините, здесь у нас пути миграции животных, поэтому будьте любезны построить экодук".

Отдельные очереди ЦКАДа, да, были задержки, признаю. И общая на сегодняшний день ситуация такова, что весь ЦКАД целиком планируется ввести не в 2020 году, как планировалось, а в 2021-м — в начале 2022-го.

Подвижки есть, задержки есть. Но они носят в основном объективный характер. Там нет такого, знаете, дикого воровства, как было [при строительстве] на космодроме Восточный. И потом все-таки цены, инфляция, материалы инертны, это все тоже сказывается, конечно. Когда считали в 2015 году, была одна цена, сейчас уже другая.

Последние участки сейчас разыгрываются на конкурсе — 7-й и 8-й участки, если не ошибаюсь. А все первые участки уже в высокой стадии готовности. Это я знаю, потому что РФПИ финансирует, по-моему, 2-й и 3-й участки, в том числе с иностранным капиталом.

У меня сомнений никаких, что в 2021-м — максимум 2022 году полностью дорога будет готова. И это облегчит ситуацию для москвичей, тех, кто ездит по МКАДу.

— Вы упомянули сейчас, говоря о МКАДе, о большом количестве фур. Что будет происходить с системой "Платон"?

— Я поддерживаю "Платон" (действующая с ноября 2015 года государственная система взимания платы в счет возмещения вреда, причиняемого федеральным автотрассам транспортными средствами с разрешенной максимальной массой свыше 12 т — прим. ТАСС). Когда я был вице-премьером и отвечал за транспорт, я публично говорил, не стеснялся. Меня, прямо скажем, злило то обстоятельство, что у нас на все виды транспорта есть оплата за инфраструктуру, кроме автомобильного. Только на автомобильных дорогах, которые на тот момент все были бесплатные, бесплатно можно было вести все, что угодно. И я знаю случаи, когда металл и уголь по 60 тонн везли на фурах, потому что бесплатно, не надо платить за инфраструктуру. Конечно, это разбивало дороги без конца.

И вот как раз система "Платон" призвана, я бы так сказал, восстановить справедливость. Это справедливо: едешь — плати, едешь на тяжелой фуре — плати, естественно, больше. Конечно, мало людей, кто доволен "Платоном", потому что платить не хочет никто. Но "Платон" выполняет свою функцию. Больше миллиона грузовиков и фур уже оборудованы системой "Платон", причем не только российских, но и иностранных. Хочу отметить, что все иностранные фуры, которые едут по нашим федеральным дорогам, платят так же, как и все. Мы всех уравнили в правах. Потому что наши водители-дальнобойщики за границей тоже платят, естественно.

Но это еще не все. Я надеюсь на расширение программы "Платон" в том смысле, что если его соединить с [системой спутниковой навигации] ГЛОНАСС, начинается более глубокая степень интеграции, потому что "Платон" с ГЛОНАСС показывает, куда едет мусоровоз, куда он сбрасывает мусор. Это борьба с нелегальными свалками, это повышение прозрачности вообще вывоза твердых коммунальных отходов. И это, в конце концов, навигация, которая полезна водителю. Тому же иностранцу, когда он въезжает на нашу территорию, не так хорошо знает дороги, ему все ГЛОНАСС показывает. Поэтому я двумя руками за "Платон".

— А что будет с тарифом?

— Это другой вопрос. Я считаю, что нынешние тарифы на "Платон" вполне справедливы, обоснованы. А если их поднимать, то их надо поднимать примерно в соответствии с инфляцией. Чтобы без резких скачков, двукратного повышения, скажем, — тут я буду против. Так нельзя!

Это надо все делать плавно, аккуратно, исходя из здравого смысла. В конце концов, мы не можем заирать стоимость перевозок до того, что вообще по автомобильным дорогам прекратят все возить. А у нас не хватает железных дорог, речного транспорта и так далее. Просто будет коллапс.

— Сегодня весьма популярная тема — электромобили. В Европе этот сегмент развивается стремительно, а у нас идет со скрипом. Как вы видите будущее электромобилей в России? Президент высказался больше в пользу развития транспорта на газомоторном топливе. Каково ваше мнение?

— Не хочу выглядеть подхалимом, но я тоже с большим оптимизмом смотрю на газомоторное топливо, объясню почему. Я не против электромобилей. У нас появились автобусы на электротяге в Москве... небольшая часть грузовиков. Но самое главное — чтобы обеспечить электроэнергией транспортное средство, эту электроэнергию надо где-то взять.

Другое дело — газомоторное топливо. Оно абсолютно экологически чистое по сравнению с бензиновыми двигателями внутреннего сгорания. Газа у нас, как вы знаете, много. Это чисто, это не дороже бензина, а, возможно, даже газ подешевле.

Я еще в советское время ездил на "Волге" ГАЗ-24, у меня стояла газовая установка. Помню, я до Петрозаводска из Москвы доезжал без единой заправки — километров 500 на газу, баллона хватало, а когда он кончался, не останавливаясь, переключался на бензин и ехал дальше. Красота? Красота!

Поэтому я больше за газомоторное топливо, которое у нас тоже появляется. Пока, конечно, мало. Я всячески готов способствовать тому, чтобы этого было все больше и больше.

Начинать надо с общественного транспорта и грузовиков. Потому что наибольший ущерб бензиновый двигатель наносит с крупного транспорта, а не с малолитражного. А потом уже переходить для всех желающих. Здесь нельзя никого заставить. Потребителя — владельца частной машины мы не можем заставить. Он должен увидеть преимущества. Тогда он перейдет на газомоторное топливо. К этому надо стремиться.

— В случае с электромобилями не только нужно выработать энергию для их зарядки, но и потом еще утилизировать батареи...

— Да, и батареи утилизировать, и [создавать] огромную сеть инфраструктуры подзарядки. С газомоторным — тоже, но здесь "Газпром" вкладывает очень большие средства в создание таких заправок. Без этого трудно призывать кого-то перейти на газ, если нет заправок. ***

<https://tass.ru/interviews/6529302>

ТАСС; 2019.06.07; РОССИЯ И ЭСТОНИЯ ДОГОВОРИЛИСЬ О ВОССТАНОВЛЕНИИ ТРАНСПОРТНОЙ КОМИССИИ

Министр экономики и инфраструктуры Эстонии Таави Аас и министр транспорта России Евгений Дитрих на встрече в рамках Петербургского международного экономического форума (ПМЭФ) договорились возобновить работу двусторонней транспортной комиссии. Об этом в пятницу сообщил Аас.

"Это была первая встреча на таком уровне после очень большого перерыва, и ожидать, что после этой встречи сразу начнется транзит между Эстонией и Россией, было бы чудесно. Думаю, очень важно, что мы договорились о том, что будет возобновлена работа нашей совместной межгосударственной транзитной комиссии. И уже все следующие шаги будут обсуждаться в рамках этой комиссии", - приводит его слова портал ERR.

Министр добавил, что рассчитывает на сотрудничество с РФ по вопросу железнодорожных грузовых перевозок. "Я вижу перспективу развития транзита через Эстонию. У нас достаточно свободных мощностей как на железной дороге, так и в портах для быстрой и качественной обработки грузов", - отметил он.

Глава ведомства также сообщил российскому коллеге, что Эстония намерена продолжить инвестировать в железнодорожную инфраструктуру, в том числе добиться скорости поездов 120-135 км/час на участке Таллин - Нарва. "Также важно продолжать совместную работу, чтобы сократить время, затрачиваемое на пограничные операции и таким образом ускорить время поездки пассажиров между двумя странами", - сказал Аас.

<https://tass.ru/ekonomika/6525098>

ТАСС; 2019.06.07; РОССИЯ И ЭСТОНИЯ ОБСУДИЛИ ВОПРОС ВОЗОБНОВЛЕНИЯ ПРЯМОГО Ж/Д СООБЩЕНИЯ

Министры транспорта России и Эстонии в рамках Петербургского международного экономического форума обсудили вопросы возобновления прямого железнодорожного сообщения. Об этом в кулуарах форума сообщил журналистам министр транспорта РФ Евгений Дитрих.

"Мы обсуждали вопросы, связанные с возобновлением регулярных встреч смешанной комиссии, определились с представителем, координатором Министерства транспорта по работе этой комиссии. Коснулись некоторых вопросов, связанных с работой автомобильного транспорта, с обменом разрешениями. Проговорили вопросы, связанные с соглашением о прямом железнодорожном сообщении, о возобновлении работы по проекту соглашения, которое готовилось по этому вопросу", - сказал Дитрих.

Отвечая на вопрос, будет ли курсировать скоростной поезд по маршруту Санкт-Петербург - Таллин, министр экономики и инфраструктуры Эстонии Таави Аас отметил, что эстонская сторона заинтересована в этом проекте.

<https://tass.ru/ekonomika/6523661>

ИЗВЕСТИЯ; ЕВГЕНИЙ ГУСЕВ, ЕЛЕНА ЛОРИЯ, АНГЕЛИНА ГАЛАНИНА; 2019.06.10; «ВЫБОРЫ — РАЗ В ПЯТЬ ЛЕТ, А ОЦЕНИВАТЬ ГУБЕРНАТОРОВ НАДО ЕЖЕГОДНО»; ГЛАВА СОВЕТА ФЕДЕРАЦИИ ВАЛЕНТИНА МАТВИЕНКО — О НОВЫХ КРИТЕРИЯХ ЭФФЕКТИВНОСТИ ГЛАВ РЕГИОНОВ И ИТОГАХ ПМЭФ

Привлечение на современных платформах инвесторов могло бы стать еще одним критерием оценки эффективности губернаторов. Об этом в интервью «Известиям» заявила **председатель Совета Федерации Валентина Матвиенко**. Оценивая работу Петербургского международного экономического форума, она отметила, что регионы получили множество предложений. Только в первый день ПМЭФ администрация Санкт-Петербурга заключила договоры о реализации 26 проектов на 120 млрд рублей, а губернатор Московской области — три соглашения на 52 млрд рублей.

— Основная тема форума — «Формируем повестку устойчивого развития». Как выглядит эта повестка сейчас для нашей страны?

— Важно, что обсуждается не просто, как достичь устойчивого развития — в этом международное сообщество достигло согласия, а как на практике совместить национальные интересы той или иной страны с глобальными целями человечества. Все хотят понять, как обеспечить устойчивый рост экономики, удовлетворить потребности людей и совершить технологический прорыв, сохраняя при этом окружающую среду. На форуме всегда собирается представительная аудитория: капитаны мировой экономики, ведущие эксперты и политики. Это определяет уровень дискуссии.

И компании, и регионы стараются подтянуть к форуму подписание соглашений. Это дисциплинирует их, придает движение. Подписание соглашения в рамках форума повышает значимость этого документа и ответственность за его реализацию.

— Что является для России смыслами устойчивого развития?

— Сейчас это принятые в соответствии с указом президента национальные проекты, которые охватывают стратегические цели как сегодняшнего дня, так и перспективного развития страны: создание современной инфраструктуры, цифровизация экономики, повышение производительности труда. И, конечно же, человеческая составляющая: демография, здравоохранение, образование. Их успешная реализация даст не только развитие нашей экономики, но и общественно-политическую стабильность в стране.

За последние два-три года в международном рейтинге Doing Business наша страна со 121-й строчки поднялась на 31-ю. Это еще не победа, но мощное движение вперед.

Владимир Путин очень убедительно выступил на встрече с инвесторами, отметив, что в России созданы условия, которые должны заинтересовать их.

На многих панельных сессиях форума прозвучала мысль о том, что в России делать бизнес выгодно. И ряд инвесторов заинтересовались и заявили о своей готовности принимать участие, в том числе в реализации нацпроектов.

— Что мы можем предложить миру? И что должны сделать, чтобы наши предложения были интересны для инвесторов?

— Форум — это ворота в мир, но ворота не автоматические. Чтобы получить новые возможности, нужно потрудиться. И в этом вопросе многое зависит в том числе от активности губернаторов. Они знают, что можно предложить ведущим мировым компаниям.

Главы регионов на форуме представляют проекты, предусматривающие льготные условия, выделение земли под их реализацию. С расчетами, чтобы потенциальные инвесторы сразу понимали, какой потребуется объем инвестиций и какая будет окупаемость, насколько им это интересно.

Регионы получили множество предложений, и работа еще продолжается. Только в первый день форума Санкт-Петербург подписал 26 проектов на 120 млрд рублей, а губернатор Московской области — три соглашения на 52 млрд рублей. Наши зарубежные партнеры планируют свою деятельность в России на длительную перспективу. Следующий ПМЭФ точно будет в их планах.

Для привлечения инвесторов многое делает также Российский фонд прямых инвестиций. В последнее время его внимание направлено на регионы. Совет Федерации подписал соглашение с фондом, мы уже начали плотно работать над продвижением инвестиций в субъекты РФ. Это важно, потому что уровень развития у всех разный, надо его выравнивать. Дифференциация в последние годы стала сокращаться, но всё равно разрыв в финансовой и экономической сферах регионов пока очень высок.

— Как вы оцениваете масштаб этой проблемы и каким видите ее решение?

— У нас около 30 регионов сегодня стабильные и успешные, другие — более или менее. Впервые за долгое время в прошлом году профицит региональных бюджетов составил 500 млрд рублей, существенно сократился долг. Это говорит об их большей финансовой устойчивости.

Но сохраняющийся разрыв — один из факторов риска в устойчивом развитии экономики, поэтому президент, правительство и парламент уделяют этому большое внимание. Регионы привлекают инвестиции, но должно быть и государственное участие.

В первую очередь нам нужно менять менталитет — надо готовить крупные межрегиональные инвестиционные проекты как в экономике, так и в социальной сфере, в здравоохранении. Думаю, что по итогам форума мы это увидим.

— По каким критериям надо оценивать работу губернаторов? Сейчас очень популярно использовать в отношении чиновников систему KPI, но не всегда то, что работает в бизнесе, применимо для политики.

— Ключевым в привлечении инвестиций является профессионализм региональной элиты. Было бы правильным ввести критерий, который будет выявлять эффективность губернатора в привлечении инвестора на современных платформах. Главы регионов будут соревноваться, тянуться друг за другом.

Критерии не могут быть формальными, они должны учитывать оценку, которую население дает деятельности губернатора и его команды. Поэтому главным экзаменом для губернатора являются выборы. То, какую оценку ему поставят граждане — изберут ли они его и с каким количеством голосов. Но выборы проходят раз в пять лет, а оценивать руководителей регионов надо ежегодно — чтобы они повышали эффективность своей работы.

<https://iz.ru/887198/evgenii-gusev-elena-loriii-angelina-galanina/vybory-raz-v-piat-let-otcenivat-gubernatorov-nado-ezhegodno>

ВЕДОМОСТИ; ОЛЬГА АДАМЧУК; 2019.06.10; ВЭБ СОЗДАСТ ИНФРАСТРУКТУРНОГО ГИГАНТА С АРКАДИЕМ РОТЕНБЕРГОМ; БУДУЩЕЕ СП МОЖЕТ ЗАНЯТЬСЯ СТРОИТЕЛЬСТВОМ РАЗНЫХ ОБЪЕКТОВ – ОТ МОСТОВ ДО ЭНЕРГЕТИКИ

Возглавляемая Игорем Шуваловым госкорпорация ВЭБ.РФ объявила, что вместе со «Стройпроектхолдингом» Аркадия Ротенберга создаст компанию, которая займется строительством и финансированием инфраструктурных проектов. Меморандум о взаимопонимании стороны подписали на Петербургском международном экономическом форуме.

Название будущего СП пока обсуждается, говорит представитель ВЭБа. В предстоящей сделке ВЭБ будет участвовать деньгами, а Ротенберг – активами, рассказывают четыре человека, близких к разным сторонам сделки. Через «Стройпроектхолдинг» Ротенберг владеет 94,2% «Мостотреста» (остальное – в свободном обращении). В совместном предприятии у ВЭБ.РФ и «Стройпроектхолдинга» будет по 50%. Сделка предполагает эквивалентные имущественные и денежные взносы, сказал представитель госкорпорации, состав активов будет уточняться при структурировании сделки. О цене будущие партнеры пока не договорились, утверждают люди, близкие к обеим сторонам.

На «Мостотресте» ВЭБ не собирается останавливаться. Идет подготовка к выкупу ВЭБом долей в строительной Группе компаний «1520» (принадлежит Алексею Крапивину и его партнерам), а также крупном подрядчике «Газпрома» «ТЭК-Мосэнерго», знает человек, участвующий в совместных проектах с ВЭБ.РФ. Для будущего СП представляют интерес активы крупнейших строителей энергетической, портовой и железнодорожной инфраструктуры: «ТЭК-Мосэнерго», «Трест Гидромонтаж» (входит в группу «ТЭК-Мосэнерго»), ГК «1520» и др., сообщила госкорпорация. «ВЭБ покупает эти компании, эти сделки будут первыми, но для создания крупнейшего игрока на рынке строительства и финансирования инфраструктуры ВЭБ намерен приобрести значительно, намного больше компаний», – подтверждает человек, близкий к госкорпорации.

ГК «1520» находится под значительным влиянием Игоря Ротенберга и его отца Аркадия, говорят семь собеседников «Ведомостей» – знакомый акционеров компании, знакомый одного из ее менеджеров, федеральный чиновник, два человека, близких к РЖД, сотрудник одного из железнодорожных операторов и человек, близкий к ВЭБу. Игорь Ротенберг возглавляет совет директоров «ТЭК-Мосэнерго». Информацию о том, что Игорь или Аркадий Ротенберги являются бенефициарами ГК «1520», их представитель опровергает. Представители «Газпрома», «Газпром энергохолдинга», ГК «1520» и «Мостотреста» отказались от комментариев, а представитель «Трест Гидромонтаж» не ответил на запрос «Ведомостей».

Председатель ВЭБа Игорь Шувалов хочет создать крупного инфраструктурного строителя, рассказывали в апреле собеседники «Ведомостей»: одни называли это идеей создать русскую Vinci, другие предполагали, что ВЭБ станет институтом капитального строительства. Изначально ВЭБ интересовался строительством лишь дорог и мостов, теперь в периметр интересов попали и объекты электроэнергетической инфраструктуры, говорит партнер ВЭБа в проектах.

Форма совместного предприятия была выбрана недавно, знает человек, близкий к двум участникам переговоров. «Юристы не одобрили другие формулировки из-за риска санкций для ВЭБа. Под санкциями сейчас находится и компания, и ее акционер [«Мостотрест» и Аркадий Ротенберг], не достигнуты финальные договоренности и по

стоимости «Мостотреста», – утверждает он. Весной собеседники «Ведомостей», рассказывая о возможной сделке, оценивали стоимость покупки от 30 до 49% в «Мостотресте» и «Группе 1520» в 30–130 млрд руб. в зависимости от приобретаемых активов. Разброс по-прежнему большой, говорит партнер ВЭБа в проектах. В будущем один из участников СП может увеличить свою долю вплоть до 100%, замечает партнер ТА Legal Consulting Иван Тertyчный. Строительство Керченского моста закончилось, крупных заказов на рынке почти нет, а компании нужно содержать, так что Ротенберг может предпочесть разделить эти расходы с партнером, объясняет возможные мотивы человек, близкий к ВЭБу. Кроме того, ВЭБ намерен заниматься строительством по нацпроектам, замечает он.

На счетах у ВЭБа на конец марта было 294 млрд руб. Проблему нехватки капитала для сделки решает введение системы подписного капитала, который ВЭБ будет получать от бюджета до 300 млрд руб. по мере необходимости, говорит управляющий директор по методологии агентства НКР Станислав Волков.

<https://www.vedomosti.ru/economics/articles/2019/06/09/803823-veb-infrastrukturnogo-rotenbergom>

На ту же тему:

<https://www.rbc.ru/newspaper/2019/06/10/5cfa426d9a7947bf939f2264>

ВЕДОМОСТИ; 2019.06.10; АРКАДИЙ РОТЕНБЕРГ СТАЛ ПРЯМЫМ ВЛАДЕЛЬЦЕМ КЛЮЧЕВОГО ПОДРЯДЧИКА СТРОИТЕЛЬСТВА МОСТА В КРЫМ

Бизнесмен Аркадий Ротенберг стал прямым владельцем ключевого подрядчика строительства моста в Крым – ООО «СГМ-мост», свидетельствуют данные «СПАРК-Интерфакса». Ранее доли компании находились на балансе ООО «Стройгазмонтаж». Представитель Ротенберга подтвердил «Интерфаксу» эту информацию.

«СГМ-мост» был создан в 2015 г. для управления проектированием и строительством моста через Керченский пролив. «Дочернее предприятие позволило сконцентрировать все ресурсы для реализации масштабного проекта в единой структуре и повысить прозрачность финансовых потоков», – пояснил представитель бизнесмена. В прошлом году «СГМ-мост» на полгода раньше срока истечения госконтракта закончил строительство автодорожной части моста. В этом году компания достроит железную дорогу через Керченский пролив, добавил представитель Ротенберга.

Автомобильное движение по Крымскому мосту было открыто 16 мая 2018 г. На данный момент идет строительство железнодорожных путей. Согласно утвержденному плану их должны ввести в эксплуатацию в декабре 2019 г.

<https://www.vedomosti.ru/business/news/2019/06/09/803827-arkadii-rotenberg>

ИЗВЕСТИЯ; АЛЕКСАНДР ВОЛОБУЕВ; ГЛАЗ НАРОДА: ДОРОЖНЫЕ КАМЕРЫ БУДУТ СТАВИТЬ В МЕСТАХ МАССОВЫХ ДТП; ЭТОТ ПРИНЦИП МИНТРАНС ХОЧЕТ СДЕЛАТЬ ОСНОВНЫМ ПРИ РАЗМЕЩЕНИИ КОМПЛЕКСОВ ФОТОВИДЕОФИКСАЦИИ

В России хотят изменить принципы установки дорожных камер. Минтранс разработал методику, предполагающую размещение комплексов фиксации нарушений в местах концентрации ДТП. Как сообщили «Известиям» в ведомстве, документ отправлен на согласование с заинтересованными структурами. Создание новых правил происходит на фоне скандала с частными камерами в регионах: законность их установки проверяет Генпрокуратура. А в Госдуме готовят поправки, ужесточающие условия заключения соглашений с коммерческими структурами. Камеры, которые изначально устанавливались для снижения аварийности, превратились в источник доходов бюджетов и бизнесменов, утверждают эксперты.

Доходные места

В Минтрансе разработали методику перераспределения мест установки дорожных камер, рассказали «Известиям» в пресс-службе ведомства. В документе предлагается сделать наличие мест концентрации ДТП основным принципом размещения комплексов

фотовидеофиксации. Методика проходит согласование с заинтересованными организациями, добавили в министерстве.

Четкие правила установки камер хотят закрепить и в федеральном законодательстве. Об этом «Известиям» рассказал глава комитета Госдумы по транспорту и строительству Евгений Москвичев.

— Мы считаем, всё должно быть расписано: на каком расстоянии ставятся камеры, сколько их нужно и другие условия, — пояснил депутат.

Поправки планируется внести в закон об организации дорожного движения. По словам Евгения Москвичева, участие в подготовке законопроекта также принимает думский комитет по госстроительству и законодательству. Его зампред Вячеслав Лысаков подтвердил «Известиям», что такая работа ведется.

— Сейчас мы проводим детальный анализ ситуации с дорожными камерами, в том числе с частными, чтобы понять, в какие нормативные акты необходимо будет внести изменения, — сказал он.

По словам Вячеслава Лысакова, депутаты сосредоточатся на двух основных блоках поправок. Один из них будет касаться условий заключения концессионных соглашений на закупку и обслуживание дорожных комплексов видеофиксации нарушений ПДД, еще один — принципов их размещения.

— В идеале к конкурсам должны допускаться только производители такого оборудования, которые впоследствии смогут обеспечить их корректную работу. Тогда это справедливо. Но когда тендер выигрывает компания, которая ничего не производит, а ищет субподрядчика — это жульничество и, очевидно, абсолютно коррупционная схема с участием местных чиновников, — отметил депутат.

Вячеслав Лысаков добавил, что система фотовидеофиксации нарушений, изначально создававшаяся для профилактики дорожных происшествий, превратилась в источник доходов для местных бюджетов и бизнесменов.

Частное дело

Подготовку изменений в законодательстве спровоцировала ситуация с частными камерами в регионах. Проблему поднял несколько месяцев назад **вице-премьер Максим Акимов**, который назвал такие комплексы средством коммерциализации. По поручению зампреда правительства Генпрокуратура проводит проверку законности их установки.

На начало 2019 года на территории 17 субъектов РФ частные камеры работали в рамках концессионных соглашений, еще в 11 практиковалось заключение контрактов с внебюджетными организациями на закупку и обслуживание комплексов фиксации нарушений, сообщил «Известиям» источник, знакомый со статистикой МВД. Концессии с частными структурами есть в Московской, Астраханской, Костромской областях и других регионах. В среднем, по словам собеседника «Известий», в карманы коммерсантов поступает от 11% до 100% собранных устройствами видеофиксации штрафов. В Республике Алтай, Рязанской области и Забайкальском крае в 2018 году бюджеты даже были вынуждены доплачивать концессионерам.

По состоянию на апрель 2019 года, в России насчитывалось более 12 тыс. стационарных и 3,8 тыс. передвижных комплексов автоматической фиксации нарушений ПДД, сообщили «Известиям» в пресс-службе МВД. Там не уточнили, сколько из них эксплуатировалось в рамках концессионных соглашений с коммерческими компаниями. Официальной информации о сумме штрафов, собранных с помощью частных камер видеофиксации, нет. В целом в 2018 году на основе данных автоматических камер было выписано 106 млн штрафов. Если учесть, что минимальный штраф — 500 рублей (превышение скорости на 20–40 км/ч), было выписано постановлений минимум на 53 млрд рублей.

Маленькие хитрости

Проблемы с частными камерами на дорогах заключаются в том, что предприниматель априори заинтересован в получении максимальной прибыли, поясняют в Федерации автовладельцев России (ФАР), а не в снижении аварийности. По сведениям организации, порядка 40% камер устанавливается с различными нарушениями.

— Обязательство увеличивать количество собранных штрафов заставляет хитрить — нарушать углы установки комплексов, занижать допустимую скорость вопреки

установленным знакам и не устанавливать таблички 8.23 «Фотовидеофиксация», — рассказал «Известиям» замглавы общественной организации Дмитрий Клевцов.

Поэтому в ФАР предлагают ввести материальную ответственность за установку камер с нарушениями.

Член Общественной палаты Артем Кирьянов считает инициативу депутатов правильной.

— Нужно сокращать число камер, имеющих отношение к предпринимателям, а получателем средств от штрафов должен быть только бюджет, — убежден он.

По словам эксперта, когда камеры расставляют на расстоянии 200–300 м друг от друга на участке дороги в 5 км, целью становится сбор денег, а не снижение аварийности.

Частные камеры ставят практически всегда там, где наибольшая собираемость штрафов, согласен координатор «Синих ведерок» Петр Шкуматов. Но дело, по его мнению, не в расстоянии между ними. Если человек превышает скорость на протяжении 1–1,5 км и получает несколько штрафов, то, по сути, это одно нарушение, и штраф должен быть один. Однако обжаловать наказание практически невозможно. Для снижения количества поборов, по его мнению, нужно создать эффективную систему обжалования и убирать с дорог нелогичные знаки ограничения скорости.

