



## Ежедневный мониторинг СМИ

14 ИЮЛЯ 2020

### СОДЕРЖАНИЕ

ЭКСПЕРТ; ОЛЬГА МЕЩЕРЯГИНА; 2020.13.07; РОССИЯ ПОСТРОИТ СВОЙ УЧАСТОК АВТОТРАССЫ «ЕВРОПА – ЗАПАДНЫЙ КИТАЙ» К 2024 ГОДУ .....	6
ЭКСПЕРТ; ЕВГЕНИЯ ОБУХОВА; 2020.13.07; МАГИСТРАЛЬ ВЗАЙМЫ.....	8
ЭКСПЕРТ; 2020.13.07; КАЖДЫЙ МОЖЕТ ПОСТРОИТЬ МОСТ.....	14
КОММЕРСАНТЪ ПЕРМЬ; ДМИТРИЙ АСТАХОВ, ВЯЧЕСЛАВ СУХАНОВ; 2020.13.07; РЕЛЬСКАНЦЕЛЯРИЯ; КРАЕВЫЕ ВЛАСТИ И ГЛАВА МИНТРАНСА РЕШАТ СУДЬБУ ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГИ В ЦЕНТРЕ ПЕРМИ.....	15
РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА ЭКОНОМИКА ЦЕНТРАЛЬНОГО ОКРУГА; ТАТЬЯНА ТКАЧЕВА; 2020.14.07; «ДОН». 633 КМ. СКОРОСТЬ 110 КМ/ЧАС; СКОРОСТНОЙ УЧАСТОК НА ТРАССЕ М-4 ПОЗВОЛИТ СОКРАТИТЬ ВРЕМЯ В ПУТИ К ЧЕРНОМУ МОРЮ .....	17
ТРАНСПОРТ РОССИИ; 2020.13.07; НА ЮГ – С КОМФОРТОМ!; В ВОРОНЕЖСКОЙ ОБЛАСТИ ОТКРЫТО ДВИЖЕНИЕ НА ОБХОДЕ СЕЛА ЛОСЕВО И ГОРОДА ПАВЛОВСКА .....	19
ТРАНСПОРТ РОССИИ; АРТЕМ ОЗУН; 2020.13.07; СУБСИДИРОВАТЬ ТРАНЗИТ; О ПЕРСПЕКТИВАХ РАЗВИТИЯ ТРАНЗИТНЫХ КОНТЕЙНЕРНЫХ ПЕРЕВОЗОК В УСЛОВИЯХ ПАНДЕМИИ.....	20
НОВОСТИ НА «РОССИИ 24»; 2020.13.07; ПРЕЗИДЕНТ ПРЕДЛОЖИЛ ОПРЕДЕЛИТЬ ОБЩЕНАЦИОНАЛЬНЫЕ ЗАДАЧИ НА ДЕСЯТИЛЕТИЕ.....	23
НОВОСТИ НА «РОССИИ 24»; 2020.13.07; МИШУСТИН: СРОКИ ДОСТИЖЕНИЯ ЦЕЛЕЙ НАЦПРОЕКТОВ МОГУТ БЫТЬ УВЕЛИЧЕНЫ .....	24
НОВОСТИ НА «РОССИИ 24»; 2020.13.07; В ЗАБАЙКАЛЬЕ ОБНОВЯТ БОЛЕЕ 500 КИЛОМЕТРОВ ДОРОГ .....	24
РОССИЯ 1 ВЕСТИ; 2020.13.07; ТЕХНИЧЕСКОЕ ПЕРЕВООРУЖЕНИЕ СТАНЦИИ АЛДАН.....	24
РОССИЯ 1 ВЕСТИ; 2020.13.07; ВОЗОБНОВЛЕНО ДВИЖЕНИЕ ПОЕЗДОВ МЕЖДУ ТУЛОЙ И ОРЛОМ ПОСЛЕ СХОДА ГРУЗОВОГО СОСТАВА .....	25
ТАСС; 2020.13.07; ПУТИН ПРЕДЛОЖИЛ ОПРЕДЕЛИТЬ ОБЩЕНАЦИОНАЛЬНЫЕ ЗАДАЧИ НА ПРЕДСТОЯЩЕЕ ДЕСЯТИЛЕТИЕ.....	25
ПРАЙМ; 2020.13.07; БЕЛОУСОВ: ПЕРВЫЕ 20 ПРОЕКТОВ НА 900 МЛРД РУБЛЕЙ БУДУТ ЗАПУЩЕНЫ В 2020 ГОДУ В РАМКАХ СЗПК .....	26
ПРАЙМ; 2020.13.07; РФ К СЕРЕДИНЕ ДЕСЯТИЛЕТИЯ ЗАВЕРШИТ 7 ТРАНСПОРТНЫХ МЕГАПРОЕКТОВ СТОИМОСТЬЮ 9 ТРЛН РУБ.....	27
ТАСС; 2020.13.07; ФИНАНСИРОВАНИЕ ИНФРАСТРУКТУРНЫХ ПРОЕКТОВ В РФ НЕ ИЗ БЮДЖЕТА МОЖЕТ ДОСТИЧЬ 5,4 ТРЛН РУБ .....	27
RNS; 2020.13.07; ХУСНУЛЛИН АНОНСИРОВАЛ НОВЫЙ ЗАКОН О СТРОИТЕЛЬСТВЕ В ТРАНСПОРТНОЙ ОТРАСЛИ .....	28
ТАСС; 2020.13.07; ВИЦЕ-ПРЕМЬЕР ЧЕРНЫШЕНКО ПРЕДЛАГАЕТ ВКЛЮЧИТЬ В ПЕРЕЧЕНЬ НАЦПРОЕКТОВ НАЦПРОЕКТ ПО ТУРИЗМУ .....	28
НТВ.РУ; 2020.13.07; РСТ: АВИАСООБЩЕНИЕ С РЯДОМ СТРАН МОЖЕТ БЫТЬ ВОЗОБНОВЛЕНО В АВГУСТЕ .....	29
ВЕДОМОСТИ; АРТЕМ ГИРШ; 2020.13.07; ПУТИН ПРИЗВАЛ РАСШИРИТЬ ГОРИЗОНТ ПЛАНИРОВАНИЯ НАЦПРОЕКТОВ; СРОКИ ИХ ИСПОЛНЕНИЯ МОГУТ ПРОДЛИТЬ ДО 2030 ГОДА.....	29

КОММЕРСАНТЬ; БУТРИН ДМИТРИЙ, КРЮЧКОВ ЕВГЕНИЙ; 2020.14.07; ЦЕЛИ С ПОПРАВКОЙ НА ВСЕ ПЕРЕЖИТОЕ; В МАЙСКОМ УКАЗЕ БУДЕТ УЧТЕНА СМЕНА ПРАВИТЕЛЬСТВА, КОНСТИТУЦИИ И ПРОЧИХ ОБСТОЯТЕЛЬСТВ .....	30
ВЕДОМОСТИ; АЛЕКСАНДР ВОРОБЬЕВ; 2020.14.07; МИНТРАНС ГОТОВ ИЗМЕНИТЬ ПРАВИЛА СУБСИДИРОВАНИЯ АВИАКОМПАНИЙ; ТОЛЬКО ТАК ОТРАСЛЬ МОЖЕТ ПОЛНОСТЬЮ ПОЛУЧИТЬ ОБЕЩАННЫЕ ПУТИНЫМ СУБСИДИИ .....	32
ВЕДОМОСТИ; АЛЕКСАНДР ВОРОБЬЕВ; 2020.14.07; АВИАКОМПАНИИ ПРОСЯТ ПОЛНОСТЬЮ ВЫПЛАТИТЬ ОБЕЩАННЫЕ ПУТИНЫМ СУБСИДИИ; ПО ПРИНЯТОЙ ПРАВИТЕЛЬСТВОМ ФОРМУЛЕ ОТРАСЛЬ НЕДОПОЛУЧИТ ОКОЛО 10 МЛРД РУБЛЕЙ.....	33
РБК; МАРИЯ КОКОРЕВА; 2020.14.07; В S7 ПРИЗВАЛИ УВЕЛИЧИТЬ ВЫПЛАТЫ АВИАКОМПАНИЯМ ЗА СНИЖЕНИЕ ПАССАЖИРОПОТОКА .....	34
РБК; МИХАИЛ ЮШКОВ; 2020.14.07; ВЛАСТИ РЕШИЛИ ОТМЕНИТЬ 14-ДНЕВНЫЙ КАРАНТИН ДЛЯ ПРИЕЗЖАЮЩИХ В РОССИЮ .....	35
РБК; КОКОРЕВА МАРИЯ, ЮШКОВ МИХАИЛ; 2020.14.07; TURKISH AIRLINES ОБЪЯВИЛА О ВОЗОБНОВЛЕНИИ АВИАСООБЩЕНИЯ С РОССИЕЙ .....	36
РБК; МАРИЯ КОКОРЕВА; 2020.14.07; ЗА СДАЧУ ТРЕХ СТАРЫХ ВАГОНОВ В TRADE-IN ПРЕДЛОЖИЛИ ВЫДАВАТЬ Р1,5 МЛН .....	37
РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА МОСКВА; ЕВГЕНИЙ ГАЙВА; 2020.14.07; ЗАХОД НА ПРОСАДКУ; АВИАТОРЫ ПРОСЯТ УВЕЛИЧИТЬ СУБСИДИИ НА НЕПЕРЕВЕЗЕННЫХ ПАССАЖИРОВ.....	37
КОММЕРСАНТЬ; ОЛЬГА НИКИТИНА; 2020.14.07; АВИАКОМПАНИИ НЕ ДОЛЕТАЮТ ДО СУБСИДИЙ; ОТРАСЛЬ ПРОСИТ УВЕЛИЧИТЬ ИХ РАЗМЕР И СРОК ВЫПЛАТЫ .....	38
КОММЕРСАНТЬ; ЗАЙНУЛЛИН ЕВГЕНИЙ, СКОРЛЫГИНА НАТАЛЬЯ; 2020.14.07; УГЛЯ ДАЛИ ЗА ГРАНИЦУ; ЭКСПОРТНЫЕ ПОСТАВКИ В ИЮНЕ НАЧАЛИ РАСТИ .....	39
КОММЕРСАНТЬ; GERMAN КОСТРИНСКИЙ; 2020.14.07; «МЫ СОКРАЩАЕМ ПРОИЗВОДСТВО ВДВОЕ»; ГЛАВА BOEING В РОССИИ СЕРГЕЙ КРАВЧЕНКО О ПОСЛЕДСТВИЯХ ПАНДЕМИИ И КОНКУРЕНЦИИ С MC-21 .....	40
ИЗВЕСТИЯ; 2020.14.07; QR-ХОД: БИЛЕТ НА САМОЛЕТ И СТРАХОВКУ МОЖНО КУПИТЬ ЧЕРЕЗ СБП; БАНКИРЫ И АНАЛИТИКИ ЖДУТ БУМА НА РЫНКЕ БЫСТРЫХ ПЛАТЕЖЕЙ В 2021 ГОДУ .....	45
ЭКСПЕРТ; СЕРГЕЙ КУДИЯРОВ; 2020.13.07; СДЕЛАЙ СВОЙ ГРУЗ.....	47
ЭКСПЕРТ ЮГ; ЕВГЕНИЙ РАКУЛЬ; 2020.13.07; ПОЧТИ 700 МЛРД ЖИВЫХ ДЕНЕГ НА ИНФРАСТРУКТУРУ .....	48
МОСКОВСКИЙ КОМСОМОЛЕЦ; АРТЕМОВ СЕРГЕЙ, ДОКУЧАЕВ ДМИТРИЙ; 2020.14.07; ИГОРЬ АРТЕМЬЕВ: «НУЖНО УПРАЗДНИТЬ ЗАКОН «О ЕСТЕСТВЕННЫХ МОНОПОЛИЯХ»; ГЛАВА ФАС РАССКАЗАЛ О ЦЕНАХ НА БЕНЗИН, ПРОБЛЕМАХ ЖКХ И ПОДДЕЛЬНЫХ ЭКСПРЕСС-ТЕСТАХ .....	53
РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; ЕВГЕНИЙ ГАЙВА; 2020.14.07; В КАКОМ ОБЩЕСТВЕННОМ ТРАНСПОРТЕ ЧАЩЕ НАРУШАЮТ САНИТАРНЫЕ НОРМЫ; В КАКОМ ОБЩЕСТВЕННОМ ТРАНСПОРТЕ ЧАЩЕ НАРУШАЮТ САНИТАРНЫЕ НОРМЫ .....	57
ИЗВЕСТИЯ; 2020.13.07; «ГАЗОМОТОРНАЯ ТЕХНИКА ОСТАЕТСЯ ПРИОРИТЕТНЫМ НАПРАВЛЕНИЕМ ДЛЯ РОССИИ»; ВИЦЕ-ПРЕЗИДЕНТ «ГРУППЫ ГАЗ» – О РЫНКЕ ЭКОЛОГИЧНОГО ТРАНСПОРТА.....	58
РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; ЕЛЕНА БЕРЕЗИНА; 2020.13.07; ЛЬГОТНЫЙ ПЕРЕВОД АВТОМОБИЛЕЙ НА ГАЗ МОГУТ РАСШИРИТЬ НА ВСЮ РОССИЮ; ГАЗ – И НАВСЕГДА.....	61

ГУДОК; КСЕНИЯ ПОТАЕВА; 2020.14.07; ПАРК ЗАЩИТЯТ СУБСИДИЕЙ.....	67
РЖД-ПАРТНЕР; ВЛАДИМИР ДОРОХОВ; 2020.13.07; РАЗВИТИЕ СТАНЦИИ ТАЙШЕТ ИМЕЕТ ОЧЕНЬ ВАЖНОЕ ЗНАЧЕНИЕ ДЛЯ ПОВЫШЕНИЯ ПРОПУСКНОЙ СПОСОБНОСТИ ВОСТОЧНОГО ПОЛИГОНА.....	69
РЖД-ПАРТНЕР; 2020.13.07; ВЫПАДАЮЩИЕ ДОХОДЫ АЭРОПОРТА В САРАНСКЕ ЗА 3 МЕСЯЦА ПРЕВЫСИЛИ 21 МЛН РУБ. ....	70
ТРАНСПОРТ РОССИИ; ЮРИЙ ПАВЛОВ; 2020.13.07; ЛОГИСТИЧЕСКИЙ ПРОРЫВ; В КАЛУЖСКОЙ ОБЛАСТИ СТАРТОВАЛ ФЕДЕРАЛЬНЫЙ ПРОЕКТ «ТРАНСПОРТНО–ЛОГИСТИЧЕСКИЕ ЦЕНТРЫ».....	70
ТРАНСПОРТ РОССИИ; СЕРГЕЙ ОЗУН; 2020.13.07; ТЕМНОТА, УЙДИ С ДОРОГИ!; ПЛОХАЯ ВИДИМОСТЬ НА ТРАССАХ В ТЕМНОЕ ВРЕМЯ СУТОК ЧАСТО СТАНОВИТСЯ ПРИЧИНОЙ ДТП.....	71
ТРАНСПОРТ РОССИИ; ВЯЧЕСЛАВ ЛОБОВ; 2020.13.07; ЧИСТЫЙ ФАРВАТЕР; ЭКОЛОГИЯ – ОДНА ИЗ ГЛАВНЫХ ЗАБОТ РЕЧНИКОВ.....	76
ТРАНСПОРТ РОССИИ; ТАТЬЯНА ЕЛАТИНА; СОБКОР КАЗАНЬ; 2020.13.07; КАПИТАН НА СВОЕМ МЕСТЕ; ТЕРНИСТЫЙ ПУТЬ ОТ МАТРОСА ДО «ПОЧЕТНОГО ВОЛГАРЯ».....	80
ТАСС; 2020.13.07; ПРЯМОЕ АВИАСООБЩЕНИЕ ОТКРЫЛОСЬ МЕЖДУ ГРОЗНЫМ И НОВОСИБИРСКОМ.....	82
ТАСС; 2020.13.07; ПОЧТИ 15 МЛН ТОНН ГРУЗОВ ПЕРЕВЕЗЕНО ПО СЕВМОРПУТИ В I ПОЛУГОДИИ 2020 ГОДА.....	82
ТАСС; 2020.13.07; В БУРЯТИИ И ЗАБАЙКАЛЬЕ НА «НАРОДНЫЕ БЮДЖЕТЫ» ОТРЕМОНТИРУЮТ ДОРОГИ.....	82
ТАСС; 2020.13.07; МИНТРАНС ДО АВГУСТА СОБЕРЕТ ЗАЯВКИ НА ОБНОВЛЕНИЕ ГОРОДСКОГО ТРАНСПОРТА В СТРАНЕ.....	83
ТАСС; 2020.13.07; ДОРОГУ МЕЖДУ КЧР И СТАВРОПОЛЬСКИМ КРАЕМ ОТРЕМОНТИРУЮТ В 2024 ГОДУ.....	83
ТАСС; 2020.13.07; В ЛЕНОБЛАСТИ РАЗРАБОТАЮТ ПРОГРАММУ РАЗВИТИЯ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ ДО 2030 ГОДА.....	84
РИА НОВОСТИ; 2020.13.07; В ТЮМЕНСКОЙ ОБЛАСТИ ПО НАЦПРОЕКТУ ОТРЕМОНТИРУЮТ БОЛЕЕ 176 КМ ДОРОГ.....	85
РИА НОВОСТИ; 2020.13.07; МИШУСТИН НАЗНАЧИЛ АЛЕКСАНДРА СУХАНОВА ЗАМЕСТИТЕЛЕМ МИНИСТРА ТРАНСПОРТА.....	85
ПРАЙМ; 2020.13.07; ПЕТЕРБУРГ МОЖЕТ СТАТЬ ПИЛОТНОЙ ПЛОЩАДКОЙ ДЛЯ НОВОГО НАЦПРОЕКТА – КОМИТЕТ ПО ТУРИЗМУ.....	86
ТАСС; 2020.13.07; В ПЕТЕРБУРГ ДОСТАВИЛИ БОЛЕЕ 100 ЧЕЛОВЕК, ПРИБЫВШИХ В МОСКВУ ВЫВОЗНЫМ РЕЙСОМ ИЗ НЬЮ-ЙОРКА.....	86
РИА НОВОСТИ; 2020.13.07; ВЫВОЗНОЙ РЕЙС ДОСТАВИЛ 165 РОССИЯН ИЗ ДУБАЯ В КАЗАНЬ И ЕКАТЕРИНБУРГ.....	87
ГУДОК; ЧИКИРКИНА ДАРЬЯ, АНТИЧ ЮЛИЯ; 2020.14.07; БОЙЦЫ ЭПОХИ ПАНДЕМИИ; В РУТ (МИИТ) СОСТОЯЛОСЬ ОНЛАЙН-СОБРАНИЕ СТУДЕНЧЕСКИХ ОТРЯДОВ.....	87
ЗАБАЙКАЛЬСКАЯ МАГИСТРАЛЬ; СЕРГЕЙ ГРИДНЕВ; 2020.14.07; ПОЗДРАВИЛИ ЛУЧШИХ.....	88
ТАСС; 2020.14.07; ЗАКОН ПО СБОРУ АВТОМОБИЛЬНЫХ ДАННЫХ ПЛАНИРУЮТ СОЗДАТЬ ДО КОНЦА 2020 ГОДА.....	89
ТАСС; 2020.13.07; В МОСКВЕ ОТКРЫТА СТАНЦИЯ КУРЬЯНОВО МЦД-2 КУРСКО-РИЖСКОГО НАПРАВЛЕНИЯ.....	90
ИНТЕРФАКС; 2020.13.07; ПСКОВСКАЯ ОБЛАСТЬ И ЧУВАШИЯ ПОЛУЧАТ ОТ МИНПРОМТОРГА 2,5 МЛРД РУБ. НА ЗАКУПКУ АВТОБУСОВ И ТРОЛЛЕЙБУСОВ.....	91

---

ПРАЙМ; 2020.13.07; МИНПРОМТОРГ И МИНТРАНС РФ ПЛАНИРУЮТ СОВЕЩАНИЕ ПО TRADE-IN ГРУЗОВЫХ ВАГОНОВ – ИСТОЧНИК .....	92
ТАСС; 2020.13.07; РОСТЕХ ПРЕДЛАГАЕТ ИСПОЛЬЗОВАТЬ МЕХАНИЗМ TRADE-IN ДЛЯ ПОДДЕРЖКИ ВАГНОСТРОЕНИЯ .....	92
ТАСС; 2020.13.07; ПЛОЩАДЬ ПЕРЕД ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫМ ВОКЗАЛОМ В АРХАНГЕЛЬСКЕ РЕКОНСТРУИРУЮТ К ОКТЯБРЮ .....	93
ИНТЕРФАКС; 2020.13.07; РЖД С НАЧАЛА ИЮЛЯ ФИКСИРУЮТ РОСТ ПОГРУЗКИ УГЛЯ ИЗ КУЗБАССА НА СЕВЕРО-ЗАПАД РФ .....	93
ПРАЙМ; 2020.13.07; ДЕТСКУЮ ЖЕЛЕЗНУЮ ДОРОГУ В ПЕРМИ ПЛАНИРУЮТ НАЧАТЬ СТРОИТЬ В 2021 ГОДУ .....	94
ПРАЙМ; 2020.13.07; РЖД ОБУЧАЮТ 36 ЖЕНЩИН ПО СПЕЦИАЛЬНОСТИ ПОМОЩНИК МАШИНИСТА .....	95
РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; НАТАЛЬЯ КОЗЛОВА; 2020.14.07; ВАГОНЫ ПОД ОТКОС; СК ПРОВЕРЯЕТ АВАРИЮ ГРУЗОВОГО ПОЕЗДА В ТУЛЬСКОЙ ОБЛАСТИ .....	95
РИА НОВОСТИ; 2020.13.07; МОЩНЕЙШИЙ В МИРЕ АТОМНЫЙ ЛЕДОКОЛ «РОССИЯ» ЗАЛОЖАТ В СЕНТЯБРЕ 2020 ГОДА .....	96
ПРАЙМ; 2020.13.07; УНИВЕРСАЛЬНЫЙ СУХОГРУЗ «ФЕСКО ПАРИС» ВОШЕЛ В СОСТАВ ФЛОТА FESCO .....	96
ИНТЕРФАКС; 2020.13.07; МОРСПАССЛУЖБА ПЕРЕНАПРАВИЛА СПАСАТЕЛЕЙ, ЗАНЯТЫХ В ЛИКВИДАЦИИ РАЗЛИВА ТОПЛИВА НТЭК, К МЕСТУ РАЗЛИВА АВИАКЕРОСИНА .....	97
ИНТЕРФАКС; 2020.13.07; ГЛАВА UTAIR НАЗВАЛ ДОПЭМИССИЮ «АЭРОФЛОТА» УГРОЗОЙ ДЛЯ ДРУГИХ «ДИНОЗАВРОВ» РЫНКА.....	97
ТАСС; 2020.13.07; РОССИЙСКИЕ АВИАКОМПАНИИ В ИЮНЕ СОКРАТИЛИ ПЕРЕВОЗКИ ПассажиРОВ НА 77,5%.....	98
ПРАЙМ; 2020.13.07; АЭВТ ОЖИДАЕТ УБЫТКА АВИАКОМПАНИЙ РФ В 2020 Г В 350 МЛРД РУБ.....	98
ТАСС; 2020.13.07; В КОЛЬЦОВО ЗАЯВИЛИ О ГОТОВНОСТИ К ВОЗОБНОВЛЕНИЮ МЕЖДУНАРОДНОГО АВИАСООБЩЕНИЯ .....	99
ТАСС; 2020.13.07; АЭРОПОРТ ПУЛКОВО СООБЩИЛ РОСАВИАЦИИ О ГОТОВНОСТИ К ОБСЛУЖИВАНИЮ МЕЖДУНАРОДНЫХ РЕЙСОВ .....	99
ТАСС; 2020.13.07; КАЛИНИНГРАДСКИЙ АЭРОПОРТ ХРАБРОВО ГОТОВ К ОБСЛУЖИВАНИЮ МЕЖДУНАРОДНЫХ АВИАРЕЙСОВ.....	100
ПРАЙМ; 2020.13.07; ГЛАВГОСЭКСПЕРТИЗА ОДОБИЛА ПРОЕКТ НОВОГО МЕЖДУНАРОДНОГО ТЕРМИНАЛА АЭРОПОРТА ХАБАРОВСКА.....	100
ТАСС; 2020.13.07; АЭРОПОРТ КИРОВА РАССЧИТЫВАЕТ ВОССТАНОВИТЬ ПАССАЖИРОПОТОК ДО УРОВНЯ ПРОШЛОГО ГОДА В ИЮЛЕ.....	101
ТАСС; 2020.14.07; АВСТРИЯ ПРОДЛИЛА ДО 31 ИЮЛЯ ЗАПРЕТ НА ПАССАЖИРСКИЕ АВИАРЕЙСЫ ИЗ РОССИИ.....	102
ТАСС; 2020.13.07; ВЕНГРИЯ НАЗВАЛА УСЛОВИЯ ДЛЯ ВЪЕЗДА РОССИЯН С 15 ИЮЛЯ.....	103
ТАСС; 2020.13.07; РОССИЙСКИЕ ТУРОПЕРАТОРЫ ЗАЯВИЛИ О ГОТОВНОСТИ ВОЗОБНОВИТЬ ЧАРТЕРНЫЕ РЕЙСЫ В ДОМИНИКАНУ .....	103
ПРАЙМ; 2020.13.07; АВИАКОМПАНИЯ «РОССИЯ» ОТКРЫЛА ТУРИСТИЧЕСКИЕ РЕЙСЫ МОСКВА-ГЕЛЕНДЖИК .....	104
ИНТЕРФАКС; 2020.13.07; РОСТЕХ ПЛАНИРУЕТ В 2021Г НАЧАТЬ ВЫПУСК МОБИЛЬНЫХ ЛОКАТОРОВ ДЛЯ МАЛЫХ АЭРОПОРТОВ НА ЗАВОДЕ В ЧЕЛЯБИНСКЕ .....	104
ТАСС; 2020.13.07; РФ СПОСОБНА САМА СОЗДАТЬ ДВИГАТЕЛЬ ДЛЯ СВЕРХЗВУКОВОГО САМОЛЕТА – РОСТЕХ .....	105

---

## Министерство транспорта РФ

---

ТАСС; 2020.13.07; ПЕРВЫЙ ВЕРТОЛЕТ КЛАССА ЛЮКС АНСАТ AURUS ПОСТАВЯТ В 2020 ГОДУ .....	106
ТАСС; ДМИТРИЙ ХАЗАНОВ; 2020.13.07; ИЛ-14: САМОЛЕТ, ИЗМЕНИВШИЙ ГРАЖДАНСКУЮ АВИАЦИЮ СССР .....	106
ТАСС; 2020.13.07; НЕИСПРАВНОСТЬ И ОШИБКА ПИЛОТА МОГЛИ СТАТЬ ПРИЧИНОЙ ЧП С МИ-8 В АЭРОПОРТУ БАЙКИТ .....	109
РБК; 2020.13.07; МАШИНА ЗАПРАВКИ В ШЕРЕМЕТЬЕВО ПОВРЕДИЛА ФЮЗЕЛЯЖ САМОЛЕТА «РОССИИ».....	110

## ПУБЛИКАЦИИ

### ЭКСПЕРТ; ОЛЬГА МЕЩЕРЯГИНА; 2020.13.07; РОССИЯ ПОСТРОИТ СВОЙ УЧАСТОК АВТОТРАССЫ «ЕВРОПА – ЗАПАДНЫЙ КИТАЙ» К 2024 ГОДУ

В России стартует реализация самого масштабного на сегодняшний день дорожного проекта – строительство скоростной автодороги Москва – Нижний Новгород – Казань. Этот участок – часть международного мегапроекта «Европа – Западный Китай», который реализуется совместными усилиями России, Казахстана, Белоруссии и КНР. Как отметил, открывая совещание, **премьер-министр РФ Михаил Мишустин**, он «имеет особое значение для всего евразийского пространства».

Общая протяженность «Нового шелкового пути» – 8,5 тысяч километров. Из них больше 2 тысяч приходятся на российскую территорию. Но в рамках реализации проекта в нашей стране построят, отремонтируют и даже реконструируют гораздо больше дорог – в общей сложности около 3 тысяч километров дорог. Цель столь масштабного строительства – создать альтернативу уже существующим маршрутам. Автотрасса обеспечит безостановочное скоростное автомобильное сообщение между четырьмя из восьми крупнейших агломераций России – Московской, Самарско-Тольяттинской, Нижегородской и Казанской.

Дорожный эффект

При этом **премьер-министр** подчеркнул, что проект крайне актуален именно сейчас, в условиях преодоления последствий распространения коронавируса и поддержки ключевых отраслей экономики.

«Проект даёт регионам импульс к ускоренному развитию. Суммарный прирост внутреннего регионального продукта на этих территориях составит более 500 млрд рублей к 2050 году», – заявил **премьер-министр**.

Еще один немаловажный, особенно в текущих условиях, аспект – создание рабочих мест. По словам **Мишустина**, только непосредственно на строительстве их появится более 30 тысяч. И еще 130 тысяч – в смежных отраслях. «Это такие отрасли, как автомобилестроение, нефтехимия, электроника, транспорт и логистика, сфера услуг и другие», – пояснил **премьер-министр**.

«Самое главное, что даст автодорога «Европа-Западный Китай», это рост товарооборота с КНР и Казахстаном. Кроме того, новая автомагистраль будет способствовать увеличению загрузки строительных мощностей, росту производства стройматериалов, увеличению трафика – как пассажирского, так и грузового транспорта. Только транзитный эффект от развития логистической инфраструктуры превысит 100 млрд рублей в год», – добавляет руководитель аналитического департамента АMarkets Артем Деев. Кроме того, по словам экспертов, появятся новые объекты строительства, пойдут новые налоговые поступления, снизятся расходы на транспортировку грузов.

«В России существует достаточно большой дефицит провозных возможностей по скоростным автодорогам. И главное, что мы сможем решить за счет такого строительства, это обеспечить более надежную связь европейской части России с Уралом и с Южной Сибирью», – отметил в эфире телеканала Россия–24 президент Центра экономики инфраструктуры Владимир Косой.

Контракты под ключ

На подготовку к реальным действиям времени осталось немного: конкурсные процедуры по определению подрядчиков для каждого этапа проектирования и строительства **премьер-министр** поручил провести до 10 сентября. «Обращаю особое внимание, что речь идет о контрактах под ключ», – подчеркнул глава кабмина.

Что же касается финансирования, то, по словам **Мишустина**, его общий объем составляет более 650 миллиардов рублей. При этом, как отметил **премьер-министр**, эти инвестиции дадут «весомую отдачу в течение ближайших лет после запуска магистрали». В текущем году проект уже получит первые вливания: 150 миллиардов рублей. Причем из Фонда национального благосостояния.

При этом в проекте будут задействованы не только деньги государства. Ранее в «Автодоре» уже заявляли, что частные инвестиции в проект составят от 30 до 40%.

Маршрутом Москва – Казань планы правительства не ограничиваются: **премьер-министр** уже поручил проработать продление трассы от Набережных Челнов до Екатеринбурга. Об этом **Мишустина** в ходе совещания попросил **вице-премьер Марат Хуснуллин**.

«Трасса М-5, кто ездил – знает, на сегодняшний день очень загружена, в плохом состоянии трасса. И, конечно, если мы запустим М-12, мы понимаем, что поток уйдет на М-12, и связь с Екатеринбургом получится, как дополнительная трасса. Из 800 км 400 км надо будет построить новой дороги, еще порядка 400 км – реконструировать. То есть, это получится полноценный такой транспортный коридор Восток – Запад», – заявил **вице-премьер**.

**Михаилу Мишустину** идея транспортного коридора понравилась: он должен появиться к 2030 году.

«Евгений Иванович **Дитрих**, вам хочу поручить оперативно проработать все вопросы, связанные с продлением трассы до Екатеринбурга к 2030 году, как мы и договорились, и предоставить план реконструкции и ремонта федеральных автодорог до границы с Казахстаном, что позволит в перспективе замкнуть международный транспортный маршрут Европа – Западный Китай, обеспечить по нему бесперебойный транзит», – отметил **премьер-министр**, отдавая соответствующее поручение главе **Минтранса**.

И ведомство, как оказалось, уже работает в нужном направлении. По словам его руководителя, министерство прорабатывает опорную сеть автодорог, которая должна дать новое развитие связи российских территорий. «Туда включены, естественно, и коридор Европа – Западный Китай с продлением до Екатеринбурга. Есть планы также посмотреть тот коридор, который будет Екатеринбург – Уфа – Самара – Саратов, далее – на юг, на Волгоград. И, естественно, омский участок также будет включен в эту опорную сеть», – устно обрисовал карту будущей сети **министр транспорта Евгений Дитрих**, признавшись, что поручение о проработке сети им уже дал **Марат Хуснуллин**.

По словам самого **Хуснуллина**, результатом всех работ по М-12 станет рост ВРП порядка 2,4 трлн рублей к 2050 году. Внутренний грузопоток должен увеличиться до 70 миллионов тонн в год. «... экономия времени в пути на участке от Казани на всем участке до Санкт-Петербурга составит 12 часов, а вообще от Казани до Москвы можно будет доехать за шесть с половиной часов с разрешенной скоростью 130 км/ч», – заявил **вице-премьер**.

По кольцу и дальше

Экономия времени – вообще один из главных плюсов проекта. Ведь именно его потери невосполнимы. Да и выражение «время – деньги» нередко стоит понимать буквально. С этой точки зрения магистраль «Европа – Западный Китай» представляется настоящим спасением.

Сейчас основных пути из Европы в КНР два. Один – долгий, второй – очень долгий. На доставку грузов (или пассажиров) по железной уходит около 2 недель. Ну а морем, через Суэцкий канал – почти полтора месяца. Так что «Новый шелковый путь», сокращающий дорогу до 10 дней на автомобиле, представляется чуть ли не телепортом.

«Автомагистраль Западная Европа – Западный Китай начинается в Санкт-Петербурге, проходит по маршруту Москва – Нижний Новгород – Казань – Оренбург, потом по территориям Казахстана и Китая до города Ляньюньган на побережье Желтого моря. Протяженность трассы – 8445 км. Китай и Казахстан объявили, что сдали свои участки

протяженностью соответственно 3425 и 2787 км в 2016 и 2017 годах. Российский участок дороги ранее планировалось сдать в 2020 году», – рассказывает историю проекта Артем Деев.

Стоит отметить, что в этом году начнется работа по М-12, но работы в целом по проекту начались гораздо раньше и некоторые участки российской части маршрута уже построены. Это, в частности, скоростная трасса М-11, от Москвы до Петербурга, а также ЦКАД (там пока запущен только один участок, но, по словам Марата Хуснуллина, к 2021 году это кольцо «совершенно точно» замкнут).

А вот маршрут от Москвы и дальше на юго-восток, еще год назад обсуждался. Было два основных варианта трассы. Первый разработала госкомпания «Автодор». Он, собственно, и называется «Европа – Западный Китай», сокращенно – ЕЗК. Альтернативный, под названием «Меридиан», планировала частная структура, «Русская холдинговая компания».

«Меридиан» – полностью частный проект, эта дорога будет построена параллельно основной дороге «Европа – Западный Китай». Эта автотрасса должна начинаться от той же точки на границе с Казахстаном, но пойти на несколько сотен километров южнее, минуя (в отличие от своего двойника) населенные пункты. Там должны в основном идти грузовые фуры, дорога полностью будет платная», – пояснил руководитель аналитического департамента АMarkets.

Проектам не обязательно исключать друг друга. Можно, наоборот, дополнять. Первый маршрут свяжет крупные экономические центры: Москву, Санкт-Петербург, Казань, Нижний Новгород. Второй же, напротив, пройдет, минуя большие города. Но даст, тем самым, дополнительный импульс для развития новых территорий вдоль трассы. И **Владимир Путин** поручил проработать сразу два варианта.

В ходе проработки что-то менялось, что-то дополнялось. Так «нулевой участок» скоростной трассы от Москвы до Казани (пересечение ЦКАД и выход в районе Орехово-Зуево с пересечением трассы М7) появился недавно. Как пояснил **Марат Хуснуллин**, изначально его не было. Однако, памятуя о том, какой кошмар творится в Балашихе – что на въезде в Москву, что на выезде – и прикинув, насколько появление новой дороги разгрузит М7, было решено вести ее не от Орехово-Зуево, а фактически от Северо-Восточной Хорды. По словам **Хуснуллина**, этот блок «крайне тяжелый». Однако там уже выполнены все подготовительные работы.

«Большая часть документации уже готова, что называется, «зайти в экспертизу». И если мы сегодня принимаем решение, и Вы даете нам старт, Михаил Владимирович, мы уже заходим в стройку в этом году, развернем там в этом году полномасштабное строительство», – обратился **Хуснуллин** к **Мишустину**.

То есть, стройка века уже идет полным ходом (хотя местами и на бумаге). До финиша пока, конечно, не рукой подать, но хотя бы известно, какой маршрут к нему ведет. Подмосковный Урборос, то есть, ЦКАД, скоро укусит себя за хвост, Санкт-Петербург и Казань вот-вот узнают, насколько же они близки. А потом с удивлением обнаружат, что и Екатеринбург от них не так уж и далек. И Казахстан. И даже Китай. Телепорты мы пока строить еще не научились. Но возможно, какой-то прогресс появится хотя бы с дорогами. Надо же как-то России избавиться хотя бы от одной беды.

<https://expert.ru/2020/07/10/klyuchevoe-zveno-rossijskij-uchastok-trassyi-evropa---zapadnyj-kitaj-budet-postroen-k-2024-godu/>

### **ЭКСПЕРТ; ЕВГЕНИЯ ОБУХОВА; 2020.13.07; МАГИСТРАЛЬ ВЗАЙМЫ**

Как народные облигации могут помочь в строительстве дорог и как должна быть устроена схема инфраструктурной ипотеки

**Минтранс** задумался над тем, как организовать финансирование транспортных проектов. В начале июня в министерстве прошло заседание координационного совета по

инвестициям, на котором обсуждалось, как стимулировать инвестиции в транспортную отрасль, в том числе с помощью инфраструктурных облигаций.

По итогам совета **министр транспорта Евгений Дитрих** заявил, что один из вариантов – схемы, которые применяет Минстрой в жилищном строительстве. Министр также добавил, что речь может идти и о привлечении средств россиян, которые захотят поучаствовать в финансировании строительства тех или иных транспортных объектов, то есть о неких «народных» инфраструктурных облигациях. Однако логичнее выглядел бы именно механизм рефинансирования, подобный тому, что использовался для стимулирования ипотечного рынка. Напомним, суть в том, что «Дом.РФ» (ранее АИЖК) рефинансирует портфели ипотечных кредитов и поддерживает ликвидность и стоимость ипотечных облигаций в долгосрочном периоде с использованием государственной поддержки. Это позволяет инвесторам в ипотечные ценные бумаги покупать и продавать их в любой момент.

Подобную систему можно организовать и вокруг транспортных проектов, а частные инвесторы при желании могут подключиться к такому механизму позже. И если вся схема будет выстроена грамотно, мы получим всевозрастающий поток вложений в дороги при совершенно новом их качестве.

Большие планы

Дорожное строительство в стране много лет находится в замершем или крайне вялом состоянии. С 2013 года протяженность автомобильных дорог в России – всех, включая грунтовые, – выросла менее чем на 10%, скоростных магистралей в стране строится менее тысячи километров в год (тем временем Китай строит ежегодно 10-12 тыс. км автобанов), на дороги федерального значения приходится менее 4% национальной автодорожной сети общего пользования. Результат закономерен: по плотности автомобильных дорог Россия с показателем 89 км на 1000 кв. км серьезно уступает большинству развитых и крупных развивающихся стран мира. Собственно, инвестиции в транспорт просто отражают этот факт: ежегодно они держатся на уровне жалких 2% ВВП (см. график 1).

Поправить ситуацию должны **нацпроект «Безопасные и качественные автодороги» и Комплексный план** развития магистральной инфраструктуры. Последний предполагает, что к 2024 году доля автомобильных дорог, работающих без перегрузки, в общей протяженности автомобильных дорог, относящихся к международному транспортному маршруту Европа – Западный Китай (ЕЗК), вырастет с 27 до 67%, а суммарная провозная способность магистралей вырастет со 123 млн до 182 млн тонн. Собственно, маршрут – ключевой «автомобильный» проект, на котором правительство сосредоточится в ближайшие годы. В него входит строительство скоростной автомобильной дороги Москва – Нижний Новгород – Казань», которая сразу даст прирост сети скоростных автомобильных дорог в доверительном управлении ГК «Автодор» на 30% (729 км) и сократит время в пути между Москвой и Казанью с 12 до 6,5 часа. Еще один кусок коридора ЕЗК – обход Тольятти с мостовым переходом через Волгу (сократит время в пути между Москвой и Самарой с 16 до 8 часов), а также строительство российского участка платной автомагистрали «Меридиан» (детали этого проекта пока неизвестны).

Кроме того, в Комплексном плане предусмотрено строительство сети скоростных автомобильных дорог между региональными центрами протяженностью 708 км (рост на 28% к уровню 2018 года), строительство и реконструкция участков автомобильных дорог федерального значения общей протяженностью 958,8 км, мост через Енисей у пос. Высокогорский, 49 развязок на автомобильных и железных дорогах.

Уже перечисление всех этих масштабных планов заставляет заподозрить, что финансирование потребует серьезное. И правда: на ЕЗК нужно 655 млрд рублей, из которых бюджет выделит лишь 390 млрд, на прочие дороги и развязки – еще 1,7 трлн (1,37 даст федеральный бюджет, остальное – внебюджетные источники). И это без учета

железных дорог, морских портов, водных путей и прочей транспортной инфраструктуры, также предусмотренной комплексным планом.

Поэтому неудивительно, что **Минтранс** серьезно озабочен привлечением инвестиций, а также тем, какой механизм подойдет для этого лучше всего.

«Президент еще два года назад говорил о необходимости запуска инфраструктурной ипотеки, но этот инструмент так никто и не создал, – напоминает Александр Баженов, председатель совета директоров компании «ИнфраКАП». – Минфин провел закон о соглашениях о защите и поощрении капиталовложений (СЗПК) для комплексных промышленных проектов.

Минэкономразвития заканчивает готовить поправки в законы о концессионных соглашениях и ГЧП. Но ни одна из этих инициатив не решает проблемы расширенного предложения длинных денег в инфраструктурное строительство. В связи с этим **Минтранс** возвращает в повестку экономических реформ вопрос об инфраструктурной ипотеке».

Дорога на выбор

Алексей Жундриков, главный аналитик InfraOne Research, полагает, что с помощью частных, в том числе «народных» инвестиций, могут быть профинансированы любые транспортные проекты. «Из-за того что государство пока не собирается заметно снижать расходы на инфраструктурные **нацпроекты** (к ним относятся **«Безопасные и качественные автомобильные дороги»** и **комплексный план**), шансы, что при растущем бюджетном дефиците привлеченные в результате эмиссии «народных» облигаций деньги направят на них, могут оказаться выше, – говорит он. – Но это будет возможно, если эмитентом облигаций будет само государство и оно же выступит гарантом возврата таких инвестиций (как, например, это сделано для ОФЗ-н, выпускаемым Минфином)».

Можно предположить, что в случае выпуска «народных» транспортных облигаций финансировать предложат в первую очередь автомобильные дороги. У всех остальных видов транспортных проектов или есть свои очевидные бенефициары, как в случае с морскими портами и аэропортами, а что касается РЖД, то они и вовсе спокойно занимают деньги на долговом рынке, в том числе с помощью «вечных» облигаций. Это и неудивительно: РЖД имеют постоянный и непрерывный объем работы.

А вот у ГК «Автодор», крупнейшего в России оператора платных скоростных автомагистралей (именно на него возложено привлечение частных инвестиций и повышение качества жизни населения страны за счет улучшения транспортной доступности; он является государственным заказчиком при проектировании, строительстве и эксплуатации скоростных автомобильных дорог и реализует дорожные коридоры Север – Юг и Запад – Восток), с этим проблемы: компания ограничена в доходах от действующих платных дорог, а риски строительства новых дорог с большой вероятностью могут сдвинуть получение доходов, необходимых для обслуживания долга, что наглядно демонстрирует опыт ЦКАД. Объем выпущенных «Автодором» облигаций на конец 2019 года составлял 166,1 млрд рублей, из них около 60% размещены за счет средств Фонда национального благосостояния по сниженной ставке купона. До 2024 года общий объем облигационного портфеля «Автодора» может вырасти до 268,5 млрд рублей, но не факт, что в ФНБ найдутся деньги, чтобы и дальше финансировать стройки «Автодора». Так что в первую очередь ему надо искать новых инвесторов.

Попытки концессий

Однако инфраструктурные облигации в России развиваются, как и строительство дорог, не слишком активно (см. график 2). Обычно инфраструктурными именуется просто облигации компаний, которые имеют отношение к инфраструктуре, например РЖД. А действительно «инфраструктурными» являются концессионные бонды и облигации, выпущенные специальными обществами проектного финансирования (СОПФ) для

финансирования именно инфраструктурных проектов. Первый такой выпуск появился в 2010 году – тогда компания «Главная дорога» заняла 8,3 млрд рублей на строительство платного участка трассы М-3 в обход подмосковного Одинцова.

Компания InfraOne Research проанализировала выпуски облигаций компаний транспортного или смежных инфраструктурных секторов (в том числе в эту выборку попали выпуски эмитентов концессионных бондов в части транспортных проектов) и подсчитала, что сейчас в обращении находится 140 таких выпусков на 1,7 трлн рублей (см. график 2). По сравнению с общим объемом рынка корпоративных и государственных бондов (около 24 трлн рублей) это сумма заметная, но и не такая уж большая. Основные покупатели таких бумаг – крупные банки и негосударственные пенсионные фонды.

Новостные агентства передали со ссылкой на **Евгения Дитриха**, что **Министерство транспорта** планирует предложить российским гражданам механизм вложения денег в строительство инфраструктуры. Однако если речь будет идти о некоем аналоге «народных» ОФЗ, это особо не поможет привлечению инвестиций. Дело в том, что «прямая» схема: некое специальное общество, созданное для строительства моста или дороги, выпускает облигации, а потом строит – в данном случае не очень эффективна и привлекательна: риски строительства на начальном этапе слишком высоки, а если попытаться окупить их через тариф, есть риск сделать его слишком высоким.

Вообще, идея частных инвестиций в транспортную инфраструктуру довольно стара: еще в XIX веке на деньги частных акционерных обществ строились первые трамвайные линии, так называемые конки (в частности, на них обогатился легендарный американский предприниматель Чарльз Тайсон Йеркес).

В Российской империи привлечение частного капитала в железные дороги происходило с размахом: в 1857 году было основано русско-французское акционерное «Главное общество российских железных дорог», в числе акционеров был император Александр II. Правительство предоставило инвесторам гарантию пятипроцентного дохода на все бумаги общества, причем инвесторы получали стабильный доход независимо от результатов деятельности железнодорожной компании (классическая концессия с весьма щедрыми условиями). Иностранцы соучредители общества взвинтили цены акций, заработали на этом, а потом утратили интерес к строительству российских железных дорог. Тем не менее за 1866-1873 годы было образовано 34 акционерных общества, занимавшихся строительством железных дорог; правда, их цель часто заключалась в привлечении денег и лишь во вторую очередь в строительстве. К началу 1881 года 93% железнодорожной сети Российской империи находилось в частном владении, но потом казна начала активно выкупать у частных железные дороги.

В целом уже тогда проявились все главные проблемы инвестиций в транспорт: государству они обходятся слишком дорого из-за коррупции, а частных закономерно интересует только доход, что также ведет к злоупотреблениям и завышению стоимости строительства. И все это накладывается на неочевидную окупаемость большинства проектов, так как найти баланс между тарифом и платежеспособностью довольно сложно. Неудивительно, что розничные инвесторы мало участвовали в транспортных инвестициях, раз уж даже крупным предпринимателям сложно оценить выгоды инфраструктурных вложений.

Дорога как роскошь

Нечто сходное с тем, как было устроено финансирование первых железных дорог в Российской империи, наблюдается сейчас с платными автодорогами. Базовая бизнес-модель ГЧП в автодорожной отрасли такова: концессионер-частник строит дорогу и затем эксплуатирует ее десять – двадцать лет, после чего дорога переходит под управление государства. Возврат инвестиций концессионера – за счет тарифной платы. Причем в большинстве случаев поток будущих эксплуатационных доходов гарантируется государством. Это привело к тому, что большинство контрактов ГЧП в автодорожной

сфере заключено по так называемым «долгосрочным инвестиционным соглашениям» с довольно короткими сроками, концессионеры нещадно завышают тарифы на проезд по вверенным им участкам дорог, в результате чего трафик на платных дорогах отстает от запланированного (подробнее см. «Нам такие дороги дороги», «Эксперт» № 45 за 2019 год). Если перейти к концессионным облигациям, то неудивительно что в таких условиях это неликвидные бумаги, которые находятся в портфелях пенсионных фондов и других структур крупных финансовых групп, под которые изначально и были структурированы эти выпуски. Доходность по ним может быть очень хорошей (так, доходность на собственный капитал для концессионеров, заложенная в договоре на строительство ЦКАД, должна составить 15%, а для долгосрочных инвестиционных соглашений доходность плавающая – из расчета инфляция плюс 8,3-8,5 процентного пункта), да и в целом концессионные бонды дают доход плюс-минус на уровне инфляции, что вполне прилично для длинных бумаг. Но привлекать на низколиквидный рынок сверхдлинных бумаг граждан – чистое безумие.

«Физические лица заинтересованы в более коротком сроке обращения этих бумаг (например, у «народных» облигаций Минфина срок обращения – три года), – говорит Алексей Жундриков из InfraOne Research. – Поэтому мы полагаем, что у «народных» инфраструктурных облигаций срок (в случае их появления) может оказаться более коротким, чем у «традиционных» облигационных заимствований в сфере инфраструктуры».

«Я не думаю, что физические лица способны сформировать существенную часть спроса на такие бумаги, – соглашается Евгений Жорнист, портфельный управляющий УК «Альфа-Капитал». – Скорее покупателями будут институциональные инвесторы. Очевидно, что доходность таких облигаций будет выше, чем у ОФЗ, но выше будут и риски». При этом сама идея выпуска неких инфраструктурных бондов для финансирования транспортных проектов выглядит вполне логичной, полагает г-н Жорнист: в этом году предстоит занять через ОФЗ рекордные пять триллионов рублей, что на фоне оттока нерезидентов выглядит задачей нетривиальной. Размещение инфраструктурных облигаций позволит привлечь более широкий пласт инвесторов, чем в ОФЗ.

Задача привлечения больших объемов частных денег выглядит нерешаемой, если только не поменять принцип функционирования всей системы привлечения капитала в инфраструктуру и не создать механизм инфраструктурной ипотеки, который и был в основе «Дом.РФ» (ранее АИЖК).

Рычаг, а не заказчик

Механизм рефинансирования, созданный в свое время в виде АИЖК, копирует механизм классических американских доходных облигаций (revenue bonds). Отличие от обращающихся сегодня на наших биржах концессионных бондов в том, что такие облигации выпускаются уже на стадии эксплуатации инфраструктурного объекта, когда он генерирует стабильный денежный поток, который и становится источником выплат. Строительные же риски берут на себя в основном банки. Построив объект, они рефинансируют его в специализированном институте развития, которым и является АИЖК («Дом.РФ»).

Эта схема может быть масштабирована на любой сектор – транспорт, ЖКХ, что угодно. Повторим общую идею: сначала объект (котельная, теплосеть, водоканал, дорога, мост и т. д.) строится или модернизируется на кредитные деньги, потом продается специальной компании (по типу SPV, Гражданский кодекс дает возможность создавать специальные финансовые общества или специальные общества проектного финансирования, СОПФ) и берется в лизинг либо аренду инфраструктурной компанией. СОПФ формируют пулы, выкупая однородные объекты в разных регионах, а потом выпускают облигации. Институт развития стоит «сверху» и выступает ответственным партнером по экспертизе

построенных проектов, организатором облигационных выпусков, гарантом своевременности купонных платежей (см. схему 1).

Дальше уже детали: облигации выпускаются на пулы однородных объектов и делятся на транши. Два старших, самых надежных транша получают рейтинг и включаются в ломбардный список ЦБ, их покупают население и пенсионные фонды, а также банки и другие портфельные инвесторы. Средний транш приобретает институт развития. Младшие транши приобретаются концессионером и (или) регионом, где построена или реконструирована дорога. Подробно о такой схеме «Эксперт» уже писал (см. «Заем «Обустроим Россию»», № 24 за 2017 год). Как мы видим, население тут спокойно участвует как соинвестор – но точно не как основной инвестор – и не принимает на себя самые большие риски.

Очевидно, что в случае с транспортом и **нацпроектами** роль такого института развития должна быть отведена ГК «Автодор».

«Смысл в том, чтобы, как это было сделано со строительством жилья, обеспечить транспортную отрасль длинными деньгами – но длинными не в том плане, что их никому не нужно вернуть раньше, а длинными в смысле непрерывности их использования в проекте (неизымаемости, неизменности условий использования) в течение длительного времени, – поясняет Александр Баженов. – У инвестиционного процесса в жилищном строительстве и в строительстве платных дорог общая особенность в том, что никто, кроме банков, не способен эффективно финансировать и контролировать такое строительство. И не надо их лишать этого сегмента. В то же время понятно, почему возникает раздражение против банков в дорожном строительстве: сейчас в сфере проектного финансирования они фактически организовали олигополию и диктуют строителям условия, которые не всегда адекватны экономике инвестиций и строительства в дорожной инфраструктуре.

Эта олигополия возникла вследствие того, что действующий механизм проектного финансирования требует очень больших банков, чтобы финансировать редкую инфраструктурную экспертизу, выдерживать нормативы банковского регулирования при реализации крупных проектов немногочисленными строительными компаниями. В жилищном строительстве эту проблему решили за счет рефинансирования стройки ипотечным кредитованием покупателей жилья. Эти кредиты оказались свободны от строительного риска, и с учетом механизма поддержки обращения производных бумаг они доступны большому количеству банков, в том числе не финансирующих строительство. Размер и там имеет значение, но диалог базируется на общенациональных стандартах. За короткий период с 2007 года в стране был создан новый финансовый рынок, достигший в 2020 году около семи триллионов рублей. Это едва ли не единственный пример решения проблемы развития через создание нового финансового рынка».

Аналог строящегося дома – строительство дороги на условиях концессии. При гарантии рефинансирования кредитов на строительство в течение двух-трех лет после его завершения возможности так называемого финансового закрытия (привлечения финансирования концессионером) существенно возрастут, доступность отрасли для кредитных организаций расширится. «В этом нет изобретения, эта схема с рефинансированием после снятия ключевого риска стройки более дешевым более длинным долгом концедента называется mini PERM и широко применяется в мире, – говорит Александр Баженов. – Поэтому было бы логично, чтобы «Автодор», как «Дом.РФ», не финансировал, а рефинансировал дорожное строительство, выпуская длинные облигации против объекта, который уже построен и генерирует доход, и являясь их маркетмейкером. То есть стал бы не заказчиком строительства, а специализированным финансовым институтом». «Автодор» без риска потери кредитоспособности сможет выпускать такие облигации для рефинансирования законченных проектов, а законченной

может считаться не секция дороги, а весь маршрут, по которому организовано сквозное движение, продолжает эксперт: трудно представить, например, рефинансирование секции ЕЗК где-нибудь в районе Чебоксар, но можно представить спрос на облигации всего проекта ЕЗК. При этом ключевым риском «Автодора» становится компетенция оператора – точный выбор маршрута, позволяющий собрать максимум платежеспособного трафика, развить коммерческие услуги и получить эффекты развития в течение очень длительного времени, и использование рациональных подходов к проектированию роста пропускной способности дороги путем ее модернизации в ходе эксплуатации по мере привлечения платежеспособного спроса.

Ремонт навечно

Все вышесказанное касается новых проектов из **Комплексного плана модернизации**. Но есть еще немалый рынок в рамках проекта **«Безопасные и качественные автомобильные дороги»**, где основные затраты придутся на приведение существующей региональной транспортной сети в нормативное состояние, причем с использованием новых технологий в дорожном строительстве. Предполагается к 2024 году вдвое снизить число аварийных участков на дорогах и втрое – число погибших в ДТП. И тут есть огромный потенциал.

«Каждый год разыгрываются средства дорожных фондов на ремонт дорог (более 700 миллиардов рублей в 2020 году). Каждый год – это практически непрерывно, а значит, содержит такую же экономическую предпосылку для использования длинных, в смысле непрерывных, денег, – говорит г-н Баженов. – Например, переведя ремонт и содержание половины дорожной сети на концессии, скажем на двадцать лет, министерство создало бы устойчивые финансовые потоки общим объемом восемь триллионов рублей. Для строительных компаний это создало бы подушку безопасности, ведь разрыв в получении крупных заказов на новое строительство снижает стимулы к приобретению новой техники и развитию технологий строительства, приводит к периодическим предбанкротным состояниям. С точки зрения бюджета это позволило бы реализовать некоторый бюджетный маневр, обеспечив первые три-четыре года концессии за счет заемных средств и направив экономию на другие дорожные цели. С точки зрения финансового рынка облигации таких проектов, полностью привязанных к региону, могли бы быть подлинно народными».

В заключение напомним, что стоимость проекта **«Безопасные и качественные автодороги»** – 4,8 трлн рублей, причем 4 трлн должны выделить регионы. С учетом ограниченности их ресурсов опробовать на местных дорогах схему инфраструктурной ипотеки и сделать их реконструкцию максимально качественной и долговечной – очень правильная идея.

<https://expert.ru/expert/2020/29/magistral-vzajmyi/>

### **ЭКСПЕРТ; 2020.13.07; КАЖДЫЙ МОЖЕТ ПОСТРОИТЬ МОСТ**

Народные облигации для инфраструктуры. Кто заработает на платных дорогах?

Идея народных облигаций для транспортной инфраструктуры, якобы возникшая в **Минтрансе**, позволяет вернуться к обсуждению так называемой инфраструктурной ипотеки, о которой года три назад заговорили было после выступления президента и потом постепенно забыли.

В общих чертах смысл ее в том же, в чем смысл обычной ипотеки: строится объект ( дом, дорога), продается тому, кому он нужен (покупателям квартир в случае целого дома, специальному обществу проектного финансирования (СОПФ) в случае дороги). А потом покупатели квартир платят за ипотечный кредит или проезжающие по дороге платят за проезд, и эти деньги поступают инвесторам, купившим ипотечные ценные бумаги или облигации СОПФ. При этом на стадии строительства в обоих случаях процесс должен контролироваться банками – как и происходит сейчас с жилищным строительством.

Именно они должны брать на себя самые первые риски – риски недостроя, завышения цен на работы и материалы и т. д. И действительно, для контроля этих рисков надо быть полностью погруженным в объект. Как дольщики не могут адекватно оценить риск недостроя, так и частные инвесторы вряд ли смогут оценить риск срыва сроков строительства трассы. К тому же попытка окупить строительство приводит к завышению тарифов – что и произошло с рядом российских платных дорог.

А вот если разделить риски стройки и риски дальнейшей окупаемости, оставив первые банкам, то на втором этапе, когда дорога уже построена и начинает приносить доход, вложиться в нее уже может более широкий круг инвесторов, включая даже население. «Перевалочным пунктом» между этими этапами и будет служить выкуп объекта и рефинансирование кредитов, которые были взяты на его строительство. Выпущенные под рефинансирование бумаги также можно разделить на транши с разным уровнем риска и самые надежные продать населению, а самые рискованные – тем же строительным компаниям, а возможно, и регионам, где проходит дорога, которые выиграют от ее строительства.

В 2019 году полностью открылась платная трасса М-11 «Нева» Москва – Санкт-Петербург. Граждане сразу отметили хорошее качество дороги – и критически малое число заправок и отсутствие кафе. Эксперты объясняют: причина в том, что сейчас никто – читай: операторы трассы, основной из которых ГК «Автодор», – не заинтересован в развитии придорожной инфраструктуры вокруг трассы. Стройка завершена, и теперь инвестор в зависимости от типа концессионного соглашения либо зарабатывает за счет платы за проезд, либо получает компенсацию недополученных доходов от государства.

Отчасти причиной такой ситуации стало то, что вместо того, чтобы изначально разработать ряд вариантов и выбрать самый экономически оправданный, государство выбрало дороги, которые должны быть платными, и потом стало искать инвесторов и предлагать им гарантии (подробнее см. «Нам такие дороги дороги», № 45 за 2019 год).

Сейчас хороший момент, чтобы пустить все инфраструктурное строительство по новому, более эффективному пути. **Комплексный план** развития магистральной инфраструктуры предусматривает строительство скоростной автомобильной дороги Москва – Нижний Новгород – Казань в рамках коридора Европа – Западный Китай и обход Тольятти с мостовым переходом через Волгу. В этом проекте есть крайне лакомые участки – например, обход Балашихи и Ногинска протяженностью 21 км, обход Казани. Благодаря им выгодной для инвесторов может стать и вся трасса. И граждане вполне охотно вложились бы в этот проект, не говоря уже о банках – если разнести риски и запустить такую же «фабрику рефинансирования», как получилось с жильем и ипотекой.

<https://expert.ru/expert/2020/29/kazhdyij-mozhet-postroit-most/>

### **КОММЕРСАНТЬ ПЕРМЬ; ДМИТРИЙ АСТАХОВ, ВЯЧЕСЛАВ СУХАНОВ; 2020.13.07; РЕЛЬСКАНЦЕЛЯРИЯ; КРАЕВЫЕ ВЛАСТИ И ГЛАВА МИНТРАНСА РЕШАТ СУДЬБУ ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГИ В ЦЕНТРЕ ПЕРМИ**

В пятницу Пермь посетит министр транспорта РФ Евгений Дитрих. Как говорят источники, одна из главных целей его визита – обсуждение вопроса о целесообразности возобновления движения поездов на участке между станциями Пермь I и Пермь II. Оно было закрыто в январе этого года решением ведомства по предложению предыдущего главы региона Максима Решетникова. Власти планировали связать две станции скоростным трамваем. Общественник Денис Галицкий считает, что из-за ограничений со стороны Минобороны реализация этого проекта невозможна. Эксперты говорят, что все зависит от федерального финансирования.

Вчера стало известно, что 17 июля Пермь посетит **министр транспорта РФ Евгений Дитрих**. Источник, знакомый с ситуацией, рассказал, что часть программы визита чиновника составляет посещение закрытого минувшей зимой участка Горнозаводской

ветки Свердловской железной дороги в Перми между станциями Пермь I и Пермь II. По информации собеседника, министр и краевые власти вновь обсудят плюсы и минусы проекта реновации этой территории. По итогам обсуждения может быть принято решение как о возобновлении движения электропоездов, так и о продолжении строительства трамвайной линии на месте железнодорожных путей. В пресс-службе губернатора не подтвердили, что в программу визита федерального чиновника входит обсуждение судьбы Горнозаводского направления.

Напомним, проект прекращения железнодорожного движения по ветке в центре Перми был анонсирован предыдущим губернатором Максимом Решетниковым в 2017 году. Свою идею он обосновывал тем, что железнодорожные пути отделяют центр города от набережной. При этом грузовое сообщение на участке между станциями Мотовилиха и Пермь II планировалось прекратить полностью, а пассажирское обеспечивать с помощью скоростного трамвая. Связь расположенных вдоль Камы промышленных предприятий с Транссибом власти предполагали организовать с помощью так называемого Северного железнодорожного обхода и нового моста через реку. Сейчас их грузопоток обеспечивается за счет путей через плотину КамГЭС, которая имеет ограниченную грузопропускную способность.

На первом этапе прекратить движение планировалось от станции Пермь II до станции Пермь I, а затем до остановочного пункта Мотовилиха. Сроки реализации этого решения неоднократно переносились из-за согласований в федеральных структурах. Ранее источники „Ъ-Прикамье“ рассказывали, что против закрытия ветки выступали военные и представители ОПК, которые были заинтересованы в обеспечении перевозок пермских оборонных предприятий. В итоге распоряжение Минтранса РФ о закрытии движения было подписано в декабре прошлого года, в конце января этого года движение поездов на участке от Перми II до Перми I прекратилось. Это вызвало протесты жителей ряда отдаленных районов, которые были вынуждены пересесть на автобусы.

Общественник Денис Галицкий обратился в суд с административным иском, в рамках которого он оспаривал приказ Минтранса о прекращении движения на указанном участке. Свою позицию истец мотивировал тем, что это решение нарушает его права: ранее господин Галицкий приобрел железнодорожные билеты на городскую электричку, но воспользоваться ими не смог из-за закрытия движения. Денис Галицкий полагает также, что процедура и порядок закрытия участка железной дороги были нарушены. С его слов, вообще непонятно, каким образом это решение согласовало Минобороны РФ.