<https://iz.ru/886786/aleksandr-volobuev/glaz-naroda-dorozhnye-kamery-budut-stavit-v-mestakh-massovykh-dtp>

ИЗВЕСТИЯ; ИРИНА ЦЫРУЛЁВА; 2019.06.08; «БЕЗОПАСНОСТЬ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ ДОЛЖНО КОНТРОЛИРОВАТЬ ГОСУДАРСТВО»; ПРЕДПРАВЛЕНИЯ ГК «АВТОДОР» ВЯЧЕСЛАВ ПЕТУШЕНКО — О ТОМ, УВЕЛИЧИТСЯ ЛИ КОЛИЧЕСТВО КАМЕР НА ДОРОГАХ И НАСКОЛЬКО ВЫРАСТЕТ ПРОТЯЖЕННОСТЬ ПЛАТНЫХ ТРАСС

В правительстве обсуждается идея передачи государству контроля за всеми камерами на дорогах. В госкомпании «Автодор» предложение поддерживают и считают, что это вопрос безопасности, который и должен контролироваться государством, заявил «Известиям» **гендиректор госкомпании «Автодор» Вячеслав Петушенко**. В интервью в рамках ПМЭФ он также рассказал о тарифах на проезд, новом строительстве и сотовой связи на платных трассах.

— Вячеслав Петрович, в правительстве предложили отказаться от частных камер на дорогах. В частности, **вице-премьер Максим Акимов** считает, что систему фиксации нарушений нужно передать государству, отказываясь от концессий. В Госдуме разрабатывается соответствующий законопроект. Как, на ваш взгляд, можно бороться с частниками на дорогах?

— Когда камеры контролирует не государство — это некий элемент нестабильности. Это же безопасность дорожного движения, и ее должно как раз контролировать государство. Я эту идею поддерживаю, мы готовы на своих дорогах такую систему применять.

— Планируется ли увеличить количество камер на платных трассах?

— Количество камер фотофиксации правонарушений, конечно, будем увеличивать, поскольку считаем эффективным этот метод для сокращения количества ДТП.

— Сегодня сигнал сотовой связи на ряде участков дорог в управлении госкомпании и там, где прокладываются новые трассы, оставляет желать лучшего. Как вы собираетесь решать эту проблему?

— Разве такая ситуация только на платных участках? На многих. В первую очередь, это трасса М-11 «Москва – Санкт-Петербург», где связь неустойчивая. Мы провели необходимую работу и эту трассу полностью, все 680 км, обеспечим мобильной связью, построим сотовые вышки за свой счет. Для нас сервис — это очень важно. Человек, который едет, тем более по платным трассам, должен иметь эти услуги. К октябрю планируем всё запустить.

— В какую сумму это обойдется «Автодору»?

— В 250 млн рублей.

— Это только одна дорога. А как насчет остальных?

— По М11 — в октябре, по М4 — завершим в следующем году. В целом к исходу следующего года все наши трассы будут обеспечены сотовым сигналом связи.

— Как изменится общая протяженность платных дорог в России в 2019 году? Вырастет ли и насколько?

— В этом году мы сдадим после стройки более 200 км дорог, плюс четвертую секцию трассы М4 «Дон» — там у нас порядка 70 км. Таким образом, почти на 270 км увеличится протяженность платных дорог. Сейчас в целом она составляет 1200 км, прибавка к существующим — это 20%.

— На ЦКАД планируется организовать движение по принципу свободного потока, тогда как на М-11 плата взимается через транспондеры. Как на пересечении этих двух дорог возможно будет отслеживать тех, кто не платит за проезд?

— На пересечении ЦКАД и М-11 будет построена транспортная развязка, на съездах которой установят традиционные пункты взимания платы. Они уже строятся.

Если говорить про систему взимания платы «свободный поток», которая будет введена на ЦКАД, то для ее нормального функционирования нужно изменить законодательство. Сейчас идет проработка этого вопроса. Это первая платная дорога в РФ, которая будет работать в режиме свободного потока.

— Можете назвать точные сроки сдачи трассы М-11?

— Запуск движения по второму этапу автомобильной дороги М-11 «Москва – Санкт-Петербург» на участке 97–149 км, в том числе строительство моста через реку Шоша (Московская и Тверская область) — это июль 2019 года. Выход из Санкт-Петербурга протяженностью 138 км — это октябрь.

— Тарифная политика «Автодора» как-то изменится в этом и следующем году? На каких участках ждать повышения цен за проезд?

— Мы не планируем ничего менять. Наоборот, подключаем дополнительные сервисы, которые позволяют уменьшать стоимость проезда — за счет транспондеров, абонементов. С платежной системой «Мир» мы подписали соглашение: все владельцы таких карт при проезде будут пользоваться некими бонусами и от самой платежной системы.

— Речь о кешбэке?

— Да. Тому, кто оплатил поездку картой платежной системы «Мир», вернется сумма, эквивалентная стоимости обратной поездки.

— Правда ли, что итальянская компания Anas может зайти в проект строительства третьего участка ЦКАД?

— Да, такая возможность рассматривается. Мы открыты для всех инвесторов. Сейчас завершён первый этап изучения рынка, началась подготовка модели взаимодействия. Следующий шаг — подписание соглашения. Anas — это крупнейший игрок на итальянском рынке, компания, которая содержит 30 тыс. дорог, и их сервисы для нас будут очень интересны.

— Какие крупные автодорожные проекты сейчас разрабатывает «Автодор», помимо ЦКАД?

— Сейчас запускаем несколько мощных проектов. Это дальний западный обход Краснодара, объявили конкурсную процедуру по реконструкции участка трассы М1 «Беларусь» 33–64 км, активно занимаемся вопросами трассы Европа – Западный Китай. Наш портфель заказов до 2024 года — 1,4 трлн рублей, из которых более 550 млрд рублей — привлеченные деньги, деньги инвесторов.

— «Автодор» с проектной компанией аэропорта Домодедово прорабатывает создание платной трассы от М-4 до воздушной гавани. В какой стадии находится этот проект? Найдены ли партнеры?

— Сейчас мы прорабатываем модель и выходим на проектирование трассы. Идут предпроектные работы. В 2022 году планируем ее сдать в эксплуатацию.

— В мае 2019 года МЧС предложило обязать владельцев и концессионеров платных дорог самостоятельно ликвидировать последствия ДТП. Как вы относитесь к этой идее?

— Мы очень внимательно изучаем это предложение. Сейчас именно дорожники и ликвидируют последствия ДТП, и у нас есть инструментарий. Речь в предложениях МЧС идет о тяжелых ДТП — с погибшими, с возгоранием, с перекрытием движения.

Право использовать пожарные машины, специальную технику для извлечения пострадавших из автомобилей, «ножницы» для разрезания авто и так далее имеют право только экстренные службы. Чтобы наделить такими функциями дорожников, нужны

поправки в законодательстве. Тогда такие дорожные службы должны проходить обучение и сертификацию. Что касается финансирования, то спасение, ликвидация ЧС идет из государственной казны, согласно закону. Если мы будем самостоятельно устранять последствия ДТП, тогда нужно государственные деньги передать нам на эти цели, и мы должны будем создавать уже целые структуры на своих дорогах.

<https://iz.ru/886966/irina-tyruleva/bezopasnost-dorozhno-dvizhenia-dolzno-kontrolirovat-gosudarstvo>

ТАСС; 2019.06.08; ВЭБ.РФ ПОМОЖЕТ ТВЕРСКОЙ ОБЛАСТИ МОДЕРНИЗИРОВАТЬ ТРАНСПОРТНУЮ ИНФРАСТРУКТУРУ РЕГИОНА

Губернатор Тверской области Игорь Руденя и председатель ВЭБ.РФ Игорь Шувалов в рамках Петербургского международного экономического форума (ПМЭФ) подписали соглашение о развитии транспортной системы в регионе, сообщила в пятницу пресс-служба правительства Тверской области.

"Сотрудничество с государственной корпорацией дает возможность оптимального финансового обеспечения реализации проектов. В среднесрочной перспективе это позволит создать на территории тверской агломерации систему общественного транспорта в соответствии с современными стандартами безопасности и комфорта пассажиров, отвечающую запросам населения, предприятий и организаций города Твери", - прокомментировал подписание глава региона, чьи слова приводятся в сообщении.

В рамках соглашения предполагается обновление парка городского транспорта, прорабатываются проекты по поставке современных трамваев и автобусов с использованием лизинговых механизмов. Также рассматривается вопрос реконструкции трамвайной сети в городе Твери. На первом этапе новая модель пассажирских перевозок будет внедрена на территории тверской агломерации.

"Занимая благоприятное географическое положение, Тверская область обладает значительным потенциалом для привлечения инвестиций и может стать одним из самых динамичных регионов в Центральном федеральном округе", - цитирует пресс-служба Шувалова.

В ходе Петербургского международного экономического форума зампреда ВЭБ.РФ Алексей Сорокин сообщил ТАСС, что у госкорпорации уже есть несколько проектов с Тверью.

"С Тверью уже несколько проектов на рассмотрении. Это процесс достаточно трудоемкий и [проект] не может быть сделан за месяц. Например, подготовка комиссионного соглашения может занимать даже год, но эффект тоже осязаемый, он на десятилетия. Срок действия таких соглашений может быть от пяти до 10 лет. И когда мы говорим о токе макроэффекте, естественно, это требует определенной подготовки", - пояснил Сорокин.

<https://tass.ru/ekonomika/6524579>

ТАСС; 2019.06.07; МИНТРАНС РФ ВЫДЕЛИТ РЕГИОНАМ 20 МЛРД РУБЛЕЙ НА ПОКУПКУ ПАССАЖИРСКОГО ТРАНСПОРТА НА ГАЗЕ

Минтранс РФ планирует выделить в рамках нацпроекта "Безопасные и качественные автодороги" 20 млрд рублей для приобретения 26 регионами пассажирского транспорта на газомоторном топливе. Об этом в пятницу на сессии "Газомоторное топливо и климат" Петербургского международного экономического форума сказал министр транспорта РФ Евгений Дитрих.

"В рамках национального проекта "Безопасные и качественные автодороги" в период до 2024 года мы планируем также оказывать содействие регионам в приобретении пассажирского транспорта на газомоторном топливе. На эти цели предусмотрено 20 млрд рублей", - сказал Дитрих.

По его словам, речь идет об адресной поддержке закупок транспорта, работающего на газомоторном топливе (ГМТ), в регионах, в которых уже созданы условия для их эксплуатации. "Таких субъектов РФ уже 26. Мы предлагаем объединить их в семь кластеров для ускоренного развития рынка газомоторного топлива. Это Центральный,

Северо-Западный, Южный, Северо-Кавказский, Приволжский, Уральский и Сибирский кластеры", - пояснил **Дитрих**.

Для обеспечения связи между кластерами и расширения использования ГМТ в межрегиональном сообщении, добавил он, предлагается первоочередное строительство объектов газозаправочной инфраструктуры вдоль автодорог, которые объединяют регионы в этих кластерах.

Перспективы газомоторного топлива на транспорте

Как отметил **Дитрих**, возможность использовать природный газ как источник энергии в первую очередь на транспорте для России является конкурентным преимуществом и инструментом снижения вредных выбросов. Он отметил, что транспорт сегодня является одним из основных поставщиков загрязняющих веществ в атмосферу: на него приходится порядка 40% от их общего объема, при этом чуть менее 80% дает автомобильный транспорт.

"Полномасштабный переход автотранспорта на газ в ближайшие годы может сократить объемы выбросов оксидов серы и низкодисперсных частиц на 100%, оксидов азота на 47%, углекислого газа на 42%", - сказал **Дитрих**.

Пока, по его словам доля природного газа в общем объеме потребления моторного топлива в РФ составляет менее 1%, при этом 99% потребления обеспечивает автотранспорт. "Резервы от перевода автотранспорта на ГМТ колоссальные", - отметил **Дитрих**.

Согласно транспортной стратегии РФ, к 2030 году доля парка транспорта с двигателями на альтернативных видах топлива, в том числе ГМТ, должна составить минимум 49%. Помимо автотранспорта существенным потенциалом использования ГМТ обладает также железнодорожный транспорт, особенно при формировании тяжеловесных составов. "Первые отечественные газотурбовозы и маневровые тепловозы уже работают на пилотных участках", - сказал **Дитрих**, добавив, что РЖД планирует закупку 23 магистральных газотурбовозов и 51 маневрового газотепловоза в период 2020-2025 годов. Еще большим потенциалом потребления газомоторного топлива обладает морской транспорт, добавил он.

<https://tass.ru/ekonomika/6523495>

ТАСС; 2019.06.07; ПЕРВЫЙ ПОЛНОСТЬЮ БЕСПИЛОТНЫЙ ГРУЗОВИК И "УМНУЮ ДОРОГУ" ПРЕЗЕНТОВАЛИ НА ПМЭФ

Первый полностью беспилотный грузовой автомобиль и "умную дорогу", разработанные в России, презентовали на Петербургском международном экономическом форуме, сообщается в пресс-релизе **Минтранса**.

"Тестирование "умной дороги" и беспилотного российского грузовика проводилось в течение двух лет на полигоне в Казани. Решение российских разработчиков предполагает запуск беспилотных автомобилей сначала на выделенных полосах, а затем постепенный перевод в такой режим всей дороги", - говорится в сообщении министерства.

Как отметил генеральный директор компании "Национальные телематические системы" (разработчик систем "умная дорога" - прим. ТАСС) Алексей Нащекин, "умная дорога" изначально выполняет функцию системы управления дорожным движением нового поколения. "При этом технология решает сразу несколько задач: организацию движения полностью беспилотных грузовиков и автоматическую передачу "подключенным автомобилям" всей необходимой информации - о скоростном режиме, метеообстановке, об ограничениях на маршруте и предупреждения возможных инцидентах на дороге".

В **Минтрансе РФ** также отметили, что использование беспилотных грузовиков, например на маршруте из Санкт-Петербурга в Москву, сократит себестоимость перевозки на 60%.

<https://tass.ru/ekonomika/6525937>

ТАСС; 2019.06.07; VOLVO И "НАЦИОНАЛЬНЫЕ ТЕЛЕМАТИЧЕСКИЕ СИСТЕМЫ" ПРОТЕСТИРУЮТ БЕСПИЛОТНЫЕ ГРУЗОВИКИ В РОССИИ

Шведский автопроизводитель Volvo и "Национальные телематические системы" подписали на Петербургском международном экономическом форуме соглашение о

тестировании беспилотных грузовиков на российских дорогах. Об этом сообщается в пресс-релизе Минтранса РФ.

"Мы твердо верим, что Россия является идеальным местом для тестирования и внедрения такого рода инновационных транспортных решений. Сегодня я был очень впечатлен, услышав об амбициозной стратегии развития цифровой инфраструктуры и твердой приверженности российского правительства внедрению современных технологий. Мы готовы внести свой вклад в эту работу", - сказал генеральный директор "Вольво Восток" Сергей Яворский.

Компания "Национальные телематические системы" специализируется на разработке информационных систем в транспортной сфере.

<https://tass.ru/obschestvo/6525266>

ТАСС; 2019.06.07; СПЕЦИАЛИСТЫ ИЗ СИНГАПУРА РАЗРАБОТАЛИ ДЛЯ ПЕТЕРБУРГА "УМНУЮ" ТРАНСПОРТНУЮ СИСТЕМУ

Сингапурские специалисты разработали и представили для Санкт-Петербурга так называемую умную транспортную систему, которая поможет оперативно управлять движением и позволит планировать дальнейшее развитие улиц, дорог и общественного транспорта. Город планирует профинансировать проект в 2020 году, сообщила в пятницу пресс-служба администрации Санкт-Петербурга.

"Специалисты сингапурского агентства Singapore Cooperation Enterprise совместно с профильными комитетами Санкт-Петербурга и экспертами разработали проект динамической транспортной модели города, которая обеспечит оперативное управление движением и позволит планировать дальнейшее развитие улично-дорожной сети, автомобильного и общественного транспорта", - говорится в сообщении. Планы по развитию транспортной системы стороны обсудили в пятницу на полях Петербургского международного экономического форума (ПМЭФ).

По словам врио губернатора Петербурга Александра Беглова, правительство города уже готовит техническое задание и планирует предусмотреть финансирование проекта в бюджете 2020 года. "Проект даст дополнительный импульс созданию общей с Ленинградской областью транспортной системы. Уверен, опыт сотрудничества Сингапура и Санкт-Петербурга будет примером для других регионов", - процитировала пресс-служба главу города.

По словам старшего государственного министра Сингапура Ко По Куна, совместная работа в этой сфере позволит Петербургу выйти в лидеры по внедрению умных транспортных систем. "Очень важно, чтобы первые шаги были сделаны <...> Независимо от того, какой вид транспорта - наземный, воздушный или морской, для пассажиров должно быть все в одинаковой степени доступности <...> Санкт-Петербург в данном случае может стать флагманом в развитии транспортных систем", - сказал он и добавил, что развитие такой модели особенно актуально в городах с большим потоком туристов.

<https://tass.ru/ekonomika/6524824>

ТАСС; 2019.06.07; РЕКОНСТРУКЦИЯ ДОРОГИ, СВЯЗЫВАЮЩЕЙ ТОРГОВЫЙ ПОРТ С МАГАДАНОМ, НАЧНЕТСЯ В ИЮНЕ

Реконструкция на обрушающемся участке Портового шоссе, единственной дороге, связывающий морской торговый порт с Магаданом, начнется в июне. Об этом сообщил ТАСС губернатор Магаданской области Сергей Носов на ПМЭФ.

"Контракт с исполнителем заключен на три года, но мы постараемся выполнить строительство раньше, в более ускоренные сроки. На сегодняшний день уже начались подготовительные работы, в конце июня пойдет первая свая. Все зависит от работы исполнителя и обязательных бумажных процедур, которые порой длиннее, чем сама стройка", - рассказал Носов.

По Портовому шоссе в регион доставляется около 80% грузов. Участок этой дороги после ливней в 2014 году стал активно обрушаться. К его ремонту приступили только в этом году.

В конце декабря 2018 года правительство региона заключило трехлетний контракт на проведение ремонтных работ и берегоукрепления участка дороги на Портовом шоссе. Сумма заключенного контракта составила более 800 млн рублей.

На сегодняшний день на данном объекте идет обустройство строительного городка, устройство временного электроснабжения, подготовка площадки под складирование инертных материалов. После начнется большой комплекс основных работ: погружение основной нижней подпорной стены, погружение анкерных свай и монтаж анкерных тяг, формирование откоса с устройством дренажной системы, а затем устройство верхней подпорной стены и строительство новой дороги в зоне проведения берегоукрепительных мероприятий.

<https://tass.ru/ekonomika/6521157>

ТАСС; 2019.06.07; КОЛЬЦЕВУЮ АВТОМАГИСТРАЛЬ ПОСТРОЯТ ВО ВЛАДИВОСТОКЕ

ИнфраВЭБ (дочернее предприятие ВЭБ.РФ), "Российские автомобильные дороги" и администрация Приморского края в рамках ПМЭФ-2019 подписали соглашение о реализации инвестиционного проекта "Владивостокская кольцевая автомобильная дорога". Об этом сообщается в релизе ВЭБ.РФ.

"Развитие транспортной инфраструктуры соответствует приоритетам ВЭБ.РФ. При реализации проекта во Владивостоке будут использованы передовые и инновационные технологии. Структурирование проекта предполагается на принципах государственно-частного партнерства", - цитирует пресс-служба слова генерального директора ИнфраВЭБ Юрия Корсуна.

Губернатор Приморского края Олег Кожемяко отметил, что в текущем году планируется провести предварительные расчеты по строительству магистрали. На 2020 год назначено обоснование цены и следующим шагом станет непосредственно проектирование и строительство дороги.

<https://tass.ru/ekonomika/6521657>

ТАСС; 2019.06.07; ВЭБ ПОМОЖЕТ МОДЕРНИЗИРОВАТЬ ОБЩЕСТВЕННЫЙ ТРАНСПОРТ В ГОРОДАХ ЧЕЛЯБИНСКОЙ ОБЛАСТИ

ВЭБ поможет Челябинску, Златоусту и Магнитогорску (Челябинская область) обновить парк подвижного состава общественного транспорта, в том числе профинансировать поставки современных автобусов, работающих на сжиженном природном газе. Соответствующее соглашение подписано на полях Петербургского международного экономического форума (ПМЭФ), сообщается в пятницу на сайте главы области.

"Глава Челябинской области Алексей Текслер и председатель государственной корпорации развития "ВЭБ.РФ" Игорь Шувалов подписали соглашение о взаимодействии при реализации проектов модернизации систем городского общественного транспорта в регионе. В частности, ВЭБ готов поддержать инвестиционные проекты, которые направлены на модернизацию трамвайных и автобусных сетей в областном центре, а также в Златоусте и Магнитогорске. С помощью лизинговых механизмов ВЭБ поможет обновить парк подвижного состава, в том числе профинансировать поставки современных автобусов, работающих на сжиженном природном газе", - говорится в сообщении.

Ранее Текслер заявил, что техника, которая в настоящее время применяется в качестве общественного транспорта в Челябинской области, старая, а поэтому неэкологичная. Власти региона намерены перевести общественный транспорт в крупных городах региона на газомоторное топливо и электрическую тягу.

<https://tass.ru/ekonomika/6524651>

ТАСС; 2019.06.07; БОЛЕЕ 100 КМ ДОРОГ ОТРЕМОНТИРУЮТ НА ЯМАЛЕ В 2019 ГОДУ

Власти Ямало-Ненецкого автономного округа в 2019 году намерены отремонтировать более 100 км муниципальных и более 50 км региональных и межмуниципальных дорог.

Об этом сообщила в пятницу пресс-служба департамента транспорта и дорожного хозяйства ЯНАО.

"На Ямале за летний период отремонтируют более 100 км муниципальных дорог, свыше 50 км региональных и межмуниципальных трасс", - говорится в сообщении. Уточняется, что практически везде работы уже начались, по поручению губернатора они должны быть завершены к 1 октября.

По словам директора департамента Максима Першикова, при выборе объектов в муниципалитетах опирались на мнение жителей, также учитывали загруженность трассы и ее состояние. "Исходя из этого в этом году ремонтные работы предусмотрены не только на центральных улицах, но и на окраинах", - отметил он.

По словам главы департамента, "снизить уровень аварийности - одна из главных задач, связанных с ремонтом и реконструкцией автодороги "Коротчаево - Новый Уренгой", где за три года предстоит реконструировать 67 км трассы. Кроме того, продолжится строительство дороги "Надым - Салехард", которая обеспечит круглогодичный проезд до столицы региона. "В этом году дорожники должны построить 64 км трассы. Еще около 80 км закончат до конца 2020 года", - отметили в пресс-службе.

На реализацию нацпроекта "Безопасные и качественные автомобильные дороги" на Ямале до 2024 года будет направлено 19 млрд 651 млн рублей. В результате планируется довести протяженность автодорог, соответствующих нормативным требованиям с 66,1% до 67,7%. Работы будут вестись на 11-и участках автодороги "Сургут-Салехард", на дорогах "Ноябрьск - Вынгапуровский", "Тарко-Сале - Пурпе", "Лабытнанги - Харп" и на подъезде к городу Ноябрьск.

<https://tass.ru/ekonomika/6522430>

ТАСС; 2019.06.07; ТЕХНОЛОГИЮ УКЛАДКИ БЕСШУМНЫХ РЕЛЬСОВ ИСПОЛЬЗУЮТ ПРИ СТРОИТЕЛЬСТВЕ НОВЫХ ПУТЕЙ МЦД

Технология укладки бесшумных рельсов будет использована при строительстве новых путей московских центральных диаметров (МЦД). Об этом сообщила в пятницу пресс-служба Комплекса градостроительной политики и строительства Москвы.

"При реализации проекта московских центральных диаметров будут применяться современные технологии укладки пути, позволяющие снизить уровень шума и вибрации от движения поездов", - приводятся в распространенном сообщении слова заместителя мэра Москвы Марата Хуснуллина.

Отмечается, что данная технология применяется ОАО "РЖД" и при модернизации железных дорог. Рельсы дополнительно шлифуют и укладывают без стыков. Таким образом минимизируется возможный шум от железнодорожного транспорта и достигается комфорт пассажиров и жителей районов, прилегающих к железнодорожным линиям.

Также так называемый "бархатный" путь позволит уменьшить динамическую нагрузку на подвижной состав и земляное полотно.

МЦД - начатый в 2018 году транспортный проект, предполагающий создание пяти железнодорожных линий, которые должны пройти по диаметру из одного муниципалитета Подмосковья через центр столицы в другой. МЦД-1 Одинцово - Лобня (52 км, 28 станций) и МЦД-2 Нахабино - Подольск (80 км, 38 станций) планируется запустить в конце 2019 - начале 2020 года.

<https://tass.ru/moskva/6523041>

ТАСС; 2019.06.07; "АВТОДОР" И "МИР" БУДУТ РАЗВИВАТЬ ПЛАТЕЖНЫЕ СЕРВИСЫ НА ПЛАТНЫХ ТРАССАХ

Госкомпания "Автодор" и национальной платежная система "Мир" заключили на Петербургском международном экономическом форуме соглашение о сотрудничестве, сообщается в пресс-релизе "Автодора"

"В рамках сотрудничества стороны будут работать над развитием платежных сервисов на скоростных платных автомобильных дорогах и увеличением доли безналичных операций в пунктах оплаты", - говорится в сообщении.

Кроме того, в рамках сотрудничества планируется разработать специальные предложения для держателей карт "Мир", которые позволят сэкономить на оплате проезда по федеральным трассам.

"Государственная компания "Автодор" не только строит скоростные магистрали, но уделяет значительное внимание развитию сервисов оплаты, повышению привлекательности платных дорог для пользователей. В самое ближайшее время мы совместно с партнером - национальной платежной системы "Мир" планируем запустить маркетинговую акцию, аналогов которой на российских платных дорогах еще не было", - заметил председатель правления "Автодора" Вячеслав Петушенко.

<https://tass.ru/ekonomika/6523690>

ТАСС; 2019.06.07; ТРАССА М11 БУДЕТ ДОСТРОЕНА В 2019 ГОДУ

Трасса М11 (Москва - Санкт-Петербург) будет достроена в 2019 году, участки Московской и Тверской областей будут завершены в июне. Об этом в четверг сообщил председатель правления ГК "Автодор" Вячеслав Петушенко в интервью телеканалу РБК.

"2019 год - мы трассу М11 завершим. 460 км уже построено, осталось на территории Санкт-Петербурга, Ленинградской и Новгородской областей - 138 км. В июне мы уже завершим участки Московской и Тверской областей - там 50 км. В этом году мы ее построим", - сказал он.

Скоростная трасса М-11 протянется от МКАД до примыкания к Кольцевой автомобильной дороге вокруг Санкт-Петербурга. Новая дорога в основном пройдет параллельно существующей автомобильной дороге М-10 "Россия" и будет пересекать ее на км 58, км 149, км 208, км 258, км 334, км 543 с устройством транспортных развязок в разных уровнях. Общая протяженность автомагистрали составляет 669 км. Проезд от Москвы до Санкт-Петербурга по платной автотрассе М-11 займет не более пяти с половиной часов.

Сейчас уже открыто более половины трассы: обходы Торжка, Вышневолочка, Солнечногорска и Клина, а также участки от Твери до Великого Новгорода (с 208-го по 543-й км).

<https://tass.ru/ekonomika/6524087>

ТАСС; 2019.06.07; "АВТОДОР" И ГАЗПРОМБАНК БУДУТ СОВМЕСТНО РАЗВИВАТЬ ДОРОЖНУЮ ИНФРАСТРУКТУРУ В РОССИИ

Госкомпания "Автодор" и Газпромбанк подписали на Петербургском международном экономическом форуме соглашение о сотрудничестве, говорится в сообщении компании.

"Соглашение предусматривает реализацию концессионных инвестиционных проектов в сфере дорожной инфраструктуры, проектов в области государственно-частного партнерства, долгосрочных инвестиционных и операторских соглашений, а также привлечение в интересах ГК "Автодор" финансирования на долговых рынках капитала", - сообщается в пресс-релизе компании.

Как отметил начальник департамента инфраструктурных проектов и ГЧП Газпромбанка Павел Бруссер, соглашение будет способствовать увеличению протяженности и качества российских дорог.

<https://tass.ru/ekonomika/6524359>

ТАСС; 2019.06.10; Ж/Д СООБЩЕНИЕ ПО КРЫМСКОМУ МОСТУ СТАРТУЕТ 9-10 ДЕКАБРЯ

Движение по железнодорожной части Крымского моста ориентировочно откроется 9-10 декабря, продажа билетов на поездки в Крым запланирована с октября, за 45 суток до открытия движения, говорится в ответе на информационный запрос ТАСС и.о. гендиректора ФГУП "Крымская железная дорога" (КЖД) Василия Назаряна.

Сообщалось, что открытие железнодорожного сообщения намечено на декабрь 2019 года. В то же время глава Крыма Сергей Аксенов сказал ТАСС в субботу, что темпы работ на железнодорожной части Крымского моста позволяют рассчитывать, что поезда на полуостров пойдут раньше обозначенного срока.

"Планируется запуск движения поездов по мосту через Керченский пролив ориентировочно 9-10 декабря 2019 года. Открытие продажи билетов на железнодорожные маршруты, которые будут проходить через Крымский мост, планируется за 45 суток до открытия движения пассажирских поездов", - говорится в ответе.

Продажа билетов на пассажирские поезда будет организована в билетных кассах "Крымской железной дороги", в настоящее время прорабатывается возможность приобретения билетов на поезда через интернет. О их цене не говорится. В КЖД также отметили, что первые два поезда будут отправлены по направлению Севастополь - Санкт-Петербург и Симферополь - Москва. Перед началом курортного сезона в апреле-мае 2020 года планируется запуск 11 поездов.

Пассажирские поезда свяжут Симферополь, Севастополь, Евпаторию, Феодосию с Краснодаром, Мурманском, Екатеринбургом и рядом других городов России. Среднее время нахождения в пути поезда Москва - Симферополь составит 35 часов. Отмечается также, что запуск скоростных поездов с материковой части России в Крым в настоящее время не планируется.

Крымский мост протяженностью 19 км - самый длинный в России и Европе - связал полуостров с другими регионами России. Автомобильная часть моста заработала в мае 2018 года. Строительство железнодорожной части моста и подходов к нему продолжается.

<https://tass.ru/ekonomika/6532571>

ТАСС; 2019.06.08; ПАССАЖИРЫ СМОГУТ БРОНИРОВАТЬ Ж/Д БИЛЕТЫ В ЕВРОПУ НА САЙТЕ РЖД

"Российские железные дороги" (РЖД) планируют предоставить пассажирам возможность бронировать билеты в Италию, Францию и Германию на сайте холдинга и в мобильном приложении. Об этом на мероприятии Петербургского международного экономического форума (ПМЭФ) сообщил директор по информационным технологиям РЖД Евгений Чаркин.

"Мы обеспечим возможность бронирования билетов на поезда наших европейских партнеров. В частности, Trenitalia, Deutsche Bahn, SNCF", - сообщил топ-менеджер.

Чаркин пояснил журналистам, что услуга должна стать доступна в этом году.

<https://tass.ru/ekonomika/6528196>

ТАСС; 2019.06.07; ВСМ В ПЕТЕРБУРГ ПОСТРОЯТ ИЗ-ЗА НЕХВАТКИ ПРОПУСКНОЙ СПОСОБНОСТИ НЫНЕШНЕЙ ДОРОГИ

Решение строить высокоскоростную магистраль (ВСМ) Москва - Санкт-Петербург вместо аналогичной железной дороги в Казань обусловлено тем, что существующая инфраструктура больше не справляется с потоком грузов и пассажиров на северо-западном направлении. Об этом сообщил **министр транспорта РФ Евгений Дитрих** в интервью телеканалу НТВ на полях Петербургского международного экономического форума (ПМЭФ).

"Спрос на перевозку сегодня значительно превышает возможности этой инфраструктуры, ради которой мы, собственно, это все и делаем", - сказал **Дитрих**.

Он напомнил, что сейчас и грузовые, и пассажирские поезда передвигаются по одним и тем же путям. "Возможности, пропускные способности для таких поездов, они уже приближаются к своему потолку: мы больше не сможем провезти, то есть придется ущемлять либо пассажирское движение, либо грузовое", - пояснил министр.

"С учетом того, что на направлении Москва - Санкт-Петербург идет еще и "Сапсан", который имеет еще один скоростной режим, говорили о том, что для запуска одного "Сапсана" необходимо снять шесть грузовых поездов - таким образом, на этом направлении "вышибается" грузовое движение. Для того чтобы это сделать иначе, для того чтобы восстановить грузовое сообщение с таким регионом, как северо-запад нам необходимо делать отдельную линию, по которой будут ходить только "Сапсаны", - объяснил он решение строить высокоскоростную магистраль.

Дитрих отметил, что создание отдельной линии для "Сапсанов" не только ускорит перевозку пассажиров, но и позволит высвободить инфраструктуру для грузовых

перевозок. "Мы сможем достичь принципиально других скоростей, доставить пассажира за принципиально другое время и при этом освободить путь для передвижения другого вида грузов и пассажиров, для которых эта скорость не нужна", - заключил он.

О проектах ВСМ

Тема строительства высокоскоростной магистрали Москва - Казань протяженностью 800 км обсуждалась с 2013 года. Она позволила бы сократить время поездки с 11,5 до 3,5 часа. Стоимость проекта оценивалась в 1,7 трлн рублей. Его первый этап - строительство линии Железнодорожный - Гороховец и организация движения пассажирских поездов от Москвы до Нижнего Новгорода по существующим путям - был включен в комплексный план модернизации и расширения магистральной инфраструктуры на период до 2024 года. В середине апреля стало известно, что президент РФ Владимир Путин поддержал начало проектирования высокоскоростной магистрали Москва - Санкт-Петербург. Минтранс планирует предварительно определить стоимость проекта в августе 2019 года. "Российские железные дороги" осенью планируют приступить к проектированию.

Позднее вице-премьер Максим Акимов отметил, что проект магистрали Москва - Казань не закрыт, обсуждаются сроки его реализации и очередности относительно проекта дороги до Санкт-Петербурга.

<https://tass.ru/ekonomika/6525471>

ТАСС; 2019.06.07; МОСТЫ НА САХАЛИН И ХОККАЙДО ПОДКЛЮЧАТ ЯПОНИЮ К РЖД И СЕВЕРНОМУ МОРСКОМУ ПУТИ

Строительство моста с материка на Сахалин, а также соединение его с японским островом Хоккайдо, позволит включить порты Японии в систему Российских железных дорог и Северного морского пути. Об этом сообщил ТАСС на Петербургском международном экономическом форуме врио губернатора Сахалинской области Валерий Лимаренко.

"Мост должен стать ничем иным как продолжением БАМа, и это очень важно, потому что если БАМ будет вести на Сахалин, где есть порты, она станет помощником Транссибу, который сегодня уже перегружен. Еще больше позиция моста усиливается тем, что он будет находиться на пересечении Северного морского пути и железной дороги, что дает России колоссальное преимущество в конкурентной борьбе. Но как только будет переход на материк, немедленно появятся люди, которые будут разрабатывать переход на Хоккайдо. Мало того, что продукция пойдет по этому логистическому пути, еще и порты Японии станут частью этого большого перекрестка", - сказал Лимаренко.

Он отметил, что мост на Сахалин слишком востребован, чтобы не быть построенным. "Появление этого моста также очевидно, как появление Суэцкого канала. Потому что сама природа определила это место, осталось человеку только чуть-чуть помочь", - добавил глава Сахалинской области.

Проект строительства железнодорожной линии Селихино (Хабаровский край) - Ныш (Сахалинская область) с мостовым переходом пролива Невельского увязан с проектом развития Восточного полигона сети железных дорог. Общая длина железнодорожной линии должна составить более 580 км. Стоимость всего проекта - 540,3 млрд рублей.

В мае ТАСС сообщал, что компания "Дальгипротранс" выполнила около 70% проектных работ для строительства железной дороги с переходом с материка на остров Сахалин. Разработка основных проектных решений будет завершена в октябре.

<https://tass.ru/ekonomika/6520994>

ТАСС; 2019.06.07; ПРОБНОЕ ДВИЖЕНИЕ ПОЕЗДОВ ПО МОСТУ ЧЕРЕЗ АМУР В КИТАЙ ЗАПУСТЯТ В КОНЦЕ ГОДА

Движение поездов по строящемуся трансграничному железнодорожному мосту Нижнеленинское (Еврейская АО) - Тунцзян (Китай) запустят до конца 2019 года. Об этом сообщил в интервью ТАСС во время Петербургского международного экономического форума губернатор области Александр Левинталь.

Мост Нижнеленинское - Тунцзян - первый железнодорожный мост между странами. Его длина - 2209 м, 309 из них приходится на российскую сторону. Китай уже завершил строительство своей части. Сроки сдачи моста неоднократно переносились.

"До конца года основные моменты со стройкой завершат. В следующем году мост запустят в постоянную эксплуатацию, но пробное движение поездов хотят запустить до конца этого года", - сказал Левинталь.

Российская часть моста уже соединена с китайской. Сейчас, сообщил губернатор, идет монтаж рельсового оборудования, на место завозятся специальные основания для монтажа. Левинталь добавил, что до конца 2019 года будет сдана первая очередь пункта пропуска, которая сможет обеспечить проезд пробных поездов. Далее будет строиться вторая очередь для наращивания грузовых потоков.

Параллельно идет строительство подъездных путей от Биробиджана. Этим занимается РЖД, финансирование в размере нескольких миллиардов рублей выделено и задержек по этому направлению не будет, сказал Левинталь. Частной компанией у моста строится логистический центр, основные работы также завершат к концу 2019 года.

Соглашение о строительстве моста было подписано в 2013 году. На 25% (2,5 млрд рублей) объект финансирует Фонд развития Дальнего Востока и Байкальского региона, на 75% - Российский фонд прямых инвестиций (РФПИ) через российско-китайский фонд (СИС). По мосту в КНР планируется экспортировать железную руду, уголь, минеральные удобрения, лесную продукцию и другие товары. Первоначально стоимость объекта оценивалась в 9 млрд рублей. Во время Российского инвестиционного форума в Сочи губернатор ЕАО Александр Левинталь заявил, что проект требует увеличения финансирования.

<https://tass.ru/ekonomika/6521106>

ТАСС; 2019.06.07; РЖД И СТРУКТУРА РОСТЕХА ВМЕСТЕ ВНЕДРЯТ ИНТЕРНЕТ ВЕЩЕЙ НА РОССИЙСКИХ ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГАХ

"Российские железные дороги" (РЖД) и "РТ-Инвест" (дочерняя компания Ростеха) договорились создать совместную компанию для внедрения интернета вещей в российской транспортной отрасли. Соглашение было подписано сегодня в рамках Петербургского международного экономического форума (ПМЭФ), передает корреспондент ТАСС.

Как уточняется в сообщении РЖД, документ предполагает создание специализированной совместной компании для разработки технологий в сфере интернета вещей для российской транспортно-логистической отрасли. Эта компания займется созданием цифрового оборудования, интеграцией решений интернета вещей с существующими системами железнодорожного транспорта.

РЖД и "РТ-Инвест" также планируют учредить венчурный фонд, основными задачами которого станут развитие компаний-лидеров промышленного интернета вещей и транспортной телематики, поддержка стартапов и подготовка кадров.

Технологии на базе интернета вещей позволят контролировать состояние путей и элементов подвижного состава, температуру рельсов, места пересечения с автомобильными дорогами, обнаруживать обрыв или обледенение контактной сети, отмечается в пресс-релизе РЖД.

Разработки могут применяться и для регулярного отслеживания параметров состояния груза - давления, температуры, герметичности, сохранности пломб.

<https://tass.ru/ekonomika/6523246>

ТАСС; 2019.06.07; МИНСЕЛЬХОЗ И РЖД ПОДПИСАЛИ СОГЛАШЕНИЕ ПО ПЕРЕВОЗКАМ СЕЛЬСКОХОЗЯЙСТВЕННЫХ ГРУЗОВ

Минсельхоз РФ и "Российские железные дороги" (РЖД) подписали на Петербургском международном экономическом форуме соглашение по перевозкам сельскохозяйственных грузов железнодорожным транспортом. Об этом говорится в сообщении министерства.

"Соглашение заключено с целью установления долгосрочного сотрудничества в области осуществления перевозок железнодорожным транспортом сельскохозяйственных грузов. Главной его задачей является организация максимально эффективного и удобного процесса транспортировки как для грузоотправителей аграрной продукции, так и для перевозчика", - отмечается в сообщении.

Как отметили в Минсельхозе, одним из основных направлений сотрудничества будет являться взаимодействие по вопросам реализации конкретных мероприятий и инвестиционных проектов, в том числе направленных на развитие инфраструктуры на подходах к агрологистическим объектам, припортовым станциям и сухопутным пунктам перехода. Ожидается, что это положительно скажется не только на внутрироссийских перевозках сырья и продовольствия, но и будет способствовать ликвидации барьеров при осуществлении экспортных поставок сельскохозяйственной продукции.

Минсельхоз и РЖД также договорились координировать работу по подготовке предложений в области тарифной политики и оказанию консультационной и информационной поддержки пользователям железнодорожного транспорта, осуществляющим перевозки сельскохозяйственных грузов. Кроме того, стороны будут сотрудничать в области разработки, внедрения и обеспечения механизма непрерывной холодной цепи при транспортировке скоропортящихся грузов с целью обеспечения населения качественной продукцией.

"Вопрос развития агрологистики имеет огромное значение для решения поставленной президентом задачи по наращиванию экспорта продукции АПК. Минсельхоз и РЖД будут совместно работать над тем, чтобы сделать перевозку сельхозпродукции максимально доступной для наших аграриев и эффективной для перевозчика. Это позволит значительно увеличить поставки отечественной продукции АПК за рубеж, а также положительно скажется на внутрироссийских перевозках сырья и продовольствия", - приводит пресс-служба слова министра сельского хозяйства России Дмитрия Патрушева.

6 апреля 2019 года постановлением правительства утверждены правила предоставления субсидий АО "РЖД" на перевозку зерна железнодорожным транспортом из Красноярского и Алтайского краев, Оренбургской, Курганской, Новосибирской, Омской, Кемеровской, Тюменской областей. Правила распространяются на перевозки с 1 февраля по 31 августа ежегодно.

<https://tass.ru/ekonomika/6523255>

ТАСС; 2019.06.07; РЖД, "СИНАРА" И SIEMENS MOBILITY РАЗРАБОТАЮТ ПОЕЗДА ДЛЯ ВСМ

"Российские железные дороги", АО "Группа Синара" и компания Siemens Mobility подписали соглашение о сотрудничестве в области создания инновационного железнодорожного подвижного состава и его производства в России, в том числе высокоскоростных электропоездов со скоростью движения до 400 км/ч. Об этом сообщает корреспондент ТАСС с церемонии подписания соглашения.

Для реализации совместных проектов РЖД и "Синара" планируют создать инжиниринговый центр инновационных технических и технологических решений, говорится в сообщении РЖД. Siemens Mobility выступит в качестве технологического партнера. Первый совместный проект будет касаться высокоскоростных поездов.

<https://tass.ru/ekonomika/6526326>

ТАСС; 2019.06.07; РЖД ЗАКЛЮЧИЛИ КОНТРАКТ С SIEMENS И "СИНАРОЙ" НА ПОКУПКУ 13 "САПСАНОВ"

"Российские железные дороги" в рамках Петербургского международного экономического форума заключили контракт с компанией Siemens и группой "Синара" на покупку 13 высокоскоростных поездов "Сапсан", передает корреспондент ТАСС с церемонии подписания договора.

Согласно договору, компания Siemens Mobility ("дочка" Siemens) и группа "Синара" обязуются поставить РЖД 13 десятивагонных составов электропоездов "Сапсан" в период с сентября 2022 по июль 2023 года. Общая стоимость контракта на поставку составила €513,5 млн.

Siemens также обеспечит техническое обслуживание и ремонт подвижного состава в течение всего его срока службы - 30 лет, сумма контракта на обслуживание поездов составила €583,1 млн.

В РЖД журналистам сообщили, что новые "Сапсаны" соберут в Германии с использованием российских компонентов. "Как и предыдущие две партии они будут построены в Германии, в Крефельде. При этом элементы интерьера будут установлены на базе инновационного депо "Металлострой" в Санкт-Петербурге. Ряд компонентов поставят российские предприятия: например, систему безопасности, радиосистему, систему оповещения пассажиров, фальшборты и др. Впервые проверку и настройку компонентов состава будут осуществлять российские специалисты, прошедшие стажировку в Германии", - рассказали в компании.

Как отмечается в пресс-релизе РЖД, на данный момент парк холдинга насчитывает 16 поездов "Сапан", их количество уже не позволяет удовлетворить постоянно растущий спрос пассажиров на перевозки. Курсировать новые поезда будут на направлениях Москва - Санкт-Петербург (число рейсов планируется увеличить с 15 до 18 пар в сутки, в том числе 9 сдвоенных) и Москва - Нижний Новгород (число рейсов планируется увеличить с одной до трех пар в сутки).

<https://tass.ru/ekonomika/6526344>

ТАСС; 2019.06.07; РЖД И ДОМ.РФ БУДУТ СОТРУДНИЧАТЬ В РАЗВИТИИ ТЕРРИТОРИИ, ПРИМЫКАЮЩЕЙ К РИЖСКОМУ ВОКЗАЛУ

Институт развития в жилищной сфере ДОМ.РФ и АО "РЖД" подписали соглашение о совместном развитии территории Рижского грузового двора площадью 20,6 га в Москве.

"Нашим первым проектом станет развитие территории, примыкающей к Рижскому вокзалу. Мы понимаем, что там можно построить полноценный район, спроектированный по новым стандартам", - сказал гендиректор ДОМ.РФ Александр Плутник журналистам после подписания соглашения.

Плутник добавил, что на участке будут располагаться не только офисы РЖД и их компаний-партнеров, но и жилье, социальная и спортивная инфраструктура.

"Финансирование будем привлекать мы - будем использовать возможности Банка ДОМ.РФ, если потребуется, будем обращаться к ВЭБ.РФ за дополнительным финансированием", - добавил он. Плутник указал, что рассматривается возможность размещения в новом квартале арендного жилья под управлением ДОМ.РФ.

Также руководитель гокомпании не исключил привлечения в проект освоения территории профессиональных девелоперов, работающих на московском рынке. "Безусловно, проект открыт для всех. Мы будем развивать территорию и привлекать девелоперов на этот проект", - заключил он.

Ранее сообщалось, что в феврале на форуме в Сочи глава ОАО "РЖД" Олег Белозеров и гендиректор ДОМ.РФ Александр Плутник в присутствии премьера Дмитрия Медведева подписали рамочное соглашение о "развитии железнодорожной инфраструктуры и прилегающих территорий".

О проекте

Проект развития территории грузового двора "Москва - Товарная Рижская" реализуется в целях комплексного развития территории бывшей промзоны, создания благоприятной социальной и инфраструктурной среды, а также развития объектов недвижимости РЖД, следует из материалов к соглашению. Для реализации проекта планируется создание специальной проектной компании с участием РЖД, ДОМ.РФ, а также с привлечением инвесторов. Проект будет реализован за счет рыночных инвестиций, без привлечения средств РЖД и бюджета.

За счет реализации проектов МЦД-2 Нахабино - Подольск, МЦД-3 Зеленоград - Раменское, МЦД-4 Апрелева - Железнодорожный и Большой кольцевой линии метрополитена (ТПУ "Ржевская") будет обеспечена транспортная доступность территории комплекса. Реализация проекта позволит также развить прилегающую сеть автомобильных дорог и улучшить транспортную ситуацию в районе. Концепция проекта предполагает строительство административных, коммерческих и жилых объектов в рамках комплексного развития территории города Москвы.

<https://tass.ru/ekonomika/6526173>

ТАСС; 2019.06.07; СОВКОМБАНК И "ДОЧКА" РЖД ЗАКЛЮЧИЛИ СОГЛАШЕНИЕ ПО РАЗВИТИЮ КЛИЕНТСКИХ СЕРВИСОВ

Совкомбанк и Федеральная пассажирская компания (ФПК, дочернее общество "Российских железных дорог") заключили соглашение по развитию сервиса для клиентов. Подписание меморандума состоялось на полях Петербургского международного экономического форума (ПМЭФ), сообщает пресс-служба Совкомбанка.

Документ предусматривает взаимное размещение информации об услугах на ресурсах компаний, проведение совместных мероприятий, а также создание условий для внедрения разработанных продуктов и сервисов. Планируется, что клиентам Совкомбанка предоставят возможность покупки проездных документов на поезда формирования ФПК в рассрочку.

Совкомбанк - российский универсальный коммерческий банк с головным офисом в Костроме. В банке трудятся 16 тыс. сотрудников в 2 648 отделениях и мини-офисах, расположенных в 1051 населенном пункте России.

Федеральная пассажирская компания ведет деятельность в качестве перевозчика с 1 апреля 2010 года.

<https://tass.ru/ekonomika/6525459>

ТАСС; 2019.06.07; РЖД ПРИМУТ УЧАСТИЕ В РАЗВИТИИ ОЭЗ В СВЕРДЛОВСКОЙ ОБЛАСТИ

"Российские железные дороги" (РЖД) и руководство особой экономической зоны "Титановая долина" подписали в рамках Петербургского международного экономического форума (ПМЭФ) соглашение о сотрудничестве. Об этом сообщает корреспондент ТАСС с церемонии подписания.

Документ предполагает совместное развитие железнодорожной инфраструктуры для обеспечения деятельности ОЭЗ "Титановая долина", говорится в пресс-релизе РЖД. В рамках проекта планируется построить железнодорожные пути необщего пользования между станцией Верхняя Салда Свердловской железной дороги и территорией особой экономической зоны и осуществить развитие инфраструктуры общего пользования в точке примыкания нового пути. РЖД и правительство Свердловской области рассмотрят возможность заключения соответствующего концессионного соглашения.

<https://tass.ru/ural-news/6523112>

ТАСС; 2019.06.07; АЛИХАНОВ ПРЕДЛОЖИЛ СДЕЛАТЬ РЖД ЕДИНЫМ ОПЕРАТОРОМ ПЕРЕПРАВЫ В КАЛИНИНГРАДСКУЮ ОБЛАСТЬ

Паромной переправой Балтийск - Усть-Луга, связывающей Калининградскую область с основной территорией России, должен управлять единый оператор в лице РЖД. Такое мнение в интервью ТАСС на полях Петербургского международного экономического форума (ПМЭФ) в пятницу высказал губернатор Антон Алиханов.

"РЖД, на наш взгляд, должны владеть паромной переправой и паромами и решать, куда направлять грузы - по железной дороге или по паромной переправе. И РЖД должны взять на себя риски, связанные со скачками тарифов на железнодорожные перевозки по территориям Белоруссии и Литвы", - сказал Алиханов.

Он отметил, что Калининградская область заинтересована в создании для нее равных с другими регионами РФ условий по доставке грузов. При этом она зависит от тарифной политики железных дорог Литвы и Белоруссии, которые не могут регулироваться из России. РЖД, по мнению Алиханова, за счет гибкой тарифной политики могли бы регулировать транспортные потоки, перераспределяя их в зависимости от ситуации между паромной переправой и сухопутными маршрутами. Губернатор также считает, что для потребителя логистической услуги уровень затрат не должен меняться, и РЖД могли бы обеспечить такие условия, считает он.

"Конечно, есть экономические риски, но я считаю, что они достаточно серьезно снижаются. Все-таки государство взяло на себя расходы по строительству новых паромов для линии Балтийск - Усть-Луга, которые уже заложены, строятся, и в 2021 году будет готов первый из них. Мне кажется, что российский бюджет достаточно участвует в этих

процессах, чтобы компания "РЖД" в итоге приняла соответствующее решение", - сказал он.

Алиханов уточнил, что пока позиция РЖД по этому вопросу не совпадает с видением проблемы из Калининграда. Но она, по словам губернатора, обсуждается, в том числе на уровне Минтранса РФ. "Я надеюсь, что все-таки нас поддержат в итоге. Потому что это в каком-то смысле и геополитический вопрос, вопрос экономической жизни нашего региона, геостратегической территории", - отметил глава Калининградской области.

Проблема простая

В мае работающий на линии паром "Балтийск" вышел в рейс с десятидневной задержкой. За время простоя в Усть-Луге скопилось порядка 80 железнодорожных вагонов и около 50 автомобилей, направлявшихся в Калининградскую область. Проблемой стали тарифы на их перевозку паромом и уход части груза на сухопутный маршрут.

Алиханов пояснил, что ситуация была спровоцирована резким снижением тарифа на транзит грузов по литовским железным дорогам, значительная часть грузов ушла на сухопутный маршрут, а тем, кто не успел сориентироваться, пришлось дожидаться загрузки паромом, поскольку он не мог выйти в рейс пустым.

По данным Калининградской железной дороги (входит в РЖД), объем внутрироссийских перевозок в Калининградской области составляет порядка 6 млн тонн в год (3,5 млн тонн ввозится и 2,5 млн тонн вывозится). Два действующих паромов "Амбал" и "Балтийск" на линии Балтийск - Усть-Луга могут обеспечивать перевалку 1,5 млн тонн грузов в год, что составляет порядка 30% грузооборота региона.

Как отмечают специалисты, паромы устарели и периодически останавливаются на ремонт и сходят с линии. Планом обеспечения транспортной доступности области для переправы предусмотрено строительство двух новых паромов стоимостью более 5 млрд рублей каждый. Невский судостроительно-судоремонтный завод начал строительство первого со сроком окончания работ в декабре 2020 года.

<https://tass.ru/ekonomika/6521644>

ТАСС; 2019.06.06; КОНТЕЙНЕРНЫЙ ПОЕЗД ЗАПУСТЯТ МЕЖДУ УЛЬЯНОВСКОМ И КИТАЕМ

Власти Ульяновской области подписали с логистической компанией из Китая соглашение о запуске регулярного контейнерного поезда между регионом и китайской провинцией Шаньдун, сообщила пресс-служба Корпорации развития региона.

"На Петербургском международном экономическом форуме главой региона Сергеем Морозовым достигнута договоренность с одним из ведущих логистических операторов Китая об организации регулярных контейнерных поездов по маршруту КНР (провинция Шаньдун) - Ульяновская область в рамках логистической составляющей особой экономической области (ОЭЗ) "Ульяновск" и межправительственного проекта "Один пояс - один путь", - говорится в сообщении.