Вчера Денис Галицкий опубликовал фрагменты переписки между экс-губернатором Пермского края Максимом Решетниковым и Минобороны РФ по этому поводу. Из документов следует, что в случае согласования правительство региона готово взять на себя ряд обязательств. В частности, не демонтировать пути до 1 июля 2020 года, сохранить базовые элементы железнодорожной инфраструктуры, в том числе железнодорожную насыпь. Глава региона обещал также организовать места складирования рельсошпальной решетки в согласованных с военными местах для возможного восстановления сообщения.

Из ответа Минобороны о согласовании закрытия путей следует, что краевые власти обещали обеспечить дублирующий железнодорожный мост через Каму еще до ввода в эксплуатацию Северного железнодорожного обхода.

По мнению Дениса Галицкого, такие ограничения не позволят развивать эту территорию полноценно до появления обхода, «проект которого еще вилами на воде писан». Например, пустить между станциями скоростной трамвай. При этом он отмечает, что из-за использования на закрытом участке бесстыковых рельсов быстро восстановить сообщение в случае необходимости будет невозможно. Кроме того, по договоренности с военными, станция Пермь I должна оставаться в рабочем состоянии.

В то же время источник, близкий к администрации Перми, сообщил, что при вынесении решения о закрытии сообщения Минтранс учел все нюансы. «При наличии политической воли завершить проект реновации возможно», – заверил он.

Политолог Алексей Чусовитин полагает, что однозначно правильного решения относительно судьбы железной дороги в этой ситуации нет и в любом случае «оно будет непростое». Принесет ли возобновление железнодорожного движения электоральные бонусы врио губернатора Пермского края на предстоящих в сентябре выборах главы, по мнению эксперта, сказать пока сложно. «Для одних людей проект по реновации этой территории воспринимается как символ чего-то нового в жизни города, а для других это следствие волонтаристских решений», – отмечает он. – Необходимо проводить социологические исследования, как избиратели относятся к этому вопросу. Все решения нужно тщательно взвешивать».

Как считает господин Чусовитин, в данный момент нужно исходить из того, есть ли сейчас средства на его реализацию. «Если министр гарантирует финансирование проекта, а также строительства Северного железнодорожного обхода со стороны федерального бюджета и РЖД, то это один вопрос. Но если выяснится, что денег нет, то эта территория все равно должна как-то использоваться, поэтому движение необходимо возобновлять», – убежден эксперт.

<https://www.kommersant.ru/doc/4416195>

На ту же тему:

<https://ura.news/news/1052440660>

<https://www.business-class.su/news/2020/07/13/perm-posetit-ministr-transporta-rossii-evgenii-ditrih>

<https://perm-open.ru/108547>

<https://www.kommersant.ru/doc/4416002>

<https://perm.rbc.ru/perm/freenews/5f0c5f0c9a7947630f768a5d>

<https://www.newsko.ru/news/nk-5988747.html>

### **РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА ЭКОНОМИКА ЦЕНТРАЛЬНОГО ОКРУГА; ТАТЬЯНА ТКАЧЕВА; 2020.14.07; «ДОН». 633 КМ. СКОРОСТЬ 110 КМ/ЧАС; СКОРОСТНОЙ УЧАСТОК НА ТРАССЕ М-4 ПОЗВОЛИТ СОКРАТИТЬ ВРЕМЯ В ПУТИ К ЧЕРНОМУ МОРЮ**

К открытию сезона отпусков, который из-за эпидемии сдвинулся на полтора месяца, дорогу к Черному морю сделали более комфортной. На М-4 в Воронежской области открыли новый скоростной участок, где летом собиралась «главная пробка страны». Вместо многочасового стояния под палящим солнцем в Лосеве автомобилистам предлагают широкий объезд. Правда, платный.

Трасса «Дон» в Павловском районе (с 633-го по 715-й километр) пугала всех, кто ездит по направлению Москва – Новороссийск, последние лет десять.

На территории Лосева и Павловска четырехполосная дорога сужалась вдвое, провоцируя пробки. С 2014 года трафик на М-4 серьезно возрос, так как люди, направляющиеся в Крым, стали избегать езды через Курск, Белгород и Украину.

В высокий сезон заторы в Лосеве растягивались на десятки километров.

Отпускники «загорали» в раскаленных машинах по шесть-семь часов.

Местные жители, которым постоянно забитая дорога также доставляла огромные неудобства, научились извлекать из своего положения выгоду. Вдоль трассы умножились кафе, мотели, магазинчики, а также стихийные развалы со всякой всячиной – от пирожков и вареной кукурузы до резных шахмат и автозапчастей. Как водится, появился и специфический «пробочный» бизнес – показывать объезд. Посмотреть на красоты Павловского района предлагали за 300 рублей.

Теперь объехать узкое место можно легально – за 200. Таков тариф для легковушек за весь 85-километровый участок при оплате наличными. Цена с транспондером – 160. Базовый тариф для двухосных автобусов и грузовых машин – 300 рублей, для более крупного транспорта – 580. Сумма зависит от времени суток, дня недели и расстояния, которое вы преодолеваете. Один пункт оплаты расположен на 636-м километре трассы, другой – на 672-м (при съезде в

Павловск), поэтому возможно отклонение в меньшую сторону.

Что предлагается за эти деньги? Современная скоростная магистраль: по четыре полосы в каждом направлении, с освещением, кучей видеокамер, разделением встречных потоков и разноуровневыми развязками. Движением управляет автоматизированная система, рекомендации для водителей выводятся на электронные табло. В случае ЧП аварийная служба прибывает на место за шесть-семь минут, рассказали в ситуационном центре ГК «Автодор». На платном отрезке есть заправки и туалеты (число последних, по отзывам водителей, стоит увеличить).

- На съездах предусмотрены площадки для торговли. Надеемся сделать там коммерчески привлекательную зону для тех лосевцев, кто потеряет клиентов из-за открытия развязки, – рассказал губернатор Александр Гусев. – Зато им самим не придется стоять часами в пробке, чтобы добраться домой из

Павловска или Воронежа.

Новая дорога проходит по территории Бобровского, Павловского и Верхнемамонского районов. Отсюда можно свернуть на Россошь и Белгород, к ближайшим райцентрам и крупным селам Воронежской области, также на «старую»

М-4.

На участке предусмотрено два пункта взимания платы. Один – на 636-м километре с 16 полосами проезда, шесть из которых могут работать в реверсивном режиме. Другой – с четырьмя гейтами (по два в каждом направлении) – расположили на 672-м километре, при съезде в Павловск.

Машины с транспондерами смогут проезжать пункты оплаты без остановки со скоростью до 30 километров в час, считают дорожники.

Пропускная способность участка – 10-12 тысяч машин в сутки. По расчетам, резерва должно хватить на 20 лет.

- Разрешенная скорость – 110 километров в час, но ее можно будет увеличить до 130 без ущерба для безопасности, – отметил **министр транспорта РФ Евгений Дитрих**. – Дорогу сдали на полгода раньше срока. В преддверии открытия курортов это огромный подарок для автомобилистов. Еще недавно тут приходилось вводить ограничения, «разводя» потоки легкового и грузового транспорта... Система взимания платы на дорогах России оптимизирована.

Табло оформлены в едином стиле, транспондерные полосы всегда слева, грузовики справа, с наличными – посередине. Люди понимают этот стандарт, используют его – и задержки на пунктах оплаты уменьшаются.

Вероятность происшествий на трассе снизится, подчеркнул начальник главного управления по обеспечению безопасности дорожного движения МВД Михаил Черников:

- На платных участках у нас самая низкая смертность. К 2024-му, надеюсь, она станет нулевой. Улучшится ситуация и на старой дороге. В Лосеве автомобилисты разбивали обочины, увеличивая риск ДТП. Я вырос недалеко отсюда, в Воронцовке. Не сомневаюсь, что новые возможности М-4 по достоинству оценит и местное население.

Одним из первых по новому участку проехал учитель информатики из Павловска Андрей Седых. В честь открытия объезда ему вручили сертификат на пять тысяч рублей – их можно будет потратить на бензин, заправляясь на платном отрезке.

- Я часто езжу по маршруту Павловск – Воронеж, пользуюсь транспондером, чтобы экономить. Но вообще лучше заплатить и добраться быстро, чем стоять в пробках. Там же на бензин потратишь больше! Особенно с включенным кондиционером, – объяснил он. Многим автомобилистам казалось, что строительство объезда за 60 миллиардов рублей несколько затянулось. Реконструкцию отрезка хотели выполнить к Олимпиаде в Сочи, фактически начали в мае 2017-го, а сдачу запланировали на конец 2020-го. Затем обещали сделать это на год раньше.

Позже дедлайн переносили на первый квартал, на апрель, на май-июнь...

Камнем преткновения стало переустройство газопровода – без него нельзя было уложить последние 200 метров асфальта. Проект согласовали во второй половине июня.

По данным подрядчика, ООО «Трансстроймеханизация», работы также осложняли особенности ландшафта и почвы. Для путешественников меловые холмы, которыми славится Воронежская область, – это живописный пейзаж. Для дорожников – это большой перепад высот и неустойчивый к воде грунт. Чтобы трасса не «поехала», ее основание укрепили цементобетонной смесью, а откосы и склоны – габионными конструкциями (сетками со щебнем). Кое-где пришлось делать большие насыпи.

Верхние слои покрытия выполнены из щебеночно-мастичного асфальтобетона с добавками модифицированных полимерных битумов. Это значительно повысит срок службы полотна, пояснили в «Автодоре». Перила, подвесные лотки и дренажные трубки на мостах и путепроводах сделали из композитных материалов. Для строительства ливневой канализации на подходах к реке Казинке использовали полимерные трубы.

Через пару месяцев начнется реконструкция на следующем отрезке М-4, с 715-го по 877-й километр, добавил председатель правления ГК «Автодор» Вячеслав Петушенко. В результате вся трасса «Дон» на территории Воронежской области станет скоростной.

### **ТРАНСПОРТ РОССИИ; 2020.13.07; НА ЮГ – С КОМФОРТОМ!; В ВОРОНЕЖСКОЙ ОБЛАСТИ ОТКРЫТО ДВИЖЕНИЕ НА ОБХОДЕ СЕЛА ЛОСЕВО И ГОРОДА ПАВЛОВСКА**

В торжественной церемонии, прошедшей на трассе М–4 «Дон», приняли участие **министр транспорта РФ Евгений Дитрих**, **заместитель министра – руководитель Росавтодора Андрей Костюк**, губернатор Воронежской области Александр Гусев, начальник Главного управления по обеспечению безопасности дорожного движения МВД России Михаил Черников, председатель правления ГК «Автодор» Вячеслав Петушенко.

**Глава Минтранса** отметил, что открытие участка обхода является долгожданным событием для автомобилистов, поскольку старое направление дороги М–4 проходит через село Лосево и город Павловск и является одним из узких мест на трассе, связывающей Юг России с Москвой и Санкт–Петербургом.

В результате ввода участка повысится безопасность движения как на старом направлении М–4, так и на новом отрезке дороги. Участок полностью освещен, на нем работает автоматизированная система управления дорожным движением, которая поможет водителям избежать возможных неприятностей на дороге. Встречные потоки разделены, отсутствуют развязки в одном уровне с местными и региональными дорогами.

«Сегодня произошло очень значительное событие. Миллионы автомобилистов России, которые двигались на юг к нашим курортам, испытывали неудобство и даже раздражение, проезжая этот участок через Лосево. Сейчас они смогут ехать безопасно и комфортно, экономя драгоценное время. Хочу поблагодарить **Министерство транспорта РФ** за внимание к этому объекту, а также сотрудников госкомпании и, безусловно, дорожных строителей, которые выполнили работу с очень высоким качеством и досрочно», – отметил Александр Гусев.

«Слаженная работа позволила нам построить этот участок на полгода раньше срока, но мы на этом не останавливаемся, продолжаем развивать трассу М–4 «Дон». Буквально

через пару месяцев мы начнем работать дальше, от 715-го до 877-го километра. И вся дорога в Воронежской области будет первой технической категории, по которой мы поедем как минимум со скоростью 110 км/ч», – сказал Вячеслав Петушенко.

«По 6–7 часов стояли водители в пробке на обходе Лосево и Павловска. Я уверен, что сегодня, как раз в разгар курортного сезона, мы увидим, что на этом участке будет комфортное дорожное движение, которое позволит безопасно добраться до побережья Черного моря», – сказал Михаил Черников.

Строительство 85-километрового обхода началось в августе 2017 года и завершилось в июне 2020 года – на полгода раньше запланированного срока. Участок с 633-го по 715-й км проходит по территории Бобровского, Павловского и Верхнемамонского районов Воронежской области. Дорога имеет техническую категорию 1Б. Для автомобилистов доступны четыре полосы движения с разделенными встречными потоками и развязками в разных уровнях. Разрешенная скорость движения составляет 110 км/ч.

На новом обходе обустроены пять транспортных развязок. Развязка на 634-м км позволит водителям безопасно и комфортно съехать с трассы по направлению на Россошь и Белгород, а также на региональную дорогу к Бутурлиновке. Автомобилисты, которым нужно заехать в Павловск, смогут сделать это с обоих направлений через развязку на 673-м км. Транспортная развязка на 708-м км обеспечивает связь с другими дорогами на Лозовое, Верхний Мамон, а также с альтернативным бесплатным участком. Автомобили, направляющиеся в Русскую Журавку или Верхний Мамон, смогут съехать с трассы на 712-м км, в Осетровку – на 716-м км. Помимо этого для водителей обеспечены безопасные съезды на бесплатный альтернативный участок на 698-м и 701-м км.

На открытом участке расположены два пункта взимания платы. Один из них – на 636-м км автодороги, второй – на 672-м км, на съезде в Павловск. Стоимость проезда зависит от времени суток, дня недели, категории транспортного средства и наличия транспондера.

В ходе строительства объекта выполнено более 10 млн м<sup>2</sup> земляных работ, уложено свыше 2 млн м<sup>2</sup> асфальта. На участке установлены 6 метеостанций, 5843 светильника, 361 276 м ограждений.

Подрядчиком применен ряд инноваций в дорожном строительстве. В частности, верхние слои дорожного покрытия выполнены из щебеночно-мастичного асфальтобетона с добавками модифицированных полимерных битумов. Это современные материалы, значительно повышающие долговечность и качество дороги. Перильные ограждения на искусственных сооружениях, подвесные лотки и дренажные трубки на мостах и путепроводах выполнены из композитных материалов. Для строительства ливневой канализации на подходах к реке Казинка использованы полимерные трубы.

Обход Лосево и Павловска построен в рамках долгосрочного инвестиционного соглашения между ГК «Автодор» и ООО «Трансстроймеханизация».

<http://transportrussia.ru/item/5656-na-yug-s-komfortom.html>

### **ТРАНСПОРТ РОССИИ; АРТЕМ ОЗУН; 2020.13.07; СУБСИДИРОВАТЬ ТРАНЗИТ; О ПЕРСПЕКТИВАХ РАЗВИТИЯ ТРАНЗИТНЫХ КОНТЕЙНЕРНЫХ ПЕРЕВОЗОК В УСЛОВИЯХ ПАНДЕМИИ**

Министерство транспорта РФ предлагает реализовать масштабную госпрограмму субсидирования железнодорожного транзита контейнеров на территории России. Эта инициатива была поддержана на совещании по вопросам развития транспортной отрасли под председательством Президента РФ Владимира Путина. Как отмечают специалисты, данная мера позволит в течение года привлечь дополнительно на сеть 200–250 тыс. сорокафутовых транзитных контейнеров.

В условиях рецессии

Несмотря на осязаемое падение грузооборота на железнодорожной сети, транзитные контейнерные перевозки остаются точкой роста для ОАО «РЖД». К сожалению, из-за

экономических последствий эпидемии временно снизился как импорт товаров из стран Евросоюза, так и экспорт из России в ЕС. Но в то же время именно благодаря пандемии драйвером развития контейнерного сегмента стал переход грузоотправителей на железную дорогу из-за ограничений для других видов транспорта.

Напомним, что в 2019 году ОАО «РЖД» выполнило все целевые показатели Комплексного плана модернизации и расширения магистральной инфраструктуры в части контейнерных перевозок. Их развитие предусматривает и **нацпроект** «Транссиб за 7 суток», реализацию которого железнодорожный холдинг начал в прошлом году. Его цель – к 2024 году увеличить объем транзита по железным дорогам с Дальнего Востока до западной границы России в 4 раза и сократить время доставки до 7 дней. Эксперты уверены, что поставленная задача вполне посильна для монополии даже в условиях пандемии коронавируса.

Только в апреле 2020 года транзитные перевозки груженых контейнеров в сообщении Китай – Европа – Китай по сети ОАО «РЖД» выросли в 2 раза. По данным заместителя генерального директора ОАО «РЖД» – начальника Центра фирменного транспортного обслуживания Алексея Шило, за 11 дней мая транзитные перевозки груженых контейнеров по этому маршруту увеличились в 2,2 раза. В целом по сети обеспечен рост в 1,7 раза по сравнению с аналогичным периодом прошлого года. Так, с 1 по 11 мая контейнерный транзит по сети РЖД составил 24,6 тыс. TEU (+50,5% к 2019 году). При этом по маршруту Китай – Европа – Китай перевезено 18,1 тыс. TEU (+95,9%), из них 16,5 тыс. TEU (+120,7%) – через погранпереходы Достык и Алтынколь.

С 1 апреля по 31 августа ОАО «РЖД» ввело 40-процентную скидку на транзитную перевозку порожних контейнеров из Европы в Китай. Белоруссия и Казахстан поддержали предложение российской стороны и предоставили симметричное снижение ставок. Снижение ставок направлено на улучшение условий возврата порожних контейнеров. К примеру, если перевозки груженых контейнеров на маршруте Китай – Европа – Китай в марте 2020 года выросли на 33,4%, до 28,5 тыс. TEU, то отправка порожних, следующих в основном из Европы в Китай, снизилась почти на 70%, до 1 тыс. TEU. В холдинге заявляют, что специальные тарифы могут быть продлены до конца 2020 года.

На оперативном совещании компании генеральный директор – председатель правления ОАО «РЖД» Олег Белозеров отметил, что высокие темпы прироста контейнерного транзита обеспечиваются благодаря совершенствованию технологии организации перевозок, цифровизации процессов перевозки и оформления грузов, слаженной системе взаимовыгодного сотрудничества с партнерами. Железнодорожникам необходимо обеспечить дальнейший кратный рост спроса в данном сегменте, подчеркивает Олег Белозеров.

**Привлекательные сервисы**

Основной поток грузов из стран АТР в Европу (98%) идет трансокеанским путем. По словам руководителя проекта по развитию экспортной логистики АО «РЭЦ» Алевтины Кирилловой, как и прежде, морские перевозки являются значительно более дешевыми, чем железнодорожные. Но услуги и графики в этом сегменте транспортной отрасли частично были нарушены из-за снижения спроса, портового контроля, предотвращающего распространение COVID-19, поэтому из-за карантинных ограничений и связанного с ними падения спроса маршрутная сеть и вместимость на сервисах морских линий были значительно урезаны.

Соответственно, это вызвало рост ставок, что способствовало росту популярности железнодорожных сервисов Азия – Европа. Вызванная пандемией волатильность ставок делает трансконтинентальные железнодорожные перевозки более привлекательными. При этом ставки на железнодорожные перевозки стабильны, что также вызывает рост спроса на эти сервисы.

Перспективы увеличения объемов грузов на последующий период зависят от объемов взаимной торговли, объемов взаимных инвестиций между странами и состояния транспортной инфраструктуры в целом, отмечает эксперт.

В настоящий момент для выполнения возросших объемов грузоперевозок остро стоит вопрос о создании современной контейнерной инфраструктуры на протяжении всей железнодорожной сети и проведении организационных и технологических преобразований для увеличения средней маршрутной скорости доставки. Также формирование долгосрочных сквозных тарифных ставок, конкурентных с другими видами транспорта, обусловит еще больший интерес грузоотправителей к железнодорожным маршрутам.

Таким образом, основными составляющими для повышения конкурентоспособности контейнерных перевозок должны стать снижение их себестоимости, упрощение таможенного транзита и развитие инфраструктуры перевалочных станций.

Одним из путей увеличения экспортно–импортных грузопотоков является создание таких механизмов, как максимальная контейнеризация грузов, система комплексных логистических сервисов, включая комплексные тарифные ставки и организацию кольцевых маршрутов, интегрированная логистика распределения товаров от центров производства к центрам потребления и четко взаимоувязанная сеть транспортно–логистических центров и терминалов, где грузы консолидируются, складируются и обрабатываются для дальнейшего распределения.

Структура грузопотоков

После выхода Китая из ограничений, связанных с пандемией, наблюдается растущий спрос на перевозку автозапчастей, бытовой электроники, химикатов и других товаров. Основные грузы, являющиеся драйверами контейнерного экспорта: продукты деревообработки, бумага, целлюлоза, удобрения, продукция химической отрасли и цветные металлы.

Примечательно, что многие операторы значительно расширили сеть маршрутов контейнерных поездов, связывающих Азию и Европу. Запущен ряд новых транзитных маршрутов Цзинань – Гамбург, Сиань – Варшава, Хэфэй – Дуйсбург, Шэньчжэнь – Дуйсбург и Сиань – Линц. Через Дуйсбург, ключевой хаб Германии, обслуживающий железнодорожный трафик из Китая, только за одну неделю апреля прошло 50 поездов, что на 20% больше, чем за аналогичный период до пандемии. Недавно компания «РЖД Логистика» осуществила первую железнодорожную перевозку контейнеров по маршруту Шэньян (Китай) – Эннс (Австрия) через пограничный переход Забайкальск. Поезд с сырьем для промышленности был в пути 18 дней – с 14 марта по 1 апреля, сообщили в компании. По новым маршрутам перевозят транзитом в запломбированных контейнерах санкционные грузы. Как отмечают в АО «РЖД Логистика», это чрезвычайно важная и ответственная веха на пути увеличения транзитного потока грузов из стран ЕС в восточном направлении.

На фоне глобальной пандемии новой коронавирусной инфекции COVID–19 большое количество международных почтовых отправок задержалось на КПП из–за препятствий, возникших в международных перевозках по морским и воздушным путям. Это привело к тому, что началась работа по организации регулярных почтовых перевозок из Китая в Европу в составе контейнерных поездов. По словам гендиректора чунцинского филиала корпорации «Почта Китая» Чжоу Синьфэна, время транспортировки почты и посылок в рамках международных железнодорожных перевозок Китай – Европа было сокращено более чем на 20 дней по сравнению с морскими перевозками, а расходы на нее составили лишь одну пятую себестоимости воздушных перевозок.

Специалистами ведутся активные разговоры о включении новых номенклатур грузов, перевозку которых можно организовать в контейнерных поездах. Ряд экспертов называет среди них продукцию агросектора, включая зерно, растительные масла, готовую

продукцию АПК. Правда, из-за пандемии аграрии столкнулись с исчерпанием нетарифной квоты на экспорт зерна и запретом вывоза его дополнительных объемов за границу.

Но расширение сети внутрироссийских и международных маршрутов регулярных контейнерных сервисов и запуск новых поездов идут в постоянном режиме и нацелены на перспективу. Так, по данным Российского экспортного центра, уже к 2024 году появятся более 1 тыс. новых экспортных поездов и свыше 15 экспортных маршрутов. Они повезут зерно, масложировую продукцию и маслосемена, готовое продовольствие, сахар и скоропорт.

Генеральный директор Координационного совета по трансъевразийским железнодорожным перевозкам Геннадий Бессонов выражает осторожный оптимизм и отмечает, что по мере оживления европейского рынка будет восстанавливаться и соотношение потоков из Китая в Европу и обратно. По словам Геннадия Бессонова, в Китае особенно растет спрос на продукты питания и европейские бренды, которые можно отправлять по железной дороге.

Меры поддержки

Кстати, в том же Китае контейнерные поезда субсидируются властями провинций, через которые проходит их маршрут. Размеры субсидий определяются в ходе переговоров с операторами каждого маршрута по отдельности. Благодаря китайским субсидиям грузоотправитель в отдельных случаях может получить ставку за контейнер, который за 3 недели доходит из Нидерландов до Китая, в размере около 1 тыс. долл.

Более того, Китаем поставлена цель: увеличить контейнеропоток до 5 тыс. контейнерных поездов в год, отмечает Алевтина Кириллова. Для привлечения транзитных контейнерных перевозок по маршрутам международных транспортных коридоров Восток – Запад и Север – Юг и роста количества транзитных поездов до 2024 года вместе с логистическими операторами РЭЦ планирует увеличить парк фитинговых платформ минимум на 16 тыс. ед., а также проработать с руководителями провинций КНР вопрос о сохранении китайских субсидий на контейнерные перевозки до 2024 года.

Для развития контейнерного транзита предлагается ввести субсидию тарифа на перевозку и в России. На совещании 7 мая у **Владимира Путина** глава **Минтранса России Евгений Дитрих** сказал, что для выравнивания тарифа с соседними странами необходим 1 млрд руб., который можно изыскать в средствах, выделенных на **нацпроекты**. **Президент РФ** предложил включить меры по стимулированию контейнерных перевозок в общенациональный план действий по нормализации деловой активности в стране.

Эта и другие меры будут направлены на стабилизацию транспортной отрасли, в которой только в России заняты 4,5 млн человек. На нормализацию экономической ситуации в стране направлены и многие другие текущие решения ОАО «РЖД» и российских властей. Сейчас крайне важно, как было отмечено на совещании по вопросам развития транспортной сферы, поддержать людей и обеспечить общую устойчивость транспортного комплекса. Еще одна стратегическая задача – создать условия для дальнейшего развития отрасли после прекращения пандемии.

<http://transportrussia.ru/item/5658-subsidirovat-tranzit.html>

### **НОВОСТИ НА «РОССИИ 24»; 2020.13.07; ПРЕЗИДЕНТ ПРЕДЛОЖИЛ ОПРЕДЕЛИТЬ ОБЩЕНАЦИОНАЛЬНЫЕ ЗАДАЧИ НА ДЕСЯТИЛЕТИЕ**

Необходимо определить общенациональные задачи на предстоящее десятилетие, заявил **президент России Владимир Путин** на заседании совета по стратегическому развитию и **нацпроектам**.

<https://www.vesti.ru/video/2205442>

### **НОВОСТИ НА «РОССИИ 24»; 2020.13.07; МИШУСТИН: СРОКИ ДОСТИЖЕНИЯ ЦЕЛЕЙ НАЦПРОЕКТОВ МОГУТ БЫТЬ УВЕЛИЧЕНЫ**

Работа по корректировке национальных проектов завершится до осени: возможно продления сроков достижения национальных целей до 2030 года, заявил **премьер-министр РФ Михаил Мишустин** на заседании совета при **президенте РФ** по стратегическому развитию и **нацпроектам**.

<https://www.vesti.ru/video/2205450>

### **НОВОСТИ НА «РОССИИ 24»; 2020.13.07; В ЗАБАЙКАЛЬЕ ОБНОВЯТ БОЛЕЕ 500 КИЛОМЕТРОВ ДОРОГ**

Этим летом в Забайкалье планируют обновить более 500 километров дорог. Несмотря на сложности, связанные с коронавирусом, работы идут по графику, а где-то даже с опережением. Только на федеральных трассах рабочим предстоит уложить около 170 километров нового асфальта, на региональных – еще больше.

<https://www.vesti.ru/video/2205375>

### **РОССИЯ 1 ВЕСТИ; 2020.13.07; ТЕХНИЧЕСКОЕ ПЕРЕВООРУЖЕНИЕ СТАНЦИИ АЛДАН**

**В:** Техническое перевооружение станции Алдан началось на Якутской железной дороге. Каждый квартал там на десять процентов растет поток пассажиров и грузов. На ряде маршрутов удалось даже снизить стоимость платы за перевозку. С места событий Дмитрий Макаров.

**КОР:** Шум строительной техники не смолкает с утра и до позднего вечера. Бригада укладывает новую стрелку, которая соединяет железнодорожные пути. На станции Алдан идет масштабная реконструкция.

**АНДРЕЙ КОРНЕВ (ЗАМЕСТИТЕЛЬ ГЕНЕРАЛЬНОГО ДИРЕКТОРА АО «ЖЕЛЕЗНЫЕ ДОРОГИ ЯКУТИИ»):** Уже уложили четыре стрелочных перевода, осталось уложить еще 14 и порядка километра пути.

**КОР:** Новые устройства будут оснащены современными микропроцессорами, которые позволят управлять ими дистанционно. Пока же работают по старинке. Чтобы направить поезд, дежурные проходят пешком полтора километра до стрелок и переводят их вручную. Но главная задача микропроцессорной централизации – обеспечение безопасности движения поездов. Станция Алдан одна из крупнейших на всем протяжении Якутской железной дороги. Необходимость технического перевооружения возникла уже давно, ведь число поездов и перерабатываемых грузов постоянно растет. Этому способствовал и запуск в постоянную эксплуатацию северного отрезка Амуро-Якутской магистрали. С прошлого года от Томмота до Нижнего Бестяха, что на противоположном от Якутска берегу реки Лены, заработал в полную силу. Тариф на перевозку грузов теперь рассчитывается по единому с **Российскими железными дорогами** прейскуранту.

**ЕВГЕНИЯ ХАРЬКОВА (НАЧАЛЬНИК ОТДЕЛА ТРАНСПОРТНОГО ОБСЛУЖИВАНИЯ АО «ЖЕЛЕЗНЫЕ ДОРОГИ ЯКУТИИ»):** Стоимость провозной платы подешевела от 30 до 70% в зависимости от перевозимых номенклатур грузов, от станции отправления до станции назначения, дальности перевозок.

**КОР:** Как результат, постоянный рост грузопотока. За первые шесть месяцев этого года перевезли уже в полтора раза больше, чем за тот же период прошлого. На грузовом дворе станции Нижний Бестях приемка товаров идет непрерывно. Работают максимально быстро. Завтра такой же поезд.

Сегодня по железной дороге завозится до 90% грузов, необходимых для Якутии. Таким образом, молодая магистраль доказала свою необходимость в самом большом и труднодоступном регионе страны.

Дмитрий Макаров, Владимир Ермаков, Роберт Набиев, «Вести». Якутия.

В: Развитие событий в следующем выпуске «Вестей». Всего доброго. До встречи.

### **РОССИЯ 1 ВЕСТИ; 2020.13.07; ВОЗОБНОВЛЕНО ДВИЖЕНИЕ ПОЕЗДОВ МЕЖДУ ТУЛОЙ И ОРЛОМ ПОСЛЕ СХОДА ГРУЗОВОГО СОСТАВА**

Движение поездов, а также продажа билетов на поезда между Тулой и Орлом возобновилась. Пассажирские составы пока отправлены в объезд по временной схеме. РЖД извиняется за доставленные неудобства.

Напомним, продажа билетов на поезда между двумя городами была временно приостановлена. 12 июля днем на перегоне Лазарево – Щекино в Тульской области произошел сход 22 вагонов грузового поезда. Пострадавших и разлива топлива нет, сообщили ГТРК «Тула» в пресс-службе РЖД. В связи со сходом вагонов, было временно приостановлено движение поездов. В пути задерживались несколько составов.

Работы по освобождению путей от вагонов и восстановлению железнодорожного полотна и контактной сети начались сразу, информируют «Вести», выходящие в эфир на телеканалах «Россия 1» и «Россия 24». К 6.20 утра 13 июля было восстановлено движение поездов по одному пути между Лазарево и Щекино. Поезда на этом участке курсируют по временному графику в реверсивном режиме, позволяющем пропускать составы в обе стороны.

<https://www.vesti.ru/article/2429314>

<https://www.vesti.ru/video/2205461>

### **ТАСС; 2020.13.07; ПУТИН ПРЕДЛОЖИЛ ОПРЕДЕЛИТЬ ОБЩЕНАЦИОНАЛЬНЫЕ ЗАДАЧИ НА ПРЕДСТОЯЩЕЕ ДЕСЯТИЛЕТИЕ**

Президент РФ Владимир Путин предлагает определить общенациональные задачи на предстоящее десятилетие. Об этом в понедельник глава государства заявил во время заседания совета по стратегическому развитию и **нацпроектам**.

«Несмотря на объективные текущие трудности, наши долгосрочные ориентиры остаются неизменными», – сказал **Путин**. Он предложил обсудить актуализацию **нацпроектов** на основе итогов голосования по поправкам в конституцию и с учетом накопленного опыта и уроков последних месяцев. «Мы должны корректировать, разумеется, нашу работу, исходя из реальной ситуации», – подчеркнул президент, пояснив, что нужно более эффективно распределять возможности, «маневрировать средствами».