Предполагается, что на территории ОЭЗ "Ульяновск" построят логистический склад площадью 20 тыс. квадратных метров, а также контейнерный терминал с железнодорожной веткой, которая сможет принимать не менее двух составов одновременно. "Также планируется создать консолидационный центр российских товаров в Ульяновской области для экспорта в КНР. Объем инвестиций составит более 1 млрд рублей. Реализация проекта позволит создать 1200 новых рабочих мест для жителей Ульяновской области", - приводят в сообщении слова главы региона.

После реализации проекта контейнеры с грузом из Китая будут напрямую доставляться в Ульяновскую область и оттуда распределяться по другим регионам. Как сообщил руководитель ОЭЗ "Ульяновск" Олег Барабанов, планируется запустить как минимум семь регулярных поездов в месяц.

Инициатива "Один пояс - один путь" - концепция, предложенная в 2013 году председателем КНР Си Цзиньпином с целью активизации международных многосторонних торгово-инвестиционных проектов с участием как можно большего числа стран и использованием китайского, а также зарубежного капиталов.

<https://tass.ru/ekonomika/6520660>

ТАСС; 2019.06.06; КУЗБАСС И РЖД СИНХРОНИЗИРУЮТ ПЛАНЫ ПО РАЗВИТИЮ УГОЛЬНОЙ ОТРАСЛИ И ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГ

Руководство РЖД и правительство Кузбасса в ходе Петербургского международного экономического форума (ПМЭФ) договорились синхронизировать работу для успешной реализации стратегий развития угольной отрасли и железных дорог. Об этом сообщил губернатор Сергей Цивилев по итогам подписания соглашения между РЖД и правительством Кузбасса.

"[Принята в августе 2018 года] стратегия развития угольной отрасли и железных дорог до 2025 года, РЖД планируют инвестировать [в ее реализацию] около 700 млрд рублей, а угольщики практически в два раза больше. Это большой амбициозный проект, который требует внимания и корректировки, вся работа угольщиков и железных дорог должна быть синхронизирована. Мы договорились [руководством РЖД], что будем делать это на плановой основе", - сказал Цивилев.

Губернатор пояснил, что достигнута договоренность о проведении в Кузбассе ежеквартальных расширенных совещаний, в которых будут принимать участие руководители крупных угледобывающих компаний, представители РЖД, Министерства транспорта и энергетики РФ. Первая такая встреча состоится в Кемерове уже 13 июня.

Минэнерго РФ ранее уже рекомендовало угольным предприятиям и РЖД провести многосторонние переговоры, в частности, для решения вопроса о тарифах на железнодорожные перевозки угля с учетом взаимных экономических интересов. На фоне падения рыночной стоимости сырья угольщики с начала текущего года неоднократно поднимали вопрос о том, чтобы скорректировать цены на его транспортировку по железным дорогам. Транспортные расходы на сегодня являются одним из ключевых компонентов себестоимости полезного ископаемого и в сложившейся на рынке угля ситуации оказывают существенное влияние на промышленную отрасль. От стабильности объемов транспортировки угля зависит и развитие железных дорог, считает губернатор Кузбасса.

"Грузооборот угольных компаний в структуре общего грузооборота РЖД достиг почти 45%, и он растет. И этих 45% кузбасских углей - 60% <...> Мы стратегические партнеры", - подчеркнул Цивилев важность взаимодействия.

Кузбасские предприятия обеспечивают не только значительный объем грузооборота РЖД, в регионе производится 85% рельс и 100% промышленных весов для железных дорог, а также вагоны и детали для ходовых частей. Производственные планы и инвестиционные программы по всем этим направлениям также планируется корректировать в ходе систематических переговоров.

<https://tass.ru/ekonomika/6520063>

КОММЕРСАНТЪ; НАТАЛЬЯ СКОРЛЫГИНА; 2019.06.10; ГТЛК ПОДУМАЛА И ПОКУПАЕТ BRUNSWICK; СДЕЛКА ДОШЛА ДО ПОДАЧИ ХОДАТАЙСТВА В ФАС

Застопорившаяся была сделка, в ходе которой Государственная транспортная лизинговая компания (ГТЛК) купит Brunswick Rail, все же движется к закрытию — по данным источников "Ъ", в ФАС подано соответствующее ходатайство. Тот факт, что ГТЛК собирается купить Brunswick за 24–29,8 млрд руб., то есть минимум в 10 раз дороже, чем та была приобретена текущим акционером Ильей Беляевым в начале 2017 года, источники "Ъ" и эксперты объясняют высокой оценкой парка компании, который находится в ее собственности, и синергетическим потенциалом.

Государственная транспортная лизинговая компания (ГТЛК) продолжает поглощение железнодорожного оператора Brunswick Rail Ильи Беляева. Как сообщили "Ъ" два источника, знакомые с ситуацией, компания подала ходатайство в ФАС. В федеральной службе "Ъ" это подтвердили, отметив, что «ФАС была запрошена информация, необходимая для прояснения параметров сделки и определения ее влияния на рынок». В ГТЛК, Brunswick и основном ее текущем кредиторе ВТБ от комментариев отказались. Один из собеседников "Ъ" уточняет, что ВТБ уже согласился выделить ГТЛК деньги на это приобретение.

По данным “Ъ”, 27 марта совет директоров ГТЛК единогласно проголосовал за сделку по приобретению Brunswick. Однако сделка затормозилась: по информации “Ъ”, она потребовала дополнительного согласования. Впрочем, представитель **вице-премьера Максима Акимова** 7 июня подтвердил “Ъ”, что сделка одобрена советом директоров, председателем которого является господин **Акимов**.

ГТЛК первоначально собиралась создавать свой операторский дивизион, сделав ряд покупок, в том числе купив Первую тяжеловесную компанию (ПТК). Но этого не произошло, и госкомпания решила ограничиться сегментом операционного лизинга и покупкой Brunswick Rail (см. “Ъ” от 26 марта). Brunswick, владевшую 28,2 тыс. вагонов на конец года, ЕУ на 30 сентября 2018 года оценила в 29,8 млрд руб. при 37,7 млрд руб. чистого долга (единственный кредитор — ВТБ). ГТЛК, по информации “Ъ”, согласовала с продавцом базовую цену в 24 млрд руб., но эта цифра подлежала корректировке в зависимости от ряда параметров, в том числе уровня долга и выбытия парка, но в любом случае не должна была превысить оценку ЕУ. В рамках сделки ГТЛК должна была купить 99% ООО «ГТЛК-1520» (это произошло 18 апреля), а оно, в свою очередь, — купить у Amalgam Rail господина Беляева 100% акций кипрской BRG Holding Limited.

Базовая цена существенно выше той, по которой сама Amalgam приобрела компанию в начале 2017 года с сопоставимым уровнем долга. Цена официально не называлась, однако на рынке говорили о \$25 млн, и экс-совладелец «Нефтетранссервиса» Александр Тертычный, делая тогда альтернативное предложение (\$32,5 млн), настаивал на том, что его цена «намного выше» предложенной Amalgam. Но обе эти цифры более чем в 10 раз ниже текущего предложения ГТЛК. Источник, знакомый с ситуацией, пояснял “Ъ”, что основную стоимость компании составляет собственный парк, который ЕУ оценила в 57 млрд руб., а интерес для ГТЛК представляет наличие у Brunswick эффективного менеджмента, налаженной системы управления парком и его ремонта и возможность нарастить масштаб бизнеса. При этом ФАС, как заявили “Ъ” в службе, намерена оценить «необходимость поглощения частной компании государственным институтом развития».

Глава «Infoline-Аналитики» Михаил Бурмистров отмечает, что Brunswick хорошо дополняет портфель ГТЛК, цена покупки адекватна и с начала переговоров конъюнктура изменилась в пользу покупателя: цена вагона на вторичном рынке формируется на базе цены нового вагона, а та продолжала расти. Отметим, что по оценкам ИПЕМ, на начало 2019 года средневзвешенная цена нового типового полувагона составила 3,31 млн руб., в январе 2017 года — 2,1–2,3 млн руб. Господин Бурмистров полагает, что рынок операционного лизинга будет расти и он менее волатилен, чем рынок оперирования и финансового лизинга. В кризис 2015–2016 годов оперлизинговые ставки падали медленнее ставок оперирования, отмечает эксперт.

<https://www.kommersant.ru/doc/3997779>

КОММЕРСАНТЬ "REVIEW ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЙ ТРАНСПОРТ"; 2019.05.13; ЕВГЕНИЯ ЧУРАПЧЕНКО, НАТАЛЬЯ СЕМАШКО; 2019.06.07; ОБЪЕДИНЕННЫЙ ВАГОНЗАВОД; ПРЕДЧУВСТВИЕ ПАДЕНИЯ СПРОСА НА ВАГОНЫ ПОДТАЛКИВАЕТ ПРОИЗВОДИТЕЛЕЙ К КОНСОЛИДАЦИИ

В российском вагоностроении произошла ключевая для отрасли сделка: группа ИСТ, основатель Объединенной вагонной компании, уступила свои 9,33% в ней конкуренту — входящему в структуру «Ростеха» Уралвагонзаводу. На фоне перехода под патронаж «Ростеха» еще одного крупного вагоностроителя — «Промтрактор-Вагона» —

в отрасли гадают, следует ли ожидать от консолидировавшейся группы шагов по оптимизации своих производственных программ для подготовки к спаду спроса, который прогнозируют уже в 2020–2021 годах.

Два колеса — пара

Накануне Нового года состоялась одна из наиболее значимых сделок последних лет в российском вагоностроении. «Ростех», владеющий одним из двух крупнейших вагоностроительных предприятий РФ — Уралвагонзаводом (УВЗ), купил 9,33% акций другого лидера отрасли — Объединенной вагонной компании (ОВК), основным активом которой является Тихвинский вагоностроительный завод (ТВСЗ). Формальным

покупателем должен был выступить «Омсквагонмаш», входящий в структуру УВЗ, но в итоге, как стало известно 10 января при официальном объявлении о сделке, долю купила холдинговая компания АО «Концерн „Уралвагонзавод“». Сумма сделки не раскрывается. Группа ИСТ заявляла, что полученные средства планирует вложить в совместный с «Ростехом» проект по добыче и переработке редкоземельных металлов — освоение Томторского месторождения в Якутии.

На момент сделки группа ИСТ уже не была основным владельцем ОВК, формально компания была подконтрольна фондам — в основном ЦБ как владельцу «ФК Открытие». Формально «Ростех» не установил контроль над ОВК, у крупнейшего акционера «ФК Открытие» 24,3% компании, крупные пакеты и у Регион Траст (УК НПФ «Будущее» и других пенсионных фондов) (19,9%), и у «Открытие Холдинга» (7,9%; в конце января решили выйти из капитала ОВК), и у группы «Сафмар» (10,4%). А 15 мая стало известно о том, что группа ИСТ все же останется крупным акционером ОВК: подконтрольная группе ИСТ и ее дружественным инвесторам Первая тяжеловесная компания (ПТК) стала владельцем 14,8% акций вагоностроителя. Акции, судя по изменениям в структуре акционеров ОВК, были куплены с рынка — пропорционально сократился free float компании.

В операционном плане тем не менее в ОВК произошли существенные изменения. 20 декабря 2018 года у компании сменился гендиректор, и на место Романа Савушкина, возглавлявшего ОВК более шести лет, пришел Тимофей Хряпов, председатель правления и первый вице-президент группы «Арети» Игоря Макарова, которая выкупала в свое время «УВЗ-Логистик», ныне «Модум-Транс».

В марте был переизбран совет директоров ОВК, в новый состав которого вошел господин Хряпов, совладелец «Трансмашхолдинга» Андрей Бокарев, совладелец RailGo (ранее ISR Trans) Рахман Халилов. Четыре места заняли представители «ФК Открытие». Совет директоров, который возглавил председатель правления банка «Траст» Александр Соколов, сменился полностью (за исключением представителя «Открытия» Артема Кириллова). Производственные компетенции менеджмента были усилены за счет перехода в ОВК из УВЗ Бориса Мягкова, возглавлявшего на уральском предприятии гражданский дивизион.

Несколько источников, знакомых с ситуацией, говорят, что «Ростех» не будет наращивать свою долю в ОВК. В этом нет большой необходимости: даже со скромной долей группа ИСТ ранее контролировала производственные процессы на предприятии. Плюс к тому появление у УВЗ даже видимости контроля над ОВК создаст явные санкционные риски для тихвинского завода, поставив крест на всех его международных программах.

В марте был переизбран совет директоров ОВК, в новый состав которого вошел господин Хряпов, совладелец «Трансмашхолдинга» Андрей Бокарев, совладелец RailGo (ранее ISR Trans) Рахман Халилов. Четыре места заняли представители «ФК Открытие». Совет директоров, который возглавил председатель правления банка «Траст» Александр Соколов, сменился полностью (за исключением представителя «Открытия» Артема Кириллова). Производственные компетенции менеджмента были усилены за счет перехода в ОВК из УВЗ Бориса Мягкова, возглавлявшего на уральском предприятии гражданский дивизион.

Несколько источников, знакомых с ситуацией, говорят, что «Ростех» не будет наращивать свою долю в ОВК. В этом нет большой необходимости: даже со скромной долей группа ИСТ ранее контролировала производственные процессы на предприятии. Плюс к тому появление у УВЗ даже видимости контроля над ОВК создаст явные санкционные риски для тихвинского завода, поставив крест на всех его международных программах.

Заинтересованность «Ростеха» в сделке отчасти обусловлена требованиями руководства страны к военно-промышленному комплексу. В декабре 2016 года президент дал поручение довести к 2020 году долю гражданской продукции в общем объеме производства российского ОПК до 17%, к 2025-му — до 30%, а к 2030 году — до 50%. При этом, по мнению профильных министерств, возможно и опережение графика — так, в 2017 году глава Минпромторга Денис Мантуров говорил о 20% к 2020-му вместо 17%.

В поручении президента не уточняется, каким образом должна увеличиться эта доля — путем органической конверсии производства или за счет приобретения гражданских

активов. «Ростех» открыто говорил, что сделка по покупке 9,33% ОВК будет содействовать достижению целевых показателей стратегии концерна, предполагающей рост гражданской продукции к 2025 году до 50%. Доля гражданской продукции на УВЗ по итогам 2018-го составила 48%, сообщила компания в марте. В 2016 году этот показатель составлял 18%, в 2017-м — 40%.

Инновационный актив

С новым приобретением «Ростех» получает долю в компании с весьма неплохим положением дел, хотя и отягощенную долгом и судебными разбирательствами. Бесспорное преимущество — принципиально новая для рынка линейка вагонов, рассчитанных на нагрузку 25 тонн на ось, и новое производство, которое постоянно растет и росло даже в кризисные годы (в 2014 году компания выпустила 9,6 тыс. вагонов, в 2015-м — 12,4 тыс., в 2016-м — 15,9 тыс.). В 2018 году производство вагонов составило 19,7 тыс. единиц.

Более того, спрос на вагоны стимулирует так и не отмененная, несмотря на все обещания ФАС, тарифная схема на порожний пробег вагонов с повышенной грузоподъемностью, условия которой у моделей ОВК привлекательнее, чем у УВЗ и «Алтайвагона». Плюс к тому ОВК выпускает спецпарк, опережая по ассортименту УВЗ, который будет востребован на рынке даже при сжатии спроса на универсальный подвижной состав.

Если рассматривать финансовые результаты ОВК с чисто бухгалтерской точки зрения, то выглядят они не оптимально. При выручке 62 млрд руб. и EBITDA 12,7 млрд руб. по МСФО за полный 2017 год чистый убыток составил 4,5 млрд руб. Выручка за первое полугодие 2018-го по МСФО — 32,1 млрд руб., EBITDA — 5,1 млрд руб., чистый убыток — 3,05 млрд руб. Убыток формировался в основном из-за процентных расходов.

Согласно отчету по МСФО за первое полугодие 2018 года, суммарные кредиты и займы компании составляют 81 млрд руб. Самый крупный кредитор — «ФК Открытие» (60 млрд руб., в том числе кредит на 37,2 млрд руб. под ключевую ставку плюс 3,5% с погашением в 2021–2024 годах и на 9 млрд руб. под 13,8% годовых с погашением в 2021-м). Кроме того, компания должна Альфа-банку 18,6 млрд руб. под 12,7% с погашением в 2023 году. При этом по части долга перед «Открытием» ОВК нарушила ряд ковенантов, что подняло ставку по кредиту на 18 млрд руб. с февраля прошлого года на процентный пункт. В 2019 году компания должна выплатить 19,1 млрд руб. долга. А в сентябре необходимо погасить облигации на 15 млрд руб. При этом ОВК находится в процессе судебного разбирательства со структурами группы «Сафмар», которые требуют выкупа акций примерно на 8,2 млрд руб. Истцы — АО «Ай Кью Джи Управление активами» (управляющая компания НПФ «Сафмар» и «Доверие», которые входят в группу «Сафмар») и УК «Управление инвестициями» — требуют этого на том основании, что в марте 2018 года на внеочередном собрании акционеров ОВК без их участия было принято решение об одобрении крупных сделок на сумму свыше 50% балансовой стоимости имущества ОВК. Впрочем, в апреле Арбитражный суд Московского округа отказал в удовлетворении кассационной жалобы управляющих компаний «Сафмара», а в конце мая Девятый арбитражный апелляционный суд подтвердил решение Арбитражного суда Москвы, отказавшегося обязать ОВК выкупить у них акции.

Первый шаг к снижению долговой нагрузки компании представители «ФК Открытие», доминирующие в новом руководстве ОВК, уже сделали. 1 апреля компания объявила о реструктуризации кредитов, выданных «ФК Открытие» предприятиям ОВК, на 39 млрд руб. со снижением ставки до 9,55% и переносом срока погашения задолженности и процентов по ней на конец июня.

Первый и единственный

В прошлом году в РФ было произведено, по разным оценкам, 67–69 тыс. вагонов. Основной вклад в производство внесли ОВК и УВЗ. Так, ОВК в 2018 году выпустила 19,7 тыс. вагонов, что на 3% выше, чем в 2017-м, и планирует сохранить производство на том же уровне (19–20 тыс. вагонов) по итогам текущего года. УВЗ, в свою очередь, увеличил производство на 20%, до 18 тыс. вагонов, и, как говорил на конференции «Ведомостей» директор департамента развития гражданской продукции завода Андрей Абакумов, в 2019 году УВЗ произведет 17 тыс. полувагонов. Таким образом, на двух этих производителей в 2018 году приходилось около 55% выпуска вагонов в РФ.

Важно также отметить, что под косвенный патронаж партнера «Ростеха» холдинга «Транспортные компоненты» Дмитрия Комиссарова перешел еще один крупный игрок вагоностроительного рынка — канашский «Промтрактор-Вагон» и чебоксарский «Промтрактор-Промлит», ранее входившие в гражданский дивизион концерна «Тракторные заводы» (КТЗ).

После того как в 2017 году КТЗ, принадлежавший Михаилу Болотину и Альберту Бакову, накопил около 100 млрд руб. задолженности, его основной кредитор ВЭБ начал банкротить предприятия концерна, и управление им перешло к «Ростеху». Госкорпорация привлекла к процессу оздоровления «Транспортные компоненты», партнера «Трансмашхолдинга», который инвестировал в предприятия, и уже в середине 2018 года «Промтрактор-Вагон» и «Промтрактор-Промлит» возобновили выпуск продукции.

«Промтрактор-Вагон» по итогам года выпустил 1,5 тыс. вагонов и намерен увеличить производство до 5 тыс. единиц. Причем предприятие, отмечалось в его сообщении, имеет в планах наладку выпуска тележек с нагрузкой 25 тонн на ось. В конце года оно заключило крупный контракт с Уральской горно-металлургической компанией («УГМК-Холдинг») и в марте передало заказчику первые 100 полувагонов из заказанных 800 единиц.

Вагон в тумане

Исходя из опубликованных планов, ОВК, УВЗ и «Промтрактор-Вагон» в 2019 году совокупно могут выпустить примерно 42 тыс. вагонов. Прямо о консолидации промышленной политики этих предприятий речь не идет. Однако, учитывая сдержанную реакцию ФАС на эту сделку, можно предположить, что она не осуществлялась без высокой санкции на оптимизацию российских вагоностроительных мощностей. Такая санкция первого лица была дана в устной форме, рассказывает собеседник „Ъ“ в отрасли. Ситуация в вагоностроении действительно неоднозначная. Совокупный объем выпуска отечественных предприятий за 2018 год, отмечает Институт проблем естественных монополий (ИПЕМ), уже приближается к рекорду 2012-го (71 тыс. вагонов), и рекордные мощности, на которые вышло отечественное вагоностроение, чреватые скорым (в течение двух-трех лет) профицитом мощностей и дефицитом заказов.

«У нас с полувагонами совсем не здорово,— говорил на конференции „Ведомостей“ Владимир Савчук.— В прошлом году списали немножко — поставили 42,5 тыс. В этом году спишем 2,7 тыс.— поставим 35–40 тыс. В 2020 году мы также поставим много. Мы сегодня поставляем на сеть гораздо больше вагонов, чем необходимо для перевозок. Куда уходят эти вагоны? Пока — в брошенные поезда, в снижение скорости, то есть нужно больше парка, чтобы перевезти тот же самый груз. Как только ОАО РЖД начнет улучшать эффективность перевозок, сразу высвободятся десятки тысяч полувагонов. Но сеть для этого не развивается. Мы строим дополнительные пути, но никто не строит станции для отстоя этого излишнего порожняка. Еще чуть-чуть — и сеть уже начнет останавливаться не потому, что она неэффективно управляет грузовым рейсом, а из-за того, что технические станции забьются этим порожняком».

Парк на конец 2018 года составил 1,112 млн единиц и, по мнению ОАО РЖД, уже достаточен. Обманчивое впечатление производят наличие локального дефицита и высокие ставки на предоставление вагонов на этом фоне. Однако дефицит связан скорее со снижением оборота вагона в силу того, что большая часть парка востребована на наиболее загруженных экспортных направлениях, где за спросом на перевозку не поспевают возможности инфраструктуры.

ОАО РЖД считает, что наращивать парк больше не нужно, расчетно его уже достаточно, а в некоторые месяцы, например в январе, даже с учетом роста погрузки количество подвижного состава было избыточным. Руководство монополии не раз высказывалось в пользу оптимизации использования уже имеющегося парка.

Среди вагоностроителей алармистские настроения присутствуют, но по-разному. Некоторые вагоностроители разделяют взгляд ИПЕМ. Так, глава «Алтайвагона» Дмитрий Медведев в марте говорил, что ожидает стагнации вагоностроения в 2020–2021 годах из-за падения спроса на подвижной состав: потребность РФ, по его оценке, — 60 тыс. вагонов в год, а совокупные мощности по выпуску вагонов — 100 тыс. в год.

Как именно приводить мощности в соответствие со спросом, сдерживающимся омоложением парка и ограниченными возможностями инфраструктуры, которые мешают использовать весь потенциал благоприятной конъюнктуры товарных рынков, пока не понятно. Это требует существенного административного ресурса и непопулярных решений, говорит один из собеседников „Ъ“ в отрасли, и потянет это в лучшем случае «Ростех».

Подготовительные шаги

Директор департамента развития гражданской продукции УВЗ Андрей Абакумов говорил в апреле на конференции «Ведомостей», что, хотя «не лучшие годы должны были бы начаться в этом году», скорее всего, они начнутся со следующего года в связи с наполняемостью сети. Однако сегодня из окна его кабинета «конца очереди желающих приобрести вагоны не видно». По его словам, концерн пытается искусственно сдерживать спрос и сформировать отложенный спрос на подвижной состав. Господин Абакумов говорит, что компания имеет стопроцентную загрузку на три года, включая 2021 год. Проблематичны прогнозы, по его словам, до 2025 года, когда объем списаний кратно увеличится.

Аналитики тоже по-разному оценивают масштаб сжатия рынка в 2020–2021 годах. По мнению главы «Infoline-Аналитики» Михаила Бурмистрова, в 2019 году можно ожидать выпуска вагонов как минимум в объемах 2018-го, а возможно, и в больших: мощности ОВК, УВЗ, «Алтайвагона», «РМ Рейл» законтрактованы полностью, а «Промтрактор-Вагона» — почти на 50%, и это уже дает не менее 60 тыс. единиц. В 2020 году спрос на вагоны и производство снизятся, однако масштаб прояснится позже: господин Бурмистров прогнозирует выпуск на уровне не выше 50 тыс. вагонов. Но уже в 2021-м спрос может снизиться до 40–45 тыс. единиц, причем подавляющее большинство из них будут с увеличенной осевой нагрузкой, отмечает он. Сложность для российских вагоностроителей заключается в том, что на фоне сжатия спроса и будет происходить снижение цен, поддерживаемых сейчас в том числе высокой ценой на комплектующие, говорит господин Бурмистров.

Вдобавок проблемой является и высокая долговая нагрузка отечественных заводов, до сих пор не погасивших кредиты, привлеченные для масштабных инвестиций в строительство и модернизацию мощностей, и если бы ставки по кредитам и объем долга были ниже, маржинальность заводов сегодня была бы совершенно иной. Однако, отмечает господин Бурмистров, в случае сокращения рынка у вагоностроителей остается возможность как экспорта вагонов, так и расширения выпуска комплектующих, в том числе с поставками на экспорт, а также такие варианты, как подкатка новых тележек с увеличенной осевой нагрузкой под старые вагоны.

Но экспорт, который представляется достойной альтернативой закрытию производств, пока не обладает нужной емкостью, а меры его поддержки, необходимые для конкуренции со странами с исключительно благоприятными экспортными режимами, как КНР или Германия, в нашей стране лишь зарождаются.

Показателен пример «РМ Рейл», которая столкнулась с внезапным усечением доходности по контракту на поставку вагонов на Кубу, когда Минпромторг решил втрое снизить предельную долю транспортной субсидии в стоимости экспортной продукции. Потом тот же Минпромторг заговорил о другой конфигурации мер экспортной поддержки, но предел транспортной субсидии в рамках этого плана все равно упал вдвое с прежнего уровня.

Таким образом, о перспективах дальнего экспорта вагонов, где одна транспортировка отнимает примерно 20–30% стоимости продукции, пока можно говорить с осторожностью. Чтобы осуществить какие-либо преобразования в вагоностроении, «Ростеху» необходим операционный контроль над ОВК. Но на данный момент, рассказывают собеседники „Ъ“, он его не имеет: в управлении активно участвуют представители «Открытия». Менеджеры банка в первую очередь финансисты, а не производственники и подходят к управлению заводом сообразно, говорит собеседник „Ъ“ на рынке. Он опасается, что, если новое руководство оперативно не вникнет в специфику отрасли, ОВК потеряет ту фору, которую имела на момент перехода управления, когда была обеспечена заказами на полтора года вперед. «Инвестиционный этап, который и сформировал высокую задолженность, закончился,— отмечает наш собеседник.— Время

снимать сливки с высокого рынка и сокращать задолженность». К предстоящему циклическому падению спроса на полувагоны ОВК готова, говорит собеседник „Ъ“: он будет компенсирован выпуском специализированных вагонов.

<https://www.kommersant.ru/doc/3952670>

КОММЕРСАНТЪ "REVIEW ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЙ ТРАНСПОРТ"; НАТАЛЬЯ СЕМАШКО; 2019.06.07; ДЕФИЦИТ ЦЕЛЬНОКАТАНЫХ КОЛЕС В 2018–2019 ГОДАХ СТАЛ СЕРЬЕЗНЫМ ФАКТОРОМ, ВЛИЯЮЩИМ НА БАЛАНС ПАРКА НА СЕТИ

Начало 2019 года, как и весь 2018-й, знаменуется острым дефицитом цельнокатаного колеса, которое на спотовом рынке взлетело в цене до 100 тыс. руб., в то время как у спекулянтов цена колесной пары приблизилась к заоблачным 300 тыс. руб. Через пару лет дефицит уйдет, уверены участники рынка, но пока он остается одним из факторов роста ставок на вагоны для грузовладельцев.

За грузом — без колес

Взлет цен на запчасти к грузовым вагонам, и в особенности на цельнокатаные колеса (ЦКК), в последние два года стал одним из существенных факторов роста себестоимости эксплуатации вагона, приводящих к росту ставок их предоставления. По оценкам компаний, входящих в Союз операторов железнодорожного транспорта (СОЖТ), стоимость ремонта с заменой запасных частей в 2018 году увеличилась, по предварительным данным, более чем в два раза по сравнению с 2016-м.

В среднем стоимость содержания полувагона (с учетом стоимости ремонтов), по данным членов ассоциации, на начало 2016 года составляла около 335 руб. на вагон в сутки, на сегодняшний день — от 600 руб. до 680 руб. в сутки. При этом подвижной состав дорожает: цена нового полувагона сегодня иногда превышает 3 млн руб.

Общие расходы отрасли на подорожавшие колеса в ассоциации подсчитать не готовы: многое зависит от состояния парка вагонов конкретной компании, коммерческих условий ее поставщиков запчастей и подрядчиков по ремонту, географии перевозок и иных аспектов. По неофициальным оценкам собеседников „Ъ“ на рынке, дополнительные затраты операторов из-за резко подорожавшего колеса и, как следствие, стоимости ремонта находятся в диапазоне 20–50 млрд руб. в год.

В России колеса выпускают Выксунский метзавод (ВМЗ), входящий в Объединенную металлургическую компанию (ОМК) и располагающий мощностями по выпуску 850 тыс. колес в год, и Нижнетагильский меткомбинат (НТМК) Evgaz, выпускающий в год 550 тыс. колес.

Другой крупный участник российского рынка — украинский «Интерпайп» Виктора Пинчука. Однако бизнес у компании в 2018 году осложнялся сначала введением в его отношении заградительных антидемпинговых пошлин Евразийской экономической комиссии (ЕЭК увеличила их с 4,75% до 34,22%), а потом санкциями против украинских предприятий. Тем не менее продукция компании до сих пор представлена на рынке РФ, и в 2018 году, по словам участников рынка, «Интерпайп» продал в Россию больше колес, чем в 2017-м. Именно после решения комиссии ЕЭК о пошлинах против «Интерпайпа» вопрос о цене колес, поднимавшийся и до него, стал предметом всеобщего обсуждения.

«Сейчас цена на цельнокатаные колеса при покупке у российских производителей варьируется от 40 тыс. до 50 тыс. руб. за единицу, — говорит собеседник „Ъ“ из числа покупателей ЦКК. — На спотовом рынке их стоимость может достигать до 90 тыс. руб. и более. Литые детали стоят около 100 — 120 тыс. руб. за единицу».

Подтверждением ажиотажного спроса на ЦКК стали открытые запросы цен ВМЗ, проведенные на ЭТП ГПБ в конце апреля—мае, где сформировалась средняя цена 95 тыс. руб. за колесо. Притом что эту цену можно назвать спотовой (речь идет о партии в 7,2 тыс. колес), она уже стала как минимум бенчмарком для вагоноремонтных предприятий, которые, соответственно, повысили цену ремонта колесной пары, а также ар гументом для ВМЗ при попытке повысить цену по долгосрочным контрактам, которые он как минимум в двух случаях в одностороннем порядке разорвал (см. „Ъ“ от 31 мая).

С прошлого года на рынке ощущается острый дефицит запчастей, говорит собеседник „Ъ“, сейчас операторам нужно примерно 200 тыс. дополнительных колес в год. Глава СОЖТ Алексей Дружинин оценивал дефицит колес в 250–300 тыс. По оценкам главы «СГ-Транса», вице-президента Объединение производителей железнодорожной техники (ОПЖТ) Сергея Калетина, дефицит колес в текущем году составит 280 тыс. единиц. Дефицит сохранится в текущем году и перейдет на следующий, полагает он.

Спрос на колеса создают разные сегменты рынка: вагоностроители, вагоноремонтники, операторы и собственники вагонов. В ситуации дефицита определенное преимущество получили более консолидированные сегменты спроса. Так, вагоностроительные заводы заключили долгосрочные контракты с поставщиками ЦКК: в ОВК осенью говорили, что работают по долгосрочным контрактам, а на УВЗ — что испытывают небольшую нехватку колес, но, предвидя дефицит, в 2017 году заключили трехлетний контракт из расчета выпуска 15 тыс. вагонов в год.

Остальной объем стал выкупать Торговый дом РЖД для нужд ремонтных предприятий холдинга. Но и они недоукомплектованы, писал в июле прошлого года глава ОАО РЖД Олег Белозеров: на тот момент максимальная обеспеченность литьем и ЦКК составляла не более 38% от существующей потребности ОАО РЖД. Операторы, особенно малые, оказались отброшены отчасти в спекулятивный сегмент, где цены могут достигать 300 тыс. руб. за колесную пару.

Колесо объясняет свое отсутствие

По мнению металлургов, выпуск ЦКК просел в 2014–2016 годах из-за избытка колес с вагонов, списанных после запрета продления срока службы (около 260 тыс. вагонов, или примерно 2 млн б/у колес). Тогда мощности металлургов простаивали, производство работало почти в убыток, а значительная доля рынка приходилась на украинский импорт. Дефицит возник из-за совмещения циклов: под влиянием спроса увеличилось производство новых вагонов (67 тыс. штук в 2018 году), потребовали замены колеса тех вагонов, которые массово строились в 2012–2013 годах, к этому добавилась необходимость досрочно заменить колеса со сниженным ресурсом из числа поступивших после массового списания вагонов.

Кроме того, металлурги говорят о росте цены сырья для производства колеса, опережающем рост стоимости самой продукции. Так, рассказывал директор по продажам железнодорожных колес ВМЗ Дмитрий Цхе, цена лома и заготовки с 2014 года выросла на 67–68%, а колеса — на 25%.

«Есть много разных наслоений,— объясняет замгендиректора Института проблем естественных монополий Владимир Савчук.— Это и недостаток закупок колесных пар раньше, и ситуация со списанием, когда очень много б/у пар выплеснулось на рынок в короткий промежуток времени, и срок службы у них был не очень большой. Это снизило поставки новых колес — вот мы и получили двойной эффект в 2019 году».

По мнению экспертов, говорит собеседник „Ъ“ в отрасли, увеличить мощности по производству хотя бы до 100 тыс. единиц российские предприятия смогут к 2020–2021 годам. К тому времени потребности будут не только закрыты, возникнет профицит деталей. Однако металлурги уверяют, что предвидели текущую ситуацию и были к ней в производственном плане готовы.

«О том, что будет спрос, мы начали говорить заблаговременно,— рассказывал на конференции "Ведомостей" директор по продажам ВМЗ Алексей Долгов.— Когда мы производили очень мало, мы были вынуждены уволить людей, консервировать оборудование. У нас были месяцы, когда мы производили 20% от своей мощности. Но, видя рост потребления, мы заранее начали нанимать людей, обучать их — это очень долгий процесс. И поэтому, когда весь рынок понял, что нужно покупать колеса, мы оказались к этой ситуации готовы: мы начали наращивать поставки уже в 2016–2017 годах. И если рекорд у нас был в 2012 году — мы произвели 850 тыс. колес, то в 2018-м мы уже сделали 860 тыс., а в 2019-м сделаем больше 900 тыс.

В Evraz ранее отмечали, что с учетом высокого спроса на рынке РФ в июле 2018 года на «Евраз НТМК» была запущена пятая линия полнопрофильной обработки колес на 66 тыс. штук, которая увеличила производственные мощности компании до 516 тыс. колес в год. В 2019-м при возросших мощностях прогнозируемые экспортные поставки ЦКК Evraz

составят менее 1% от общего объема, подчеркивают в компании, а к 2021 году Evgaz планирует увеличить мощности еще на 78 тыс. колес в год. Кроме того, компания просчитывает различные опции по строительству второго цеха по выпуску колес на 200 тыс. штук в год.

Поклон Востоку

В том, что дефицит исчезнет скорее рано, чем поздно, солидарны все участники рынка. Однако лакуну в поставках нужно было чем-то закрыть. Казахстанский «Проммашкомплект», который учитывался в расследовании ЕЭК по «Интерпайпу» как самостоятельный рыночный игрок, как рассказывали источники “Ъ” на рынке, проводил лишь мехобработку колес Evgaz и самостоятельного вклада в поставки не имел. В апреле «Проммашкомплект», по словам Сергея Калетина, заявил, что поставит 150 тыс. колес в текущем году, в 2020-м — 200 тыс. единиц. В апреле же начнутся отгрузки казахского колеса, однако в первую очередь в Белоруссию. Но завод не начинал поставок.

В итоге возникла идея закрыть лакуну в поставках за счет китайских производителей ЦКК. На совещании 30 августа 2018 года под председательством главы Минпромторга Дениса Мантурова была предусмотрена возможность поставки колес из третьих стран под контролем российских производителей.

ОМК в октябре провела переговоры с крупнейшими производителями КНР Taiyuan Heavy Industry Company и MA Steel Wheel Company и трейдерами и объявила по итогам, что готова поставлять членам СОЖТ колеса по цене (СРТ до станции в РФ) 45–50 тыс. руб. за штуку плюс 3% комиссии в пользу ОМК.

Однако меткомпания запросила у операторов безотзывные письменные оферты с поквартальными планами закупки на 2019 год у китайских производителей на этих условиях, что операторы встретили в штыки (см. “Ъ” от 16 ноября). В итоге, сообщил в своем интервью «РЖД-Партнеру» Дмитрий Цхе, безотзывных оферт от СОЖТ не поступило, китайские производители ОМК не ответили, а потребители колес в ноябре заявили о готовности самостоятельно приобрести колеса китайского производства. В конце ноября ОМК эту деятельность прекратила.

Дорогая китайская альтернатива

Оператором импорта из Китая был определен «Гарант рейл сервис». По словам его гендиректора Николая Кошелева, уже в мае, если все пойдет удачно, колеса поступят на российский рынок. Однако объем по году составит 25 тыс. единиц. Как сообщал на конференции «Ведомостей» Сергей Калетин, еще 75 тыс. колес поступит по другой линии поставок, в общей сложности — около 100 тыс. единиц. Но Китай требует длинных контрактов, на которые операторы, понимающие, что дефицит сойдет на нет, не готовы, говорил он РЖД ТВ. Ценовая политика, пояснял господин Калетин, у Китая сегодня, равно как и средняя заработная плата и стоимость продукции, совсем не та, что была десять лет назад: «Продукция не дешевле, чем у нас, а с учетом транспортных расходов колесо получается реально очень дорогим».

Китайское колесо, по его данным, на местном рынке стоит \$700–800, а цена для России со всеми пошлинами и транспортной составляющей не будет меньше \$1 тыс. По его мнению, Китай демпинговать не будет — разве что государство активно вмешается и субсидирует китайские предприятия с целью наращивания экспорта в Россию. А если начнется такой демпинг, Россия или ЕЭК примут меры, аналогичные тем, что затронули украинский «Интерпайп», полагает господин Калетин. Впрочем, собеседники “Ъ” среди покупателей колес опасались, что высокая цена китайского колеса даст ОМК и Evgaz, ограниченным в отпускной цене надзором ФАС, аргументы для того, чтобы приводить и свои цены по контрактам к этому уровню.

«Китай не сможет конкурировать с нашим производством, если будет профицит колеса», — уверен господин Калетин, напоминая о ситуации с литыми деталями тележек: при нехватке начали завозить из Китая, но как только появился профицит, Китай ушел с рынка. Однако, подчеркивает он, китайское колесо по качеству не уступает российскому.

Литые драмы

Вместе с тем на фоне решения об импорте ЦКК из Китая возникла и инициатива о ввозе литого колеса, в России не сертифицированного. Его предлагала поставить китайская Xinyang Amsted Tonghe Wheel Co. (СП американской Amsted Rail, китайско-американской

ДАСС и китайских Zhejiang Zhenghe и CNR), чьи колеса проходили испытания Всероссийского научно-исследовательского института железнодорожного транспорта в рамках формирования ГОСТа на такой тип колес. СП предлагало поставить в РФ в 2019 году по будущему ГОСТу 40–50 тыс. литых колес.

Однако в итоге из опасений, что литое колесо не обладает достаточной прочностью, чтобы эксплуатироваться в российских реалиях, ОПЖТ рекомендовало продлить его испытания на весь жизненный цикл, что фактически означает смещение принятия ГОСТа на годы, когда дефицит органично уйдет в прошлое.

Значительную часть дефицита уже закрывают параллельные меры. Так, 18 декабря 2018 года вступил в силу приказ **Минтранса** №349 о внесении изменений в правила технической эксплуатации железных дорог, устанавливающий порядок эксплуатации колесных пар с толщиной гребня на уровне 24 мм (ранее — 25 мм). 26 февраля распоряжение об установлении требований к техническому состоянию подвижного состава, содержащих новый норматив толщины гребня, подписал первый замгендиректора ОАО РЖД Анатолий Краснощек. Стоимость сокращения затрат для пользователей колес за счет этой меры оценивают в 1 млрд руб. Это решение не только расширит базу колес, допущенных к эксплуатации, но и снизит отцепки в ремонт, которые по неисправности «тонкий гребень» должны сократиться на 10%.

СОЖТ также выступил с инициативой об организации поставок запчастей для грузовых вагонов через «Торговый дом РЖД». Такой механизм позволил бы сформировать консолидированный заказ от операторских компаний на производство крупной партии продукции (колес, литых деталей тележек и т. д.). Как подчеркнул Олег Белозеров, при реализации подобного механизма возможные риски, связанные с величиной поставок и спроса на эту продукцию, должны быть справедливо распределены между всеми участниками процесса.

Оценки того момента, когда проблемы с колесом завершатся, разнятся. Так, по мнению Алексея Дружинина, их резонанс будет ощущаться и в 2023 году. Но многие участники рынка более оптимистичны, ожидая насыщения рынка в 2020–2021 годах. «Очередного пика спроса на колеса в связи с их естественным износом стоит ожидать в 2025 году,— говорит собеседник “Ъ” на рынке.— Важно, чтобы к этому времени была решена проблема ритмичности производства». Что же касается литых деталей, то их нехватка не такая существенная, добавляет он — при снижении производства новых вагонов в 2020 году будет достигнут баланс спроса и предложения.

<https://www.kommersant.ru/doc/3952672>

КОММЕРСАНТЬ "REVIEW ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЙ ТРАНСПОРТ"; НАТАЛЬЯ СЕМАШКО; 2019.06.07; ИЗ ЛИЗИНГОДАТЕЛЕЙ — В ОПЕРАТОРЫ; СДЕЛКА ПО СОЗДАНИЮ КРУПНЕЙШЕГО ОПЕРАТОРА ИННОВАЦИОННЫХ ВАГОНОВ НА БАЗЕ ГТЛК НЕ СОСТОЯЛАСЬ

В прошлом году Государственная транспортная лизинговая компания (ГТЛК), подведомственная **Минтрансу**, инициировала серию крупных сделок, которые вывели бы ее в первую десятку операторских компаний и сделали безусловным лидером среди операторов инновационного подвижного состава. Однако в силу сопротивления государства и иных причин планам ГТЛК не суждено было реализоваться — во всяком случае, в полном объеме.

Тяжеловесная консолидация

Информация о намерении ГТЛК в рамках той или иной модели стать консолидатором вагонного парка появляется уже много лет. Так, еще в 2015 году говорили о «плане "Ураган"», предполагавшем консолидацию на базе ГТЛК профицитного на тот момент парка полувагонов лизинговых компаний (около 200 тыс. единиц) с последующей передачей их в управление крупным игрокам и списанием части парка. Впрочем, реализован он не был.

Последняя итерация консолидационных планов была разработана в минувшем году и предполагала серию крупных сделок по поглощению ГТЛК нескольких операторских

компаний и холдингов, в первую очередь работающих с инновационным (тяжеловесным) парком полувагонов и обслуживающих угольный сектор.

Первая из поглощаемых компаний — это Brunswick Rail Ильи Беляева. В рамках сделки ГТЛК должна была приобрести 100% кипрской Niezat Company Limited, которой на момент сделки должен принадлежать стопроцентный контроль над ООО «Брансвик Рейл», «Профтранс», «Профэкспотранс» и «Амальгам Рейл Менеджмент». Впоследствии объектом поглощения стала BRG Holding Limited, без изменения содержания.

ГТЛК планировала и приобретение ООО «Проминвествагон», которому подконтрольна Первая тяжеловесная компания (ПТК). На момент, когда появилась информация о планах госкомпании, еще не было известно, что основатель ПТК компания «Промышленные инвесторы» Сергея Генералова, которая приобрела в 2016 году «Нитрохимпром» и «Восток1520» у Объединенной вагонной компании (ОВК) и создала на их основе ПТК, постепенно выходила из капитала оператора. Серия сделок, завершившаяся 12 февраля, привела к тому, что контрагентом ГТЛК при покупке ПТК стали группа ИСТ и ее дружественные инвесторы.

Третий объект поглощения — компания «Промышленные активы» Андрея Лебедева, которой принадлежат «ВМ-Транс», ТВМ и «Транспорт-Инвест». Предполагалось, что сначала «Промышленные активы» купит ПТК, а потом ПТК, усиленную этим приобретением, приобретет ГТЛК.

Компания Ernst & Young (EY) провела для ГТЛК независимую оценку активов. По состоянию на 30 сентября 2018 года аудитор оценил Brunswick Rail в 29 млрд руб., ПТК — в 57,3 млрд руб., а «Промышленные активы» — в 27,6 млрд руб. (вместе — 84,9 млрд руб.). Закладываемая ГТЛК цена сделки содержала дисконт к оценке EY: Brunswick Rail — 24,2 млрд руб. (дисконт 16,55%), а ПТК плюс «Промышленные активы» — 71,7 млрд руб. (15,55%). Под сделку ГТЛК планировала привлечь долговое финансирование в 95,9 млрд руб. плюс 10,7 млрд руб. форвардного покрытия. Предоставить финансирование должен был ВТБ.

В результате этих сделок ГТЛК планировала стать третьим оператором по размеру парка, лидером по оперлизингу, седьмым по размеру парка в управлении и крупнейшим оператором тяжеловесного парка. В управлении компании должно было оказаться около 80 тыс. вагонов, из которых 87% — полувагоны, 65% — инновационный парк. Средний возраст всего приобретаемого парка — менее четырех лет, что должно было дать ГТЛК большое преимущество в операционных затратах. Более того, компании обладали стабильной клиентской базой: после поглощения основными клиентами операционного подразделения ГТЛК должны были стать УГМК с почти 40% в портфеле, СУЭК, КТК и ряд других крупных сырьевых компаний.

Стратегия будущего операторского бизнеса предполагала, что за рамками планируемых поглощений ГТЛК закупит к 2024 году 44,5 тыс. вагонов и к этому моменту парк компании составит около 150 тыс. единиц.

Рывок за маржинальностью

Стоимость компаний предполагала достаточно высокую оценку активов при немалом долге компаний — так, на все приобретаемые активы по итогам года приходилось примерно 151 млрд руб. долга. Тем не менее, по оценке EY, полное погашение долга, привлеченного ГТЛК на покупку этих компаний, происходит менее чем за девять лет. А в период с 2027 по 2048 год новые активы сгенерируют 1,4 трлн руб. свободного денежного потока.

Компания инициировала эти сделки, рассказывал “Ъ” источник, знакомый с ее позицией, чтобы поменять модель финансового лизинга на более доходный оперлизинг или оперирование. Лизинговый бизнес со стороны представляется менее рискованным, чем непосредственное оперирование — в конце концов лизингодатель свою долю в любом случае получит, хорош рынок или плох, а предпринимательские риски достанутся оператору.

Но на деле это не совсем так. Как показывает практика 2015 года, в кризис операторы просто не платят лизингодателю или договариваются о реструктуризации этой задолженности. Лизингодателю приходится поневоле идти навстречу, ведь альтернативой является получение сотен или тысяч вагонов на руки на низком рынке, где никто их в

лизинг не возьмет. Сами же лизинговые компании вполне закономерно не развивают компетенций, необходимых для управления объектом лизинга, будь то вагон, самолет или станок. Поэтому призрачный шанс получения денег в будущем оказался привлекательнее для банков-лизингодателей, чем перспектива получить в оперирование неоплаченный парк.

В те же времена, когда рынок на взлете, большая часть маржи уходит операторам, тогда как лизинговый платеж остается неизменным. Источник “Ъ” в одной из компаний говорит о разбросе получаемой маржи между лизингодателем и оператором более чем в 10 процентных пунктов. Сама ГТЛК указывала в своих документах, что средневзвешенные ставки лизинга по договорам ГТЛК, заключенным в 2018 году, ниже рыночных ставок аренды минимум на 24–28%, или на 270–310 руб. за вагон в сутки.

Более того, часть вагонов покупаемых компаний и так принадлежит ГТЛК. Лизинговые обязательства «Восток1520» (входит в ПТК) перед госкомпанией — 42,2 млрд руб., или 94% от общего долга, сообщалось в ее документах. Еще 30,3 млрд руб. составляет лизинговый долг перед ГТЛК «ВМ-Транса» (входит в «Промышленные активы»).

А ФАС располагает

Источники “Ъ” рассказывали, что, презентуя концепцию собственного операторского бизнеса и поглощений, которые должны лечь в его основу, ГТЛК не ожидала серьезного противодействия ФАС, считая согласие службы формальным действием: ГТЛК не нашла у себя признаков потенциальной монопольной концентрации на рынке. По ФЗ о защите конкуренции положение компании не может быть признано доминирующим, если доля рынка не превышает 35%, что не достигалось ни в какой конфигурации сделки.

Однако ФАС решила выделить тяжеловесное движение в отдельный рыночный сегмент, что коренным образом меняло оценку доминирования на рынке. Более того, руководитель службы Игорь Артемьев в письме главе **Минтранса** Евгению **Дитриху** неодобрительно отозвался о практике «приобретения государственными институтами развития большого количества вагонов на вторичном рынке», которая «не добавляет вагонов на сети, но отвлекает финансовые ресурсы от решения задач по обновлению парка вагонов и ликвидации их дефицита». Также он отметил, что сделки госкомпаний в тяжеловесном сегменте несут риски «национализации убытков», связанные с работой ФАС по «выравниванию условий конкуренции и отказу от преференций, в том числе тарифных», имея в виду намерение службы отменить льготные тарифные схемы для инновационных вагонов, обходящиеся ОАО РЖД, по расчетам службы, в 8 млрд руб. в год.

Минпромторг поддержал ФАС, заявив в конце января, что в контексте сделок, предлагаемых ГТЛК, «считает возможным отменить требование рассмотрения рыночных сделок по новым вагонам, произведенным на российских вагоностроительных предприятиях, на заседании совета директоров ГТЛК с принятием единогласного решения всеми его членами», однако «против осуществления ГТЛК любых сделок с бывшими в употреблении вагонами и другим железнодорожным подвижным составом».

По информации “Ъ”, ФАС не позволила ПТК купить «Промышленные активы», ссылаясь на монопольную концентрацию в тяжеловесном сегменте. «ПТК-Холдинг» уже вызвал ФАС в суд, привлекая «Промышленные активы» как третье лицо. Разбирательство назначено на конец мая.

В декабре 2018 года у ГТЛК истек период эксклюзивности, предоставленный продавцами. Об этом группа ИСТ уведомила партнера в начале текущего года, упомянув, что продала часть активов. В апреле покупку «Нитрохимпрома» завершила СУЭК, которая приобрела в результате право лизинга 16 тыс. вагонов и окончательно закрыла свою долгосрочную потребность в перевозке грузов. Цена неизвестна. Однако при подготовке сделки с ГТЛК ЕУ оценила актив в 33,5 млрд руб., но при этом госкомпания собиралась приобрести его с дисконтом — за 25,4 млрд руб.

Ввиду сложной ситуации с ПТК менеджмент ГТЛК рекомендовал совету директоров приостановить покупку и временно отказаться от формирования собственной операторской компании, сосредоточившись на оперлизинговом бизнесе. Кроме того, менеджмент вынес на обсуждение совета директоров покупку Brunswick за 24–29,7 млрд руб. (цена зависит от внутригруппового долга компании и стоимости выбывших вагонов

на дату закрытия) и заручился единогласным одобрением совета директоров на заседании 27 марта. Вместе с тем, по информации “Ъ”, с согласованием и этой сделки имеются сложности. Впрочем, к стадии согласования сделки с ФАС ГТЛК на момент одобрения ее советом директоров не перешла, поскольку до формального предложения должна завершить внутригрупповые действия, связанные с формированием будущего покупателя — ГТЛК-1520.

Эксперты отмечают, что «огосударствление» вагонного парка как по духу, так и буквально противоречит концепции структурных реформ на железнодорожном транспорте, утвержденной правительством РФ в 2001 году и не отмененной до сих пор, а также целевой модели рынка услуг железнодорожных перевозок (ЦМР), которую безуспешно пытались согласовать в течение четырех лет. Напомним, ее обсуждение было прервано в феврале текущего года по инициативе **Минтранса**, который счел, что для планирования развития рынка достаточно долгосрочной программы развития ОАО РЖД до 2025 года, однако, говорят источники „Ъ“ на рынке, не исключено, что обсуждение ЦМР возобновится под руководством **вице-преьера Максима Акимова**.

По словам генерального директора Института исследования проблем железнодорожного транспорта (ИИЖД) Павла Иванкина, ни в ДПР, ни в одном из существующих сегодня вариантах ЦМР не содержится предложений по увеличению доли государственного сектора на рынке оперирования вагонами. Более того, инвестиции в приобретение уже построенных вагонов «не вполне соответствуют уставным задачам ГТЛК как государственного института развития», отмечает господин Иванкин. «Такие значительные суммы господдержки гораздо более остро востребованы в других сегментах промышленности, где нет сложившегося рынка, таких как водный транспорт или региональная авиация, нежели на рынке грузовых вагонов, где хватает коммерческих инвесторов», — считает он. Появление на железнодорожном рынке еще одной крупной госкомпании с колоссальным финансовым ресурсом, направленным на скупку существующих портфелей, «развитием рынка назвать никак нельзя», добавляет гендиректор ИИЖД.