Он отметил, что считает необходимым «заглянуть за нынешний горизонт планирования национальных целей и проектов, то есть за 2024 год». По его словам, уже сейчас нужно «в развитие поставленных целей» определить на предстоящее десятилетие общенациональные задачи.

Затем российский лидер обозначил основные блоки задач. По словам **Путина**, каждый из них призван сформировать для жизни российских семей и для развития человека современную среду.

Конкретные ориентиры

Президент также отметил, что ориентиры в социальном развитии страны не должны быть размытыми и непонятными для граждан. «Понимаю, что все, что связано с этой коронавирусной инфекцией, [здесь] очень много факторов неопределенности, что касается отдаленных последствий и так далее, но все-таки такой показатель, как продолжительность жизни. Это такой интегрированный показатель качества работы по очень многим направлениям, и это мы все с вами понимаем. Можно, разумеется, что-то корректировать, но у нас должны быть все-таки ориентиры, которые мы будем иметь в виду и к которым мы должны стремиться. У нас должны быть определенные ориентиры не только по этому направлению, но и по другим тоже, они не должны быть «трудноразмытыми» и непонятными для нас и для граждан», – сказал президент.

По его словам, «необходимо исходить из реалий и не ставить перед собой каких-то нереалистичных целей». «Должны быть конкретные ориентиры. Можно что-то корректировать, но ориентиры должны быть конкретными, тогда нам будет понятно – мы работаем по всем нашим направлениям нужным образом или в чем-то не дорабатываем. Нужно больше конкретики», – подчеркнул **Путин**.

Финансирование инфраструктурных проектов

**Путин** также назвал важным использовать не только бюджетные средства, но и другие источники для финансирования инфраструктурных проектов.

На заседании совета по стратегическому развитию и **нацпроектам** он назвал среди задач на ближайшее десятилетие укрепление опорной инфраструктуры, в том числе сети автодорог, отметив, что уже к 2018 году в РФ был набран «неплохой темп строительства и ремонта федеральных автотрасс», а затем были сосредоточены усилия на приведение в порядок региональных дорог.

«Очевидно, что эта работа и дальше должна быть продолжена, при этом подчеркну: речь идет не только о бюджетных вложениях в инфраструктуру, важно привлекать новые источники финансирования этих расходов, использовать опыт наших ведущих компаний», – сказал **Путин**. В качестве хороших примеров он назвал выпуск **РЖД** облигаций под свою инвестпрограмму и привлечение ДОМ.РФ средств на развитие ипотеки.

«Расширение инфраструктуры, укрепление связей между регионами и территориями страны позволит снять очень многие барьеры для деловой и предпринимательской инициативы», – подчеркнул **Путин**.

Среди других задач в сфере создания комфортной и безопасной среды для жизни человека президент назвал обеспечение экологического благополучия, напомнив, что Россия в этом вопросе взяла на себя и определенные международные обязательства. «Проблемы в этой сфере у нас копились многие-многие годы, и мы приступили к их решению. При этом важно не только ликвидировать накопленный уже ущерб окружающей среде, но и смотреть вперед, учитывая, в том числе, вызовы, с которыми мы сталкиваемся в сфере изменения климата. Мы это наблюдаем, видим своими глазами», – сказал **Путин**.

Также президент заявил, что предметом особого внимания, прежде всего – региональных властей, должно быть улучшение условий труда. Еще одним важнейшим вопросом глава государства назвал решение жилищных проблем граждан.

<https://tass.ru/politika/8948167>

[https://www.1tv.ru/news/2020-07-13/389353-prezident\\_poruchil\\_v\\_trehmesyachnyy\\_srok\\_skorrektirovat\\_natsionalnye\\_proekty\\_uchityvaya\\_t\\_ekuschie\\_realii](https://www.1tv.ru/news/2020-07-13/389353-prezident_poruchil_v_trehmesyachnyy_srok_skorrektirovat_natsionalnye_proekty_uchityvaya_t_ekuschie_realii)

### **ПРАЙМ; 2020.13.07; БЕЛОУСОВ: ПЕРВЫЕ 20 ПРОЕКТОВ НА 900 МЛРД РУБЛЕЙ БУДУТ ЗАПУЩЕНЫ В 2020 ГОДУ В РАМКАХ СЗПК**

Первые 20 проектов общей стоимостью 900 миллиардов рублей будут запущены в 2020 году в рамках соглашений о защите и поощрении капиталовложений (СЗПК), сообщил первый вице-премьер РФ **Андрей Белоусов**.

Весной в РФ был принят закон, предусматривающий реализацию новых инвестпроектов с заключением соглашений о защите и поощрении капиталовложений. Для СЗПК предусматривается стабилизационная оговорка, фиксирующая условия землепользования, градостроительной деятельности, налогов. Также этот механизм предполагает возмещение затрат инвесторов на инфраструктуру.

Выступая в понедельник на заседании совета по стратегическому развитию и **нацпроектам**, **Белоусов** заявил, что одно из важнейших условий для устойчивого развития экономики РФ связано с активизацией инвестиций. По его словам, необходимо выйти на устойчивый рост капиталовложений на уровне не ниже 5-6% в среднем за год.

[https://1prime.ru/state\\_regulation/20200713/831764024.html](https://1prime.ru/state_regulation/20200713/831764024.html)

### **ПРАЙМ; 2020.13.07; РФ К СЕРЕДИНЕ ДЕСЯТИЛЕТИЯ ЗАВЕРШИТ 7 ТРАНСПОРТНЫХ МЕГАПРОЕКТОВ СТОИМОСТЬЮ 9 ТРЛН РУБ**

Россия к середине десятилетия, плюс-минус один-два года, завершит семь крупнейших транспортных мегапроектов суммарной стоимостью 9 триллионов рублей, заявил в ходе совета по стратегическому развитию и национальным проектам первый вице-премьер РФ **Андрей Белоусов**.

«Условием перехода к росту является завершение к середине десятилетия – плюс-минус один-два года – крупнейших транспортных мегапроектов. Их семь. Стратегически расширяющих узкие места во внутренних и трансграничных грузопотоках», – сообщил **Белоусов**.

Во-первых, это развитие и модернизация БАМа и Транссиба. Речь идет об увеличении более чем в полтора раза провозной способности в восточном направлении со 123 миллионов тонн грузов в 2019 году до 180 миллионов тонн в 2024 году и 210 миллионов тонн в 2025 году. «Это очень трудная задача, но есть все основания считать, что мы с ней справимся. И как раз выпуск вечных облигаций **РЖД** связан с решением этой задачи», – отметил **Белоусов**.

Это железнодорожные и автомобильные подходы к морским портам в южном и северо-западном направлениях; крупнейшая система скоростных автодорог международного транспортного маршрута Европа-Западный Китай с обходами крупных городов; транспортное соединение центров экономического роста, включая Центральный транспортный узел и Центральную кольцевую автодорогу в Московской области, очередной этап которой был буквально недавно запущен.

«Это приведение в нормативное состояние региональных автодорог и дорог крупнейших городских агломераций. Это развитие Северного морского пути. Это развитие сети 65 региональных аэропортов, в том числе 39 на Дальнем Востоке. И маршрутов авиационной сети, минуя Москву. Суммарная стоимость этих проектов за счет всех источников – это более 9 триллионов рублей. То есть более 8% годового ВВП страны», – рассказал **Белоусов**.

По его словам, их реализация создаст каркас новой опорной транспортной сети страны, сформирует новые региональные центры роста. «Задачи сложные, но выполнимые. Будем добиваться успеха», – резюмировал он.

### **ТАСС; 2020.13.07; ФИНАНСИРОВАНИЕ ИНФРАСТРУКТУРНЫХ ПРОЕКТОВ В РФ НЕ ИЗ БЮДЖЕТА МОЖЕТ ДОСТИЧЬ 5,4 ТРЛН РУБ.**

Потенциал привлечения дополнительного внебюджетного финансирования на транспортные инфраструктурные проекты в России составляет 5,4 трлн рублей. Об этом порталу «Будущее России. Национальные проекты», оператором которого является ТАСС, рассказала глава департамента экономики и развития транспорта Аналитического центра при правительстве РФ Татьяна Горовая.

«Ежегодный профицит капитала для финансирования инфраструктуры у ТОП-20 банков России составляет порядка 340-370 млрд руб. ежегодно. Кроме того, за предыдущие 10 лет за счет внебюджетных инвестиций в концессии и механизмы государственно-частного партнерства было проинвестировано около 3 трлн руб. Если задействовать капитал консервативных инвесторов (страховых и пенсионных фондов), то дополнительный внебюджетный капитал возрастает до 5,4 трлн рублей (совокупно)», – сказала эксперт.

Как заявил сегодня первый вице-премьер РФ **Андрей Белоусов** на заседании Совета при президенте РФ по стратегическому развитию и национальным проектам, России для

перехода к росту экономики необходимо завершить 7 крупнейших транспортных проектов на сумму более 9 трлн рублей.

К числу этих проектов в первую очередь относятся БАМ и Транссиб. Планируется увеличение в 1,5 раза провозной способности в восточном направлении – до 180 млн тонн в 2024 году и 210 млн тонн в 2025 году. Также планируется обеспечить железнодорожные и автомобильные подходы к морским портам в южном и северо-западном направлениях, создать систему автодорог для международного транспорта. Все эти проекты входят в **Комплексный план расширения и модернизации магистральной инфраструктуры**.

<https://futuresussia.gov.ru/nacionalnye-proekty/iz-vtoroj-bedy-v-pionery-razvitiya-pocemu-doroznye-strojki-nuzny-dla-spasenia-ekonomiki>

### **RNS; 2020.13.07; ХУСНУЛЛИН АНОНСИРОВАЛ НОВЫЙ ЗАКОН О СТРОИТЕЛЬСТВЕ В ТРАНСПОРТНОЙ ОТРАСЛИ**

В течение ближайшей недели выйдет новый закон о строительстве в транспортной отрасли, который позволит снять многие административные барьеры в отрасли, рассказал в ходе совета по стратегическому развитию и национальным проектам **вице-премьер России Марат Хуснуллин**.

«А в целом для всего транспортного строительства... у нас подготовлен еще очень серьезный транспортный закон, который, мы ожидаем, в течение ближайшей недели он выйдет. Позволит снять огромные ограничения в строительстве. И вот ваша фраза, которая уже стала афоризмом сегодня у всех строителей - “снипы-хрипы”, – они будут продолжены снижением всех этих административных барьеров», – **заявил Хуснуллин**.

Он уточнил, что для приведения в нормативное состояние дорог в крупнейших городских агломерациях предлагается остановиться в этом году на показателе до 80%.

«Мы в этом году идем по дорожному строительству с серьезным опережением. Это благодаря тем принятым решениям по финансированию своевременному, по снятию ограничений и по оперативной штабной работе с регионами. Никаких сомнение в выполнении показателей у нас нет, только финансирование и операционная работа», – **добавил вице-премьер**.

<https://rns.online/transport/Husnullin-anonsiroval-novii-zakon-o-stroitelstve-v-transportnoi-otrasli--2020-07-13/>

На ту же тему:

<https://realty.ria.ru/20200713/1574263325.html>

### **ТАСС; 2020.13.07; ВИЦЕ-ПРЕМЬЕР ЧЕРНЫШЕНКО ПРЕДЛАГАЕТ ВКЛЮЧИТЬ В ПЕРЕЧЕНЬ НАЦПРОЕКТОВ НАЦПРОЕКТ ПО ТУРИЗМУ**

Национальный проект в сфере туризма следует включить в перечень нацпроектов, заявил **вице-премьер РФ Дмитрий Чернышенко** на заседании Совета при президенте РФ по стратегическому развитию и национальным проектам.

«Сейчас очень важно включить в перечень национальных проектов новый нацпроект в сфере туризма и гостеприимства. Мы сейчас по поручению премьера его разрабатываем и представим для рассмотрения. Так мы приведем к общему знаменателю все задачи развития туризма в нашей стране, откроем нашу страну для наших граждан», – **сказал Чернышенко**.

По его словам, акцент сделан на «координацию усилий различных других программ, чтобы и инфраструктура, и возможности для бизнеса были сконцентрированы в тех местах, куда может массово поехать турист».

«Мы ожидаем огромный вклад в ВВП уже только от одной координации действий», – **отметил вице-премьер**.

«Мы ожидаем, что будет огромный поток, интерес, потому что все хотят приехать в Россию. Для этого нужно будет подготовить соответствующую инфраструктуру», – добавил он.

**Чернышенко подчеркнул**, что 60% населения не путешествуют за пределы своих регионов. «Гораздо интереснее и больше возможностей есть как раз для того, чтобы увидеть что-то в нашей стране. Помимо того, рост туризма дает колоссальный мультипликативный эффект, увеличивает и количество рабочих мест, задействованных в этой инфраструктуре. Синергетический эффект дает прямое влияние более чем на 50 различных других экономик», – **отметил вице-премьер**.

<https://tass.ru/ekonomika/8949219>

### **НТВ.РУ; 2020.13.07; РСТ: АВИАСООБЩЕНИЕ С РЯДОМ СТРАН МОЖЕТ БЫТЬ ВОЗОБНОВЛЕНО В АВГУСТЕ**

Россия может возобновить авиасообщение с некоторыми странами Евросоюза в августе, также Москва заинтересована в открытии для россиян Турции, сказал вице-президент Российского союза туриндустрии (РСТ) Юрий Барзыкин.

**Вице-премьер** Татьяна Голикова заявила ранее, что правительство России ведет подготовку к возобновлению авиасообщения с другими странами. Предполагается, что это будет происходить на основе «принципа взаимности» и только с теми государствами, где благополучная эпидемическая обстановка по коронавирусу. Переговоры предполагается начать 15 июля.

Юрий Барзыкин : «Вряд ли с 15 июля это произойдет, потому что помимо заявлений и деклараций, которые до этого были и от других стран – и от Испании и других – существуют еще барьеры, которые реально препятствуют на сегодня не только для россиян въезду в страны шенгенской зоны. Но даже сами страны шенгенской зоны пока полностью не могут друг к другу приезжать с туристскими целями, потому что разный уровень зараженности».

Он отметил, что наиболее вероятно возобновление авиасообщения с другими странами в августе. Причем речь идет не только о государствах-членах ЕС, но и о популярных у россиян пляжных направлениях, не входящих в Шенгенское соглашение или Евросоюз.

Юрий Барзыкин : «С августа вполне возможно, например, в Венгрию, но и пляжные направления, может быть, в Турцию. Но для этого и у нас уровень зараженности должен быть минимальным».

**Росавиация** направила обращения авиационным властям ряда государств с предложениями и условиями возобновления полетов. Некоторые из них уже направили свои ответные предложения «о заинтересованности возобновить авиасообщение». О каких странах идет речь, не уточняется.

<https://www.ntv.ru/novosti/2372301/>

### **ВЕДОМОСТИ; АРТЕМ ГИРШ; 2020.13.07; ПУТИН ПРИЗВАЛ РАСШИРИТЬ ГОРИЗОНТ ПЛАНИРОВАНИЯ НАЦПРОЕКТОВ; СРОКИ ИХ ИСПОЛНЕНИЯ МОГУТ ПРОДЛИТЬ ДО 2030 ГОДА**

Президент России Владимир Путин предложил расширить сроки планирования национальных целей и проектов за 2024 г. Об этом он заявил на заседании совета по стратегическому развитию и национальным проектам.

Президент также предложил скорректировать работу по нацпроектам с учетом «реальной ситуации и в России, и в глобальной экономике». Он подчеркнул необходимость более эффективно распределять возможности государства и маневрировать средствами. «В этой связи считаю необходимым заглянуть за нынешний горизонт планирования национальных

целей и проектов, т. е. за 2024 г. И уже сейчас в развитие поставленных целей определить общенациональные задачи на предстоящее десятилетие», – сказал Путин.

Премьер Михаил Мишустин в свою очередь заявил, что сроки достижения национальных проектов возможно продлить до 2030 г., но скорректировать ключевые параметры этих проектов нужно осенью, к формированию проекта бюджета на ближайшие три года. По словам премьера, работа по достижению обозначенных в мае 2018 г. [речь о майском указе президента о целях и задачах развития страны] целей теперь будет вестись в условиях более жестких бюджетных ограничений.

«Мы должны принимать это во внимание при установлении целевых показателей и определении темпов движения к ним», – подчеркнул премьер. Путин поручил в течение трех месяцев скорректировать нацпроекты, а также подготовить проект указа о продлении сроков их достижения до 2030 г.

11 июня председатель Счетной палаты России Алексей Кудрин в интервью ТАСС рассказал, что правительство подготовит обновленные нацпроекты через два-три месяца. Он отметил, что власти могут добавить новые проекты и сократить часть прежних мер, а также пересмотреть их цели.

В мае Минфин предложил перераспределить расходы на финансирование нацпроектов за текущий год на приоритетные направления по поддержке экономики и социальной сферы в случае невозможности их использования из-за пандемии COVID-19.

<https://www.vedomosti.ru/economics/articles/2020/07/13/834433-putin-prizval-rasshirit-gorizont-natsproektov>

### **КОММЕРСАНТЪ; БУТРИН ДМИТРИЙ, КРЮЧКОВ ЕВГЕНИЙ; 2020.14.07; ЦЕЛИ С ПОПРАВКОЙ НА ВСЕ ПЕРЕЖИТОЕ; В МАЙСКОМ УКАЗЕ БУДЕТ УЧТЕНА СМЕНА ПРАВИТЕЛЬСТВА, КОНСТИТУЦИИ И ПРОЧИХ ОБСТОЯТЕЛЬСТВ**

Зафиксированные в майских указах 2018 года целевые показатели социально-экономического развития в сентябре 2020 года будут скорректированы. Правительство **Михаила Мишустина** получит де-факто собственный среднесрочный план действий до 2024 года, а часть национальных целей развития указом президента **Владимира Путина** будет определена до 2030 года. Причин коррекции базовых для экономической политики государства документов, за которыми последует и частичный пересмотр **нацпроектов**, сразу несколько, и эпидемия коронавируса среди них вряд ли главная. Скорее речь идет о будущей попытке реализации Белым домом изменений в Конституции РФ в сопряжении с цифровизацией госсектора экономики.

То, что майский указ **Владимира Путина** 2018 года, в котором определены национальные цели развития до 2024 года, будет подвергнут коррекции, стало очевидным весной 2020 года. Напомним, уход с поста **премьер-министра** Дмитрия Медведева произошел одновременно с предложением президента (в рамках поправок к Конституции) частично скорректировать фактическое место правительства в системе органов власти РФ. Но при назначении на пост главы правительства **Михаила Мишустина** о главном инструменте реализации этих целей, **нацпроектах**, говорилось как о неизменном.

С февраля по июнь 2020 года изменилось довольно многое: **Владимир Путин** (и Дмитрий Медведев) получили возможность баллотироваться на президентский пост после 2024 года, правительству из-за эпидемии пришлось существенно изменить краткосрочную бюджетную политику, кабинет господина **Мишустина** сформулировал собственную программу поддержки IT-развития, новое видение будущего проектного офиса в Белом доме начало как вынужденный, так и плановый пересмотр **нацпроектов**, финально утвержденных весной 2019 года – а в конституционных поправках появилось некоторое число новых принципов.

К июлю 2020 года в одном месте сошлось сразу несколько факторов, которые сделали изменение майского указа неизбежным. Впрочем, даже для большинства

правительственных ведомств новость о том, что национальные цели подлежат коррекции, а правительство **Мишустина** получит собственные среднесрочные ориентиры, стало неожиданностью. Изменения национальных целей можно было ожидать после 2022 года, когда Белый дом должен завершить реализацию национального плана восстановления экономики после коронавирусного спада. Тем не менее на вчерашнем заседании совета по стратегическому развитию и **нацпроектам** под руководством президента **Михаил Мишустин** предложил изменить и скорректировать центральный документ планирования и его показатели, причем предусмотреть в нем реализацию части целей до 2030 года.

Отметим, что при определенной отвлеченности и декларативности для большей части общества и майского указа, и поправок к Конституции для госаппарата они очень важны. Вся система госуправления в РФ, все КРІ во власти и все **нацпроекты** в последние годы последовательно выстраивались под цифры национальных целей. В свою очередь, сам **Владимир Путин**, исходя из его выступления на совете, рассматривает по крайней мере «социальные» поправки к Конституции как важный фактор внутренней политики – и коррекция национальных целей в соцсфере предпринимается в том числе для повышения политической устойчивости власти через большее удовлетворение социальных запросов населения. Коронавирусный спад ВВП в 2020 году, падение цен на нефть и изменение условий внешней торговли – также причины этих действий, но скорее локальные, чем стратегические. Наконец, часть правки цифр действительно вынужденная, изменения бюджетной политики 2020-2021 годов, предстоящая бюджетная консолидация и переход к сильному бюджетному дефициту ряд целей 2024 года делают недостижимыми – поэтому, по данным «Ъ», часть целей в новой версии указа будет определена как плановая к 2024 году, а часть – к 2030 году.

Пока неизвестно, какие именно цифры национальных целей будут меняться: проект указа президента правительство и администрация президента подготовят в сентябре 2020 года (выглядит важным тот факт, что проект официально поручено готовить двум сторонам, а не администрации самостоятельно).

К 30 октября 2020 года, по данным собеседника «Ъ» в Белом доме, правительство подготовит и новый план их достижения. Кроме этого, в **нацпроектах** предполагается частичное изменение «общественно значимых результатов» – их число будет расширено (до примерно 50), часть их изменена по существу в сторону более понятного гражданам «социального» эффекта госрасходов. Наконец, корректировка **нацпроектов**, бюджетный процесс на 2021-2023 годы и доработка плана восстановления экономики до 2022 года будут синхронизированы. Сам по себе план восстановления в основных положениях, по данным «Ъ», будет представлен в конце июля в отчете правительства перед Госдумой. В целом он будет, как говорилось вчера на заседании совета, «погружен» в систему **нацпроектов**.

На заседании совета было представлено – и президентом, и **премьер-министром**, и **вице-премьерами** – лишь несколько существенных изменений, которые отразятся на **нацпроектах**. В частности, это доинвестирование системы здравоохранения, цель – в ситуации с пандемиями, сходными по масштабу с коронавирусной, оно должно обеспечивать в том числе плановые медицинские услуги – весной 2020 года от этого в части регионов, в том числе Москве и Санкт-Петербурге, приходилось отказываться. Кроме этих целей как приоритетные заявлены новые инвестиции в образование (пока без конкретики), в разрешение экологических проблем и в рост числа рабочих мест – в последнем **Владимир Путин** связал процесс с либерализацией госрегулирования и с инвестклиматом.

По некоторым из **нацпроектов**, отметим, перенос целей уже анонсирован на уровне правительства. Так, в рамках проекта «Цифровая экономика» доступ 97% домохозяйств к широкополосному интернету предлагается обеспечить к 2030 году вместо предусмотренного сейчас 2024-го. Также, судя по словам **вице-премьера** Марата

**Хуснуллина**, «сдвинуть вправо» власти планируют и ключевой показатель **нацпроекта** «Жилье и городская среда» – нарастить объемы ввода жилья до 120 млн кв. м в год (это планировалось сделать к 2024 году), пояснил чиновник, возможно только к 2026-2027 годам.

Наконец, пятый приоритет в изменении **нацпроектов** – цифровизация, по существу, центральная часть стратегии новой команды правительства. Несмотря на это, вопросы «цифры» на совещании обсуждались наряду с прочими. Здесь, видимо, важны две оценки: заявление **вице-премьера** Дмитрия Чернышенко о достижении «цифровой зрелости» к 2030 году большей части отраслей экономики и заявление первого **вице-премьера Андрея Белоусова** о включении в платформу государственного стимулирования цифровизации (5 тыс. крупных предприятий) «цифровых средств, которые позволяют кардинально повысить производительность труда» – ERP-систем, логистики, жизненного цикла изделий, доступа к маркетплейсам, при этом правительство рассчитывает на подключение к этой работе «Ростеха», «Росатома» и **РЖД**. В целом же, видимо, излагавшийся на прошлой неделе **Михаилом Мишустинным** проект госпрограммы развития ИТ также будет интегрироваться в **нацпроекты** и национальные цели «на ходу» в ближайшие месяцы, и в нем активнее, чем ожидалось, будут использоваться ресурсы всего госсектора экономики, в том числе госкомпаний.

Таким образом, к октябрю 2020 года новое правительство, которое, напомним, назначено 16 января этого года, получит де-факто собственные среднесрочные и долгосрочные (до 2030 года) приоритеты работы, два плана действий разной временной глубины (до 2022 года и до 2024 года) и инструменты для их реализации. Без коронавирусной эпидемии «переходный период» между премьерами Дмитрием Медведевым и **Михаилом Мишустинным**, вероятно, занял бы на два-три месяца меньше, а сам процесс не выглядел так нестандартно. Само же действие механизмов **нацпроектов**, констатирует глава РСПП Александр Шохин, продлевается до 2030 года.

<https://www.kommersant.ru/doc/4416203>

### **ВЕДОМОСТИ; АЛЕКСАНДР ВОРОБЬЕВ; 2020.14.07; МИНТРАНС ГОТОВ ИЗМЕНИТЬ ПРАВИЛА СУБСИДИРОВАНИЯ АВИАКОМПАНИЙ; ТОЛЬКО ТАК ОТРАСЛЬ МОЖЕТ ПОЛНОСТЬЮ ПОЛУЧИТЬ ОБЕЩАННЫЕ ПУТИНЫМ СУБСИДИИ**

Единственная отраслевая мера поддержки гражданской авиации – это субсидии, которые авиакомпании получают по принятому в мае постановлению правительства. Согласно ему авиакомпаниям выделяется 23,4 млрд руб. из резервного фонда, поддержать авиакомпании на эту сумму поручил президент **Владимир Путин**.

Но согласно принятому постановлению (его текст готовил **Минтранс**) отрасль получит меньше. По нему авиакомпании получают 365 руб. за каждого пассажира, потерянного в феврале – июле относительно аналогичного месяца прошлого года. Исключение составляет группа «Аэрофлот»: ей по постановлению полагается 7,89 млрд руб. сразу и независимо от падения трафика. Эти деньги «Аэрофлот» и две его «дочки» – авиакомпании «Россия» и «Аврора» – уже получили.

Сейчас авиакомпании могут рассчитывать максимум на 15 млрд из 23,4 млрд руб. – с учетом средств, уже выданных группе «Аэрофлот». Такую оценку делал еще до принятия постановления сам **Минтранс**. И даже эта сумма набралась бы только при практически полном обнулении трафика российских авиакомпаний в апреле – июле. Однако уже в июне перевозки стали восстанавливаться – до 2,84 млн человек, или 22,5% относительно июня 2019 г. Даже в апреле и мае перевозки не обнулялись, а только сокращались – соответственно в 12,5 и 11 раз.

Получается, авиакомпании недополучат почти 10 млрд руб., которые обещал **Путин**. Точь-в-точь такая ситуация возникла с выплатами врачам, борющимся с коронавирусом:

из-за неграмотного постановления правительства медики получали меньше, чем обещал президент (см. врез).

Отрасль придумала, как можно все-таки получить эти деньги. Руководитель НИФИ Минфина Инна Рыкова, выступая 13 июля на подкомиссии по воздушному транспорту РСПП, предложила повысить субсидию за каждого потерянного пассажира до 1173 руб. и продлить срок действия постановления, сохранив при этом общий размер субсидий в 23,4 млрд руб. Замгендиректора S7 Airlines Дмитрий Куделькин считает, что действие постановления о субсидиях надо продлить до конца года, а размер субсидии за каждого потерянного пассажира увеличить до 1330 руб. Все предложения будут направлены президенту РСПП Александру Шохину, его аппарат будет готовить соответствующее обращение в правительство, говорит сотрудник подкомиссии.

Но даже вся сумма в 23,4 млрд руб. – это недостаточно для авиаотрасли, сказано в докладе ведущего научного сотрудника Института экономики транспорта Федора Борисова. Прямые убытки российских авиакомпаний из-за карантинных ограничений (международные линии закрыты с конца марта, в апреле – июне действуют карантинные ограничения в регионах) составят не менее 200 млрд руб. Во всем мире авиакомпании к 1 июня получили \$123 млрд поддержки, а 23,4 млрд руб. – это всего \$340 млн, говорится в докладе Борисова.

«Предложения о правилах субсидирования авиакомпаниям готовились и утверждались с учетом ситуации на рынке авиаперевозок на тот момент (апрель – май. – «Ведомости»). **Минтранс** проработает возможность изменить правила субсидирования с учетом новой ситуации на рынке и прогнозируемых показателей авиаперевозок. С целью дальнейшей поддержки отрасли данный вопрос будет проработан совместно с причастными федеральными органами исполнительной власти и участниками рынка», – рассказал «Ведомостям» представитель **Минтранса**. **Пресс-служба** правительства на запрос «Ведомостей» не ответила.

Хотя перевозки растут, на внутренних рейсах из-за закрытия границ образовался значительный избыток бортов, авиакомпании снижают цены и летают в убыток, рассказал на заседании Куделькин. Плюс спрос на перелеты в 2020–2021 гг. только из-за снижения доходов населения, развития онлайн-коммуникаций и субъективных опасений поездок может снизиться на 6–25%, добавил Борисов.

<https://www.vedomosti.ru/business/articles/2020/07/13/834498-mintrans-gotov-izmenit-pravila-subsidirovaniya>

### **ВЕДОМОСТИ; АЛЕКСАНДР ВОРОБЬЕВ; 2020.14.07; АВИАКОМПАНИИ ПРОСЯТ ПОЛНОСТЬЮ ВЫПЛАТИТЬ ОБЕЩАННЫЕ ПУТИНЫМ СУБСИДИИ; ПО ПРИНЯТОЙ ПРАВИТЕЛЬСТВОМ ФОРМУЛЕ ОТРАСЛЬ НЕДОПОЛУЧИТ ОКОЛО 10 МЛРД РУБЛЕЙ**

Единственная отраслевая мера поддержки гражданской авиации – это субсидии по принятому в мае постановлению правительства. Согласно ему авиакомпаниям выделяются 23,4 млрд руб. из резервного фонда, поддержать авиакомпании на эту сумму поручил президент **Владимир Путин**.

Но принятое в мае постановление правительства (его готовил **Минтранс**) по сути делает поручение президента неисполнимым и серьезно сокращает поддержку отрасли. Согласно постановлению авиакомпании получают 365 руб. за каждого пассажира, потерянного в феврале – июле относительно аналогичного месяца прошлого года. Исключение составляет группа «Аэрофлот»: ей по постановлению полагаются 7,89 млрд руб. сразу и независимо от падения трафика. Эти деньги «Аэрофлот» и две его «дочки» – авиакомпании «Россия» и «Аврора» – уже получили.

Но авиакомпании смогут получить максимум 15 млрд руб. из этих денег с учетом средств, уже выданных группе «Аэрофлот». Такую оценку делал еще до принятия постановления

сам **Минтранс**. И даже эта сумма получилась бы при практически полном обнулении трафика российских авиакомпаний в апреле – июле. Но уже в июне перевозки стали восстанавливаться – до 2,84 млн человек, или 22,5% относительно июня 2019 г. Даже в апреле и мае перевозки не обнулялись, а сокращались соответственно в 12,5 и 11 раз.

Получается, авиакомпании недополучат почти 10 млрд руб., которые им обещал, а правительству поручал выделить **Путин**.

Замгендиректора S7 Airlines Дмитрий Куделькин, выступая сегодня на подкомиссии по воздушному транспорту РСПП, предложил продлить действие постановление о субсидиях до конца года, а размер субсидии за каждого потерянного пассажира увеличить до 1330 руб.

Руководитель НИФИ Минфина Инна Рыкова, выступая на подкомиссии РСПП, предложила повысить субсидию за каждого потерянного пассажира до 1173 руб. и продлить срок действия постановления, сохранив при этом общий размер субсидий в 23,4 млрд руб.

Даже вся сумма 23,4 млрд руб. – это недостаточная поддержка авиаотрасли, следует из доклада ведущего научного сотрудника Института экономики транспорта Федора Борисова. Прямые убытки российских авиакомпаний из-за карантинных ограничений (международные линии закрыты с конца марта, в апреле – июне действуют карантинные ограничения в регионах. – «Ведомости») составят не менее 200 млрд руб. Во всем мире авиакомпании уже получили \$123 млрд поддержки, а 23,4 млрд руб. – это всего \$340 млн, говорится в докладе Борисова.

<https://www.vedomosti.ru/business/articles/2020/07/13/834446-aviakompanii-prosyat-polnostyu>

### **РБК; МАРИЯ КОКОРЕВА; 2020.14.07; В S7 ПРИЗВАЛИ УВЕЛИЧИТЬ ВЫПЛАТЫ АВИАКОМПАНИЯМ ЗА СНИЖЕНИЕ ПАССАЖИРОПОТОКА**

Топ-менеджер S7 Дмитрий Куделькин призвал увеличить компенсации за снижение пассажиропотока из-за коронавируса. Сейчас компании смогли получить только 40% выделенных субсидий

Заместитель гендиректора авиакомпании S7 Airlines Дмитрий Куделькин предложил увеличить субсидии для авиакомпаний с 365 до 1330 руб. за каждого пассажира, «потерянного» из-за пандемии COVID-19. Об этом он заявил в понедельник, 13 июля, в ходе заседания подкомиссии РСПП по авиационной и космической деятельности, передает корреспондент РБК.

«Мы выполняли свои внутренние расчеты в рамках возможного продления этого постановления [правительства о компенсациях авиакомпаниям]. Считаем, что цифра должна быть несколько больше – порядка 1330–1350 руб. [за пассажира]», – сказал Куделькин. Кроме того, он предложил продлить действие постановления правительства о субсидиях, которое истекает 1 августа, до конца 2020 года.

Правительство в мае приняло постановление о выплатах авиакомпаниям 23,4 млрд руб. из Резервного фонда. Для определения выплат власти разработали формулу. Субсидии выделяются из расчета потерь за шесть месяцев – с февраля, когда начали сокращаться рейсы из-за пандемии коронавируса, до июля 2020 года. За снижение пассажиропотока в каждый из этих месяцев авиакомпании, продолжавшие полеты, могут получить по 365 руб. за каждого пассажира, потерянного по сравнению с аналогичным месяцем 2019 года.

**Минтранс** объяснял, что в этой сумме учли лизинг, аэропортовое обслуживание и другие расходы перевозчика.

Руководитель НИФИ Минфина Инна Рыкова, выступая на подкомиссии РСПП, предложила повысить субсидию за каждого потерянного пассажира до 1173 руб. и продлить срок действия постановления, сохранив при этом общий размер субсидий в 23,4 млрд руб. РБК направил запрос в **пресс-службы Минтранса, Росавиации** и Минфина.

Субсидии выплачиваются по месяцам, компаниям нужно подавать каждый раз отдельные заявки. Но для группы «Аэрофлот» было сделано исключение – в мае она получила 7,89 млрд руб. сразу за все полгода действия постановления, вне зависимости от падения трафика. Компенсации были направлены «Аэрофлоту» и его «дочкам» – «России» и «Авроре». Остальные авиакомпании с февраля по май получили около 1,9 млрд руб. Таким образом, суммарно все компании пока получили лишь 9,75 млрд руб. из обещанных 23,4 млрд руб. (41,7%).

В начале мая РБК подсчитал, что в итоге авиакомпании получат лишь 70% от выделенных субсидий – около 17 млрд руб. – и то только в том случае, если пассажиропоток останется на таком же низком уровне, как было в апреле (падение на 95% по сравнению с апрелем 2019 года). Но по мере ослабления ограничений и наступления лета число пассажиров стало постепенно расти. Например, в июне компании перевезли 2,84 млн пассажиров, что на 77% меньше, чем годом ранее.

<https://www.rbc.ru/business/13/07/2020/5f0c44be9a794756e782e06a>

### **РБК; МИХАИЛ ЮШКОВ; 2020.14.07; ВЛАСТИ РЕШИЛИ ОТМЕНИТЬ 14-ДНЕВНЫЙ КАРАНТИН ДЛЯ ПРИЕЗЖАЮЩИХ В РОССИЮ**

Иностранцы, так же как и россияне, должны будут иметь справки об отрицательном тесте на COVID-19. В случае их отсутствия такой тест можно будет сделать на территории России

Российские власти приняли решение отменить обязательную 14-дневную изоляцию для тех, кто въезжает на территорию страны. Об этом говорится в постановлении главного санитарного врача Анны Поповой, опубликованном на интернет-портале правовой информации.

Необходимость отправляться на карантин будет отменена с 15 июля. Для этого у приезжего должен быть с собой медицинский документ, составленный на английском или русском языке, подтверждающий отрицательный тест на COVID-19. Иностранец сможет предоставить справку о тесте методом полимеразной цепной реакции (ПЦР), пройденном не ранее чем за три дня до прибытия в страну, и документы о наличии антител иммуноглобулина G (если таковые имеются).

В случае если у приезжего нет такого документа, он будет обязан в течение трех дней сдать тест на инфекцию методом ПЦР, но уже на территории России. Где все это время должен будет находиться иностранец, в документе не уточняется. Процедура тестирования будет проходить на платной основе за счет человека, который пытается въехать в страну.

Аналогичные правила будут касаться российских граждан, которые намерены вернуться на родину. Если результаты их теста на коронавирус окажутся положительными, им будет необходимо отправиться на самоизоляцию по месту жительства до момента выздоровления и получения отрицательных результатов исследования на коронавирус методом ПЦР. В постановлении отмечается, что во время нахождения на самоизоляции необходимо исключить контакты с членами семьи, которые не заражены COVID-19.

В документе также говорится, что Министерству иностранных дел, **Росавиации** и **Минтрансу** рекомендовано информировать пассажиров о необходимости сдать тест на коронавирусную инфекцию.

Об отмене двухнедельного карантина для въезжающих в Россию несколько дней назад сообщила **вице-премьер** Татьяна Голикова. Она отметила, что иностранцы должны будут иметь при себе соответствующие медицинские документы.

При этом она не исключила, что 14-дневный карантин может быть сохранен для россиян, которые возвращаются из стран с неблагополучной эпидемической ситуацией. Если у граждан нет результатов исследования на COVID-19, то до получения отрицательного результата теста их поместят в обсерватор, уточнила Голикова.

<https://www.rbc.ru/society/13/07/2020/5f0c98609a7947e69afac115>

На ту же тему:

<https://www.pnp.ru/social/v-rossii-s-15-iyulya-otmenyat-obyazatelnyuyu-14-dnevnyuyu-izolyaciyu-dlya-pribyvayushhikh-iz-za-granicy.html>

<https://www.vesti.ru/article/2429549>

### **РБК; КОКОРЕВА МАРИЯ, ЮШКОВ МИХАИЛ; 2020.14.07; TURKISH AIRLINES ОБЪЯВИЛА О ВОЗОБНОВЛЕНИИ АВИАСООБЩЕНИЯ С РОССИЕЙ**

В компании заявили, что рейсы начнут выполняться после 1 августа в шесть российских городов. Ранее авиакомпания анонсировала возобновление рейсов в июне и в июле, но все полеты отменила

Авиакомпания Turkish Airlines намерена возобновить перелеты в Россию с 1 августа. Об этом говорится в заявлении на сайте перевозчика.

«После некоторого отсутствия мы возвращаемся в небо. Мы рады предложить вам гибкие возможности для путешествий, поскольку знаем, как трудно их планировать в этот период», – отмечено в заявлении.

В сообщении на сайте Ассоциации туроператоров России (АТОР) говорится, что это не первый анонс авиакомпании о возобновлении полетов в российские города. Ранее Turkish Airlines сообщала о запуске рейсов с 16 июля в Москву, Санкт-Петербург и Краснодар, а до этого – и о возобновлении рейсов в июне. Но позднее она отменила все полеты.

Источник в одной из российских туристических компаний сказал РБК, что в этих случаях перевозчик предлагал пассажирам возврат денег, перебронирование или ваучер со скидкой.

**Вице-президент АТОР Владимир Канторович** предупредил, что билеты стоит приобретать после опубликования официального списка стран, в которые разрешены полеты из России. «Мало того, что турецкая компания хочет начать летать, Россия должна это направление согласовать. Например, в приоритетном списке из девяти стран от Роспотребнадзора Турции не было», – сказал он РБК.

Согласно данным на сайте авиакомпании, при выборе России в качестве пункта назначения указывается, что с 1 августа Turkish Airlines планирует совершать перелеты в шесть российских городов – 32 рейса в неделю. Среди городов, куда компания хочет летать, указаны Москва (аэропорт Внуково), Сочи, Краснодар, Казань, Ростов-на-Дону и Санкт-Петербург.

В первую очередь компания рассчитывает открыть сообщение с Москвой. С 1 августа в столицу России по ее планам будет выполняться по 14 рейсов в неделю. С 2 августа перевозчик ожидает возобновления авиасообщения с Санкт-Петербургом, куда будет совершаться по пять рейсов в неделю.

С 3 августа Turkish Airlines хочет летать в Ростов и Казань. В первый город, как ожидается, будет выполняться по четыре рейса в неделю, во второй – по три. Рейсы в Сочи и Краснодар начнутся с 5 августа. В оба города по плану будет совершаться по три рейса в неделю.

В сообщении авиакомпании не уточняется, на чем основаны ее планы возобновить перелеты в Россию. Официальных заявлений о возобновлении авиасообщения между странами, которое было прервано из-за пандемии COVID-19, российские и турецкие власти не делали.

Но неофициально переговоры об этом велись: в июне турецкие власти заявили, что готовы принимать рейсы с гражданами России. Как сообщил глава российского **Минтранса Евгений Дитрих**, Турция направила предложение России о возобновлении авиасообщения с 15 июля. «Мы по этому поводу думаем», – сказал тогда чиновник.

РБК направил запрос в Росавиацию. Представитель Минтранса отказался от комментариев.

<https://www.rbc.ru/business/13/07/2020/5f0c585b9a79475f6871a631>

### **РБК; МАРИЯ КОКОРЕВА; 2020.14.07; ЗА СДАЧУ ТРЕХ СТАРЫХ ВАГОНОВ В TRADE-IN ПРЕДЛОЖИЛИ ВЫДАВАТЬ 1,5 МЛН**

РЖД предложили субсидировать покупку инновационных вагонов по схеме trade-in. Если эту схему одобрит правительство, операторы смогут получать по 1,5 млн руб. на покупку нового вагона при сдаче трех старых

На железнодорожном рынке образовался профицит полувагонов, замедляющий производство инновационных вагонов с повышенной нагрузкой на ось. Для решения проблемы РЖД предложили внедрить схему trade-in, чтобы железнодорожные операторы покупали новые вагоны дешевле, с зачетом стоимости устаревших моделей. Финансировать этот механизм предлагается за счет субсидий от государства.

Стратегия описана в письме заместителя гендиректора РЖД Алексея Шило в Минтранс. Копия документа от 18 июня есть у РБК, его подлинность подтвердили два источника среди операторов. Представитель РЖД пояснил, что предложение разработано для поддержки промышленности и улучшения состояния парка вагонов на сети госмонополии. «Рынок в целом одобряет решения, направленные на стимулирование обновления парка», – утверждает он.

Представитель Минтранса переадресовал вопрос РБК в Минпромторг.

Схема trade-in поможет сбалансировать производство инновационных вагонов и вывод избыточного парка из сети РЖД, а также снизить средний возраст подвижного состава, пишет Шило. Сейчас срок службы обычного вагона – 22 года, инновационного – 32 года. Программу, по словам топ-менеджера, предлагается распространить сперва на полувагоны, чтобы не допустить дефицита в других видах подвижного состава.

По данным РЖД, в 2019 году было произведено 75,3 тыс. новых вагонов (в том числе 35,3 тыс. полувагонов). Но в первом полугодии 2020-го уровень производства упал на 50%, до 15 тыс. вагонов (10,7 тыс. – полувагоны), а в 2021 году будет произведено не более 40 тыс. Как указывает Шило, ожидается резкое снижение спроса и на новые полувагоны, хотя этот сегмент занимает до половины (48%) железнодорожного рынка.

В 2017 году государство направило на поддержку покупателей инновационных вагонов 5 млрд руб. В 2018-м субсидии составили еще 2 млрд руб. Глава Минпромторга Денис Мантуров говорил в конце минувшего июня, что в господдержке отрасли на 2019 и 2020 годы «не было необходимости», однако допустил ее предоставление в 2021-м.

<https://www.rbc.ru/business/13/07/2020/5f05cf689a7947bfc962f4d>

### **РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА МОСКВА; ЕВГЕНИЙ ГАЙВА; 2020.14.07; ЗАХОД НА ПРОСАДКУ; АВИАТОРЫ ПРОСЯТ УВЕЛИЧИТЬ СУБСИДИИ НА НЕПЕРЕВЕЗЕННЫХ ПАССАЖИРОВ**

Российский союз промышленников и предпринимателей (РСПП) подготовит предложения об увеличении субсидий авиаперевозчикам в несколько раз. Такие планы обсуждали на заседании подкомиссии РСПП по авиационной и космической деятельности, письмо в правительство направят в ближайшие дни.

«Мы готовы обратиться в правительство с конкретными предложениями», – заявил исполнительный вице-президент РСПП Виктор Черепов. Необходимо определить принципы субсидирования и выработать стратегию господдержки авиационного сектора, отметил он.

Сейчас субсидия авиакомпаниям составляет 365 рублей на каждого непереvezенного пассажира. То есть перевозчикам компенсируют снижение пассажиропотока из-за пандемии коронавируса с февраля по июль этого года по сравнению с аналогичным периодом прошлого. Правительство выделило на эти цели 23 млрд рублей. **Росавиация** пока распределила из этой суммы 9,5 млрд рублей. Средства авиакомпании могут направить на выплату зарплат сотрудникам, оплату услуг аэропортов, лизинга.

В научно-исследовательском финансовом институте Минфина России (НИФИ) предлагают увеличить субсидию до 1173 рублей за каждого непереvezенного пассажира. «Предлагаем при расчете субсидий учитывать два дополнительных фактора – аэропортовое обслуживание и стоимость топлива», – сказала руководитель центра отраслевой экономики НИФИ Инна Рыкова. С учетом малой загрузки рейсов расходы горюче-смазочных материалов в расчете на одного пассажира выросли в два раза, пояснила она.

По собственным расчетам авиакомпаний, денег потребуется больше. Субсидия должна быть около 1350 рублей на каждого непереvezенного пассажира, отметил заместитель генерального директора S7 Group Дмитрий Куделькин.

Между тем в 2020 году, по оценке **минтранса**, будет перевезено около 60 млн пассажиров, то есть на 53% меньше, чем в 2019 году. И это оптимистичный прогноз. Но в результате по итогам этого года убытки отрасли достигнут 350 млрд рублей, подсчитал вице-президент Ассоциации эксплуатантов воздушного транспорта Борис Карпович. Сейчас авиакомпании покрывают свои расходы за счет новых кредитов. Однако по долгам придется платить. «Как мы будем выходить из этой ситуации, мало понимаем», – сказал Карпович, выразив надежду на помощь государства. Авиаторы рассчитывают не только на прямую финансовую поддержку. По их словам, эффективным оказалось обнуление НДС для межрегиональных перелетов. Теперь они призывают расширить эту практику, а также просят помощи в оплате лизинга.

В **минтрансе** допускают, что выделенных денег для поддержки отрасли недостаточно. **Министр транспорта Евгений Дитрих** еще в мае заявлял, что авиакомпаниям после июля могут дополнительно потребоваться 30 млрд рублей господдержки.

### **КОММЕРСАНТЪ; ОЛЬГА НИКИТИНА; 2020.14.07; АВИАКОМПАНИИ НЕ ДОЛЕТАЮТ ДО СУБСИДИЙ; ОТРАСЛЬ ПРОСИТ УВЕЛИЧИТЬ ИХ РАЗМЕР И СРОК ВЫПЛАТЫ**

Российские авиакомпании озабочены судьбой неизрасходованных средств из выданной им госсубсидии в 23 млрд руб., срок предоставления которой истекает в конце июля. В то время как правительство рассматривает идею продления действия субсидии, S7 и эксперты предлагают увеличить ставку за каждого потерянного пассажира с нынешних 365 руб. до 1,1–1,3 тыс. руб. Это должно помочь покрыть постоянные издержки авиакомпаний в условиях снижения цен на билеты из-за конкуренции между перевозчиками.

S7 предлагает увеличить субсидии для авиакомпаний за каждого потерянного на фоне COVID-19 пассажира. Сейчас ставка составляет 365 руб. «Мы выполняли свои внутренние расчеты в рамках возможного продления этого постановления и считаем, что цифра должна быть несколько больше – порядка 1,33–1,35 тыс. руб.» – сказал замгендиректора S7 Group Дмитрий Куделькин в ходе заседания подкомиссии по авиационной и космической деятельности РСПП. В **Минтрансе** “Ъ” сообщили, что такое предложение поступило 10 июля и будет проработано совместно с причастными ведомствами и участниками рынка. То же самое сказали “Ъ” и в **Росавиации**.

Правительство выделило 23,4 млрд руб. на помощь авиакомпаниям на фоне пандемии. Размер субсидии зависит от объема падения пассажиропотока каждой авиакомпания: фиксированная ставка умножается на разницу в числе перевезенных пассажиров в

феврале–июле в 2020 и 2019 годах. Субсидию предполагалось выделять равномерно по 3,89 млрд руб. в месяц, что равносильно компенсации за снижение месячного трафика на 10,67 млн человек. При этом в прошлом году месячный пассажиропоток до мая не превышал 10 млн человек. Кроме того, исходя из данных **Росавиации**, еще в феврале 2020 года число перевезенных пассажиров росло на 6,4%, в марте проседало лишь на 28,1%. Только в апреле пассажиропоток сократился сразу на 92,1%, в мае – на 91,32%, а в июне, по предварительным данным **Росавиации**, на 77,5%. То есть авиакомпании физически не смогут выбрать все предназначенные им деньги до конца июля.

Если средства субсидии не будут израсходованы, излишки либо вернутся в резервный фонд правительства, либо действие программы может быть продлено – к этому варианту, по данным “Ъ”, склоняются в правительстве.

Однако авиакомпании могут быть заинтересованы в том, чтобы выбрать субсидии как можно быстрее, – пока они их получают, им нельзя сокращать персонал более чем на 10% от уровня начала года. Между тем к осени, когда пассажиропоток традиционно снижается, многие авиакомпании были бы заинтересованы сократить расходы.

S7 апеллирует к тому, что размер компенсации на одного пассажира уже недостаточен. Он рассчитывается исходя из выручки на одного непереvezенного пассажира в сравнении с прошлым годом, но такой подход не учитывает снижение среднего тарифа в текущем году, пояснили “Ъ” в компании. Хотя пассажиропоток постепенно растет, авиакомпании вынуждены снижать тариф из-за острой конкурентной ситуации: в условиях закрытых границ на рынке внутренних перевозок образовался значительный избыток емкостей. Сниженный тариф не позволяет покрывать возникающие издержки (лизинг, топливо, аэропортовые сборы), перевозчики продолжают летать в убыток, говорят там. В компании считают необходимым увеличить как размер компенсации, так и срок действия программы субсидий, продлив его хотя бы до сентября.

Глава НИФИ Минфина Инна Рыкова на заседании подкомиссии РСПП предлагала увеличить компенсацию на одного пассажира до 1,13 тыс. руб. Она обратила внимание на то, что в 2019 году компании тратили на техобслуживание самолетов 975 руб. в расчете на одного пассажира, и эти расходы они вынуждены нести и сейчас, когда часть парка простаивает. А снижение уровня загрузки кресел до 40% приводит к росту расходов на авиатопливо в расчете на одного пассажира практически вдвое по сравнению с 2019 годом, когда они составляли 3,213 тыс. руб.

Глава Infomost Борис Рыбак говорит, что ситуация в авиаотрасли продолжает оставаться очень сложной, а темпы восстановления пассажиропотока – ничтожно малыми, так что любая помощь правительства, конечно, лучше, чем ее отсутствие. Но, напоминает эксперт, потребность авиакомпаний только в прямых субсидиях для поддержания деятельности оценивается в гораздо большую сумму – около 350 млрд руб.

<https://www.kommersant.ru/doc/4416154>

### **КОММЕРСАНТЪ; ЗАЙНУЛЛИН ЕВГЕНИЙ, СКОРЛЫГИНА НАТАЛЬЯ; 2020.14.07; УГЛЯ ДАЛИ ЗА ГРАНИЦУ; ЭКСПОРТНЫЕ ПОСТАВКИ В ИЮНЕ НАЧАЛИ РАСТИ**

В июне погрузка угля на экспорт на **сети ОАО РЖД** впервые с начала года вышла в плюс. В **ОАО РЖД** надеются, что угольщики нарастят экспортные отправки через порты Северо-Запада, где пока не достигаются согласованные монополией с Кузбассом объемы поставок. Сами угольщики и эксперты отмечают позитивную коррекцию цен в связи с аварией в Мурманске и ослаблением рубля, которая вывела из минуса ряд российских поставщиков при сохранении плохих ценовых условий у их зарубежных конкурентов.

**ОАО РЖД** сообщило, что по итогам июня впервые начал расти экспорт каменного угля: за рубеж было отправлено 16 млн тонн, что на 1,9% больше, чем в июне 2019 года. При

этом совокупная погрузка угля с учетом внутреннего рынка по итогам как месяца, так и полугодия падает, сокращение составило 4,7% и 10,1% соответственно.

60,8% в общей погрузке угля по итогам полугодия занимает Кузбасс, с которым **ОАО РЖД** в марте заключило соглашение о фиксированных объемах отправок угля в основных экспортных направлениях – наиболее востребованном восточном (не менее 56,5 млн тонн; см. «Ъ» от 20 марта) и менее популярных северо-западном и южном (64 и 21,1 млн тонн соответственно, см. «Ъ» от 24 марта). Как сообщает **ОАО РЖД**, на восток из региона вывезено 27,3 млн тонн угля, или на 0,1% больше согласованного с Кузбассом плана. Погрузка на юг по итогам полугодия выросла на 4,7%, причем экспортные отгрузки увеличились на 21,2%, а в июне выросли в 2,1 раза. Согласованный план не выполняется только на северо-западе, где за шесть месяцев погружено лишь 30,2 млн тонн угля (на 6,5% ниже плана), но за первые 12 дней июля динамика изменилась, и погрузка начала резко расти.

В **ОАО РЖД** «Ъ» пояснили, что рассчитывают на увеличение объемов предъявления грузов со стороны угольных компаний. «На северо-западном направлении имеются существенные резервы для наращивания объемов перевозок, – говорят в монополии. – Этому также могут способствовать предоставленные со стороны **ОАО РЖД** ценовые преференции и сезонный рост спроса в Европе».

По словам участника угольного рынка, если в июне увеличения экспортных поставок не наблюдалось, то в июле наметился позитивный тренд, который должен продолжиться в августе. Собеседник «Ъ» связывает это с началом действия новой методики по распределению доступа к железнодорожной инфраструктуре в восточном направлении. С 1 августа заработает методика, которая делит мощности БАМа и Транссиба между разными типами грузов, а угольную квоту – между угольщиками (см. «Ъ» от 9 и 10 апреля), с 15 июня начали собирать заявки. В методике, в частности, объемы пропуска угля на экспорт через Восточный полигон поставлены в зависимости от перевозки по менее востребованным направлениям в предшествующий период, что стимулирует поставки угля на юг, северо-запад и внутренний рынок. Другой собеседник «Ъ» на рынке говорит, что рост экспорта угля в июне связан с увеличением отправок в ряд европейских стран, например, Турцию, хотя многие традиционные потребители – Германия, Великобритания, Финляндия, Белоруссия – продолжают сокращать закупку российского угля.

На рынке угля действительно наметилось оживление, говорит Максим Худалов из АКРА: во-первых, из-за аварии на железной дороге в Мурманск, резко ограничившей объем поставок, а во-вторых, вследствие ослабления рубля. Рост цен примерно на \$3 на тонну, а курса доллара на 3-4 руб. вывел из отрицательной зоны множество российских поставщиков, говорит господин Худалов. Вместе с тем он ожидает, что после возобновления поставок через Мурманск цены упадут. Однако, напоминает эксперт, текущий уровень цен уже крайне некомфортен для многих зарубежных поставщиков: закрытие шахт и банкротства в США идут полным ходом, тогда как «наша слабая валюта, как ни печально, защищает нас от резких ценовых колебаний». К тому же, отмечает господин Худалов, вероятные сильные дожди в Австралии могут поддержать цены.

<https://www.kommersant.ru/doc/4416155>

### **КОММЕРСАНТЪ; GERMAN КОСТРИНСКИЙ; 2020.14.07; «МЫ СОКРАЩАЕМ ПРОИЗВОДСТВО ВДВОЕ»; ГЛАВА BOEING В РОССИИ СЕРГЕЙ КРАВЧЕНКО О ПОСЛЕДСТВИЯХ ПАНДЕМИИ И КОНКУРЕНЦИИ С МС-21**

Мировая авиация в ходе пандемии коронавируса столкнулась с самым масштабным кризисом в современной истории. О том, как Boeing адаптируется к изменившемуся рынку, поставках проблемного Boeing 737 MAX и возможной конкуренции с российским МС-21 «Ъ» рассказал президент Boeing в России и СНГ Сергей Кравченко.

– На ваш взгляд, сколько времени потребуется на восстановление спроса на новые самолеты после пандемии?

– Кризис, который произошел в первой половине этого года, абсолютно беспрецедентен. Его невозможно сравнить ни с тем, что происходило после 11 сентября 2001 года, ни с тем, что мы видели после мирового финансового кризиса 2008 года. Авиаперевозки почти полностью остановились. Этой весной были периоды, когда Америка летала на уровне 1962-1963 годов, то есть 5-7% от 2019 года. Но уже сейчас по всему миру идет постепенное восстановление. Лидирует Китай, очень быстро восстанавливается внутренний трафик в США и в России.

Мы рассматриваем три сценария: пессимистичный, рабочий и оптимистичный.

Мы придерживаемся рабочего сценария, по которому падение пассажиропотока в 2020 году будет на уровне 50-55%. Многое зависит от того, будет ли вторая волна пандемии, как быстро откроются границы.

До кризиса, без двух трагедий с Boeing 737 MAX и остановки его производства, мы делали бы 57 самолетов в месяц. После того как мы исправим технические проблемы самолета и регулирующие органы разрешат ему выполнять полеты, постепенно выйдем на объем производства 30 самолетов в месяц. То есть это примерно вдвое меньше, чем планировали в долгосрочном прогнозе, до кризиса. Если говорить о широкофюзеляжных самолетах, мы делали 14 судов Boeing 787 Dreamliner в месяц. Сегодня это самый продаваемый наш самолет – самый популярный, лучший широкофюзеляжный самолет в мире. Сначала мы снизим объемы их производства до десяти в месяц с дальнейшим снижением до семи-восьми. По факту мы сокращаем объем производства самолетов в два раза.

– Как быстро, на ваш взгляд, откроется международное авиасообщение?

– Очевидно, в первую очередь будет восстанавливаться рынок внутренних перевозок, особенно в больших странах. После этого восстановятся перевозки между макрорегионами, по мере того как будут сниматься карантинные ограничения. Для России это Евросоюз, который пока не принимает граждан РФ, США, Бразилии. Для американцев ближнее зарубежье – Мексика и Канада. Только после этого начнут открываться трансатлантические перелеты. Я считаю, что при условии отсутствия второй волны мы увидим восстановление трансатлантических перелетов к середине осени или началу зимы. Но в целом мы довольно оптимистично смотрим на долгосрочные тенденции. Пандемия хоть и вызвала очень сильное потрясение, в долгосрочной перспективе – это bump on the road (ухаб на дороге. – «Ъ»). Наш двадцатилетний прогноз пока остается в силе: предыдущие кризисы индустрия преодолевала за два-три года, и в течение двух-трех лет она вернется к темпам роста, которые поддерживала последние 50 лет, несмотря на все кризисы, войны и атаки вирусами – удвоение пассажиропотока и флота за десять лет. Если тренд будет поддержан, примерно к 2040 году рынку потребуется 44 тыс. новых самолетов, это около \$6,8 трлн. Это огромный бизнес, который по-прежнему остается одним из самых высокотехнологичных и привлекательных.

– Через какой период времени после доработки Boeing 737 MAX и выдачи авиационными властями разрешения на полеты можно ожидать возобновления производства?

– Трагедии в Индонезии и Эфиопии навсегда останутся в нашей памяти. Самолет был подвергнут беспрецедентному анализу на все возможные и невозможные комбинации отказов и угроз. К нему будут применены совершенно новые сверхстрогие критерии сертификации, которые, наверное, станут новыми стандартами для всей индустрии. Мы выполнили абсолютно все требования FAA и международных регуляторов.

Мне кажется, дело идет к завершению.

Мы очень надеемся, что после сертификационных полетов FAA, которые были успешно выполнены на прошлой неделе, очень скоро должен быть достигнут международный консенсус. Решение по возврату самолета в небо будет принимать не только

американский регулятор, хотя он является основным. Коллеги из Европы, России и Китая играют чрезвычайно важную роль, потому что им проданы тысячи этих самолетов и почти никто из эксплуатантов не отказался от них.

Сегодня собрано почти 500 самолетов, они стоят и ждут разрешения на поставку. Производство МАХ, приостановленное в начале года, возобновилось, идет сборка нескольких машин в месяц. Пока мы не планируем производство более 30 самолетов в месяц. Я абсолютно уверен, что после всех улучшений, сертификаций, анализов Boeing 737 МАХ будет самым безопасным самолетом в истории. – Можете ли поподробнее рассказать, что пришлось изменить в Boeing 737 МАХ?

– Не секрет, что одной из причин трагических аварий стали неполные сценарные допущения, принятые при разработке требований к системе управления самолетом в определенных режимах полета. Эти недостатки не просто исправлены, они синхронизированы в сочетании с другими, очень маловероятными, почти невероятными событиями.

Мы дорабатывали самолет очень долго, потому что и у регулятора, и у нас было огромное желание убедиться, что в этой истории не осталось ни одного неперевернутого камня. Мы сами выступили с инициативой провести переобучение всех пилотов МАХ, что на первом этапе не казалось очевидной необходимостью. Курсы разработаны, мы передаем их в центры по обучению пилотов. Это будет огромная программа во всем мире.

– Вы допускаете сценарий, при котором **Росавиация** может потребовать провести дополнительную сертификацию для полетов в России?

– **Росавиация** обладает огромным авторитетом в мире. К ней перешли все полномочия по технической сертификации самолетов. Мы работаем со специалистами агентства каждый день, у них много вопросов, и мы не будем их торопить, мы будем следовать всем их требованиям. Мы допускаем, что у китайского или российского регулятора могут быть вопросы, отличные от тех, на которые мы отвечаем в FAA или EASA (регулятор ЕС. – «Ъ»). Никакой предвзятости или политизированности в России мы не ощущаем. Это профессиональная и очень ответственная работа.

– Вы сказали, что поставки Boeing 737 МАХ могут возобновиться уже в третьем квартале. Но рынок еще явно не восстановится, и новые самолеты не будут востребованы эксплуатантами. Готов ли Boeing пойти на перенос сроков поставок?

– Мне трудно с вами согласиться. У каждой авиакомпании свои планы по развитию.

Я восхищен тем, что во время пандемии, например, делает S7 (компания заказала 11 Boeing 737 МАХ. – «Ъ»). Они уверенно и агрессивно работали в самые тяжелые месяцы, опережали по количеству пассажиров «Аэрофлот», который имеет в три раза больше воздушных судов. Количество рейсов S7 восстановилось уже до 60% от прошлогоднего уровня.

Конечно, они очень страдают, потому что заполняемость пассажирских кресел составляет примерно половину провозной емкости. Но 50% пассажиров уже вернулось, перевозки растут даже быстрее, чем в Китае. У Китая сейчас летает 55-60% пассажиров, притом что они возобновили полеты значительно раньше. S7 и «Победа» очень агрессивно возвращают провозные емкости, это говорит о том, что они уверены в долгосрочном будущем. Они дисконтируют билеты, борются за каждого пассажира. Для нас в Boeing важно, чтобы взлетел первый самолет 737 МАХ. Тогда мы вернемся к переговорам с каждым заказчиком, сделаем все возможное, чтобы в удобные для него сроки выполнить контрактные обязательства.

– Когда мы говорим об S7 и «Победе», мы понимаем, что они восстанавливают пассажиропоток за счет очень низкой цены билета.

– Ну и что? Меня, например, как пассажира радует, что я могу слетать в Сочи или в Петербург по более доступной цене.

– Такой демпинг может привести к уходу с рынка других перевозчиков.

– Во всем мире происходит то же самое, идет оптимизация процессов. Насколько мне известно, S7 не изменила ни одного своего плана. Немного сократили персонал, но пилотов и механиков продолжали учить, сертифицировать. Восстановление, которое показывает отрасль, говорит о том, что пассажиры хотят вернуться к нормальному режиму работы и отдохнуть этим летом.

– Как пандемия скажется на цене новых самолетов, будет ли она снижена?