<https://www.kommersant.ru/doc/3952674>

КОММЕРСАНТЬ "REVIEW ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЙ ТРАНСПОРТ"; 2019.06.07; ГОСДУМА ПОНИЖАЕТ ОТВЕТСТВЕННОСТЬ РЖД

В начале марта Госдума одобрила в первом чтении поправки к Уставу железнодорожного транспорта о снижении ответственности ОАО «Российские железные дороги» (РЖД) за просрочку сроков доставки грузов. Будет уменьшена не только ставка штрафа (с привычных 9% за сутки просрочки до 6%), но и предельная его величина. Если сейчас общий размер штрафа ограничивается полной величиной провозной платы за соответствующую перевозку, то, согласно законопроекту, он будет ограничен только половиной такой суммы.

Фарид Хусаинов, кандидат экономических наук, эксперт Института проблем ценообразования и регулирования естественных монополий НИУ ВШЭ

За всю историю российских железных дорог сменилось девять уставов — главных документов, имеющих статус федерального закона, которыми регламентируются взаимоотношения железных дорог и потребителей транспортных услуг. Предыдущие восемь уставов принимались в 1885, 1920, 1922, 1927, 1935, 1954, 1964, 1998 годах, ныне действующий — девятый — в 2003 году.

В ст. 97 действующего Устава железнодорожного транспорта РФ предусмотрено, что «за просрочку доставки грузов или не принадлежащих перевозчику порожних вагонов, контейнеров перевозчик... уплачивает пени в размере 9% платы за перевозку грузов, доставку каждого порожнего вагона, контейнера за каждые сутки просрочки, но не более чем в размере платы за перевозку данных грузов, доставку каждого порожнего вагона, контейнера».

В предыдущем (восьмом) уставе, который назывался «Транспортный устав железных дорог Российской Федерации» и действовал с января 1998-го по май 2003 года,

существовала аналогичная норма: величина пени за каждые сутки просрочки и ее ограничение были такими же, как в ныне действующем уставе 2003 года.

Но если мы отмотаем еще немного назад, к Уставу железных дорог СССР (утвержден постановлением Совета министров СССР от 06.04.1964 г., действовал с 01.10.1964 г. по 16.01.1998 г.), то там ответственность за просрочку была несколько иной. В том уставе вместо термина «пеня» использовалось понятие «штраф за просрочку в доставке груза», и он ступенчато изменялся в зависимости от величины просрочки и мог составлять от 15% до 75% провозной платы.

Примечательно, что именно на 1980-е годы приходятся самые большие величины просрочек и самые большие доли отправок, прибывающих с просрочкой,— от 32% до 41% по всем видам отправок (и до 64% по мелким отправлениям). При этом среднее время просрочки составляло от шести до девяти суток, а по мелким отправлениям — от 12 до 17 суток. Впрочем, и общая скорость доставки грузов составляла в 1980-е годы от 203 км/сутки до 212 км/сутки.

В период с 1954 по 1964 год, впрочем, ограничение общей величины штрафов составляло 30%. А до 1954 года, пока действовал еще «сталинский» железнодорожный устав, существовала дисциплинарная и уголовная ответственность за ряд нарушений, включая просрочку сроков доставки груженых вагонов.

В дореволюционном Общем уставе российских железных дорог 1885 года величина штрафа равнялась 5% за каждые сутки просрочки. Но никаких ограничений в виде «не более 50% суммы всех провозных платежей» там не было. В ст. 110 лишь отмечалось, что «общая сумма вознаграждения не должна, однако, превышать всей причитающейся за провоз груза платы».

Этот нехитрый исторический анализ позволяет увидеть, что теперь предлагается установить беспрецедентно мягкие, пониженные нормы ответственности РЖД за невыполнение своих обязательств. Таких льгот и поблажек у железных дорог не было при всех предыдущих созывах российского парламента.

Почему это плохо?

Как мы знаем из теории, любой монополист старается уклониться от инвестиций в основные средства в пользу непроизводительных расходов (купить, например, футбольный клуб). Чтобы государственный монополист начал эффективно инвестировать, у него должны быть качественные стимулы к этому, и болезненные штрафы за просрочку доставки грузов — один из таких надежных стимулов. Недоинвестирование в инфраструктуру или некачественная организация эксплуатационной работы должны автоматически создавать для перевозчика ощутимые убытки, ведь только если монополист видит выплаченные суммы за просрочку срока доставки (из-за «пробок» на грузонапряженных участках или вследствие некачественной работы сотрудников), только тогда у него появятся стимулы что-то менять.

Судя по всему, это прекрасно понимали авторы нормативных актов, регулирующих железнодорожный транспорт на протяжении предыдущих, рыночных периодов существования отрасли. Даже в последние годы, в том числе из-за наличия этих норм в законодательстве, доля отправок с просрочкой сроков доставки снижалась. Например, по итогам 2017 года с просрочкой было доставлено только 3,3% всех грузовых отправок (для гружёных отправок этот показатель составил 3,4%, для порожних — 3,1%).

Отчасти это снижение было обусловлено заключением добровольных поправок к договорам между грузоотправителями и РЖД на увеличение нормативных сроков доставки, о чем в последние годы много писалось в отраслевых СМИ. Так что «настоящие» цифры, без учета этих договоров определенно должны быть другими. ***

Если решение о снижении ответственности РЖД будет окончательно принято и станет законом, для рынка это может означать, что, во-первых, правительство отказалось от мысли экономически стимулировать повышение эффективности железнодорожного транспорта и фактически признало поражение перед интересами менеджмента монополии.

А во-вторых, это важный сигнал для других монополистов и государственных компаний: не нужно стремиться работать так, чтобы понравиться потребителю, нужно понравиться

регулятору, и он решит все проблемы. Таким образом, теперь в споре монополиста и потребителей регулятор выступает на стороне монополиста. И это новый, еще не до конца осмысленный вызов для участников рынка.

<https://www.kommersant.ru/doc/3952678>

КОММЕРСАНТЬ "REVIEW ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЙ ТРАНСПОРТ"; АННА ПАВЛОВА, НАТАЛЬЯ СКОРЛЫГИНА; 2019.06.07; УСТАВНЫЕ ОТНОШЕНИЯ; РЖД НАМЕРЕНО ИЗМЕНИТЬ УСЛОВИЯ ДОСТУПА ПОЛЬЗОВАТЕЛЕЙ К ИНФРАСТРУКТУРЕ

В нынешнем году ОАО РЖД предложило внести кардинальные изменения в Устав железнодорожного транспорта, закрепляющие возможность реализации на сети механизма take-or-pay и предоставления приоритетного доступа к инфраструктуре для грузоотправителей, внесших провозную плату за год вперед. Вкупе с уже внесенными в прошлом году предложениями, направленными на снижение ответственности ОАО за просрочку доставки грузов и повышение ответственности смежных звеньев транспортной цепочки за необоснованную задержку вагонов под выгрузкой-погрузкой, они коренным образом меняют структуру взаимодействия монополии с грузоотправителями и операторами.

Движение ответственности

В марте Госдума в первом чтении утвердила поправки в статью 97 Устава железнодорожного транспорта, сокращающие ответственность ОАО РЖД за просрочку доставки грузов.

Проект поправок был подготовлен еще в середине 2017 года группой депутатов во главе с Владимиром Афонским. Согласно документу, если сейчас монополия платит по 9% стоимости перевозки за сутки просрочки вплоть до полной потери дохода, то по новым правилам пеня упадет до 6% и не превысит 50% провозной платы.

По мнению депутатов, это поможет гармонизировать российские нормы с законодательствами стран—членов ЕЭС и Соглашением о международном железнодорожном грузовом сообщении, где ответственность, как правило, начинается с 6% платы за перевозку и ограничена 30%.

Однако еще в марте прошлого года Совет потребителей по вопросам деятельности ОАО РЖД выдал экспертное заключение о том, что снижение лимитов ответственности перевозчика за просрочку доставки грузов и порожних вагонов и контейнеров нецелесообразно.

«Речь идет не об исключении ответственности железнодорожного перевозчика за просрочку доставки, а о выравнивании условий перевозок по железной дороге с нормами, действующими на других видах транспорта»,— возражают в ОАО РЖД, напоминая, что сегодня в случае задержки груза в пути на 11 суток железнодорожный перевозчик при предъявлении претензии со стороны грузоотправителя рискует ничего не получить за свою работу.

«С учетом расстояний перевозок, масштабов железнодорожной сети России, огромного количества объективных факторов, влияющих на перевозку, а также условий, действующих на других видах транспорта, такая норма демотивирует перевозчика»,— отмечают в монополии. Не всегда сроки доставки груза нарушаются по вине перевозчика: это может быть нехватка выгрузочных и складских мощностей, занятость подъездных путей или неготовность грузополучателя принять груз в выходной день и т. д.

Другой аргумент ОАО РЖД — неравенство условий с автоперевозчиками, хотя номинально размер ответственности на авто- и железной дороге одинаковы (9% за каждый день просрочки и предел ответственности 100% платы за перевозку). Сроки доставки грузов автомобильным транспортом в нормативных актах не регламентированы, а законодательство дает возможность устанавливать договорную ответственность за нарушение сроков, которая имеет приоритет перед установленной законом. Плата за перевозку груза автомобилями также является предметом договора.

Уголь против

На уровне властей эту инициативу ОАО РЖД постоянно поддерживал **Минтранс**, подчеркивавший в своем отзыве в правительство, что проведенный анализ «показал, что основные затруднения при соблюдении сроков доставки грузов возникли на железнодорожном транспорте в условиях отсутствия у перевозчика собственного вагонного парка», притом что надежность и скорость доставки грузов растут.

Однако довольно серьезно возражало Минэнерго, которое поддерживает позицию угольной отрасли, высказанную Общероссийским отраслевым объединением работодателей угольной промышленности (ОООРУП). В январе представители ОООРУП писали вице-премьеру Дмитрию Козаку, что действующий размер штрафа стимулирует ОАО РЖД обеспечивать своевременное и качественное оказание услуг. Минэнерго заявило, что разделяет эту позицию и не считает возможным поддержать предложенные изменения устава.

«Предложенный законопроект не имеет под собой какой-либо весомой аргументации,— говорит источник “Ъ” среди операторов.— Например, нет финансово-экономического обоснования предлагаемых размеров ответственности ОАО РЖД за просрочку доставки вагонов». В то же время ОАО РЖД отчитывается о снижении задержки грузов на сети, добавляет собеседник, а также вынуждает грузоотправителей подписывать договор об увеличении нормативов доставки, в то время как сама монополия отказывается фиксировать в документах время на подачу-уборку вагонов.

«Отчасти из-за таких мер в конце прошлого года только на направлении Кузбасс— Дальний Восток оказались брошенными свыше 600 поездов,— говорит наш собеседник.— Помимо этого за последние три года количество порожних вагонов с нарушением сроков доставки выросло почти на 30%. Все связанные с этим расходы, естественно, ложатся на плечи грузоотправителей и операторов, что, в свою очередь, отражается на конечном потребителе». В среднем за год отдельные владельцы железнодорожного подвижного состава несут убытки свыше 1 млрд руб. из-за несвоевременной доставки грузов и порожних вагонов, добавляет собеседник “Ъ”.

Не сиюминутным

Вопросы ответственности ОАО РЖД за соблюдение сроков доставки грузов — лишь часть того комплекта поправок, внесение которых по тем или иным причинам инициировали в последние месяцы железнодорожники с целью ускорения движения и оборота вагона на сети. Среди этих мер, в частности,— изменения статьи 100 устава, вводящие ответственность грузоотправителей и получателей за задержку на подъездных путях чужих вагонов.

С такой инициативой еще в ноябре 2017 года выступил **Минтранс**, предлагая взыскивать с нарушителя в десятикратном размере относительно записанного в Уставе штрафа. Также предлагалось повысить плату за нахождение порожних вагонов на путях общего пользования вне перевозочного процесса до уровня суточной ставки операторов (в среднем по полувагонам в 2018 году — примерно 2,25 тыс. руб. за вагон в сутки, или в десять раз больше, чем в уставе).

Лучше равных

Гораздо более масштабный набор правок в Устав появился в начале марта. Гендиректор ОАО РЖД Олег Белозеров предложил **главе Минтранса Евгению Дитриху** радикально пересмотреть ряд положений как устава, так и Закона о железнодорожном транспорте, чтобы предусмотреть, в частности, законодательные основания для введения механизма take-or-pay и возможности торговать приоритетным доступом в обмен на точечные вливания инвестиционных средств со стороны грузоотправителя, а также для пропуска грузов определенной категории.

Так, в уставе помимо долгожданного закрепления статуса оператора, который уже много лет не могут внести в законодательство, появятся положения, которые обязывают оператора предоставлять вагоны или контейнеры для перевозки «особо значимых грузов». Порядок отнесения грузов к этой категории, согласно документу, определяется правительством. В прошлом году **Минтранс**, обобщая поступившие мнения, отмечал, что в приоритетные категории могут попасть оказание услуг потребителям в государственных или социально значимых целях, поставки по долгосрочным контрактам в противовес

спотовым, перевозки компаний, инвестирующих в портовую инфраструктуру РФ, в эти порты, и грузоотправителей, осуществляющих поставки нефти на товарные биржи РФ.

Кроме того, грузоотправителю и перевозчику, а также оператору разрешают (не обязывая их) заключать долгосрочные договоры об организации перевозок, предусматривающие взаимную ответственность за объемы и сроки. В частности, такие договоры, сообщается в тексте, могут содержать условие о предоплате на год и более, «в том числе в целях инвестирования в развитие инфраструктуры». Они могут тарифицироваться особым образом, а перевозки по ним осуществляются в приоритетном порядке.

В последней версии целевой модели рынка (ЦМР) грузовых железнодорожных перевозок механизм take-or-pay фигурировал — впрочем, в текущем году от ЦМР как таковой решили отказаться (см. “Ъ” от 13 марта). Вопрос продажи пропускных способностей за инвестиции, что сейчас невозможно в силу принципа равнодоступности инфраструктуры, обсуждается уже давно, но периодически это обсуждение переживает всплески, в частности как в прошлом году, когда владелец «Сибантрацита» Дмитрий Босов предложил построить второй Северомуйский тоннель на БАМе в обмен на приоритетный доступ к нему.

В сентябре ОАО РЖД предложило ввести возможность резервирования грузоотправителем пропускной способности узких мест за невозвратную предоплату, либо сохранять для штатного доступа грузоотправителей большую часть инфраструктуры загруженных участков, а остаток расторгивать за повышенную цену. Тогда операторы сочли такое предложение коррупциогенным и создающим простор для возникновения вторичного рынка пропускной способности.

Последние предложения ОАО РЖД о правках устава не отклоняются от ранее заданного вектора. Вариант дробления пропускной способности с дифференциацией оплаты там отсутствует, зато предоплату предложено закрепить.

«Создание любых инструментов, меняющих существующие в настоящее время правила доступа к перевозкам (приоритет — только грузам для ликвидации последствий чрезвычайных ситуаций), должно сохранять недискриминационный доступ к инфраструктуре,— говорит источник “Ъ”, близкий к крупному грузовладельцу.— Предлагаемые изменения в части введения механизма приоритетных перевозок для грузоотправителей и грузополучателей, заключивших договоры с ОАО РЖД, включая инвестиционные договоры, содержат экономические риски и неопределенности для грузоотправителей и грузополучателей, не подписавших долгосрочные соглашения». «Трудно комментировать произвол,— резюмирует еще один собеседник “Ъ”.— Про торговлю ограниченными пропускными способностями — слов нет!»

<https://www.kommersant.ru/doc/3952676>

КОММЕРСАНТЬ "REVIEW ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЙ ТРАНСПОРТ"; СТАНИСЛАВ ПРОНИН; 2019.06.07; ПОРОЖНИЕ ПОВЫШЕНИЯ; РЕШЕНИЯ ПО ИНДЕКСАЦИИ ТАРИФОВ НА ПОРОЖНИЙ ПРОБЕГ ПОЛУВАГОНОВ НЕ ПРИВОДЯТ К ЗАЯВЛЕННОМУ РЕЗУЛЬТАТУ

15 июня правительство собирается рассмотреть очередное повышение тарифов на порожний пробег грузовых вагонов — такое поручение премьер Дмитрий Медведев 25 апреля дал Минтранс, ФАС России, Минэкономики и Минпромторгу, которые должны сделать это совместно с ОАО РЖД и Союзом операторов железнодорожного транспорта (СОЖТ).

Один из пунктов протокола совещания по вопросам ценообразования в строительном комплексе при реализации нацпроектов говорит о необходимости «снижения стоимости предоставления полувагонов (в том числе путем минимизации порожнего пробега), включая рассмотрение возможности повышения тарифов на порожний пробег полувагонов на дальние расстояния». Кроме того, в поручении рекомендуется рассмотреть возможность установления дифференцированных тарифов «за нахождение порожних вагонов на железнодорожных путях общего пользования, стимулирование получения услуг посредством электронной торговой площадки "Грузовые перевозки" и иные мероприятия».

В СОЖТ полагают, что, как и предыдущее повышение тарифов на порожний пробег полувагонов, предлагаемая мера не приведет к желаемому эффекту. Плата за порожний пробег полувагонов увеличилась на 6% с января 2019 года, но коэффициент порожнего пробега в первом квартале увеличился на 0,7%. Такой темп прироста пробега вагонов в порожнем состоянии даже выше, чем в 2018-м в целом: в прошлом году в среднем прирост составил 0,5%.

СОЖТ считает, что при принятии решения о дифференцированной шкале тарифов на порожний пробег с привязкой к расстоянию необходимо учитывать, что есть дороги, где погрузка превышает выгрузку (например, Западно-Сибирская и Красноярская), и, наоборот, дороги, на которых происходит в основном выгрузка (Октябрьская, Северо-Кавказская, Дальневосточная). «Такая организация потоков порожних вагонов на данных направлениях может привести к повышению стоимости перевозки, но не повлияет на эффективность использования парка на сети»,— считают в ассоциации операторов.

Собеседники “Ъ” в СОЖТ отмечают, что наряду с относительным снижением коэффициента порожнего пробега в апреле растет другой показатель эффективности перевозок — общий оборот вагона (включает груженный и порожний пробег), который значительно повышает стоимость перевозок для конечного потребителя за счет увеличения срока аренды вагона. Причем это происходит прежде всего из-за увеличения времени нахождения вагонов на технологических станциях ОАО РЖД. В первом квартале общий оборот вагона вырос на 2,7% к прошлогоднему показателю, до 15,56 суток, в марте — на 3,5%, в апреле — на 5,4%.

Тенденция нынешнего апреля — активизация перевозок как раз нерудных стройматериалов (щебень, песок и пр.), которые перевозятся, как правило, на небольшие расстояния, а отнюдь не вследствие январского повышения платы за порожний пробег и оптимизации перевозок порожних вагонов, отмечают собеседники “Ъ” в СОЖТ. Они подчеркивают, что вместе с грузоотправителями сделали все возможное для сокращения оборота вагона: простой подвижного состава под грузовыми операциями в первом квартале сократились на 6%, тогда как с ростом общего пробега вагонов, растет и суммарная стоимость их аренды для грузоотправителя.

<https://www.kommersant.ru/doc/3990604>

КОММЕРСАНТЬ "REVIEW ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЙ ТРАНСПОРТ"; КОНСТАНТИН МОЗГОВОЙ, ЕЛЕНА РАЗИНА; 2019.06.07; ИСКУССТВО ОТЦЕПЛЯТЬ; УСЛУГИ ПО ТЕКУЩЕМУ ОТЦЕПОЧНОМУ РЕМОНТУ ВАГОНОВ ДОРОЖАЮТ

Расходы операторов на текущий отцепочный ремонт (ТОР) увеличиваются еще быстрее, чем растут доходы от перевозок, что не позволяет снижаться рыночным ставкам аренды грузовых вагонов.

По оценкам компаний, входящих в Союз операторов железнодорожного транспорта (СОЖТ), стоимость ремонта с заменой запасных частей увеличилась за последние два года более чем в два раза. С 2016 по 2018 год средняя стоимость содержания полувагона, по данным компаний, выросла с 335 руб. в сутки до 600–680 руб. в сутки и продолжает расти. Эти расходы составляют значительную долю в ставках аренды грузовых вагонов, а сами отцепки вагонов в ремонт ведут к ухудшению эксплуатационной обстановки на железной дороге.

Операторы отмечают, что львиная доля отцепок концентрируется вокруг все тех же грузонапряженных направлений, где у РЖД и так возникают наибольшие трудности с пропуском груженных и порожних составов. Неизбежное следствие этого — повышенная нагрузка на ремонтные пункты вблизи основных магистралей, а попытки РЖД распределить эту нагрузку более равномерно между другими пунктами ТОРов вызывают только возмущение операторов. Проблема загрузки ремонтных мощностей монополии решается за счет владельцев вагонов, поскольку именно они оплачивают фактический пробег отцепленного вагона до пункта ТОРа, находящегося на значительном удалении от места отцепки.

Еще больше операторов беспокоит намерение РЖД «оптимизировать» ремонтный комплекс: процесс передачи ТОР в дочерние вагоноремонтные компании уже идет, сопровождаясь закрытием отдельных ремонтных пунктов. За последние три года доля вагоноремонтных предприятий, входящих непосредственно в периметр ОАО РЖД, в общем объеме ТОРы грузовых вагонов снизилась почти на 20 процентных пунктов — с 86,6% в 2015 году до 66,7% в 2018-м. Из 558 предприятий, проводящих ТОРы в России, непосредственно в Управление вагонного хозяйства Центральной дирекции инфраструктуры (ЦДИ) РЖД входит менее половины — 248. При этом 113 предприятий контролируют дочерние РЖД вагоноремонтные компании (ВРК-1, ВРК-2 и ВРК-3). Именно их доля в проведении ТОРов наиболее заметно приросла в последние годы — до 22,5% в 2018 году против 6% в 2015-м. Еще 197 депо принадлежат частным компаниям, которым тоже удалось немного повысить свою долю на рынке ТОРов: с в 2015 по 2018 год она выросла с 7,4% до 10,8%.

Вагон — не «айфон»

Одна из инициатив РЖД, с которой монополия выступает совместно с Объединением производителей железнодорожной техники, формально призвана снизить количество отцепок вагонов в ТОРы после введения дополнительных регламентов по плановой замене некоторых деталей. Но операторы убеждены, что на самом деле через элементы технической политики и ужесточение нормативов по сроку службы отдельных деталей вагона государство регулирует рынок перевозок, искусственно увеличивая издержки операторов на техобслуживание и текущий ремонт подвижного состава.

«Вагон — это все-таки не "айфон" и не гражданский самолет, его конструкция довольно проста и надежна, что подтверждается десятилетиями успешной эксплуатации, разработаны достаточно жесткие регламенты техобслуживания и контроля его состояния, — рассуждает собеседник “Ъ” в одной из операторских компаний. — А сегодня государство с очевидной целью загрузки вагоностроительных мощностей применяет меры по искусственному устареванию подвижного состава через срок службы его деталей, что ложится дополнительным финансовым бременем на всех пользователей железнодорожного транспорта, включая грузоотправителей».

Он отмечает, что похожим образом правительство действовало в кризисном 2014 году, года «состарившимися» было объявлено более 200 тыс. вагонов, до того находившихся в рабочем парке операторских компаний. Эффект снижения профицита ценой колоссальных убытков владельцев вагонов был достигнут, но оказался не таким уж долгим. «Сегодня мы видим, что на горизонте новый цикл насыщения рынка, и сдержать этот процесс повышением финансовой нагрузки на владельцев вагонов через удорожание техобслуживания не получится», — убежден участник операторского рынка.

Тем не менее некоторых позитивных регуляторных решений, способствующих снижению расходов на ТОРы, операторы от властей добились. В прошлом году в Правила технической эксплуатации железных дорог **Минтранс** внес поправки, которые предполагают снижение минимального значения толщины гребня колеса грузовых вагонов с 25 мм до 24 мм. Эта мера, по оценкам экспертов СОЖТ, позволяет снизить общее число отцепок в ремонты на 10%. По словам исполнительного директора ассоциации Алексея Дружинина, на подготовку соответствующих нормативных документов и регистрацию их в Минюсте ушло несколько месяцев. Но операторы считают, что десятипроцентная экономия далеко не предел. По оценкам заместителя генерального директора Первой грузовой компании (ПГК) Сергея Гончарова, дальнейшее разрешение эксплуатации колесных пар с гребнем 23 мм позволит на 26% снизить поступление вагонов в ТОРы в межремонтный период, а экономический эффект составит примерно 5 млрд руб. в год по всей сети.

Вперед к регулированию

Обсуждаемая последние несколько лет на рынке тема возможного включения стоимости ТОРов в регулируемый железнодорожный тариф в такой ситуации становится более насущной для собственников подвижного состава. Операторы считают, что отсутствие такого регулирования позволяет монополии произвольно увеличивать количество отцепок и стоимость ремонтов в те периоды, когда госкомпаниям требуется поддержать свою доходность. Финансируют такую поддержку операторы и их клиенты-грузоотправители.

Сторонники включения затрат на ТОРы в тариф отмечают, что факт принятия РЖД вагона к перевозке (с грузом или без) доказывает выполнение оператором вагона обязательств по его техническому обслуживанию в полном объеме, а за то, что произошло с ним после этого момента, отвечает перевозчик. В то же время основная цель и смысл ТОРов — в обеспечении безопасности перевозок, и если в пути следования перевозчик обнаружил техническую неисправность, он обязан ее максимально быстро устранить и вернуть вагон в работу. Если же при разборе причин возникшей ситуации будет установлена вина владельца вагона, то операторы согласны оплачивать счета за такой ТОР и даже готовы сформировать специальный депозит на счете РЖД для этих целей.

Вариант включения ТОРов в тариф на перевозку в РЖД рассматривается, но только в части проведения ремонтных работ, то есть без учета стоимости запчастей, цены на которые сегодня зашкаливают (см. материал «Колесная лирика»). Однако для операторов этот вопрос тоже крайне важен: закупки запчастей для нужд ВРК и пунктов ТОРов централизованно ведутся через Торговый дом РЖД, который благодаря большим объемам получает те же дефицитные колеса по 30–40 тыс. руб. за штуку. При этом колес в ремонтных депо все равно не хватает, операторы вынуждены сами покупать запчасти для своих вагонов на рынке, но уже по ценам выше в два раза и более.

Однако некоторые участники рынка видят риски и в такой конструкции. «Сегодня ремонтные предприятия компенсируют владельцам грузовых вагонов часть расходов, если их работа будет признана некачественной. Если же затраты на ТОРы будут включены в тариф, вагоноремонтные депо могут понизить уровень качества своих услуг», — рассуждает замгендиректора ПГК Сергей Гончаров. В результате операторы могут столкнуться с ростом отцепок и ухудшением производительности вагонов — именно эти риски, по его мнению, стали причиной неудачи всех прежних попыток включения расходов на ТОРы в тариф.

Приказ по качеству

Впрочем, качество ремонтных работ и сегодня вызывает объективные претензии у операторов. Они рассказывают, что нередко один и тот же вагон отцепляется по несколько раз за один рейс. Это значит, что после прохождения процедуры отцепки и обслуживания на пункте ТОРов вагон признается технически неисправным уже на следующем пункте осмотра и снова направляется в ТОР. Логика подсказывает операторам, что такая ситуация может возникнуть только по двум причинам: либо вагон поломался из-за некачественной инфраструктуры или работы перевозчика, либо в депо произвели некачественный ремонт.