– Мы никогда не обсуждаем вопросы конкретных коммерческих отношений с авиакомпаниями. Конечно, задержки поставок Boeing 737 MAX в связи с катастрофами требуют специальных точечных финансовых дискуссий. Они проводятся с заказчиками во всем мире. Некоторые поставки сдвигаются. Что касается изменений цен – на ближайшие два-три года все контракты подписаны еще полтора-два года назад. Как они конкретно модернизируются, вопрос конкретных отношений с каждой авиакомпанией. – То есть цены не снизятся?

– Вопросы ценообразования и коммерческих переговоров с заказчиками – это интимная область, которую стороны никогда не комментируют. Я не вижу, что каталожные цены на самолеты Boeing или Airbus в связи с пандемией за последние три месяца изменились. Сейчас лишь немногие покупают новые самолеты.

– Если в ближайшее время заказы не появятся, на какой период времени Boeing будет загружен?

– Обычно глубина портфеля заказов составляет пять-семь лет.

– То есть будете просто ждать восстановления рынка?

– Не будем забегать вперед. Поживем – увидим.

– Сейчас многие боятся заразиться в полете. Какие меры принимает Boeing для снижения этого риска?

– Существуют три уровня защиты от вирусной инфекции в полете. Первый – не допустить проникновение вируса на самолет. Это во многом зависит от самих пассажиров, которым не следует летать, если они больны. Пассажиры должны использовать средства индивидуальной защиты и соблюдать требования социального дистанцирования. В разных странах перед посадкой производятся мониторинг температуры, тестирование пассажиров на наличие инфекции.

Второй уровень – обработка самолета.

Она должна выполняться быстро и эффективно, чтобы авиакомпании при низкой загрузке не теряли деньги, при этом эксплуатационные качества судна должны быть сохранены. Сегодня испытываются различные способы совершенно безопасного для пассажиров ультрафиолетового облучения, устраняющего бактерии и вирусы. Например, мы разрабатываем мобильный жезл, которым можно провести вокруг кресла, и за 17 минут во всем самолете на облученных поверхностях будут уничтожены все вирусы и бактерии. Такие же системы могут быть внедрены для автоматизированной дезинфекции и обработки туалета, самого в этом смысле «опасного» места в воздушном судне, где достаточно большая плотность людей. Анализируем также антибактериальные и противовирусные покрытия, которыми можно покрыть плоские поверхности в салоне самолета.

Третий уровень защиты – использование уже существующих систем высококачественной фильтрации, которая не пропускает 99,9% всех вирусов. Пассажиры должны понимать, что самолет по сравнению с другими видами общественного транспорта – по-прежнему самое безопасное средство передвижения, включая медицинскую безопасность.

Эти процессы ничем не отличаются от того, через что мир прошел после 11 сентября 2001 года. Тогда всем казалось, что в аэропортах вводятся серьезные ограничения, но сегодня мы проходим их практически мгновенно, потому что компьютерные системы знают про нас очень многое, даже если мы хотя бы раз проходили паспортный контроль и писали какие-нибудь декларации. Пронести взрывчатку на борт самолета или в периметр

аэропорта почти невозможно. И те меры, которые мы сегодня разрабатываем, приведут к тому, что мы точно разведем вирус и пассажира.

– Boeing объявлял о сокращении 16 тыс. человек по всему миру (10% от персонала). Сколько человек будет уволено в российском подразделении корпорации?

– В России самый большой инженерный центр Boeing за пределами США. Конечно, сокращения коснутся и нас, но мы делаем все возможное, чтобы все сотрудники получали поддержку. Даже если мы расстаемся с кем-то, совершенно не исключено, что через несколько лет, когда возобновится рост, эти люди к нам вернуться. Мы делаем все возможное, чтобы сотрудники, которые остались, были загружены, по-прежнему имели возможность карьерного роста. Есть подразделения, которые не только не сокращаются, но даже нанимают людей.

– Руководство «ВСМПО-Ависма» допускало остановку производства осенью. Насколько Boeing в 2020-2021 годах снизит объем закупок титана у «Ависмы»?

– На нашем совместном предприятии с «ВСМПО-Ависма» не планируются сокращения персонала. Мы прошли испытание этими тремя месяцами кризиса очень достойно. Я уверен, что ВСМПО не надо будет останавливать производство, и, кстати, / об этом уже заявили и акционеры. Мы не прекращали поставок титановых деталей из РФ, а все наши самолеты имеют / огромную российскую составляющую.

В России мы делаем уникальные многотонные детали, которые поставляются в Америку, Японию: крепления крыла к фюзеляжу на широкофюзеляжных самолетах, основные элементы шасси для тяжелых самолетов. На сегодня мы не сорвали ни одной поставки.

– И все же как сильно упадут закупки титана?

– Не стоит проводить прямую пропорцию со снижением объемов производства самолетов. Отношения с поставщиками у нас разные. Происходит перераспределение заказов, их консолидация. Мы обсуждаем ежедневно с «ВСМПО-Ависма» программу их загрузки, она, конечно, будет меньше. Вся индустрия сжимается, и у нас объемы производства падают вдвое. Но мы делаем все возможное, чтобы заказы были достаточными, чтобы «ВСМПО-Ависма» продолжала, может быть, не очень жирную, но здоровую жизнь. Если мы планируем через два-три года восстановление роста и возвращение докризисного уровня, очень важно, чтобы наши поставщики, особенно такие большие стратегические поставщики, которые делают уникальные изделия, у которых были проведены миллиардные инвестиции, прошли через эти трудности спокойно.

– Закладываете ли вы снижение объемов поставок на рынок России и СНГ в связи с выводом в серию самолета МС-21 в конце 2021 года?

– Потребность рынка России и СНГ – 1300 самолетов в ближайшие 20 лет. Из них 75-80% – узкий фюзеляж. Это огромный мир, в котором будет достаточно места для российских и западных производителей. Я желаю успеха этому проекту, потому что он инновационный, очень важный как для России, так и для мира. Никто не делал узкофюзеляжный самолет этой размерности – конкурента МАХ или А320neo – с композитным крылом. Мы рассматривали такую возможность, но не набрались смелости, а ОАК сделал. Они сделали самолет, который в каких-то аспектах меняет мировую промышленность. Сумеют ли они организовать массовое производство в таких больших объемах, как Boeing и Airbus, чтобы реально конкурировать на мировом рынке, покажет время.

Если самолет МС-21 получится, будет ли он востребован, будет ли он летать в России? Безусловно. Наша же задача не проиграть оставшийся в России и СНГ рынок узкого фюзеляжа Airbus. Сегодня мы делим рынок по западным самолетам примерно пополам. Очевидно, что устаревшая техника Boeing будет заменяться на новую. Процесс наращивания мощностей у МС-21 будет достаточно постепенным. Я считаю, что наличие на рынке такого продукта, как МС-21, сделает нас всех в индустрии лучше.

– То есть вы считаете, что часть рынка придется отдать самолетам МС-21?

– Я в этом абсолютно уверен. Более того, буду рад, если МС-21 займет достойное место в мировой гражданской авиации. Здоровая конкуренция делает нас всех только сильнее.

На ту же тему:

<https://tass.ru/ekonomika/8951007>

### **ИЗВЕСТИЯ; 2020.14.07; QR-ХОД: БИЛЕТ НА САМОЛЕТ И СТРАХОВКУ МОЖНО КУПИТЬ ЧЕРЕЗ СБП; БАНКИРЫ И АНАЛИТИКИ ЖДУТ БУМА НА РЫНКЕ БЫСТРЫХ ПЛАТЕЖЕЙ В 2021 ГОДУ**

К системе быстрых платежей (СБП) начали подключаться крупные авиаперевозчики и страховщики. По QR-коду уже можно купить билет на рейс S7 Airlines и полис «Капитал Лайф Страхование жизни». Об этом «Известиям» сообщили в компаниях, а также в Райффайзенбанке, выступившем их партнером. Аналогичные планы есть у Страхового дома ВСК и «АльфаСтрахования», рассказали их представители. А по данным НСПК, переговоры ведутся еще с несколькими авиакомпаниями. Аналитики объяснили: перечисления через СБП дешевле для бизнеса и безопаснее для граждан, поскольку не требуют ввода данных карты. Но пока привычка платить по «пластику» или со смартфона тормозит развитие этого сервиса. Переломным должен оказаться 2021 год – по ожиданиям экспертов, быстрые платежи закрепят свою долю рынка и начнут теснить традиционные.

Мне бы в небо

Крупный бизнес, продающий товары и услуги розничным клиентам, развернулся в сторону системы быстрых платежей. Интеграцию с сервисом недавно провел авиаперевозчик S7. Чтобы купить билет через СБП, необходимо выполнение двух условий: нужно быть клиентом банка – участника платформы мгновенных переводов и иметь его мобильное приложение на телефоне.

Работает это так: на сайте авиакомпании пассажир выбирает рейс и сканирует QR-код, сказала гендиректор S7 Travel Retail Екатерина Дмитрук. После этого система автоматически направляет гражданина в мобильное приложение для подтверждения оплаты.

В ближайшее время перевозчик планирует задействовать также собственное приложение, которое не потребует сканирования QR-кода. Если клиент выберет оплату через СБП, система сама переведет его в банковское приложение для подтверждения, отметил представитель Райффайзенбанка, который и подключил авиакомпанию к СБП.

Клиенты страховой компании «Капитал Лайф» с июля имеют возможность оплачивать взносы через СБП, поделился ее гендиректор Евгений Гуревич. Организация предлагает две опции – либо на официальном сайте, либо в ее мобильном приложении на платформах iOS и Android. При использовании личного кабинета клиентские данные будут заполнены автоматически и оплата пройдет в один клик. «Капитал Лайф» – крупный игрок на российском рынке накопительного страхования жизни, его доля составляет 45%.

Справка «Известий»

Банк России запустил СБП в феврале 2019 года. Эта система позволяет гражданам переводить деньги друг другу по номеру телефона, а бизнесу – принимать платежи по QR-коду в торговых точках или по мгновенному счету для интернет-торговли и мобильных приложений.

«Известия» обратились в крупнейшие отечественные авиакомпании, включая «Аэрофлот», «Россию», «Уральские авиалинии», Utair и «Победу», с просьбой рассказать о планах подключения к системе быстрых платежей. В Национальной системе платежных карт (оператор СБП), сообщили, что ведутся переговоры еще с несколькими ведущими воздушными перевозчиками.

О таких же намерениях рассказали крупные страховые. Планы по использованию СБП для платежей есть у Страхового дома ВСК и «АльфаСтрахования», сообщили их

представители. «Ренессанс Страхование» и «Ингосстрах» рассматривают такую возможность, «Росгосстрах» не исключает ее в будущем.

Вторая натура

Сегодня в СБП участвуют 76 банков, а всего с момента старта работы системы в ней было проведено почти 23 млн операций на 192,5 млрд рублей, сообщили в ЦБ. По данным регулятора, возможность оплаты товаров и услуг через СБП с помощью QR-кода предлагают клиентам более 6,2 тыс. торгово-сервисных предприятий.

Интернет-магазин одежды Wildberries внедрил оплату покупок через СБП в сентябре 2019 года, рассказал его финдиректор Владимир Бакин. И популярность этого метода стремительно растет: в апреле-июне клиенты пользовались им в 24 раза чаще, чем в I квартале.

При оплате товаров и услуг через СБП покупателю не приходится отдавать комиссию, объяснил руководитель направления по развитию электронной коммерции Райффайзенбанка Георгий Коннов. При этом данные карты вводить не нужно, транзакция проходит непосредственно через банковское приложение и защищена в соответствии со стандартами ЦБ и НСПК, добавил он.

Сейчас ритейлеры платят банку-эквайеру комиссию за каждую совершенную по карте покупку – 1,5-2,5%, а в СБП она составляет не более 0,7%. Причем для товаров повседневного спроса тариф еще ниже – 0,4%, отметил президент Национальной финансовой ассоциации Василий Заблоцкий. Через один-три года новая система сможет составить серьезную конкуренцию эквайерам, и не исключено, что им придется пересмотреть свою политику, ожидает он.

Банки это прекрасно понимают, и вопрос только в том, как быстро новый способ платежей сможет переломить привычку населения пользоваться «пластиком» и смартфонами. Если это произойдет, то за год-два в СБП может перетечь 10-20% карточных платежей и часть наличного оборота, предупредил руководитель департамента эквайринга ВТБ Алексей Киричек. По словам замдиректора департамента розничных клиентских решений Росбанка Лидии Кашириной, еще одним замедляющим фактором остается время, необходимое на платеж по СБП.

Система быстрых платежей уже оказывает большое влияние на рынок межбанковских переводов, сказал директор розничных продуктов «Дом.РФ» Евгений Шитиков. По его прогнозу, до конца года их доля в этой кредитной организации достигнет 10%.

Особенно в развитии СБП заинтересован малый бизнес, наиболее пострадавший от пандемии, поделился предправления банка «Фридом Финанс» Геннадий Салыч. У крупных ритейлеров интерес средний, а у банков-эквайеров еще меньше, и разорвать этот треугольник может только регулятор, добавил он.

ЦБ этим активно занимается. Например, ради популяризации сервиса для физлиц введены нулевые комиссии, отметили аналитики и банкиры. По платежам госорганам также нет комиссии, а по перечислениям за образовательные или медицинские услуги она составляет 0,4%, напомнил руководитель направления эквайринга и электронной коммерции Ак Барс Банка Ильназ Ситдигов.

Бума СБП рынок ждет в следующем году. Учитывая нынешние темпы развития, уже в начале 2021-го платформа займет свое место в системе безналичных платежей в России, полагает доцент кафедры «Финансовые рынки» РЭУ Максим Марков.

<https://iz.ru/1035012/tatiana-bochkareva/qr-khod-bilet-na-samolet-i-strakhovku-mozhno-kupit-cherez-sbp>

### ЭКСПЕРТ; СЕРГЕЙ КУДИЯРОВ; 2020.13.07; СДЕЛАЙ СВОЙ ГРУЗ

РЖД совместно с китайскими партнерами открывают для международного сообщения транспортно-логистический центр «Белый Раст». Стратегическая цель пилотного проекта – развитие собственной высокомаржинальной грузовой базы

Третьего июля из Китая в направлении транспортно-логистического центра (далее – ТЛЦ) «Белый Раст» отправился первый грузовой поезд с 42 контейнерами. Это крупнейший из действующих ТЛЦ в стране, пилотный проект в перспективной опорной сети подобных центров на железных дорогах России. Создание такой сети – неотъемлемая часть превращения железнодорожной монополии из обычного перевозчика в универсальную логистическую компанию, в русле мирового тренда, заданного отраслевыми лидерами, в частности Deutsche Bahn (DB). Поэтому неслучайно дочерняя структура DB готовила технико-экономическое обоснование «Белого Раста».

Дорого и долго

Проект реализован РЖД совместно с китайской Liaoning Port Group на территории Дмитровского района Московской области. Смета создания ТЛЦ весьма внушительна – 23 млрд рублей. Первая очередь проекта включает в себя три фронта погрузки/выгрузки по 1050 м, складские помещения площадью 36 тыс. кв. м, что позволит обрабатывать до 300 тыс. ДФЭ. После ввода в эксплуатацию третьей, завершающей очереди проекта мощность ТЛЦ составит 725 тыс. ДФЭ. Для сравнения: общий объем железнодорожных перевозок контейнеров в России по итогам 2019 года составил чуть менее 5 млн ДФЭ.

Реализация этого проекта началась силами РЖД еще в 2009 году. Первая грузовая отправка из «Белого Раста» была совершена только в декабре 2019 года (во внутрироссийском сообщении, поезд на Новосибирск) – почти через десять лет после начала реализации проекта. К тому времени проект превратился из детища РЖД в совместное предприятие с китайцами, которые в 2016 году выкупили долю в 49% за 1,95 млрд рублей.

«Первоначально проект задумывался в качестве компенсации и альтернативы закрывающимся грузовым дворам РЖД в Москве с соответствующим переключением грузовой работы из московских и областных терминалов», – рассказывает заместитель генерального директора Института проблем естественных монополий (ИПЕМ) Владимир Савчук. – Ввод первой очереди планировался в 2015 году. Однако в силу ряда нюансов, по большей части административных, развитие проекта было затруднено, а альтернативный проект ТЛЦ «Ворсино» в Калужской области, наоборот, получил зеленый свет, переключив на себя определенные объемы перевозок».

ТЛЦ «Ворсино» (инвестор – «Транс контейнер Фрейт Вилладж Калуга») обошелся всего в семь миллиардов рублей и уже в 2014 году начал работу. Мощность его терминала составляет 350 тыс. ДФЭ в год (с потенциалом расширения до 500 тыс. ДФЭ), уже достигнутая фактическая загрузка – около 160 тыс. ДФЭ в год.

Смена курса

Еще в 2012 году в недрах РЖД появилась «Концепция создания терминально-логистических центров на территории Российской Федерации». Документ указал на недостатки, существовавшие к тому моменту в функционировании российского железнодорожного транспорта, и предложил пути их преодоления – за счет развертывания опорной сети ТЛЦ. Положительный эффект от создания сети оценивался как возможность дополнительного привлечения на железную дорогу до 120 млн тонн высокодоходных грузов.

К моменту принятия концепции грузовые дворы работали более чем на 570 железнодорожных станциях, но их эффективность не всегда была высокой. Кроме того, грузовая база железнодорожных перевозок все больше смещалась в сторону массовых, но низкодоходных грузов, таких как уголь (в прошлом году на него пришлось уже 29% погрузки РЖД). В то время как более ценные грузы, менее массовые, уходили на

автомобильный транспорт. Конкретные тарифы сильно зависят от вида груза, способа отправки и даже от маршрута. Но укрупненно по сети можно указать, что если уголь в среднем дает железнодорожникам порядка 20 копеек на тонно-километр, то перевозка товаров народного потребления – 70 копеек.

Тем временем частные компании, работающие в сфере транспорта и логистики, не ждали милостей от железнодорожной монополии, а сами ради привлечения более ценных грузов начали развивать объекты транспортно-логистической инфраструктуры – в том виде, как они это понимали. Среди таких игроков можно отметить «Евросиб», «Логопром», Национальную контейнерную компанию, Fesco.

Примеры реализации крупных проектов ТЛЦ на железнодорожном транспорте в России есть. Можно указать на вышеупомянутый центр «Ворсино». Другие интересные примеры – запущенный в 2014 году ТЛЦ «Ховрино» в Москве (2,5 млн тонн в год), запущенные в 2018-м ТЛЦ «Восточный» (200 тыс. ДФЭ) в Подмосковье и ТЛЦ «Калининград» (450 тыс. ДФЭ) в Калининградской области.

Как сообщает инвестиционная компания InfraOne, в мировой практике есть опыт реализации еще более крупных проектов в транспортно-логистической инфраструктуре, чем российские ТЛЦ. Например, BNSF LP Terminal в американском Чикаго имеет мощность 800 тыс. ДФЭ в год – то есть больше, чем запланировано для «Белого Раста» даже при полностью успешном развитии этого проекта.

РЖД сегодня выражают заинтересованность в развитии (и в собственном участии в качестве соинвестора) семи новых ТЛЦ, включая расширение «Белого Раста».

«В случае реализации бизнес-плана развития ТЛЦ «Белый Раст» в полном объеме это будет самый ближний к Москве и один из самых мощных и диверсифицированных терминалов по обработке контейнерных и контрейлерных грузов, находящийся рядом с крупными автомагистралями, автомобильным и железнодорожным кольцом, – говорит Владимир Савчук. – Ввод такого терминала ощутимо увеличит конкуренцию на рынке, что благоприятно скажется на клиентах железных дорог, а это снизит расценки и повысит качество услуг. В ближайшее время стоит ожидать развития комплексных транспортных продуктов через терминал с крупнейшими операторскими и логистическими компаниями. Это будут и внутренние, и экспортно-импортные перевозки».

Однако, как отмечает Владимир Савчук, для того чтобы выйти на проектную мощность первой очереди (по проектной документации 275 тыс. ДФЭ в год), понадобится не менее трех-четырёх лет. Терминал будет конкурировать не только с ТЛЦ «Ворсино», но и с другими терминалами, пока сохраняющимися в Москве, такими как «Ховрино» и отчасти «Кунцево». Часть услуг по обработке и хранению рефрижераторных контейнеров, а также обработке контрейлерных грузов может предоставляться уже на первом этапе.

Впрочем, по оценкам экспертного центра HeadWork Analytics, в Московском железнодорожном узле, на обслуживание которого будет ориентирован «Белый Раст», оборот только контейнерных грузов до 2030 года вырастет почти вдвое, более чем до 1,5 млн ДФЭ.

С другой стороны, как отмечает Владимир Савчук, «в принципе проект ТЛЦ «Белый Раст» можно масштабировать на другие регионы России, модернизируя его под соответствующие объемы перевозок и востребованную структуру услуг по обработке грузов».

<https://expert.ru/expert/2020/29/sdelaj-svoj-gruz/>

### **ЭКСПЕРТ ЮГ; ЕВГЕНИЙ РАКУЛЬ; 2020.13.07; ПОЧТИ 700 МЛРД ЖИВЫХ ДЕНЕГ НА ИНФРАСТРУКТУРУ**

Во время затяжного кризиса надежду на экономический рост дают не столько паллиативные меры поддержки, сколько крупные инфраструктурные проекты, которые

создают рабочие места и тянут за собой другие отрасли. На Юге и Северном Кавказе таких проектов мы насчитали на 675,6 млрд рублей

Нынешний кризис, вызванный пандемией, мало похож на предыдущие. Он не циклический, какими были кризисы 1998 и 2008 годов, а структурный, и может растянуться на годы. Процесс выхода из него будет слабо зависеть от экономических или финансовых решений, считают аналитики. Правительству России и других стран еще предстоит осмыслить факторы, определяющие конфигурацию новой экономической реальности. Быстрее всего пандемия расправляется с малым бизнесом, поэтому правительство сегодня оказывает именно ему срочную финансовую и налоговую помощь. Однако это временные меры, которые не смогут дать экономике серьезный толчок.

В нынешней ситуации неопределенности многие экономисты, говоря о кризисе, обращаются к опыту преодоления Великой депрессии, которая поразила США в 1929 году вследствие биржевого краха, а затем растянулась на десять лет. Ситуацию спасла масштабная программа по строительству дорог, благодаря которой удалось задействовать массу безработных и заодно создать задел для дальнейшего развития территорий.

Применительно к России, которая еще не до конца справилась с последствиями кризиса 2014 года, а теперь сталкивается с угрозой масштабной безработицы, инфраструктурное строительство может стать главным локомотивом развития, который потянет за собой рост во всех отраслях, особенно в малом и среднем бизнесе. По мнению экспертов, именно в кризисный период хорошо начинать глобальные проекты. К примеру, идея строительства Крымского моста родилась весной довольно трудного 2014 года, хотя реализована была позже.

Сейчас по протяженности автодорог Россия находится на пятом месте в мире (1,5 млн км), при этом площадь РФ – 17,1 млн кв. км. Это почти в два раза больше, чем площадь США (9,8 млн), где протяженность автодорог составляет 6,7 млн км, и Китая (9,6 млн), где протяженность 4,9 млн. Даже в Индии, которая по площади в 5 раз меньше России, протяженность дорог составляет 5,6 млн км.

Строительство крупных объектов инфраструктуры (аэропортов, портов), как правило, связано с прямым государственным финансированием и инвестициями госкорпораций, и воспринимаются как остров стабильности в ситуации, когда рынки штормит. Более половины средств для строительства всех инфраструктурных проектов юга России, по нашим оценкам, направляется на автодороги.

Крупнейшие инфраструктурные проекты юга России

На Юге и на Северном Кавказе мы насчитали семь крупных проектов дорожного строительства на 342,9 млрд рублей (51% от крупных инфраструктурных проектов ЮФО и СКФО). Крупнейший из них – трасса «Таврида», реконструкция которой обойдется в 166 млрд рублей. Это логичное продолжение Крымского моста. На всем своем протяжении до 2017 года она представляла собой двухполосную дорогу ненадлежащего качества, которая просто не справилась бы с транспортным потоком с «материка». Сегодня этот проект на завершающей стадии строительства, работы по нему идут полным ходом.

Крупнейшим северокавказским дорожным проектом можно назвать строительство объездных автодорог трех дагестанских городов (Хасавюрт, Дагестанские Огни и Дербент). По данным управления автодорог «Каспий», сейчас ведется разработка проектной документации, которая завершится уже в этом году. Объездные дороги будут соответствовать первой категории и иметь четыре полосы движения, что позволит пропускать от 25 до 30 тысяч автомобилей в сутки. На эти цели планируется выделить около 50 млрд рублей. Сегодня это самый масштабный дорожный проект Северного Кавказа, который является частью более масштабного проекта – реконструкции федеральной трассы «Кавказ» до границы с Азербайджаном.

Отметим и проект дальнего западного обхода Краснодара (ДЗОК) – строительство 51 км новой дороги в обход кубанской столицы с выходом на трассу, ведущую к Крымскому мосту. Проект предполагает корпоративное ГЧП – право построить дорогу получит тот, кто предложит наилучшую цену за участие в ООО «ДЗОК». При этом госкомпания «Автодор» планирует контролировать реализацию проекта. На первом этапе она продаст до 49% ООО «ДЗОК», а после того, как будут привлечены кредиты от финансирующих организаций, инвестор увеличит долю до 75%. Через несколько лет после начала эксплуатации трассы «Автодор» может полностью выйти из проекта. Дорожный проект по такой схеме реализуется на Юге впервые.

Выделим также усилия РЖД, связанные со строительством подходов к азово-черноморским портам, а также с восстановлением железнодорожной инфраструктуры.

Доля «железнодорожных проектов» на Юге – 243,5 млрд рублей (36%). Строительство современного вокзального комплекса и реконструкция железнодорожного полотна на участке «Назрань – Слепцовская» в целом выведет Ингушетию на устойчивую траекторию развития.

Один из самых крупных инфраструктурных проектов на Юге связан с развитием порта Тамань, где планируется строительство сухогрузного района, а также создание высокотехнологичного портово-индустриального кластера компании ОТЭКО, которая уже эксплуатирует здесь нефтегазовый терминал. В состав кластера должен войти целый ряд химических производств, в том числе заводы аммиака, метанола и карбамида, суммарная мощность которых составит 9 млн тонн в год. Приблизительные инвестиции в этот проект составляют свыше 8 млрд евро. Инвестор построит здесь обширную инфраструктуру за собственный счет, однако государственные средства тоже потребуются. Они пойдут на развитие инфраструктуры будущего сухогрузного района порта. Интерес к созданию перевалочных мощностей проявляют «Кузбассразрезуголь», СУЭК, «Металлоинвест», «Эфко», «СДС-Холдинг» и «Роснефть». Согласно проекту **Минтранса РФ**, до 81 млрд рублей будет направлено на строительство федеральных объектов – подходного канала, волнозащитных сооружений, ж/д станции, причалов и т. д. Интересно, что во время кризиса не прекратились работы по созданию аэропортовой инфраструктуры, которая предполагает участие государственного и частного капитала. Так, продолжается проектирование нового аэровокзального комплекса Краснодара и Анапы. Северный Кавказ же в этот период фактически прирос новым крупным проектом – строительством нового аэропорта Грозного стоимостью свыше 15,7 млрд рублей. Правительство РФ выделит на его строительство 4,7 млрд рублей до конца 2024 года. Остальные средства пойдут на новую взлетно-посадочную полосу и прочую аэродромную инфраструктуру. Основное финансирование, согласно **комплексному плану развития магистральной инфраструктуры (КПМИ)**, начнется с 2022 года. Обычно в России аэропортовые терминалы строятся за счет частных инвесторов, однако в грозненском проекте пока таковых нет – проект может быть реализован за государственный счет.

Доля «аэропортовых проектов» в рейтинге невелика на фоне других строек – всего 63,8 млрд рублей (около 9,4). Еще меньше в логистику (0,4%) и гидротехнику (3,2%).

Крупнейшие инфраструктурные проекты ЮФО в 2020 году

Инфраструктура как антикризисный ответ

«Важно продолжить масштабные инфраструктурные проекты. В их числе – строительство автомобильных и железных дорог, модернизация портовых и аэродромных комплексов», – заявил на совещании по мерам поддержки строительной отрасли и ЖКХ в конце мая **премьер-министр Михаил Мишустин**. Он подчеркнул, что для этого нужно дополнительно снизить административные барьеры и изменить сами подходы к установлению технических требований для сокращения сроков возведения объектов капитального строительства.

«Этот процесс оживит транспорт, производство стройматериалов, рынок автомобильной, специальной техники, доставку продуктов и многие другие сегменты, – считает Эдуард Христианов, первый заместитель председателя правления РосДорБанка. – На стройплощадках смогут найти работу те, кто ее потерял во время пандемии. В ближайшие несколько лет крупные инфраструктурные проекты помогут как регионам, так и экономике страны в целом восстановиться после коронакризиса».

В Транспортной стратегии России на период до 2035 года учитывается необходимость ликвидации ограничений на сети автомобильных дорог, внутренних водных путях, обеспечение транспортной доступности, в первую очередь удаленных и труднодоступных регионов.

Среди крупных проектов Юга, которые должны быть завершены к концу 2021 года – развитие и обновление железнодорожной инфраструктуры на подходах к портам Азово-Черноморского бассейна. Ожидаемый эффект – обеспечение дополнительного грузопотока не менее чем в 59,6 млн тонн. В начале июня правительство утвердило правила предоставления средств на развитие дорог в Крыму. Благодаря этому в Крыму и Севастополе в ближайшие два с половиной года будут реконструированы более 166 км магистралей. На этот проект правительство выделило из резервного фонда 6,8 млрд рублей.

По мнению Моисея Фурщика, главы экспертного совета Комитета РСПП по промышленной политике, управляющего партнера компании «Финансовый и организационный консалтинг (ФОК)», сами по себе инфраструктурные проекты далеко не всегда дают значительный эффект для региональной экономики. Часто это бывают почти впустую «закопанные» деньги, серьезный результат от освоения которых получили только внешние подрядчики.

Как считает г-н Фурщик, локомотивом для регионального роста инфраструктурные проекты могут становиться в результате трех факторов. Во-первых, проект должен быть комплексным, то есть включать в себя подпроекты по освоению прилегающих территорий. И тут речь идет вовсе не о кафе и магазинчиках, а о гораздо более масштабных темах. Например, о создании индустриальных парков, туристических кластеров или хотя бы о комплексной жилой застройке.

Во-вторых, инфраструктурный проект должен решать какую-то острую проблему. Например, расширять «узкое» горлышко региональной транспортной системы или создавать дефицитные экспортные мощности. В-третьих, желателен серьезное участие в проекте региональных подрядчиков и широкое использование местных материалов, техники и сотрудников.

Что касается влияния инвестпроектов в сфере инфраструктурного строительства на экономическое развитие, то тут имеется сильная зависимость от специфики конкретного региона. Максимальный эффект обеспечивают те проекты, которые создают новые возможности, а не просто перераспределяют существующие транспортные потоки. Поэтому почти всегда большой эффект для региона дает строительство портовых мощностей.

«А вот автодороги – менее однозначная тема, так как далеко не всегда их строительство приводит к заметному результату. Очень перспективно создание высокоскоростных железнодорожных магистралей, но их эффективность сильно зависит от наличия пассажиропотока и правильности освоения территорий, прилегающих к станциям ВСМ», – комментирует Моисей Фурщик.

Инфраструктурные проекты, безусловно, способны стать локомотивом роста для регионов, считает Юрий Воронов, директор инвестиционного департамента АПХ «ЭКО-культуры» (один из крупнейших производителей тепличных овощей на Юге). Эти проекты создадут новые рабочие места и улучшат инфраструктуру. «У нас в стране самым большим бюджетным потенциалом обладают Московская и Ленинградская область,

центральное Черноземье, тогда как за рубежом, в США, например, гораздо больше регионов равнозначны по бюджету. Новые инфраструктурные проекты в российских регионах помогут решить эту проблему и дадут новый стимул экономике, – говорит г-н Воронов. – И даже если проект окажется не очень эффективным, его в любой момент могут поддержать дополнительными субсидиями власти или банки».

«Способны ли инфраструктурные проекты оживить экономику? Безусловно, – уверен председатель Юго-Западного банка Сбербанка Евгений Титов. – Однако я считаю, что необходимо поддерживать и малый бизнес, ведь вокруг этих проектов всегда есть большой пласт МСБ, который, например, обслуживает потребительский сектор».

Проектный подход и новые формы взаимодействия

Для более успешной реализации инфраструктурных проектов, необходимы новые формы взаимодействия по линии «государство-бизнес». По мнению Эдуарда Христианова, в период пандемии приоритеты строительной отрасли сместились на социальные и медицинские объекты. Именно в это время сформировался «проектный» формат эффективного взаимодействия власти и бизнеса, когда город или область становятся основными заказчиками и девелоперами, а бизнес получает возможность участия в крупных инфраструктурных проектах.

Крупные инфраструктурные проекты позволяют резко повысить объемы строительства и выпуска продукции в связанных со строительством отраслях.

«В то же время надо помнить, что крупные проекты реализуют крупные федеральные структуры, и эффект для конкретного региона, на территории которого реализуется проект, может оказаться ограниченным, – говорит г-н Христианов. – Кроме того, крупные инфраструктурные проекты часто подвержены политическим рискам – достаточно вспомнить, например, проекты строительства газопроводов «Голубой поток» и «Северный поток-2». Первый из них был загружен менее чем на половину почти 10 лет, а перспективы окончания строительства второго вообще туманны. Любая стройка, как и любая инвестиция, должны давать положительный мультипликативный эффект».

В этом плане перспективными выглядят региональные или даже муниципальные проекты ГЧП, в частности, энергосервисные контракты. Они позволяют получать экономический эффект «здесь и сейчас». К сожалению, за более чем 10 лет с момента принятия закона от 23 ноября 2009 г. N 261-ФЗ «Об энергосбережении и о повышении энергетической эффективности...» эти контракты не получили должного признания, но такие небольшие инфраструктурные проекты, по мнению Эдуарда Христианова, являются основой для развития региональных экономик.

Как считает Моисей Фурщик, очевидной рекомендацией является широкое использование концессионных соглашений и контрактов жизненного цикла для строительства и реконструкции инфраструктурных объектов. Эти механизмы уже начинают применяться на юге России.

«Но не менее важным является государственное содействие в целях освоения бизнесом прилегающих территорий, без чего инфраструктурный проект не даст должного эффекта, а в некоторых случаях вообще может не окупиться, – добавляет г-н Фурщик. – Такое содействие должно выражаться в оперативном выделении земельных участков на приемлемых условиях, а также в их инженерном обеспечении и создании автодорожных подходов за счет бюджета и ресурсоснабжающих компаний».

По словам Евгения Титова, инвестиционные проекты занимают порядка 30% кредитного портфеля банка для корпоративного сегмента (корпоративный кредитный портфель Юго-Западного банка Сбербанка составляет 536 млрд рублей, совокупный кредитный портфель с учетом портфеля физлиц – 1, 25 трлн рублей). Эта доля на протяжении последних лет не меняется. Общее участие банка в дорожном строительстве юга России составляет около 8 млрд рублей. Еще примерно такой же объем действует в виде открытых лимитов, которыми клиенты смогут воспользоваться при подписании новых контрактов.

«Проекты в сфере ГЧП подразумевают участие государства, частного инвестора и банковское финансирование. По сути, банк и берет на себя экспертизу проектов, помогая провести ее качественно», – говорит г-н Титов.

Каких проектов не хватает регионам

«Очень актуальной темой является создание аэрополисов, то есть комплексного освоения территории вокруг крупнейших аэропортов. Для ЮФО это новые аэропорты Ростова-на-Дону и Краснодара, для СКФО – Минеральные Воды и, в меньшей степени, Ставрополь и Махачкала», – говорит Моисей Фурщик.

Кроме того, не хватает «прорывных проектов межрегионального характера». Прежде всего, это создание полноценной сети высокоскоростных железнодорожных магистралей. На юге это может быть линия Воронеж – Ростов – Краснодар – Сочи с ответвлением от Ростова через Грозный и Махачкалу до Баку.

«Многие крупные инвестпроекты частного бизнеса часто реализуются вдали от крупных трасс, поэтому одним из приоритетов для инвестиций становится прокладывание дорог. Это во многом способствует развитию регионов, привлекает крупных торговых и сетевых ритейлеров, – считает Юрий Воронов. – Также на экономическое развитие регионов, безусловно, положительным образом влияет развитие системы газоснабжения. Например, если в регионе нашего строительства нет газопровода, то мы строим его самостоятельно, после чего к нему можно присоединить близлежащие населенные пункты, что улучшает их экономическую привлекательность».

«Наибольшее влияние на экономическое развитие региона оказывают проекты, которые действительно востребованы и ожидаемы в производственно-логистическом секторе региона, в торговле: аэропорты, вокзалы, дороги, склады, – добавляет Ирина Берштейн, генеральный директор Condair Russia. – Для более долгосрочных инвестиций интересны объекты инфраструктуры, востребованные жителями региона. Это больницы и санатории, спортивные сооружения и объекты образования, заводы по переработке мусорных отходов и многое другое».

Безусловно, строительство всех инфраструктурных объектов способствует росту регионов. Уже на этапе планирования и строительства, а это несколько лет, в регионе возрастает экономическая активность. Это и занятость региональных компаний и специалистов, которые работают «на проект», и новые рабочие места, дополнительные налоговые выплаты и сборы, и повышенная заинтересованность инвесторов, арендаторов и других участников рынка, которые всегда сопровождают большие инфраструктурные объекты.

<https://expertsouth.ru/news/pochti-700-mlrd-zhivykh-deneg-na-infrastrukturu/>

**МОСКОВСКИЙ КОМСОМОЛЕЦ; АРТЕМОВ СЕРГЕЙ, ДОКУЧАЕВ ДМИТРИЙ; 2020.14.07; ИГОРЬ АРТЕМЬЕВ: «НУЖНО УПРАЗДНИТЬ ЗАКОН «О ЕСТЕСТВЕННЫХ МОНОПОЛИЯХ»; ГЛАВА ФАС РАССКАЗАЛ О ЦЕНАХ НА БЕНЗИН, ПРОБЛЕМАХ ЖКХ И ПОДДЕЛЬНЫХ ЭКСПРЕСС-ТЕСТАХ**

**Федеральная антимонопольная служба** справляет юбилей: 14 июля 1990 года был образован Государственный комитет РСФСР по антимонопольной политике и поддержке новых экономических структур – первое российское антимонопольное ведомство, предшественник нынешней ФАС. Развитие конкуренции и борьба с монополизмом на рынке, тарифное регулирование и контроль за госзакупками, предотвращение картельных сговоров и недопущение недобросовестной конкуренции: за все эти вопросы отвечает антимонопольная служба. Больше половины юбилейного срока **ФАС возглавляет Игорь Артемьев**, который ответил на вопросы «МК».

- Игорь Юрьевич, главная задача ФАС, как известно, – защита и развитие конкуренции в стране. Какова ваша оценка: наша экономика становится более конкурентной?

- За последние 30 лет у нас произошли в этом смысле тектонические изменения. В советской экономике достаточно было иметь на всю страну, к примеру, один завод-монополист по производству холодильников, один завод по производству радиосистем. В быстро меняющихся условиях четвертой промышленной революции для успешного развития страны этого явно недостаточно. На мой взгляд, в подавляющем большинстве отраслей российской экономики, в том числе в инновационных производствах, уровень конкуренции внутри страны довольно высок. Нередко этому способствует партнерство с зарубежными передовыми компаниями. В условиях падения мировых цен на нефть и пандемии коронавируса многие российские компании продемонстрировали удивительную гибкость. Так, во время пика распространения COVID-19 скорость подвоза продуктов в торговые сети увеличилась в 7 раз при росте спроса на продукты в 3 раза. В условиях централизованной советской экономики этого достичь было невозможно. Вместе с тем в последние годы мы видим, что государственные компании все больше и больше укрепляют позиции на рынке. Особенно это заметно в банковском секторе. Кроме того, госкомпании занимают лидирующие позиции в ВПК и сфере безопасности. Отчасти это связано с западными санкциями, которые в первую очередь бьют по финансовому сектору и обороноспособности страны. Однако естественные монополии оправданы только там, где государство стремится обеспечить доступ предпринимателей и граждан к инфраструктуре. При этом они должны находиться под жестким антимонопольным надзором. А в ряде случаев госкорпорации нам вообще не нужны. К примеру, с обязанностями ГК «Автодор», на мой взгляд, отлично справились бы частные игроки.

- За те 16 лет, что вы стоите во главе службы, очень сильно изменилось антимонопольное законодательство. Какие принятые законодательные акты вы считаете наиболее важными?

- Чтобы повысить уровень здоровой конкуренции в российской экономике, мы приняли четыре антимонопольных пакета законов, которые получили высокую оценку у экспертов ОЭСР за рубежом. Напомню, что в прошлом году Россия, в том числе благодаря усилиям ФАС, вошла в топ-10 стран, имеющих лучшее законодательство и правоприменение в антимонопольной сфере. Кроме того, появилось антимонопольное регулирование в отраслевом разрезе. Мы добились более 100 антимонопольных поправок к федеральным отраслевым законам. Дело в том, что во многих отраслях экономики имеется своя специфика. Скажем, энергетика сильно отличается от водоснабжения. С нашей подачи правительство приняло более тысячи антимонопольных актов. В результате была создана понятная и прочная система в антимонопольном регулировании. Но работы в законодательной сфере у нас еще непочатый край.

- В каких именно областях?

- Три с половиной года назад мы подготовили закон об основах тарифного регулирования. Этот акт высшей юридической силы объясняет, что должно быть в тарифе, а чего не должно быть никогда. Потому что сейчас мало кто понимает, как должны формироваться тарифы. Сегодня акты правительства о ценообразовании больше похожи на лоскутное одеяло, они очень сильно отличаются в различных отраслях. Более того, такой «винегрет» порой приводит к тому, что в одном регионе, например, могут по соседству находиться две водопроводные станции, тарифы которых за подачу 1 кубометра подготовленной воды могут отличаться в 50 раз! Подобные негативные тенденции набирают силу и в здравоохранении. Не секрет, что есть фармкомпании, которые по разным соображениям могут отказаться продавать нашей стране, к примеру, единственный существующий в мире препарат, спасающий жизни детей. Также нас очень беспокоит гиперактивность транснациональных IT-гигантов, которые берут под контроль огромные информационные потоки и начинают ими манипулировать, что приводит в некоторых случаях к дискриминации целых государств и народов. Некоторые международные IT-гиганты, пользуясь доминирующим положением на рынке, начинают поднимать цены для потребителей и разоряют конкурентов. Мы намерены жестко пресекать подобную

практику. ФАС подготовила пятый «цифровой» антимонопольный пакет. К сожалению, его принятию помешала пандемия, но мы надеемся, что Госдума примет его в осеннюю сессию. В нашем портфеле законопроектов также имеются инициативы в сфере госзакупок и оборонного заказа.

- Много ли нарушений антимонопольного законодательства за год выявляет ваша служба? В каких отраслях экономики больше всего нарушений?

- 10 лет назад центральный аппарат ФАС вел около 2 тыс. антимонопольных дел в год, теперь – около 200. Это свидетельство того, что в нашей стране в лучшую сторону изменились корпоративная культура и ценности. Сегодня почти все крупные компании, за исключением особо одиозных, имеют внутренний антимонопольный комплаенс: там работают комплаенс-офицеры, предотвращающие внутри компании нарушения антимонопольного законодательства. В результате нарушений на рынке становится меньше.

Самые проблемные отрасли – рынок лекарств и рынок дорожного строительства. Картельные сговоры здесь очень дорого обходятся налогоплательщикам и госбюджету. Вместе с правоохранительными органами мы стараемся пресечь такие преступления. Чаще всего дела возбуждаются по ст. 10 Закона о конкуренции – злоупотребление доминирующим положением. И здесь, вне всякого сомнения, абсолютными лидерами уже много лет остаются естественные монополии. В списке злоупотреблений – недопуск к инфраструктуре частных компаний, навязывание кабальных условий, ценовые сговоры и сговоры о разделе рынка. Кстати, за картельный сговор предусмотрены не только оборотные штрафы. Некоторые любители картелей уже попали за решетку. Часто дела возбуждаются из-за недобросовестной конкуренции. Отдельные предприниматели пытаются присвоить чужие товарные знаки, технологии, распускают ложные слухи о конкурентах.

- Считается, что в России немало монополий – как естественных (например, газовая и железнодорожная), так и не очень (например, на уровне региональных ЖКХ). Согласны ли вы с такой оценкой и как ваша служба борется с засильем монополий?

- Я всегда последовательно выступал против естественных монополий. Потому что всегда найдутся корыстные люди, которые, используя свое положение, постараются набить себе карманы. Но важно понимать, зачем строить магистральные газо- и нефтепроводы, когда уже есть трубы «Газпрома» и «Транснефти»? Этого делать не нужно. В этом и суть естественной монополии.

С другой стороны, в московском авиационном узле аэропорты или дальневосточные порты давно конкурируют друг с другом. Но почему они по старинке называются естественными монополиями? Они же жестко конкурируют между собой. Я не выступаю за раздел «Газпрома» или РЖД. Но почему нельзя продать 25% железнодорожной монополии и на вырученные деньги построить новые пути? Государство при этом не потеряет контроль над стратегической отраслью. Зато с удовольствием придут портфельные инвесторы. Поэтому один из грандиозных шагов, который мы хотели бы сделать через национальный план по развитию конкуренции, – это изменить определение естественной монополии. Нужно упразднить закон «О естественных монополиях». А новое определение естественной монополии должно стать обычной главой в законе «О конкуренции». К сожалению, наша законодательная инициатива остается без движения уже 10 лет. Монополии живут хорошо, они хотят жить хорошо и дальше, поэтому противятся любым изменениям.

- Ряд госинститутов развития встали на коммерческие рельсы. Так, госкорпорация Дом.РФ, созданная для поддержки жилищного строительства, вместо того чтобы раздавать деньги через банки- агенты, создала свой банк «Дом.РФ», который всего за полтора года вошел в топ-10 ипотечных банков. Или госкорпорация ВЭБ, созданная в том

числе для поддержки малого и среднего бизнеса, раздает деньги через «внучку» – МСП-банк. Как ФАС реагирует на эти конфликты интересов?

- Во всем мире государственные институты развития занимаются развитием инфраструктуры. Нередко они финансируют проекты, которые из-за своей убыточности не интересны частным компаниям. И Россия не является здесь исключением. Нам удалось законодательно обязать институты развития заниматься проектами в интересах граждан и экономики. Согласен, что появление очередного нишевого госбанка – плохой сигнал для конкуренции. Банк «Дом.РФ» появился из-за серьезных изменений на ипотечном рынке. Нужно было решить проблемы обманутых дольщиков и простимулировать жилищное строительство. Новые правила игры и дополнительные требования оказались неприемлемыми для коммерческих банков, поскольку повысили их кредитные риски. Потребовалась помощь государственных институтов с их огромными возможностями бюджетного финансирования, гарантиями и резервными фондами. Это особый случай. Мы оперативно вмешиваемся в процесс, когда госинституты развития выходят на рынок и начинают необоснованно конкурировать с частными игроками.

- \*\*\*

- Кроме коммунальной сферы одна из самых проблемных для ФАС – ценообразование на бензин. Вам не кажется, что эту сферу пора либерализовать, чтобы мы увидели наконец не только рост, но и снижение цен на заправках?

- Это был серьезный выбор, который был сделан 2 года назад. Цены на мировом нефтяном рынке имеют очень большую волатильность. Проще говоря, то скачут вверх до \$120 за баррель, то падают до \$8. Чтобы не зависеть от подобных колебаний, по указанию президента более 10 лет назад был создан Национальный фонд благосостояния, а позднее был введен для отечественных нефтеперерабатывающих заводов так называемый обратный акциз – демпфер, который мы предлагали еще 7 лет назад. В чем его суть? Когда цена нефти на мировом рынке возрастает, демпфер сдерживает рост цен на внутреннем рынке. Когда цена падает, государство, соответственно, снижает акциз для российских НПЗ, чтобы они не разорились. Правда, демпфер не универсален. Когда цены на биржах растут, то маржа маленьких компаний, не входящих в вертикально интегрированные нефтяные компании (ВИНК), сильно проседает. Поэтому для них с точки зрения налогообложения требуются дополнения. Иными словами, демпфер нужно «докрутить». Тогда можно будет ожидать стабилизации ценников на АЗС.

- Насколько подкосила конкурентную среду в нашей стране пандемия коронавируса, из-за которой многим предприятиям пришлось идти с протянутой рукой к государству?

- Из-за пандемии целые отрасли экономики оказались в тяжелом положении. Особо пострадал малый бизнес, который должен быть основой стабильности любой экономики. А именно массовое предпринимательство – будущее нашей страны. Правительство, как вы знаете, предложило налоговые и арендные каникулы, льготные кредиты. Но этих мер оказалось недостаточно. Сейчас потребительский рынок ожил, стали восстанавливать работу кафе и рестораны. Но многие предприятия из сферы услуг все еще находятся в состоянии глубокой депрессии. Очень сильно пострадали авиаперевозки, индустрия развлечений, туристический и гостиничный бизнес. Из-за пандемии люди просто перестали пользоваться этими услугами. За счет наших резервных фондов требуется, по сути, перезапустить экономику, что сейчас и происходит на наших глазах. Но для этого нужно поддержать предприятия. То есть, прежде чем доить корову, ее надо накормить.

- Недавно «МК» провел расследование, выявив незаконный оборот китайских экспресс-тестов на антитела к коронавирусу. Несмотря на запрет Росздравнадзора, они продавались в аптеках. Обнаружив на сайте аптек прямую рекламу этих тестов, мы направляли в вашу службу подробный запрос, а также ссылку на расследование, опубликованное на нашем сайте. Предварительно **пресс-служба** ответила, что служба будет учитывать позицию Росздравнадзора и Роспотребнадзора. Получили ли вы ответы от заинтересованных

ведомств и какую позицию занимает ФАС по поводу недобросовестной рекламы этих тестов?

- Значительную часть дел мы возбуждаем, основываясь на признаках правонарушений, которые обнаружили журналисты и написали об этом. За это я вам хочу сказать огромное спасибо. Да, мы получили разъяснение Роспотребнадзора и Росздравнадзора, что использовать тест-системы против COVID-19 могут только квалифицированные медицинские работники, имеющие соответствующие лицензии. Это значит, что продажа гражданам экспресс-тестов в торговых сетях является нарушением законодательства. И с вашей подачи мы готовим соответствующее антимонопольное дело, которое будет в ближайшее время возбуждено, расследовано и виновные понесут за это наказание. Понятно, что люди, не имеющие соответствующей медицинской квалификации, могут в состоянии тревоги совершить трагическую ошибку и нанести вред своему здоровью и здоровью близких. Поэтому призываю всех граждан делать экспресс-тесты в соответствующих медучреждениях. Слава богу, и в Москве, и по всей России их достаточно.

- Какие необычные дела, возбужденные ФАС, вам запомнились больше всего?

- Запомнились знаковые дела. Среди них – серия штрафов для ВИНК. В 2007-2010-х годах крупные нефтяные компании заплатили суммарно в госбюджет антимонопольный штраф на общую сумму в 20 млрд рублей. На тот момент это был 6-й по размеру штраф за всю историю антимонопольного преследования во всем мире, начиная с XIX века. Именно тогда нефтяники стали осознавать, что они понесут огромные материальные потери, если продолжат хулиганить. Кроме того, запомнились дела, возбужденные в отношении Google и Microsoft. Мы первыми вынесли такое решение против транснациональных IT-гигантов. Потом Google был оштрафован на \$3 млрд в ЕС. Добавлю, что мы получили много позитивных практик в рамках сотрудничества антимонопольных органов БРИКС. Китай, Индия, Бразилия, ЮАР и Россия контролируют почти 50% рынков мирового сбыта. Когда мы объединяем усилия, нас очень внимательно слушают все транснациональные корпорации.

- Во время пандемии Правительство РФ взяло курс на дерегулирование и снижение административного давления на бизнес, однако ФАС в этих условиях настаивает на ужесточении контроля и надзора. Чем это вызвано?

- Наши предложения касались усиления надзора только за цифровыми монополиями, которые значительно выиграли от режима самоизоляции. Мы хотели иметь под рукой адекватные методы обуздать в случае необходимости их аппетиты. Именно в IT-индустрии прошло большое количество антикартельных проверок на фоне пандемии. Но у нас на то были веские основания: мы хотели исключить в коронакризис практики сговоров на продукты питания и лекарства, которые продавались в онлайн-магазинах. Хочу, пользуясь случаем, высказать глубочайшее уважение собственникам и менеджерам аптечных сетей и супермаркетов, которые в сложный период проявили себя выше всяких похвал. Но достойно вести себя смогли не все. Тем важнее для потребителей и для общества в целом выявлять тех отдельных нарушителей, которые пользовались общей тревожной обстановкой для того, чтобы незаконно накручивать себе прибыли.

<https://www.mk.ru/economics/2020/07/13/glava-fas-artemev-nuzhno-uprazdnit-zakon-o-estestvennykh-monopoliyakh.html>

**РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; ЕВГЕНИЙ ГАЙВА; 2020.14.07; В КАКОМ ОБЩЕСТВЕННОМ ТРАНСПОРТЕ ЧАЩЕ НАРУШАЮТ САНИТАРНЫЕ НОРМЫ; В КАКОМ ОБЩЕСТВЕННОМ ТРАНСПОРТЕ ЧАЩЕ НАРУШАЮТ САНИТАРНЫЕ НОРМЫ**

Рекомендации **Минтранса** по санитарно-эпидемиологической безопасности для предотвращения распространения коронавируса не выполняют четверть проверенных

транспортных организаций. С 26 июня по 7 июля **Ространснадзор** провел 714 рейдов и выявил 179 случаев (25%) несоблюдения требований, рассказали «РГ» в ведомстве.

Нарушения, как правило, одни и те же, пояснил представитель **Ространснадзора**. Персонал не использует средства индивидуальной защиты и не требует этого от пассажиров, температуру им не измеряют. В залах ожидания, на перронах нет разграничительной разметки и антисептиков в свободном доступе. Информация о мерах профилактики распространения коронавируса также отсутствует. Дверные ручки, перила, выключатели не обрабатываются регулярно антисептиками.

С 21 мая 2020 года, когда **Ространснадзор** начал проводить рейды, требования не соблюдались в 43% случаев. То есть сейчас ситуация лучше. Однако доля выявленных нарушений все еще велика. В наибольшей степени портят статистику автобусы и маршрутки. Если в июне несоблюдение требований выявляли в 32% проверок, то в начале июля – в 29%. Сейчас это самый высокий показатель нарушений среди всех видов транспорта.

На другом транспорте санитарная дисциплина лучше. В самолетах сейчас нарушения выявляют в 23% проверок, тогда как в июне этот показатель доходил до 90%. На водном транспорте нарушения встречаются в 24% случаев, в июне их выявляли в 64% всех проверок. Лучше всего ситуация на железнодорожном транспорте. В поездах и на вокзалах сейчас нарушения выявляют только в 15% случаев, тогда как в июне этот показатель превышал 30%.

«**Ространснадзор** проводит рейдовые проверки перевозчиков в рамках транспортного надзора. Но также сотрудники ведомства обращают внимание на соблюдение методических рекомендаций, утвержденных **Минтрансом**. При необходимости информация о выявленных случаях несоблюдения санитарно-эпидемиологических требований направляется в Роспотребнадзор на основе подписанного соглашения об информационном взаимодействии. Соответствующие меры по таким случаям принимает Роспотребнадзор», – пояснил представитель ведомства.

<https://rg.ru/2020/07/14/v-kakom-obshchestvennom-transporte-chashche-narushaiut-sanitarnye-normy.html>

### **ИЗВЕСТИЯ; 2020.13.07; «ГАЗОМОТОРНАЯ ТЕХНИКА ОСТАЕТСЯ ПРИОРИТЕТНЫМ НАПРАВЛЕНИЕМ ДЛЯ РОССИИ»; ВИЦЕ-ПРЕЗИДЕНТ «ГРУППЫ ГАЗ» – О РЫНКЕ ЭКОЛОГИЧНОГО ТРАНСПОРТА**

Транспорт, использующий газомоторное топливо, пока еще не стал массовым на российских дорогах, в то время как в мировом масштабе этот сегмент развивается очень активно. Такие автомобили экологичнее и экономичнее тех, что используют в качестве топлива бензин или дизель. Какую экономию дает газомоторный транспорт, какие меры поддержки необходимы для его развития и каковы перспективы этого рынка в России – об этом «Известиям» рассказал **исполнительный вице-президент «Группы ГАЗ» по газомоторной стратегии и развитию Сергей Арзуманов**.

– Как давно вы работаете над этим направлением и какова сейчас доля газомоторной техники в общем портфеле заказов «Группы ГАЗ»?

– Первый газовый автобус мы выпустили еще в 2005 году, а семь лет назад освоили производство и легких коммерческих грузовиков с двигателями, работающими на метане. Это направление всегда считалось топовым в стратегии нашей компании. Сегодня почти вся техника, выпускаемая «Группой ГАЗ», имеет модификацию, работающую на сжатом природном газе – метане (CNG). Но мы не стоим на месте и активно разрабатываем модели и на сжиженном природном газе (LNG). Это одно из перспективных направлений применения метана в большегрузной коммерческой технике, железнодорожной технике, речных и морских судах. Сжиженный природный газ – это метан, охлажденный до

температуры -162 градуса. При охлаждении газ переходит в жидкое состояние, при этом его объем уменьшается в 600 раз. Что получает потребитель? Технику с большим запасом хода при сохранении грузоподъемности. Рассчитываем, что уже в текущем году мы выведем на рынок автобусы «ЛиАЗ» на сжиженном природном газе.

В регионах всё больше проявляют интерес к газовому транспорту. Только в 2019 году мы произвели около 3,5 тыс. единиц газомоторной техники, половина из них – автобусы. Они комплектуются отечественными силовыми агрегатами, которые мы выпускаем на Ярославском и Ульяновском моторных заводах.

Но расширение линейки газомоторной техники лишь один из наших приоритетов, есть и другая сторона вопроса – развитие газозаправочной инфраструктуры. Когда мы только стали присматриваться к этому сегменту, поняли, что без достаточного количества заправок отрасль развиваться не будет. Здесь мы работаем единым фронтом с нашими партнерами – как с основным драйвером газозаправочной инфраструктуры на рынке России – ПАО «Газпром», так и с компанией «РМ КПП», которая наладила в РФ выпуск современного оборудования для газовых заправок, выполненного с учетом положительного мирового опыта и компетенций. Только в прошлом году «РМ КПП» произвели и запустили 12 комплектов оборудования для стационарных автомобильных газонаполнительных компрессорных станций (АГНКС) и более 60 газораздаточных колонок. Безусловно, мы заинтересованы в том, чтобы это направление развивалось, потому что видим в нем большие преимущества не только для нашей «Группы», не только для наших партнеров и клиентов, но и для всех наших граждан да и страны в целом.

– Как и где организовано производство оборудования для газовых станций?

– Производство размещено на площадке Горьковского автозавода. Это выпуск инновационного оборудования с применением лучших мировых практик – от газораздаточных колонок до АГНКС стационарного, контейнерного и блочно-модульного типа. Сейчас наши партнеры активно занимаются локализацией комплектующих. В частности, есть планы по локализации компрессорных установок и самого компрессора, который является сердцем любой АГНКС. Мы бы хотели, чтобы в ближайший год данное оборудование было полностью локализовано в России, у нас в Нижнем Новгороде. Это даст и экономический эффект, и снимаются риски, связанные с зависимостью от поставок из других стран.

– Если говорить про конкретные преимущества, насколько эксплуатация газовой техники дешевле бензиновой и дизельной?

– Просто посмотрите цены на заправках. Бензин и дизельное топливо стоят порядка 45–50 рублей за литр в зависимости от региона, а эквивалент газового топлива – 16–17 рублей. Разница почти трехкратная. Наши клиенты покупают не эмоции, не красоту, как в случае с легковым транспортом, – в коммерческом транспорте они покупают выгоду. Например, стоимость одного километра пробега «Газели Next» CNG составляет порядка 7,5 рублей, а дизельной версии – порядка 11 рублей. Даже для индивидуального предпринимателя, который работает на себя и имеет одну-единственную машину, экономия на топливе составляет сотни тысяч рублей в год.

– В обществе сильны предубеждения против использования газа: кто-то считает, что это опасно, кто-то опасается неприятного запаха в салоне, любой инцидент с газомоторной техникой широко тиражируется в СМИ. Насколько эти стереотипы соответствуют действительности?

– По токсикологическим характеристикам природный газ относится к четвертому, самому безопасному классу опасности. По сравнению с бензином и даже пропан-бутаном он намного безопаснее, летуч и моментально уходит в воздух. Но это, оговорюсь, только при строгом соблюдении всех правил эксплуатации газомоторного транспорта. Если человеку в гараже по переоборудованию автотранспорта поставили несертифицированные баллоны, закрепленные чуть ли не проволокой, понятно, что это ни к чему хорошему не

приведет. Сильные вибрации, столкновение с другим транспортом могут спровоцировать повреждение газовой системы и, как следствие, утечку газа. А техника с газобаллонным оборудованием в заводском исполнении гарантирует безопасность.

Система сертификации автомобильной техники в России соответствует общемировой, при этом у нас в стране требования даже выше. Перед выпуском в производство наша продукция проходит комплекс испытаний (валидацию), включая испытания двигателя, автомобиля и в том числе вибрационные испытания на надежность газowego оборудования. Мы применяем только высококачественные сертифицированные баллоны, при этом на нашей газомоторной технике используются специальные баллонные вентили, включающие комплект запорно-предохранительной арматуры. А на газобаллонном оборудовании в «гаражном исполнении» таких предохранителей нет.

Что касается специфического запаха, его присутствие говорит о некачественном монтаже газовой системы транспортного средства, что зачастую возникает при доработке в условиях несертифицированного «гаражного» сервиса. Заводская техника лишена данных проблем.

– Как правило, по стоимости газовая техника дороже дизельной и бензиновой, хотя и дешевле в эксплуатации, поэтому для ее покупки во многих странах потребителям предлагаются различные стимулы. Недавно Министерство энергетики РФ выступило с инициативой повышения размера субсидии для потребителей на переоборудование транспорта под газовое топливо. Насколько эффективна эта мера, на ваш взгляд?

– Любые шаги правительства, и в частности Минэнерго, направленные на популяризацию газомоторной техники, на облегчение перевода автомобилей с бензина на газ, являются, с нашей точки зрения, правильными. Если говорить конкретно о предложенной мере, она должна прежде всего подстегнуть развитие газомоторного парка у частных владельцев легковых автомобилей, однако исключительно важно, чтобы переоборудование проходило в сертифицированных центрах и сервисах. Профессионалы на рынке есть. Другой вопрос, что их услуги всегда будут дороже, чем у гаражных мастеров, как и при любом послепродажном обслуживании. Постановление о повышении субсидии на переоборудование только вышло. Предлагаю взять хотя бы полугодовой тайм-аут и посмотреть, насколько эта мера действенна.

Нам же, как производителю, хотелось бы видеть внятную программу субсидирования закупок газомоторной техники. Существует постановление правительства РФ №667, но оно не носит долгосрочный характер, а продляется ежегодно. Решение о возобновлении финансирования может быть принято когда угодно – в феврале, июне или, например, в ноябре, – а мы не можем вести планирование производства, закупок комплектующих. Нам и нашим клиентам нужно долгосрочное решение, хотя бы на пять лет. Если бы субсидирование газомоторной техники было в рамках долгосрочной программы, у нас была бы возможность нормально планировать инвестиционную стратегию, а клиентам – обновление автопарков. Причем об этом говорим не только мы, но и вся отрасль, в том числе наши коллеги из «АвтоВАЗа» и других компаний.

– Как складывается ситуация на мировом рынке газомоторной техники? Сохраняют ли подобные автомобили преимущества по сравнению с бензиновыми и дизельными аналогами на фоне долгосрочного снижения цен на нефть и развития электротранспорта?

– Несмотря на то что электрификация транспорта – безусловный тренд, парк газомоторной техники также имеет тенденцию к росту. В Евросоюзе количество метановых заправок в прошлом году выросло на 50%. Безусловный лидер здесь Италия, где я лично наблюдал на заправках очередь из огромных автотраков, работающих на сжиженном природном газе. Растет сегмент и в Китае, и в США, хотя в Северной Америке сланцевая революция несколько поменяла рынок с точки зрения ценового позиционирования традиционных топлив и газа. К газомоторной технике «Группы ГАЗ»

проявляют интерес клиенты из стран Латинской Америки, Северной Африки, Ближнего Востока.

Газомоторный транспорт имеет очевидные преимущества перед электрическим. Стоимость электробуса почти в три раза больше, чем метанового. Аккумуляторные батареи невероятно дорогие, наработок по их утилизации нет, ситуация с зарядной инфраструктурой еще сложнее, чем с АГНКС. И мы продолжаем считать, что для России газомоторный транспорт остается приоритетным направлением – с учетом больших запасов и невысокой цены природного газа.