Заместитель начальника правового департамент ОАО РЖД Алексей Васильев признает, что «сейчас эти вопросы зачастую являются предметом судебных разбирательств». В то же время он напомнил, что прошлой осенью вступили в силу поправки в Устав железнодорожного транспорта РФ, в соответствии с которыми **Минтранс** должен утвердить полный перечень неисправностей, требующих отцепки вагонов в ремонт, установить порядок платы за доставку отцепленного подвижного состава к месту ремонта и обратно. «Готовящийся приказ **Минтранса** позволит поставить точку в большом количестве споров, касающихся причин отцепок вагонов в ТОРы», — подчеркнул Алексей Васильев.

В **Минтрансе** затруднились назвать сроки завершения работы над приказом, но его уже очень ждут и операторы, и РЖД.

Как рассказал “Ъ” источник в ЦДИ РЖД, будущую политику ОАО РЖД, касающуюся рынка текущих ремонтов, должна определить Стратегия развития вагонного комплекса госкомпании. «Фактически документ уже подготовлен. Однако перед его окончательным утверждением все точки над *i* должно расставить Министерство транспорта РФ: необходимо дождаться принятия ведомством ряда нормативных положений, посвященных ТОРАм, и уже при наличии обновленной законодательной базы принять наиболее взвешенное решение по развитию вагонного комплекса», — резюмировал собеседник “Ъ”.

В операторском сообществе тоже ждут этого нормативного документа, реализующего новые положения устава, а результат работы над самим законом признают удовлетворительным. По словам исполнительного директора СОЖТ Алексея Дружинина, документ прошел через серьезные дискуссии с участием РЖД и представителей

операторского сообщества, в том числе на площадке Госдумы. «В результате в окончательную редакцию закона пошел вполне компромиссный, взвешенный вариант»,— считает господин Дружинин. Тем не менее он подчеркивает, что все платные услуги РЖД требуют четкой регламентации в нормативной базе и должны содержать исчерпывающее описание, что это за процесс и какие требования предъявляются к его выполнению.

<https://www.kommersant.ru/doc/3990606>

КОММЕРСАНТЪ; АНАСТАСИЯ ВЕДЕНЕЕВА; 2019.06.10; НОВАТЭК ЗАПАСАЕТСЯ ГАЗОВОЗАМИ; КОМПАНИЯ ДАЛА «ЗВЕЗДЕ» НЕВЫПОЛНИМЫЙ ПЛАН

Флот ледовых газозовов для «Арктик СПГ-2» может составить 15–17 судов, он будет построен на верфи «Звезда», заявил глава и совладелец НОВАТЭКа Леонид Михельсон. Управлять этими судами будет компания «Морской арктический транспорт», в которую помимо НОВАТЭКа и «Совкомфлота» также вошли китайские COSCO и Фонд Шелкового пути. По мнению экспертов, заявленное количество судов выглядит избыточным. При этом собеседники “Ъ” считают, что «Звезда» объективно неспособна построить 15 газозовов к началу 2026 года, когда СПГ-завод должен выйти на полную мощность.

НОВАТЭК хочет построить для вывоза продукции с «Арктик СПГ-2» 15–17 газозовов ледового класса Arc7, сообщил журналистам в рамках ПМЭФ глава и совладелец компании Леонид Михельсон. Он отметил, что суда должны быть построены к концу 2025 года—началу 2026 года, когда завод выйдет на полную мощность. Глава НОВАТЭКа считает, что все газозовы будет строить верфь «Звезда» (управляется консорциумом «Роснефти» и Газпромбанка). Он напомнил, что в ближайшее время Минпромторг должен подготовить решение по субсидированию строительства таких судов на «Звезде». Как сообщал “Ъ”, речь идет о компенсации «Звезде» до 20% стоимости строительства газозова в РФ по сравнению с ценой зарубежных верфей (см. “Ъ” от 8 апреля). В Минпромторге “Ъ” подтвердили, что занимаются разработкой соответствующих нормативных актов.

Управлять флотом газозовов будет компания «Морской арктический транспорт», которая была формально создана в мае 2018 года (см. “Ъ” от 21 мая 2018 года). Теперь в состав ее акционеров войдут НОВАТЭК, «Совкомфлот», китайская шипинговая компания COSCO и Фонд Шелкового пути. Леонид Михельсон отметил, что «за российской стороной будет управление, контрольный пакет, может, 75%». По данным “Ъ”, речь может идти о том, что НОВАТЭК получит в компании 50%, «Совкомфлот» и COSCO — по 25%, Фонд Шелкового пути будет финансовым партнером. При этом Леонид Михельсон сказал, что механизм распределения доходов может быть иным, нежели акционерное владение. По информации “Ъ”, НОВАТЭК готовился заключить соглашение с китайскими партнерами еще на Восточном экономическом форуме в сентябре 2018 года, но тогда подписание не состоялось (см. “Ъ” от 4 сентября). Собеседники “Ъ” в отрасли отмечали, что китайская сторона хотела получить контроль в этом бизнесе и это затормозило переговоры.

Названное Леонидом Михельсоном количество газозовов для «Арктик СПГ» вызвало вопросы у экспертов. Как писал “Ъ” 20 мая, сейчас «Совкомфлот» собирается построить на «Звезде» пять Arc7 со сдачей к 2025 году. По оценке главы консультационного центра «Гекон» Михаила Григорьева, эти суда вкупе с флотом для «Ямал СПГ» (всего 20 Arc7) и зафрахтованными 11 газозовами Arc4 способны при ледокольной проводке, обеспечивающей требуемую коммерческую скорость, вывезти с 2025 года заявленные объемы в 42 млн тонн СПГ (продукции «Ямал СПГ», «Арктик СПГ-2» и «Обского СПГ»). Поставки могут осуществляться круглогодично в объеме 22 млн тонн на восток (в Азию) и 20 млн тонн на запад (в Европу). «Очевидно, что строительство еще десяти газозовов планируется для вывоза дополнительных объемов производства»,— заключает эксперт. При этом собеседники “Ъ” в отрасли отмечают, что НОВАТЭК планирует поставлять 80% объемов с «Арктик СПГ» в Азию и реальные поставки в Азию могут превысить 22 млн тонн в год, на которые рассчитан будущий перевалочный терминал на Камчатке. Это потребует большего количества газозовов Arc7 из-за более длинного плеча в восточном направлении.

Ключевая проблема заключается в том, что, по мнению собеседников “Ъ”, верфь «Звезда» объективно неспособна сдать такое количество газозовов к началу 2026 года. На верфи не ответили на запрос “Ъ”. НОВАТЭК сообщал, что пилотное судно должно быть сдано до конца 2022 года и пройти ледовые испытания не позднее апреля 2023 года. Сложно представить, что верфь после пилота за три-четыре года построит еще около 15 судов, отмечают собеседники “Ъ”. Они не исключают, что руководство НОВАТЭКа уже сейчас обозначает потребности компании в судах, чтобы получить от «Звезды» ясный ответ о возможности их постройки. Леонид Михельсон говорил в интервью “Ъ” в прошлом году, что, если «Звезда» «откажется строить, их построят в другом месте». Суда для «Ямал СПГ» были заказаны в Южной Корее на верфи DSME.

НОВАТЭК думает о приемном терминале на Камчатке

Контекст

Глава НОВАТЭКа Леонид Михельсон признал, что прежний план по газификации Петропавловска-Камчатского признан слишком дорогим. НОВАТЭК собирается к концу 2022 года построить на Камчатке перевалочный терминал в бухте Бечевинская, где сжиженный газ будет перегружаться с газозовов ледового класса в обычные СПГ-танкеры. В процессе перевалки образуется так называемый отпарной газ, его предполагалось направить в Петропавловск. Однако, как заявил господин Михельсон, стоимость трубы до города из-за сложной местности может превысить 100 млрд руб. Поэтому сейчас рассматривается вариант строительства в Петропавловске приемного терминала СПГ мощностью до 1 млрд кубометров, куда НОВАТЭК может доставлять СПГ на небольшом танкере из Бечевинской бухты.

Юрий Барсуков

<https://www.kommersant.ru/doc/3997774>

ВЕДОМОСТИ; АЛЕКСАНДР ВОРОБЬЕВ; 2019.06.10; АВИАКОМПАНИЯ «ВОЛГА-ДНЕПР» РИСКУЕТ ЛИШИТЬСЯ ГРУЗОВЫХ САМОЛЕТОВ «РУСЛАН»; РЕШЕНИЕ КИЕВСКОГО СУДА ОБ АРЕСТЕ ЛАЙНЕРОВ МОЖЕТ БЫТЬ ИСПОЛНЕНО В ДРУГИХ СТРАНАХ

Подольский районный суд Киева 28 мая по ходатайству главного управления национальной полиции Киева арестовал и запретил эксплуатацию пяти гражданских транспортных самолетов Ан-124-100 «Руслан» российской авиакомпании «Волга-Днепр». Об этом рассказал представитель юрфирмы «Ильяшев и партнеры», представляющей производителя «Русланов», украинский концерн «Антонов». «Ведомости» ознакомились с решением суда, представитель «Ильяшев и партнеры» подтвердил его подлинность. Дело с таким номером было рассмотрено 28 мая, говорится на сайте Подольского суда, ходатайство об аресте имущества удовлетворено.

Решение принято в рамках уголовного дела по ст. 281 УК Украины – нарушение правил воздушных полетов, которые создали опасность для жизни людей или другие тяжкие последствия. Также согласно решению любым третьим лицам (аэропортам, авиавластям) запрещены любые действия, направленные на посадку/взлет этих пяти «Русланов» (регистрационные номера RA-82068, -82078, -82045, -82046 и -82077).

Ан-124-100 «Руслан» – самый большой серийный грузовой самолет в мире, «Волга-Днепр» Алексея Исайкина – их крупнейший в мире эксплуатант, у нее в собственности 12 таких судов. «Русланы» могут перевозить уникальные грузы, «Волга-Днепр» выполняет заказы ООН и других международных организаций. До 2016 г. «Волга-Днепр» и «Антонов» имели совместное предприятие (СП), которое эксплуатировало их общий парк «Русланов» (у «Антонова» было семь лайнеров). В 2016 г. украинский концерн заявил, что выходит из СП, предупредив: по истечении ресурса самолеты «Волга-Днепра» потеряют летную годность и их эксплуатация будет запрещена.

«Назначенный ресурс – изобретение советского авиапрома. У Boeing и Airbus такого понятия нет. Советские разработчики устанавливали ресурс для типа судна (у «Руслана» 50 000 летных часов), когда он истекает, производитель его продлевает», – рассказывали топ-менеджеры двух авиакомпаний.

«Антонов» готов продлевать ресурс для судов «Волга-Днепра», это источник дохода, но власти Украины запрещают, говорит топ-менеджер концерна. «Волга-Днепр» ищет выход и пытается продлить ресурс через аффилированную немецкую компанию, добавляет собеседник.

«Ресурс пяти арестованных «Русланов» продлила немецкая AMTES GmbH. По остальным судам «Волга-Днепра» после истечения их ресурса также будут направляться материалы в суд», – обещает представитель «Ильяшев и партнеры». Ресурс судна может продлевать только разработчик. **Росавиация** 8 декабря 2017 г. выдала AMTES сертификат разработчика самолета «Руслан», говорится на сайте ведомства. AMTES входит в группу «Волга-Днепр», согласно сайту российской авиакомпания.

По мнению «Антонова», следствия и суда, действия **Росавиации** и AMTES незаконны, а допуск этих самолетов к полетам нарушает требования летной годности ICAO, говорит старший партнер «Ильяшев и партнеры» Роман Марченко. Представители «Волга-Днепра» и «Антонова» на запросы не ответили, представитель **Росавиации** от комментариев отказался.

Решение суда может быть исполнено в странах, с которыми Украина имеет соглашения о взаимной правовой помощи по уголовным и гражданским делам, это может осложнить работу «Волга-Днепра», сказал партнер юрфирмы Eberg Aviation Consulting Артур Эберг. С ним согласны управляющий партнер Debevoise & Plimpton Алан Карташкин и адвокат Forward Legal Александр Филатов. Таких стран десятки, в том числе США, Китай, Канада, Германия, Франция, Великобритания, ОАЭ – «документы для исполнения принятого решения в иностранных юрисдикциях будут подготовлены в течение 1–2 месяцев», сулит представитель «Ильяшев и партнеры».

Два «Руслана» «Волга-Днепра», по данным ресурса flightradar24, не летают уже больше года. Остальные 10, в том числе пять арестованных, совершают полеты в основном между Россией и странами Северной Америки, Европы и Азии. Важные города маршрутной сети – Лейпциг, Ницца, Нью-Йорк, Хьюстон, Анкоридж и Эверетт.

«В других странах исполнение решения украинского суда не будет автоматическим. Каждый раз надо будет обосновывать арест, иностранные судебные процессы потребуют серьезных расходов. К тому же ресурс воздушного судна – наследие советских авиационных правил, и «Волга-Днепр» может строить на этом линию защиты: доказывать, что истечение ресурса не снижает летную годность самолета и не является основанием для ареста или приостановки эксплуатации», – рассуждает Карташкин. «Антонов» выступает в процессе лишь заявителем, исполнения в других странах будут добиваться власти Украины в рамках межгосударственных поручений, говорит Филатов.

<https://www.vedomosti.ru/business/articles/2019/06/09/803809-aviakompaniya-volga-dnepr>

На ту же тему:

<https://www.kommersant.ru/doc/3997772>

ТАСС; 2019.06.07; ЛОУКОСТЕР "ПОБЕДА" ПРИОСТАНОВИТ ПОЛЕТЫ МОСКВА - ОСТЕНДЕ С 29 ИЮНЯ

Российский лоукостер "Победа" приостанавливает полеты с 29 июня из московского Внуково в бельгийский Остенде, которые были запущены в марте этого года, из-за падения продаж билетов. Об этом ТАСС сообщила в пятницу представитель аэропорта Остенде-Брюгге Лиз Боленберг.

"С 29 июня "Победа" более не будет летать из Остенде-Брюгге в российскую столицу, о чем компания уведомила руководство аэропорта накануне вечером. Есть несколько причин для этой, надеемся, временной меры", - заявила она.

"Рейс Внуково - Остенде-Брюгге с момента запуска получил большую популярность у пассажиров, как у российских, так и фламандских (аэропорт находится в северной части Бельгии - Фландрии - прим. ТАСС). Однако с самого начала было известно, что продажи билетов будут падать в летний период, поскольку в это время туристы предпочитают городским турам поездки в более солнечные регионы", - отметила Лиз Боленберг.

"Плохие продажи билетов на летний период и тот факт, что "Победа" все более убеждена в целесообразности данного маршрута лишь в весенний и осенний период, заставили

авиакомпанию сменить курс. В то же время после очень успешного запуска маршрута приостановка полетов стала для нас неожиданностью", - сказала Лиз Боленберг.

Этот маршрут был открыт 7 марта нынешнего года, рейсы осуществляются 3 раза в неделю. Остенде - курортный город на берегу Северного моря, находящийся примерно в 100 км от Брюсселя. Аэропорт здесь носит имя двух городов - Остенде-Брюгге - так как второй, являющийся самым популярным среди туристов местом Бельгии, расположен всего в 20 км. Кроме того, относительно недалеко от Остенде находятся такие города, как Амстердам и Роттердам, Париж и Лилль.

Основное авиасообщение между Россией и Бельгией обеспечивается из Брюсселя в Москву двумя компаниями - "Аэрофлотом" и "Брюссельскими авиалиниями".

<https://tass.ru/ekonomika/6525527>

ТРАНСПОРТ РОССИИ; СЕРГЕЙ ОЗУН; 2019.06.07; АКТИВНАЯ ФАЗА; КАК ОБЕСПЕЧИТЬ ЭФФЕКТИВНУЮ РЕАЛИЗАЦИЮ НАЦИОНАЛЬНОГО ПРОЕКТА.

Реализация национального проекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги» (БКД 2.0) вступила в активную фазу. Регионы завершили заключение «денежных» соглашений с Росавтодором о предоставлении межбюджетных трансфертов. К настоящему времени территории уже определили подрядчиков, которые приступают к выполнению дорожных работ, предусмотренных региональными программами. И вновь подрядные организации столкнулись с проблемами, характерными для отрасли. О них и путях эффективной реализации нацпроекта шел разговор на заседании всероссийского «круглого стола», организованного Общероссийским народным фронтом совместно с Союзом транспортников России при участии **Минтранса России** и Торгово-промышленной палаты РФ.

Одна из наиболее острых проблем касается формирования цен на дорожно-строительные материалы, топливо и другие ресурсы. С каждым годом цены неумолимо ползут вверх. Рост объемов работ (следовательно, спроса на ресурсы) в рамках БКД 2.0 может повлиять на увеличение стоимости стройматериалов, предупреждают эксперты. Это, конечно, ненормально, когда в пик строительного сезона стоимость битума, к примеру, резко повышается по сравнению с зимним периодом. На ценовую политику накладывают отпечаток и тарифы естественных монополий, которые также высоки. Между тем в проектно-сметной документации на строительство (ремонт, капремонт) того или иного дорожного объекта расходы на материалы строго лимитированы федеральными расценками, которые намного ниже рыночных.

Вот как обрисовал ситуацию с ценообразованием один из участников «круглого стола» – начальник дорожного управления Курской области Валентин Иванов. Стоимость асфальтобетона в федеральной сметно-нормативной базе составляет половину фактической цены на рынке. Сметная цена щебня – 662 руб. при фактической стоимости (с учетом доставки) – 2200 руб. Согласно федеральным расценкам щебеночно-мастичный асфальтобетон сегодня должен стоить дешевле, чем асфальтобетон типа А. На самом же деле – наоборот. Теперь понятно, почему многие дорожники ЦМА не используют.

Валентин Иванов предлагает: до перехода на ресурсный метод определения сметной стоимости дорожных работ (2022 год) дать законодательные полномочия субъектам РФ по созданию регио-

нальных центров по ценообразованию. По его мнению, необходимо, чтобы Минстрой России вместе с Главгосэкспертизой доводит индексы пересчета сметных цен по статьям: по фонду оплаты труда, эксплуатации механизмов, отдельным материалам и т. д. И чтобы Минстроем публиковался отдельный индекс на автодороги и искусственные сооружения. Ведь существующий индекс не отражает специфику отраслевой ресурсно-технологической модели. С курским коллегой согласен председатель комитета транспорта и дорожного хозяйства Волгоградской области Анатолий Васильев.

При прохождении экспертизы проектно-сметной документации важен также вопрос учета стоимости работ, сопутствующих строительству. Это землеустроительные работы,

составление технического плана для кадастрового учета объектов, оценка изымаемых земель и сносимых сооружений, экономические изыскания, диагностика и т. д. Все эти затраты сегодня нельзя включить в сметную стоимость при прохождении госэкспертизы, так как нет сметных нормативов, позволяющих полноценно их учитывать.

Между тем в народе бытует мнение, что рост цен на ресурсы происходит не потому, что возрастают издержки, а оттого, что впереди маячит перспектива огромного бюджетного финансирования, которое предусмотрено нацпроектом, и поэтому велик соблазн за счет него поживиться. Такая мысль прозвучала во время дискуссии участников «круглого стола».

Президент Общероссийского отраслевого объединения работодателей в дорожном хозяйстве «АСПОР» Александр Малов в очередной раз обратил внимание участников дискуссии на несовершенство Федерального закона № 44 о контрактной системе. Главным критерием для победы в торгах остается уровень снижения цены контракта по сравнению с изначально заявленной. Александр Малов предлагает сделать торги двухэтапными. Возможность отбора участников на первом этапе, по его мнению, можно предоставить саморегулируемым организациям. Затем уже заказчик проводит конкурс. И если кто-то из претендентов предлагает выполнить объем работ ниже сметной стоимости более чем на 10%, он должен представить план оргтехмероприятий. Вполне логично: вызвался сделать значительно дешевле – объясни, за счет чего.

Другая тема, рассмотренная в рамках «круглого стола», – оценка состояния региональных автодорог и повышение эффективности использования средств дорожных фондов. Состояние трасс напрямую связано с объемами выполняемых работ. В прошлом году были отремонтированы 11,6 тыс. км территориальных дорог и 1400 км построены, рассказал генеральный директор Ассоциации «РАДОР» Игорь Старыгин. Уровень финансовой обеспеченности работ по содержанию в 2018 году составил 38%, по ремонту – 35%, по капремонту – 3%. В этой ситуации трудно перейти к новым методам управления автодорогами.

Большую роль при планировании работ, выборе оптимальных инженерных решений при ремонте играет инструментальная диагностика. Не случайно перед входом в главный корпус Московского автомобильно-дорожного государственного технического университета (МАДИ), где проходил «круглый стол», была устроена импровизированная выставка диагностического лабораторного оборудования на колесах. Многие его образцы соответствуют мировым требованиям. Производить диагностические измерения важно, чтобы иметь представление о том, в каком эксплуатационно-техническом состоянии находится автодорога в целом.

Одно из предложений Ассоциации «РАДОР – рекомендовать администрациям субъектов РФ в ближайшие три года организовать проведение инструментальной диагностики опорной сети региональных автодорог, мостовых сооружений, оценку несущей способности конструкций дорожных одежд. Это позволит точно определить объем ремонтных работ на перспективу. Не секрет, что примерно 50–70% территориальных дорог требуют капремонта.

Еще один наболевший вопрос – взаимоотношения владельцев автодорог с владельцами коммуникаций, продолжил Игорь Старыгин. В проектно-сметную документацию, которая проходит госэкспертизу, заложены мероприятия по переустройству инженерных сетей, пересекаемых линейным объектом. Но когда подрядные организации обращаются за техническими условиями к владельцам коммуникаций (газо- и нефтепроводов, линий электропередачи и т. п.), они ставят условие: работы будут выполнять только специализированные ведомственные организации. Расценки за перенос инженерных сетей у них сильно отличаются. К примеру, в проектно-сметной документации на дорожный объект в Воронежской области на эти цели заложено 12 млн руб., а владелец коммуникации требует 22 млн, в Нижегородской области в смете объекта значится сумма 4,7 млн руб., а владелец инженерной сети предлагает ее переустроить за 16 млн. Подобные примеры можно приводить сотнями по всем субъектам РФ.

Законопроект, призванный урегулировать этот вопрос, в первый раз был внесен в Госдуму еще в 2012 году. Сложно шли согласования между дорожниками и сетевыми компаниями газовиков, нефтяников, энергетиков. Консенсус тогда не был достигнут, и в 2017 году

документ был отклонен. Затем Минтранс России был разработан новый законопроект, касающийся переустройства инженерных сетей в границах полос отвода и придорожных полос при строительстве, реконструкции, капремонте автодорог. Ассоциация «РАДОР» предлагает рекомендовать Правительству РФ внести законопроект в Госдуму РФ с тем, чтобы в ближайшее время он был принят.

Активная дискуссия на «круглом столе» развернулась по теме совершенствования нормативно–правовой базы в области транспортного строительства и дорожного хозяйства. В свете увеличения межремонтных сроков эксплуатации автодорог этот вопрос приобретает особую актуальность. Ведь дольше служить смогут те дорожные одежды, при устройстве которых были применены инновационные материалы и технологии. А использование многих из них далеко не всегда предусмотрено существующими нормативно–техническими документами. На это обратил внимание участников председательствовавший на «круглом столе» президент Союза транспортников России, первый заместитель председателя Комитета Госдумы РФ по транспорту и строительству Виталий Ефимов: «Необходимо во всех регионах внедрить комплекс современных технологий ремонта и содержания автодорог, которые позволили бы увеличить межремонтные сроки с нынешних 5–6 лет для большинства субъектов РФ до 12 лет. Для этого в первую очередь придется совершенствовать нормативную базу».

Об обновлении нормативно–технических документов шла речь в выступлении заместителя начальника управления строительства и эксплуатации автомобильных дорог Росавтодора Андрея Чернигова. Чтобы продлить срок службы дорожных одежд, была проведена огромная подготовительная работа, отметил он. В мае 2017 года постановлением Правительства РФ были утверждены нормативы финансовых затрат и правила расчета бюджетных ассигнований на капремонт, ремонт и содержание автодорог, предусматривающие увеличенные межремонтные сроки (между капремонтами – 24 года, между ремонтами – 12 лет).

По словам Андрея Чернигова, для обеспечения отрасли нормативными документами, позволяющими осуществлять проектирование дорожных одежд с такими межремонтными сроками, в 2018 году приказом Росстандарта был введен в действие предварительный национальный стандарт 265 2018 «Проектирование нежестких дорожных одежд». В настоящее время Росавтодором в рамках НИОКР разрабатывается ГОСТ «Межремонтные сроки проведения работ по капремонту, ремонту автодорог общего пользования и искусственных сооружений на них...».

В рамках техрегламента Таможенного союза «Безопасность автомобильных дорог», который полностью вступил в силу в сентябре 2016 года, разработан комплекс стандартов, предъявляющих особые требования к дорожно–строительным материалам и изделиям (в первую очередь – к битуму, щебню, гравию и другим), а также соответствующие стандарты по методам их испытания. Два года назад взамен устаревшего был принят новый национальный стандарт «Требования к эксплуатационному состоянию, допустимому по условиям обеспечения безопасности дорожного движения». Он прошел все необходимые процедуры публичного обсуждения, согласован техническими комитетами по стандартизации. Данный стандарт существенно расширил и дифференцировал номенклатуру требований, предъявляемых к эксплуатационному состоянию автодорог.

Принявший участие в заседании «круглого стола» первый заместитель министра транспорта РФ Иннокентий Алафинов озвучил позицию министерства по ряду вопросов, обсуждавшихся участниками дискуссии, рассказал о предлагаемых специалистами изменениях в Градостроительный кодекс РФ, связанных с совершенствованием порядка ценообразования и сметного нормирования. В процессе перехода к ресурсному методу определения сметной стоимости дорожных работ совместно с Минстроем ведутся разработка мер по совершенствованию системы ценообразования в строительной отрасли, анализ предложений и замечаний к проектам новых нормативных документов.

По итогам работы «круглого стола» принята резолюция, в которую вошли предложения по реализации национального проекта БКД 2.0. Документ будет направлен руководству страны. Участники дискуссии обратились к Правительству РФ с предложением ограничить рост цен на строительные материалы и транспортные издержки общим

уровнем инфляции, используя для достижения этого результата дополнительные рыночные механизмы или административное регулирование.

<http://transportrussia.ru/item/4971-aktivnaya-faza.html>

ТРАНСПОРТ РОССИИ; ШАМИЛЬ БАЙБЕКОВ; 2019.06.07; ОТ ТАКТИКИ – К СТРАТЕГИИ

Законодательство в области БЛА активно совершенствуется, но проблем не убавляется.

Недавняя конференция «Беспилотная авиация – 2019» прошла в аншлаговом формате. Ее организатор – Центр стратегических разработок в гражданской авиации – по обыкновению провел ее на достойном уровне. Главное, что удалось отметить в двухдневной полемике участников рынка, – это тенденция смещения акцентов с тактической проблематики на стратегическую. Что является достаточно серьезной подвижкой в многоуровневом процессе.

Новый поворот

Иметь к 2030 году более 15% мирового оборота беспилотников – именно такую амбициозную задачу поставили перед собой участники рынка БАС. Озвучил ее Сергей Жуков, соруководитель рабочей группы по разработке и реализации дорожной карты «Аэронет». По его словам, это примерно 37–40 млрд долларов США. Для этого необходимо разработать нормативно–правовое обеспечение и развить сообщество БАС. Мировой рынок беспилотной авиации развивается достаточно стремительно. Наблюдаются два крупных применения – мониторинг (более половины объема мирового рынка) и перевозки. Объем продаж дронов к 2022 году предполагается на уровне 15 млрд долларов. Сегодня российские эксперты примерно в эту же сумму оценивают совокупный мировой рынок реализации беспилотников и услуг. К примеру, только совокупные продажи персональных и коммерческих БАС увеличились с 4,5 млрд долларов в 2016 году до 6 млрд в 2017–м.

По статистике, представленной Росавиацией, только за 2015 год было продано более 4 млн БАС. К 2025 году ожидается увеличение продаж до 100 млн. Среди факторов роста, влияющих на столь резкое увеличение продаж, названы доступность по цене, простота эксплуатации, множество бизнес–предложений, наличие приложения для массовых потребителей. В свою очередь, гендиректор ЦСР ГА Антон Корень в аналитической части своего выступления сообщил, что емкость рынка к 2035 году оценивается в 32 млрд долларов. «Где будет наша страна и какую долю займет от этого рынка – вопрос риторический, и сейчас ни один из наших отечественных авиационных производителей ответить на него не может. Вопрос с планами по формированию регулятивной среды для городской авиационной мобильности с использованием БАС остается открытым», – подчеркнул он.

Отсюда и высокая в общемировом формате инвестиционная активность в данной области. Объясняется это тем, что сегмент БАС до 30 кг достаточно развит. Здесь решается достаточно много технических задач. Однако, по словам Сергея Жукова, рабочая группа сосредоточила свое внимание на развитии тяжелого беспилотного авиапрома. Проведена некая классификация, определены технологические задачи, целевые установки, разработана документация для Фонда Бортника (фонд содействия инновациям). Такой вот поворот! К сожалению, Сергей Жуков так и не пояснил, почему внимание рабочей группы привлек именно тяжелый сегмент БАС. Остается гадать – то ли в силу жесткой конкуренции в сегменте до 30 кг, то ли из–за большего интереса к солидным и дорогостоящим весовым конструкциям Минпромторга? И главное, останется ли в сфере внимания Аэронета многочисленная и активно растущая категория беспилотников меньшего весового сегмента?

Ясность в эти вопросы не внесло и выступление советника замминистра промышленности и торговли РФ Романа Наумова. Он подтвердил, что за последнее время беспилотные технологии наметили хорошую динамику развития. Но, на взгляд представителя Минпромторга, этого недостаточно. Еще много предстоит сделать в области нормативно–правовой и технической базы. В частности, он обратил внимание на отсутствие технических решений, позволяющих интегрировать беспилотные системы в единое

воздушное пространство. «Отсутствуют наземно–космическая инфраструктура, позволяющая осуществлять автономные полеты на безопасном уровне, и отечественная элементная база», – самокритично отметил Роман Наумов. Поэтому перед министерством стоит широкий перечень задач, требующих решения.

По словам Романа Наумова, в министерстве считают, что беспилотные системы могут являться драйвером развития цифровизации регионов. Уже сформирован фундамент, на базе которого можно двигаться дальше – переходить от частных к комплексным решениям. Он отметил, что в настоящий момент сфера применения БАС находится в узком сегменте. Задача – попытаться расширить область применения беспилотной авиации. Но услуги в этой области должны оказываться на безопасном уровне и быть интересны не только для бизнеса, но также для рядовых граждан и, конечно, для государства.

Роман Наумов напомнил, что Минпромторг является структурой, ответственной за реализацию программы дорожной карты «Аэронет». Но ее следует реформатировать с учетом накопленного опыта, считают в министерстве. В чем заключается процесс реформатирования и не является ли этот термин синонимом привычной слуху россиян оптимизации, докладчик не уточнил. Возможно, в той самой переориентации на тяжелый класс беспилотников.

О результатах исполнения программы дорожной карты Сергей Жуков сообщил коротко. Реализованы ряд пилотных проектов, прежде всего в области дистанционного зондирования земли, созданы цифровые модели регионов (Тульской области и Республики Татарстан). Проведены аэрокосмические съемки. Кроме того, вложены средства в развитие тяжелого гражданского беспилотника. Фондом Бортника было поддержано порядка 70 проектов на сумму примерно 1,5 млрд руб. Общая сумма поддержки проектов по линии НТИ, связанных с БАС, приблизилась к 4 млрд руб. Разработана дорожная карта по совершенствованию законодательства и устранению административных барьеров. По этой части должно быть разработано порядка 50 нормативных актов, из которых 3 уже приняты.

Среди них и нормативные акты, касающиеся совершенствования системы образования для обеспечения перспективных кадровых потребностей динамично развивающихся компаний, научных и творческих коллективов, участвующих в создании новых глобальных рынков. На эти цели в 2018 году должно было быть выделено, включая средства федерального бюджета, более 650 тыс. руб. Но в графе «факт» стоит унылый ноль. Удручает и невыполнение заявленных планов по ряду важных направлений. Так, из запланированных 950 человек, занятых в сфере разработки и производства беспилотных авиационных систем и полезных грузов, в прошлом году удалось привлечь только 94 специалиста. Еще более показательна ситуация с численностью занятых в сфере комплексных решений и услуг на основе эксплуатации беспилотных авиационных систем. Здесь вместо планируемых 25 тыс. в прошлом году было занято всего 73 человека.

Тем не менее в НТИ думают о будущем, о глобальном рынке. И это отрадно. Здесь видят два основных барьера, препятствующих выходу на мировой простор, – отсутствие критических технологий и наличие нормативных, инфраструктурных и образовательных проблем.

Задача непростая. По данным Росавиации, только для решения процедурной проблематики по выдаче сертификата летной годности беспилотным воздушным судам массой более 30 кг необходимо внести дополнения в ряд федеральных авиационных правил. В этом ряду: ФАП–132 в части процедур по выдаче сертификатов летной годности; ФАП–128 в части согласования программы технического обслуживания, минимального перечня оборудования, руководства по организации технического обслуживания, руководства по деятельности; ФАП–285 в части сертификации организаций по техническому обслуживанию; ФАП–147 в части требований к персоналу по техническому обслуживанию беспилотных авиационных систем; ФАП–289 в части требований к авиационным учебным центрам. А пока обоснованная регистрация БВС в Государственном реестре гражданских воздушных судов Российской Федерации отсутствует, подтверждает регулятор.

В основе интеграции – связь

Решение правовых вопросов, несомненно, важно. Но на повестке стоит уже следующий качественный этап проблематики. «Еще одной ключевой задачей для государства является разработка и внедрение технических решений, обеспечивающих без ограничений безопасное выполнение полетов беспилотных и пилотируемых воздушных судов, а также законодательное регулирование таких полетов», – указывают в Росавиации.

В приоритете технических решений – надежная, защищенная и, подчеркнем, соответствующая авиационным требованиям связь. Без нее невозможно обеспечение полетов множества БВС (БАС) за пределами прямой визуальной видимости.

Отметим, что в настоящее время воздушное законодательство Российской Федерации позволяет выполнять одновременные полеты пилотируемых и беспилотных воздушных судов, но только в специально выделенном воздушном пространстве. При этом эшелонирование пилотируемых и беспилотных воздушных судов в специально выделенном воздушном пространстве возложено на орган обслуживания воздушного движения (управления полетами) пользователя воздушного пространства, организующего такие полеты.

Процедурный метод сегрегации воздушного пространства – единственный способ для БВС подняться в воздух. И даже когда будет упрощена разрешительная процедура полетов до 150 метров в пределах визуального контроля, это упростит жизнь лишь авиамоделистам и малой части коммерческих компаний, работающих на локальных объектах, утверждает гендиректор Ассоциации эксплуатантов и разработчиков беспилотных авиационных систем (Аэронет) Глеб Бабинцев. Находясь в такой изоляции, беспилотная авиация не принесет ожидаемого экономического и глобального конкурентного эффекта. Приоритетной задачей в решении этого вопроса является безопасная интеграция БВС в единое общее с пилотируемой авиацией воздушное пространство. И, к сожалению, в этом вопросе сегодня полной ясности нет.

Различными специалистами предлагаются несколько концепций и технологий, среди которых звучат UTM, МПСН, АЗН–В, 1090ES, VDL–4, V2V и т. д.

Чтобы систематизировать все эти термины для читателя, нужно прежде всего определиться, что есть сама интеграция БВС.

Как уже было отмечено, главная задача – это безопасные совместные полеты беспилотной и пилотируемой авиации независимо от цели полета (развлекательная или коммерческая), от класса воздушного пространства или региона выполнения полета. Следовательно, интеграция – это комплекс технологий и нормативных актов, обеспечивающих именно такие полеты.

Обеспечить безопасность таких полетов, не допустить столкновения можно лишь предоставляя пилотам на борту и внешним пилотам полную достоверную информацию о воздушной обстановке в режиме реального времени. Пилотам необходимо видеть на приборах положение своего и всех окружающих воздушных судов, иметь метеоинформацию на маршруте полета, иметь возможность двусторонней радиосвязи с диспетчером в контролируемом или с другим пилотом в неконтролируемом воздушном пространстве.

Из чего выбирать?

Как видим, проблематика связи основополагающая. Потому не лишним будет напомнить нашим читателям об упомянутых концепциях. Итак, концепция UTM, инициированная в NASA и презентованная ею Росавиации в ходе недавнего визита представителей этой организации в Россию. В действительности UTM является лишь вспомогательным информационным сервисом для внешних пилотов и никак не обеспечивает задач интеграции. Для UTM предполагаются такие технологии передачи данных, как 5G и LTE, не отнесенные ИКАО к разрешенным технологиям наблюдения воздушных судов. С учетом географических особенностей России и низкого покрытия сотовой связью UTM не будет реализован даже как сервис на большинстве коммерческих маршрутов БВС. В то же время в городской среде такие технологии при правильной комбинации с другими авиационными технологиями могут принести ощутимую пользу и коммерческим эксплуатантам, и пилотам–любителям.

Концепция МПСН (многопозиционных систем наблюдения), инициированная Минтрансом России, предполагает организацию взаимодействия всех пилотируемых и

беспилотных объектов через наземную инфраструктуру. Предполагается, что каждое ВС будет иметь ответчик, передающий на наземные антенны свои спутниковые координаты. Более того, МПСН уточнит эти координаты, по сути делая спутники ненужным звеном в цепочке определения местоположения воздушного судна. Наблюдая таким образом все воздушные суда, диспетчер будет передавать пилотам на борту и внешним пилотам сообщения об изменении маршрута с целью предотвращения столкновений. Концепция не дает ответа на вопрос, как быть в классе G на самой востребованной БАС высоте до 400 м, где отсутствует диспетчерское обслуживание.

Технология АЗН–В (автоматическое зависимое наблюдение радиовещательного типа) представляет собой безрадарный метод наблюдения воздушных судов, при котором воздушное судно автономно, например, при помощи средств спутниковой навигации ГЛОНАСС/GPS, определяет свое местоположение и в соответствии с некоторым протоколом сообщает в радиовещательном режиме о своем положении всем участникам воздушного движения и иным заинтересованным пользователям. В результате АЗН–В с высокой точностью обеспечивает наблюдение воздушного судна без использования наземных радаров при существенно меньших затратах. Но и у данного техрешения есть изъяны, о которых будет сказано ниже.

Концепция V2V – активно обсуждаемая в мире. Перспективный метод непосредственного взаимодействия пилотируемых и беспилотных объектов между собой без использования наземных средств для подтверждения взаимного местоположения. Технологическая реализация именно этой концепции позволит любым воздушным судам определять взаимное местоположение и маневрировать с целью уклонения от столкновений даже там, где нет диспетчера и инфраструктуры.

Линии передачи данных (ЛПД) – специальные частотные диапазоны и стандартизованные протоколы передачи информации, к которым относятся широко применяемый в пилотируемой авиации 1090ES, UAT, VDL–4. Именно эти ЛПД сертифицированы ИКАО для применения в целях авиационного наблюдения и могут применяться при решении задач интеграции. ЛПД отличаются выделенным под них частотным диапазоном, уровнем киберзащищенности, принципами отправки и получения сигнала и др.

АЗН–В с разными привкусами

Свою, научную точку зрения на актуальнейшую на сегодня проблему высказал начальник отделения ГосНИИ авиационных систем (ГосНИИАС) Эдуард Фальков. В последние годы в соответствии с одобренной ИКАО концепцией CNS/ATM (Связь, Навигация, Наблюдение/Организация Воздушного Движения) как за рубежом, так и в России разрабатываются и постепенно внедряются новые методы и средства управления полетами, говорит он. Одним из ключевых применений в концепции CNS/ATM является АЗН–В.

В России в рамках модернизации Единой системы организации воздушного движения проводятся мероприятия по внедрению АЗН–В, являющегося технической основой перспективной схемы организации воздушного движения. АЗН–В с высокой точностью обеспечивает наблюдение воздушных судов без использования наземных радаров при существенно меньших затратах. Помимо наблюдения ВС в системе УВД в зависимости от используемой ЛПД АЗН–В может сопровождаться предоставлением дополнительных аэронавигационных услуг – ситуационной осведомленности пилотов (пилоты видят положение близлежащих (до 400 км) воздушных судов на бортовых дисплеях), полетно–информационного обслуживания FIS–В – передачей на борт данных о погоде и оперативных аэронавигационных ограничений и др.

Рядом правительственных поручений была задана реализация АЗН–В в интересах не только гражданской, но и государственной авиации в целях решения задач наблюдения и управления ВС различного назначения, повышения безопасности полетов и эффективности выполнения специальных задач, создания системы управления полетами пилотируемой и беспилотной авиации в едином воздушном пространстве.

Впервые в Российской Федерации положительный опыт использования АЗН–В на базе ЛПД VDL–4 (АЗН–В/4) был получен в ВВС в 2002–2003 гг. при выполнении специальных операций. В настоящее время вертолеты авиации ФСБ и ФСО штатно оснащены аппаратурой АЗН–В/4, имеется многолетний положительный опыт ее использования не

только в качестве средства УВД, но и в районах выполнения специальных операций, а также в условиях Арктики и Антарктики.

В 2015–2017 гг. были успешно проведены исследовательские проверки по использованию технологии АЗН–В/4 для решения задач военно–транспортной авиации.

В 2016 году с положительным итогом была завершена опытная эксплуатация АЗН–В в рамках пилотных проектов гражданской авиации «Ямал–АЗН» и «Москва–АЗН», подтвердившая эффективность использования АЗН–В/4.

Вместе с тем есть утвержденная концепция внедрения АЗН–В на основе так называемого единого стандарта АЗН–В/1090 на базе ЛПД 1090.

По мнению ряда экспертов, значительную угрозу для всех видов авиации, неавторизованного наблюдения представляет отсутствие киберзащищенности АЗН–В/1090, в то время как полное решение кибербезопасного авиационного обмена данными решается с помощью самоорганизующейся воздушной сети на базе АЗН–В/4, предложенной российскими специалистами и принятой к рассмотрению в ИКАО.

Итак, АЗН–В/1090 или АЗН–В?

Спор о применимых технологиях идет не первый год. В ходе конференции генеральным директором Ассоциации «Аэронет» Глебом Бабинцевым было предложено провести практическую демонстрацию технологий совместных безопасных полетов беспилотников и пилотируемых ВС в рамках конкурса «Авиароботех–2019» 30 мая в Томске. Две главные конкурирующие в вопросе технологий организации ГосНИИАС (технология АЗН–В/4) и НПП «ЦРТС» (АЗН–В/1090) публично приняли этот вызов. Не исключено, что сравнительный эксперимент при объективном соблюдении условий его проведения подскажет регулятору верное решение и, возможно, позволит сэкономить немалые госсредства.

КСТАТИ

В России к 2035 г. потребуются от 271 тыс. до 300 тыс. специалистов по реализации направлений Национальной технологической инициативы (НТИ). Такие подсчеты содержатся в дорожной карте НТИ «Кружковое движение», утвержденной Советом при Президенте РФ по модернизации экономики и инновационному развитию.

Не считая «Кружкового движения», в рамках НТИ утверждены семь дорожных карт. В том числе Аeronet (беспилотная авиация).

На рынке Аeronet три направления потребуют по 5,7 тыс. специалистов: разработка и конструирование электронных компонентов, электронных схем и устройств для беспилотников; объединение узлов механики с электронными, электротехническими и компьютерными компонентами для беспилотников; разработка приложений (распознавание и т. д.) для беспилотников.

Еще два направления – прототипирование и конструирование беспилотников и разработка двигателей для беспилотников – потребуют по 4,2 тыс. специалистов. Дополнительно 2,8 тыс. специалистов потребуется для разработки операционных систем (ОС) для беспилотников.

<http://transportrussia.ru/item/4972-ot-taktiki-k-strategii.html>

ТРАНСПОРТ РОССИИ; ЕЛИЗАВЕТА КАРПОВА; 2019.06.07; ЗАГЛЯНУЛИ В БУДУЩЕЕ; КАКИМ ДОЛЖНО БЫТЬ СЛЕДУЮЩЕЕ ПОКОЛЕНИЕ ТРАНСПОРТНИКОВ?

В Российском университете транспорта был проведен финальный этап и подведены итоги IV Всероссийского конкурса исследовательских и проектных работ «Транспорт будущего». В рамках финала были представлены 139 конкурсных проектов. Главная цель конкурса – выявить среди подрастающего поколения не только образованных молодых людей, но и тех, кто способен мыслить нестандартно.

Впервые конкурс прошел в РУТе. Тогда перед организаторами стояла непростая задача – найти такой формат соревнований, который смог бы соединить в себе как проверку знаний конкурсантов по общим и профессиональным дисциплинам, так и их способность к применению полученного опыта на практике. Другой задачей являлось поднятие престижа профессий, обеспечивающих

стабильное и успешное функционирование транспортного комплекса, а также эффективное строительство и проектирование элементов инфраструктуры. Формат конкурса был согласован с Ассоциацией транспортных высших учебных заведений и получил поддержку со стороны Министерства транспорта РФ, Федерального агентства железнодорожного транспорта, Федерального агентства морского и речного транспорта, Федерального агентства воздушного транспорта, Федерального дорожного агентства. Представители отраслевых ведомств отмечают, что конкурс «Транспорт будущего» – это возможность для молодых людей получить оценку высококвалифицированного и профессионального жюри, которое не только поставит балл, но и объяснит ошибки, даст возможность исправить их и подскажет варианты развития конкурсного проекта в рамках отрасли.

На сегодняшний день можно с уверенностью сказать, что конкурс динамично развивается. Среди основных партнеров мероприятия – крупные отраслевые компании: ОАО «РЖД», ПАО «Совкомфлот», ПАО «Аэрофлот». Помимо этого существенно выросло количество участников и география их представительства. Если в первый год в финале были представлены 50 проектов, на 12 субъектов России, то в 2019 году их стало 139 и 19 соответственно. Увеличение числа участников привело к росту числа победителей: в финале IV Всероссийского конкурса исследовательских и проектных работ «Транспорт будущего» первое место занял 31 проект, второе – 30, третье – 29. При этом некоторым участникам удалось выиграть сразу в нескольких номинациях, а жюри иногда не удавалось выбрать единственного победителя в той или иной категории. В РУТе отметили, что при проведении следующего конкурса, который станет юбилейным, планируется увеличение числа номинаций, привлечение большего числа участников, в том числе и зарубежных. Сообщается, что представители вуза готовы объединяться с другими транспортными вузами и прислушаться к пожеланиям самих участников конкурса в отношении его усовершенствования, так как главное в его проведении – будущее транспортной отрасли в лице подрастающего поколения.

Основные идеи, заложенные в основу конкурса «Транспорт будущего», получили свое продолжение в проведенной перед его финальным этапом панельной дискуссии. Ее модератором стал ректор РУТа Александр Климов, а в качестве почетных гостей присутствовали: заместитель начальника департамента управления персоналом ОАО «РЖД» Александр Збарский, начальник Управления учебных заведений и правового обеспечения Федерального агентства железнодорожного транспорта Георгий Меркулов, проректор Российского университета транспорта Константин Анисимов, директор ФГБУ «Информавтодор» Евгений Абузаров. Обсуждение коснулось двух основных вопросов: какие технологии появятся в области функционирования транспорта в скором времени и какие требования в связи с этим будут предъявляться к процессу подготовки кадров для отрасли.

Первым попытался ответить на поставленные вопросы Александр Збарский. Он отметил, что в ближайшие годы степень влияния цифровизации на железные дороги страны будет становиться все очевиднее. В частности, это коснется и персонала, так как уже сейчас разрабатывается система электронного паспорта машиниста. С ее помощью сотрудник, пришедший на обучение, повышение квалификации, уже будет заочно представлен педагогам. Они в свою очередь смогут проследить за профессиональным путем машиниста, узнать о его способностях, особенностях, заранее подготовить полезные для него учебные материалы.

Также заместитель начальника департамента управления персоналом ОАО «РЖД» отметил, что к потенциальным работникам компании требования тоже будут меняться в соответствии с цифровыми новшествами. Главное из них – постоянное желание становиться лучше, стремление вырабатывать в себе способность быстро и эффективно адаптироваться к изменениям. Он сделал акцент на том, что любой выпускник транспортного вуза должен понимать, что учеба не ограничивается получением диплома о высшем образовании. «Он должен постоянно держать себя в напряжении, получать новые знания. Задача университета найти связь между фундаментальным образованием и грядущими изменениями», – отметил Александр Збарский.

Ректор Российского университета транспорта Александр Климов заинтересовался, не приведет ли это увлечение цифровизацией к тому, что роль персонала, который обслуживает транспортную отрасль, постепенно будет снижаться. Представитель ОАО «РЖД» отметил, что вопрос этот весьма актуален и беспокоит многих, однако основная цель грядущих перемен не в массовом сокращении сотрудников и простой замене людей интеллектуальными системами, а в том, чтобы разгрузить человека, освободить его от тяжелого физического труда. Ректор РУТа подытожил, что в таком случае у вузов появляется задача не только подготовить специалиста, владеющего необходимыми профессиональными знаниями и навыками, но и привить ему стремление к всестороннему развитию, в особенности в области информационных систем. Александр Климов также отметил, что вопросы, касающиеся изменений в процессе подготовки кадров, должны обсуждаться всеми представителями отраслевого образования.

Константин Анисимов в ходе своего выступления отметил, что для современного специалиста в области водного транспорта также важно владеть любой техникой, в том числе оперативно реагировать на объективные изменения, «дружить» с интеллектуальными системами. Константин Анисимов отметил, что уже в ближайшем будущем отрасли могут понадобиться люди, владеющие новыми профессиями, теми, которые оправданы цифровизацией транспорта в целом. В частности, могут возникнуть программы подготовки по таким специальностям, как инженер–эколог, так как тема экологически безвредного транспорта и процесс влияния отрасли на окружающую среду в последнее время встает весьма остро. Также могут потребоваться услуги технических дизайнеров судов. По словам выступавшего, процесс разработки новых образовательных программ следует начинать уже сегодня.

Директор ФГБУ «Информ-автодор» Евгений Абузьяров уверен, что транспортные инженеры нужны всегда. По его мнению, отрасли всегда будут необходимы люди, которые умеют работать руками. В частности, он уверен, что в кризисные моменты интеллектуальные системы уступят место человеческим рукам, которые смогут починить «умные механизмы». Однако он также отметил, что отрицать необходимость цифровизации транспортного комплекса глупо: момент ее проникновения в отрасль уже настал. Евгений Абузьяров считает, что именно из-за человеческого фактора, по вине которого на транспорте часто случаются аварии, вопрос о внедрении интеллектуальных систем на транспорт нельзя откладывать. Также директор ФГБУ «Информавтодор» уверен, что главная задача состоит в том, чтобы определить, кто будет отвечать, скажем, за беспилотный транспорт и какими нормативно–правовыми документами его функционирование будет регламентироваться.

Относительно вопроса подготовки кадров Евгений Абузьяров отметил, что цель университета – привить студентам способность анализировать происходящее, обдумывать каждый свой шаг и совершаемое действие. При этом важно помочь завтрашним транспортникам развивать «пластичность» ума, которая поможет им для быстрой адаптации к новым технологиям. По его мнению, именно такие профессионалы будут незаменимы и станут универсальными, способными работать в любых условиях.

Ректор РУТа Александр Климов отметил, что вопросы внедрения беспилотного транспорта действительно требуют доработки. По его мнению, данный вид транспортного средства должен функционировать в подходящей для этого среде – цифровой. В частности, транспорт должен будет общаться с дорожными знаками на одном языке: распознавать их, своевременно считывать заложенные в них коды. Также заметил, что при использовании цифровых знаков постепенно отпадет необходимость в использовании привычных нам сегодня дорожных указателей. Это приведет к экономии природных и человеческих ресурсов, на что как раз нацелена цифровизация.

К мнению коллег присоединился начальник Управления учебных заведений и правового обеспечения Федерального агентства железнодорожного транспорта Георгий Меркулов. Он отметил, что не будет удивлен, если через 30 лет слово «цифровизация» станет для кого–то устаревшим. По его мнению, все вопросы, которые были обсуждены в ходе пленарной дискуссии и выдвинуты для рассмотрения участниками конкурса «Транспорт будущего», должны лечь в основу разработки новых образовательных программ.

В завершение серьезного разговора Александр Климов подчеркнул важность проведения таких отраслевых конкурсов. Он уверен, что для сегодняшних специалистов и их будущих коллег нет ничего predetermined, все зависит напрямую от способности и желания каждого человека меняться в лучшую сторону, постоянно совершенствовать собственные умения. По мнению ректора Российского университета транспорта, подобные дискуссии должны проходить часто, а результаты этих обсуждений как можно быстрее находить свое отражение в системе подготовки кадров, так как уже сегодня растут те, от кого в будущем будет зависеть развитие всей отрасли. Также особое внимание следует уделить поддержанию активной молодежи, которая стремится к разработке проектов по улучшению функционирования транспорта в целом.

Следует отметить, что в РУТе слова не расходятся с действиями. Администрацией университета всегда уделялось большое внимание воспитанию подрастающего поколения транспортников. В этот раз, сразу же после проведения конкурса «Транспорт будущего», руководство университета поддержало финалистов другого, не менее значимого мероприятия – XVI Всероссийского конкурса молодежных авторских проектов и проектов в сфере образования «Моя страна – Моя Россия». Ректор РУТа Александр Климов посетил церемонию закрытия, где объявил, что финалисты конкурса смогут получить дополнительно 10 баллов к результатам ЕГЭ при поступлении в следующем году в Российский университет транспорта. Такая возможность появится у тех, кто отличился в номинации «Транспорт. Пути сообщения моей страны», инициатором которой выступил Минтранс России, а экспертами в оценке работ участников – представители университета. Всего на суд жюри было представлено более 150 работ, посвященных деятельности различных видов транспорта и их взаимодействию. Развитие городского транспорта, новые ресурсоемкие технологии, развитие инновационной дорожной инфраструктуры и транспортная безопасность – эти и другие темы были отражены в конкурсных проектах. В финал же прошли только 25 лучших из них. «Будущее нашего транспорта требует усилий, энергии и талантов молодежи. Мы и дальше вместе с Министерством транспорта РФ будем поддерживать эту номинацию и представлять экспертов», – заявил Александр Климов.

<http://transportrussia.ru/item/4974-zaglyanuli-v-budushchee.html>