– Существуют ли сегодня проблемы, сдерживающие развитие газозаправочной сети в России?

– Для того чтобы поставить стационарную газовую заправку, нужна земля, которая расположена непосредственно у дороги, также необходимо наличие газовой трубы и электричества. Но с этими тремя компонентами также можно построить и торговый центр, и жилой комплекс. Когда на одной чаше весов газовая заправка с необходимой защитной зоной, а на другой – коммерческий объект, очень часто есть соблазн выбрать второе. Однако в последнее время губернаторы стали более тщательно подходить к этому вопросу, потому что развитие газозаправочной инфраструктуры – в интересах регионов. Газомоторный транспорт дает возможность снижать расходы муниципальных автотранспортных предприятий и, конечно, улучшает экологическую ситуацию в городе. Одним из лидеров в этом направлении является Нижегородская область, которая активно закупает газовые автобусы и строит АГНКС. Здесь первое лицо региона лично занимается этой темой.

– Насколько выросло количество заправок в нашей стране за последнее время?

– За последние два года количество газовых заправок в России выросло на 25–30%. До недавнего времени основным игроком здесь был «Газпром», с 2019-го в процесс активно включились и небольшие компании, потому что государство начало субсидировать инвесторам строительство АГНКС: размер субсидии составляет до 40 млн рублей.

В отрасли много спорили, что первично – заправки или транспорт. Мировая практика показывает, что первичнее всё же инфраструктура. Поэтому у нас в стране правительство (Минэнерго), как мы полагаем, совершенно справедливо начало субсидировать и строительство АГНКС. Причем эта госпрограмма носит долгосрочный характер и рассчитана до 2024 года.

Долгосрочная программа поддержки производства газомоторного транспорта – это ровно то, о чем мы просим правительство как ведущий автопроизводитель коммерческого транспорта в РФ.

<https://iz.ru/1034706/gazomotornaia-tekhnika-ostaetsia-prioritetnym-napravleniem-dlia-rossii>

### **РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; ЕЛЕНА БЕРЕЗИНА; 2020.13.07; ЛЬГОТНЫЙ ПЕРЕВОД АВТОМОБИЛЕЙ НА ГАЗ МОГУТ РАСШИРИТЬ НА ВСЮ РОССИЮ; ГАЗ – И НАВСЕГДА**

Перевод автомобиля на газ позволяет среднему таксисту экономить в день тысячу рублей, а для бизнеса выгода еще ощутимее. Где авто на метане пользуются большей популярностью и что ждет программу по льготному переводу автомобилей на газ, рассказал в интервью «РГ» **замглавы минэнерго Антон Инюцын**.

Антон Юрьевич, как минэнерго предлагает повысить экологичность транспорта?

Антон Инюцын: Путем обновления парка и использования более «чистых» видов топлива. Переход на газомоторное топливо позволит полностью избавиться от выбросов соединений серы, твердых частиц, сократить выбросы бензапирена и других вредных веществ. В отличие от большинства мероприятий по снижению выбросов, инвестиции в переход на газомоторное топливо экономически выгодны.

Мы предлагаем установить дифференцированную ставку транспортного налога с льготами для машин высокого экологического класса. Такая практика уже есть в регионах, которые введут льготу от 30 до 100% от транспортного налога для газовых и электромобилей, и предусмотреть возможность господдержки обновления автопарка по механизму «трейд-ин», когда государство за счет субсидии повышает привлекательность замены старой и низкоэкологичной техники на новую, экологичную, при условии утилизации старого автомобиля.

Как планируется подстегнуть переход на газ?

Антон Инюцын: В 2019 году в программу поддержки по развитию инфраструктуры и переоборудованию транспорта на газ вошли 27 регионов. В 2020 году заявки на субсидию подали 23 из них. Часть из тех, которые не участвуют, будут подавать заявки на 2021 год. Наша цель – создать минимальную инфраструктуру.

Когда инвесторы построили заправки, они хотят там видеть клиентов. Естественно, государство, помогая одним, должно поддерживать спрос и загружать эту инфраструктуру.

Как можно поддержать спрос?

Антон Инюцын: Во-первых, субсидировать новый транспорт. Если раньше разница между транспортом на дизеле и на газе была почти 20-25%, то сегодня государство практически уравнило их за счет субсидий производителям. И для тех, кто принимает решение купить новый автомобиль, машина на газе становится привлекательной.

Во-вторых, можно переоборудовать уже существующий транспорт. Программа в 27 регионах предусматривала финансирование со стороны государства – скидку в одну треть от стоимости переоборудования легковых автомобилей и легкого коммерческого транспорта. При разработке мер поддержки малого и среднего бизнеса и самозанятых из-за пандемии мы посчитали, что скидку можно увеличить в два раза. Кроме того, «Газпром» предложил в этих регионах за счет своих маркетинговых программ добавить еще 30% скидки. В результате переоборудование обходится в 5% от стоимости.

Для таксиста, который в день заправляет машину на 1,5 тысячи рублей, после перевода на газ сумма составит 500-600 рублей. На наш взгляд, тысяча рублей в день – серьезная экономия.

Никакая экономия не поможет переводу на газ, если негде заправиться.

Антон Инюцын: Эти 27 пилотных регионов соединены между собой коридорно-кластерным принципом, в них уже есть какая-то инфраструктура. Наша задача в перспективе сделать этот проект общероссийским. Пока же 60-65% всей инфраструктуры для газового транспорта сосредоточены именно в этих регионах, поэтому было решено развиваться именно там. По каждому региону было рассчитано минимальное количество автомобильных газонаполнительных компрессорных станций (АГНКС), которое должно появиться к 2025 году, чтобы людям было удобно заправляться.

Темпы строительства задает минэнерго?

Антон Инюцын: Правительство определило минимальное количество станций для каждого субъекта, при этом регион сам вправе выбирать, сколько строить заправок и когда. На каждой территории своя специфика и своя база для запуска программы. Например, перед московским транспортным узлом стоит серьезная задача обеспечить как минимум комфортный транзит транспорта. Для этого потребуются возвести десятки заправок.

Ключевым инструментом мы считаем возмещение части затрат инвесторам, которые строят эти объекты. Мы хотим в год строить минимум от 100 до 120 объектов. На начало этого года в стране было около 500 заправок. Наша цель – в ближайшие пять лет довести их число до 1200-1300. Только в пилотных регионах мы планируем построить за пять лет почти 600 заправок.

Сейчас много обращений от регионов с просьбой добавить их в эту программу. У нас пачки писем от губернаторов. Мы подготовили предложение расширить программу на всю Россию. Но тогда дополнительно на каждый год нужно еще около 15 млрд рублей к 4,2 млрд, которые уже заложены до 2024 года, то есть еще 60 млрд. Отправили наши расчеты в правительство, ждем ответа.

Сейчас по этой программе заложены 700 млн рублей на переоборудование, 3,5 млрд – на инфраструктуру. Еще 3,3 млрд минпромторг выделяет на поддержку автопроизводителей транспорта на газе. Если эти меры просуммировать, то получается 7,5 млрд рублей в год на развитие рынка газомоторного топлива.

Может быть, не все регионы включить до 2024 года, а растянуть программу до 2030 или 2035 года?

Антон Инюцын: Мы исходили из стратегии опережающего развития, чтобы инфраструктура появлялась как можно быстрее. Все перевозчики, с которыми мы встречались, в один голос говорят: мы готовы переходить, но нам не хватает заправочной инфраструктуры. Лишь единицам ее хватает.

В некоторых регионах уже даже возникают пробки на заправках. Например, в Ставропольском крае очень многие сейчас переходят на газ. Вообще газ на юге всегда пользовался особым спросом. Но где-то спрос еще низкий, есть заправки, загруженные лишь на 10-15%. Целевая загруженность любой заправки – 65-70%, то есть потенциал достаточно большой.

До пандемии «Яндекс.Такси» заявил, что готов перевести парк на метан. Планируете ли сотрудничать с другими агрегаторами, сервисами каршеринга?

Антон Инюцын: Запустив пилот в несколько десятков автомобилей на газе, в «Яндекс.Такси» увидели реальную экономию. В Москве появляется все больше таких машин. Но особенно этот тренд, конечно, развит в регионах.

Мы создаем условия, а переходить или нет, бизнес решает сам. Наша целевая аудитория – машины, которые очень много ездят. Мы не хотим всех на газ перевести. Более того, есть транспорт, который нерентабельно переводить на газ. Например, сельхозтехнику можно перевести, но комбайн или трактор, который работает сезонно, не так быстро окупится, как, например, «Газель», которая ездит круглогодично. Но сельхозтоваропроизводители могут перевести на газ легкий коммерческий транспорт, который возит готовую продукцию с полей и ферм.

В крупных городах планировалось создать ограниченные зоны доступа для неэкологичного транспорта. Уже определены пилоты?

Антон Инюцын: Ряд регионов планирует в крупных городах ввести ряд преференций для транзитного транспорта на газе, дает скидку на транспортный налог или парковку. Но я не очень верю в такие привилегии, как, например, парковка. Для коммерческого транспорта это не актуальные меры. Они больше рассчитаны на физлиц, которые занимаются индивидуальным предпринимательством. Но как мера стимулирования она есть у нас в плане мероприятий. И мы с регионами рассматриваем такие меры, как бесплатная парковка, транзит большегрузного транспорта на газе через города в любое время суток, послабление по налогам.

Некоторые регионы предлагают ввести скидку 50% или вообще убрать плату за «Платон». Конечно, в таком случае, наверно, завтра же все перейдут на газ. Но дорожники должны получать от государства деньги. Мы не можем, стимулируя одно, забирать ресурсы у других. Например, тот же налог на транспорт идет на благие цели, на создание инфраструктуры. Поэтому нужно очень тонко и аккуратно поддерживать переход на газ, чтобы не затронуть другие отрасли. Меры все равно будут от региона к региону различаться, ничего централизованного тут быть не может в принципе.

Тормозит ли перевод на газ то, что многие потребители по-прежнему считают такой транспорт небезопасным?

Антон Инюцын: Люди часто не разделяют пропан-бутан (сжиженный углеводородный газ, который является побочным продуктом при переработке нефти) и метан (чистый газ). Первый тяжелее воздуха, и если происходит утечка, то он скапливается, что создает дополнительную опасность. Метан легче воздуха, он улетучивается, вероятность взрывов в случае утечки минимальна.

Кроме того, сертифицированное отечественное оборудование – баллоны, подкапотное оборудование, соединительные элементы – отвечает мировым стандартам безопасности. Например, полностью или частично композитный баллон не только легче, но и в случае аварии не разорвется на части, как металлический. При взрыве осколки металлического баллона представляют собой разрушительную силу. В композитном баллоне появится только трещина.

Это иллюзия, что бензиновые и дизельные машины не могут гореть. Я сам видел воспламенение бензина при аварии. Еще неизвестно, что опаснее. Улетучивающийся газ и баллон в виде хлопушки, нежели разлитый бензин и искра.

Мы много говорим про финансовую экономию. Экологический эффект от перевода транспорта на газ уже просчитан?

Антон Инюцын: К сожалению, нет. Мы очень рассчитываем на появление методики, которая бы наглядно показала эффект от перевода машин с дизеля на газ. К сожалению, сегодня такие верифицированные расчеты отсутствуют, есть только экспертные. Все они показывают, что инвестиции в переход на экологически чистый транспорт сравним, скажем, с повышением эффективности очистных сооружений промышленных предприятий. Кроме того, зачастую предприятия расположены в промышленных зонах, а выбросы от транспорта – везде, в том числе в жилых территориях.

А если создать пилотный пункт, где будут передвигаться только на газе, и сделать там замеры?

Антон Инюцын: Мы уже предлагали это коллегам. Или использовать данные двигателестроителей или автопроизводителей. У них должна появиться адекватная методика, но пока ее нет. От газа очень серьезный экологический эффект – практически нет сажи и серы в отличие от традиционного жидкого топлива, – но, к сожалению, мы не можем его просчитать, несмотря на то, что мы планируем по этой программе перевести на газ до 12 тысяч автомобилей.

Как планируется стимулировать предприятия – владельцев крупных парков ж/д локомотивов переходить на использование сжиженного природного газа (СПГ)?

Антон Инюцын: РЖД является одним из крупнейших потребителей дизельного топлива и мазута – около 8-9% всего рынка. Это порядка 2,5 млн тонн нефтепродуктов. Если половину этого парка перевести на СПГ, это будет огромный экологический и финансовый эффект. Сегодня компании около 130 млрд рублей тратят на дизель и мазут. В случае перехода половины их транспорта на СПГ, удастся высвободить почти 30 млрд рублей в год. Это большие деньги, для развития РЖД.

У них есть маневровые тепловозы, которая работает на сортировочных станциях вблизи крупных городов. В РЖД есть пилотные проекты по переводу на газ, и мы очень рассчитываем, что начиная со следующего года эта программа будет расширена.

Как будет развиваться сеть заправочных станций СПГ?

Антон Инюцын: В ближайшее время должны выйти правила предоставления субсидий инвесторам на СПГ-заправки. Мы планируем направить на эти цели 4-4,5 млрд рублей. Скорее всего, будет в 2023-2024 гг. Инвестор должен получать деньги после того, как закроет все точки на конкретном коридоре. Мы разделили весь пилот на 12 коридоров по трассам. **Минтранс** нам помогал с этой некой условной картой. Туда вошло 80 объектов, от 3 до 15 точек на коридор в зависимости от направления. Тот инвестор, который захочет участвовать в конкурсе и потом возместить часть затрат, а это примерно 60 млн рублей на одну станцию, должен подать заявку именно на коридор. Не как с АГНКС, когда

построена одна станция и субсидия получена. Здесь, пока не будет построен весь коридор, возмещение не получить. Это сделано по просьбе транспортников, чтобы избежать проблемы «невозможности заправки», когда кто-то построит две станции в начале и две в конце коридора, а в середине ничего не будет. В итоге и транспорта не будет. Кто будет переходить на машины, которые негде заправить? Таких желающих нет.

Инфраструктура должна появиться одновременно по всем ключевым направлениям. Тем более, лаг между СПГ-заправками гораздо больше, чем между АЗС и АГНКС, примерно одна заправка на 350-400 км.

СПГ имеет узкую нишу с точки зрения автотранспорта?

Антон Инюцын: Он выгоден только для транспорта, который ездит на длинные расстояния – тягачи, фуры. В Китае был опыт перевода автобусов. Но в целом мировой опыт подсказывает, что пока это только тягачи. Легковые автомобили нерентабельно им заправлять. Не найти легковушек, которые каждый день больше тысячи километров проезжают. А дальнотойщикам это выгодно за счет экономии денег на топливе и времени на заправке. Скажем, фура может пройти на дизеле до 800-900 км, а на СПГ я уже видел пилотный проект одной из иностранных компаний, когда машина без остановки проезжает 2000 км. Это очень круто. Компании, которые занимаются логистикой, именно за счет этого выигрывают у железных дорог.

Здесь открывается огромный потенциал для транзита наземного транспорта через Казахстан в Китай. СПГ могло бы стать прорывным элементом для загрузки «Шелкового пути».

Уже идут переговоры с иностранными инвесторами?

Антон Инюцын: Мы с Казахстаном планировали начать такие переговоры после того, когда начнем свои коридоры застраивать. Есть очень много нюансов. Если рынок компримированного газа и сжиженного углеводородного газа имеет огромную, еще с советских времен, историю, то СПГ – это совершенно новая история. У нас единицы заправок, практически нет источников производства. У нас есть большие заводы, но малотоннажные и среднетоннажные заводы, которые потом могли бы снабжать эту инфраструктуру, в нужном количестве отсутствуют. Мы в самом начале пути, и без государственной поддержки, без активной работы с инвесторами сложно будет запустить большие проекты.

Состоится ли Российская энергетическая неделя (РЭН) в этом году?

Антон Инюцын: Решение по ее проведению будет принято в течение недели. Все уже соскучились по живому общению, поэтому мы надеемся на ее проведение офлайн. РЭН – отраслевой форум, который собирает лидеров компаний, крупных объединений, таких как ОПЕК, как Форум стран – экспортеров газа, Международного энергетического агентства. Энергетика является основой экономики в нашей стране, ни одна отрасль не может без нее работать. РЭН могла бы стать крутой площадкой, на которую можно было бы позвать всех смежников – партнеров по энергомашиностроению, строителей, транспортников.

С 2007 по 2020 год энергоемкость экономики должна была снизиться на 40%. На сколько удалось ее снизить и за счет чего?

Антон Инюцын: У нас была задача снизить энергоемкость ВВП на 40%, мы много лет вели эту тему, сейчас этим занимается минэкономразвития. Мы, как энергетики, делаем свой вклад. Прежде всего, за счет внедрения ПГУ на электростанциях, снижения потерь в сетях, повышения процента полезного использования попутного нефтяного газа, перевода транспорта на более качественное топливо – на Евро-5 и т.д.

В конечном итоге для транспорта: что перспективнее – газ или электричество?

Антон Инюцын: При определении того, что выгоднее – электрокар, автомобиль на газе или на бензине, – все обуславливается стоимостью, которая требуется для того, чтобы машину заправить. Газ дешевле, чем традиционное жидкое топливо. Электричество тоже

недорого стоит. Но производство киловатта именно для этой машины, может быть, и дороже выйдет. Таких расчетов никто не делал.

Нет расчетов и по экологичности электрокаров, потому что произвели электричество непонятно где, заряжается от источника производства каждый раз по-разному. Станция может стоять где-то в Москве, заправка в центре города, и эта же генерация может стоять иногда за десятки километров. Как рассчитать, где больше? Конечно же, у электрокара практически нет выброса. Есть только парниковый эффект от работы двигателя, от трения шин, но негативных выбросов в атмосферу нет. Но она же заправилась электричеством, а оно было произведено на станции, значит, кто-то другой подышал этим воздухом. И хорошо, если это электричество, которое произведено на атомной, газовой или гидроэлектростанции. А если, например, на угольной.

Минэнерго является соисполнителем по федеральному проекту «Чистый воздух» **нацпроекта «Экология»**. Что сделано?

Антон Инюцын: Снижены выбросы загрязняющих веществ в атмосферу в Красноярске и Омске. В Красноярске предусмотрена модернизация ТЭЦ-1, включая строительство дымовой трубы высотой не менее 270 метров, реконструкцию котлов с оснащением электрофильтрами, вывод из эксплуатации малоэффективных турбоагрегатов, ввод нового турбинного оборудования и систем охлаждения. Для увеличения эффективности рассеивания выбросов и снижения приземной концентрации вредных веществ в 2019 году демонтировано и возведено более 200 метров новой дымовой трубы.

В Красноярске планируется заместить 35 малоэффективных угольных котельных, а также создать новые генерирующие мощности на Красноярской ТЭЦ-3. На Красноярских ТЭЦ-1 и ТЭЦ-3 запланирована установка электрофильтров последнего поколения с эффективностью газоочистки 99,5% и повышением общей улавливающей способности на 4,5%. Это позволит снизить выбросы твердых веществ в атмосферу приблизительно на 6500 тонн в год. На Омских ТЭЦ-4 и ТЭЦ-5 запланировано техническое перевооружение котлов с установкой гибридных фильтров.

Какие работы предусматривает федеральный проект по обеспечению транспорта нефти и газа **комплексного плана модернизации и расширения магистральной инфраструктуры**?

Антон Инюцын: Для увеличения пропускной способности магистральных нефтепроводов реализуются проекты по строительству магистрального газопровода «Сила Сибири» (восточный маршрут), участок от Чаяндинского НГКМ до границы с Китайской Народной Республикой. Ведется работа над магистральным газопроводом «Сахалин – Хабаровск – Владивосток». Также расширяется до 50 млн тонн в год транспортная система «Восточная Сибирь – Тихий океан».

В рамках этого проекта и федерального проекта по обеспечению доступной электроэнергии планируется ввести более 50 крупных объектов энергетической инфраструктуры на сумму около 700 млрд руб. Основные инвестиции планируются за счет внебюджетных источников. 96% средства на строительство объектов уже заложено компаниями в инвестиционные программы до 2024 года.

Как меняется зависимость от импортных комплектующих в энергетике?

Антон Инюцын: За инвестициями в новые проекты стоят миллиардные закупки оборудования – от гаек и гвоздей до турбин. К сожалению, не всегда, даже при наличии аналогов, закупается отечественное оборудование. Наша задача – при реализации **нацпроектов** обеспечить применение конкурентоспособной российской продукции. Для этого необходимо сформировать максимальный объем заказов для промышленности, а также локализовать в России производства отсутствующего оборудования.

В Челябинске уже открылся завод по производству высоковольтных электродвигателей, запущен полный цикл производства вертикальных и горизонтальных насосов, которые

позволят увеличить коэффициент полезного действия, что снизит затраты на эксплуатацию и увеличит срок службы от 30 до 50 лет.

Планирует ли министерство расширять линейку проектов?

Антон Инюцын: Любой проект – живой организм. Они начинаются и заканчиваются. Мы постоянно рассматриваем новые предложения для их включения в портфель проектов минэнерго. В 2020 году планируется запуск как минимум трех проектов – двух ведомственных и одного федерального.

Первый ведомственный проект нацелен на формирование экономической модели газификации регионов. Он позволит определить объем требуемых инвестиций в строительство магистральной и распределительной инфраструктуры, а также оценить экономическую эффективность региональных программ газификации. Второй ведомственный проект будет направлен на развитие рынка газомоторного топлива для стимулирования расширения применения природного газа как моторного топлива, а также создания соответствующей инфраструктуры.

Что может стать федеральным проектом?

Антон Инюцын: Совместно с минприроды, минпромторгом, Ханты-Мансийским автономным округом – Югрой и «Газпром нефтью» мы разрабатываем федеральный проект «Технологии освоения трудноизвлекаемых углеводородов». Он предполагает создание комплекса отечественного оборудования, который обеспечит замещение импортных технологий и сформирует конкурентный рынок высокотехнологичных нефтесервисных услуг в России. Эти технологии обеспечат независимость страны в области разведки и разработки нетрадиционных запасов нефти и газа. Помимо этого у проекта высокий экспортный потенциал.

Сегодня проект объединяет уже более 20 научно-исследовательских институтов, представителей крупного бизнеса и ВИНК. Реализация позволит вовлечь в разработку более 760 млн тонн извлекаемых запасов углеводородов, а также увеличить поступления в бюджет до 30 млрд рублей в год за счет акцизов, налогов и других отчислений.

Сколько инвестиций могут привлечь новые проекты?

Антон Инюцын: Проект по созданию технологий и оборудования для добычи трудноизвлекаемых углеводородов позволит привлечь около 40 млрд руб. Для увеличения частных инвестиций в **нацпроекты** до 2024 года мы провели масштабную работу по сбору и анализу инвестиционных заявок организаций ТЭК. В результате сформировали перечень новых инвестпроектов на 5,8 трлн рублей, которым требуются меры поддержки. Сейчас работаем над их включением в портфель проектов минфина для последующего определения механизмов софинансирования со стороны государства.

Проблема в том, что когда компании формировали планы по запуску новых инвестпроектов, никто не мог предвидеть ситуацию, которая сложилась в мире из-за пандемии COVID-19. Ряд организаций ТЭК уже занялись пересмотром и корректировкой своих программ.

<https://rg.ru/2020/07/13/lgotnyj-perevod-avtomobilej-na-gaz-mogut-rasshirit-na-vsiu-rossiu.html>

### **ГУДОК; КСЕНИЯ ПОТАЕВА; 2020.14.07; ПАРК ЗАЩИТЯТ СУБСИДИЕЙ**

**Премьер-министр** России **Михаил Мишустин** подписал постановление о субсидиях из федерального бюджета для пригородных пассажирских компаний на выплаты по договорам лизинга платежа на вагоны и электропоезда. Эта мера принята для преодоления экономических последствий, вызванных пандемией коронавирусной инфекции.

Соответствующий документ в четверг опубликован на сайте Правительства РФ [government.ru](http://government.ru).

В правилах говорится, что в течение 2020 года государственные и частные пригородные пассажирские компании, которые заключили договор финансовой аренды с российскими лизингодателями до 1 апреля 2020 года, смогут ежемесячно получать компенсацию (в размере лизингового платежа) на вагоны и электропоезда. На эти цели из федерального бюджета будет направлено 3,24 млрд руб. На субсидии могут рассчитывать предприятия, которые не имеют долгов по налогам и страховым взносам, а также не находятся в процессе реорганизации, ликвидации или банкротства.

Для получения преференций компаниям необходимо заключить соглашение с **Федеральным агентством железнодорожного транспорта РФ (Росжелдор, подведомственно Минтранс России)**, где будут закреплены минимальные значения вагонокилометровой работы для последующего расчета показателя результативности субсидии.

Согласно предложенной формуле расчета, фактический объем выполненных перевозок должен быть равен или превышать установленное плановое значение, в противном случае часть субсидии придется вернуть в бюджет. Значения будут определяться отдельно для каждой компании.

В приложении к постановлению отмечается, что право на компенсацию имеют все пригородные пассажирские компании (27 организаций), которые осуществляют перевозку пассажиров на территории России.

Пригородные компании серьезно пострадали из-за падения пассажиропотока на фоне пандемии COVID-19. По данным ОАО «РЖД», падение пассажирских перевозок в марте составило 12,5% к аналогичному периоду прошлого года, в апреле – 69%, в мае – 66,4%, а в июне – 44,1%. По итогам первого полугодия в пригородном сообщении отправлено 348,5 млн пассажиров, что на 46,7% меньше, чем в 2019 году.

«Принятое решение позволит предотвратить массовые неплатежи по договорам лизинга и снизить риски возврата уже используемых вагонов. Благодаря этому удастся сохранить высокую интенсивность движения пригородных поездов», – отмечается в пресс-релизе правительства.

Как сообщил «Гудку» генеральный директор АО «Свердловская пригородная компания» (СПК) Роман Бараковских, снижение пассажиропотока привело к сокращению выручки предприятия, поэтому предоставление субсидии на оплату лизинговых платежей является очень своевременной мерой. Он добавил, что решение позволит обеспечить выплату заработной платы сотрудникам, расчеты по обязательствам, а также поможет избежать кассовых разрывов и поддержать стабильность в отрасли.

Председатель МОО «Союз пассажиров» Кирилл Янков считает, что меры поддержки пассажирским компаниям должны были приниматься раньше – в апреле, когда субсидии получила авиационная отрасль.

«Я поддерживаю любые мероприятия по поддержке отрасли. Однако это очень специфическая мера помощи, потому что подвижной состав в лизинг приобретают, насколько мне известно, только несколько компаний. Остальные берут вагоны в аренду у РЖД и не смогут воспользоваться этой преференцией (несмотря на то, что указаны в постановлении. – Ред.). Сложно сказать, почему правительство пошло именно таким путем», – отметил он.

Отметим, что те компании, которые берут подвижной состав в аренду, а не в лизинг, получили от ОАО «РЖД» отсрочку платежей за аренду подвижного состава. Так, оплата услуг, оказанных в апреле, перенесена на 30 июня текущего года, а в мае, – до 31 июля.

Кирилл Янков добавил, что эффективными мерами поддержки могли бы стать доплата пассажирским компаниям за каждого перевезенного пассажира и изменение приоритетов в графике движения поездов.

«Сейчас первый приоритет отдается международным поездом дальнего следования, второй – внутрироссийским поездом дальнего следования и только третий – пригородным

поездам. Я считаю, что в пиковые часы в крупных транспортных узлах приоритетность нужно изменить», – резюмировал эксперт.

### **РЖД-ПАРТНЕР; ВЛАДИМИР ДОРОХОВ; 2020.13.07; РАЗВИТИЕ СТАНЦИИ ТАЙШЕТ ИМЕЕТ ОЧЕНЬ ВАЖНОЕ ЗНАЧЕНИЕ ДЛЯ ПОВЫШЕНИЯ ПРОПУСКНОЙ СПОСОБНОСТИ ВОСТОЧНОГО ПОЛИГОНА**

Красноярская железная дорога является составной частью Транссиба и дает начало Восточному полигону. Участок Междуреченск – Тайшет является Южным ходом магистрали и дублирует основной путь железнодорожных перевозок между западом и востоком страны.

Учитывая, что основные грузопотоки идут северным путем, для меня не совсем понятна стратегическая задача и выделение значительных финансов для модернизации южной ветки.

Если планы развития ставятся исходя из необходимости повысить пропускную способность для экспортного угля Кузбасса, то необходимо понимать, что, несмотря на то, что Южный ход действительно является ограничивающим участком, проблемы отправок массовых грузов чаще встречаются на подходах к портам, которые до сих пор не всегда могут переработать весь наплыв потока.

Возможно, причина в желании помочь с мощностями частной железнодорожной магистрали Элегест-Кызыл-Курагино, строящейся на основании подписанного в мае 2018 года концессионного соглашения между **Федеральным агентством железнодорожного транспорта** и АО «ГЭПК «Кызыл-Курагино», разрабатывающего Элегестское угольное месторождение в Тыве с плановыми объемами отгрузки до 15 млн. тн в год. Модернизация участков от Курагино до Тайшета косвенно подтверждает эти планы.

Я согласен со стратегической необходимостью модернизации Транссибирской магистрали в первую очередь на участке Мариинск – Тайшет по усилению системы электроснабжения, тяговых подстанций и обновлению локомотивного парка, так как по нему действительно идет основной грузопоток. Я бы понял и комплексный инвестиционный план «Енисейская Сибирь» в части развития Хакасии и Тывы. Но, по моему мнению, делать это нужно в условиях наличия относительно свободных средств и не выделять дефицитные бюджеты на проекты, не требующие срочной модернизации.

Станция Тайшет по праву считается воротами БАМа и находится на пересечении четырех направлений: запад и юго-восток (Транссиб), восток (БАМ), юго-запад (Тыва и Хакасия). Этот крупный железнодорожный узел оказывает большое влияние на пропускную способность всего Восточного полигона.

К 2023 году в результате реализации пяти этапов строительства планируется увеличить ее пропускную способность в 1,5 раза. Несмотря на то, что часть реконструкции станции связана с второстепенной, по моему мнению, модернизацией участка Междуреченск – Тайшет, ее развитие имеет очень важное значение для выполнения плана РЖД по повышению пропускной способности Восточного полигона и здесь я бы обратил особое внимание как на первоочередное выделение финансирования, так и на своевременное и качественное освоение бюджета.

Финансирование 8,7 млрд рублей в текущем году примерно соответствует уровню выделения в 2019 году и не отражает какой-то экономии в связи с текущей нехваткой оборотных средств и секвестированием бюджета РЖД порядка на 100 млрд.

Что касается общей суммы финансирования участка Междуреченск – Тайшет, то исходя из ее второстепенности влияния на пропускную способность главной железнодорожной магистрали России, планируемые 110 млрд., составляющие 20% от 544,5 млрд. рублей, я считаю не только значительной, но и несколько завышенной долей из всего бюджета модернизации Восточного полигона до 2023 года.

Ну, а насколько успешно и качественно будет освоен выделенный бюджет, покажет время и успехи работы РЖД по перестройке системы закупок и развитию подрядчиков, альтернативных двум известным несменяемым монополистам.

<https://www.rzd-partner.ru/zhd-transport/opinions/razvitie-stantsii-tayshet-imeet-ochen-vazhnoe-znachenie-dlya-povysheniya-propusknoy-sposobnosti-vost/>

### **РЖД-ПАРТНЕР; 2020.13.07; ВЫПАДАЮЩИЕ ДОХОДЫ АЭРОПОРТА В САРАНСКЕ ЗА 3 МЕСЯЦА ПРЕВЫСИЛИ 21 МЛН РУБ.**

Выпадающие доходы аэропорта в Саранске в апреле, мае и июне составили 21,6 млн руб. в результате снижения пассажиропотока из-за введенных после начала пандемии коронавируса ограничений. Об этом в понедельник сообщил ТАСС директор «Авиалиний Мордовии» Александр Кистайкин.

По его словам, с начала пандемии не прекращались рейсы авиакомпании «Руслайн» в Минеральные Воды, Екатеринбург и Сочи, при этом «Аэрофлот» прекратил выполнять рейсы в Москву, они возобновились с 1 июня. С 5 июня авиакомпания «ИрАэро» начала выполнять рейс в Санкт-Петербург.

«В мае пассажиропоток составил 653 человека, в июне – 1749 человек, при этом в июне прошлого года аэропорт обслужил 9290 человек. В результате ослабления введенных в регионах из-за пандемии коронавируса ограничений пассажиропоток увеличивается: рейсы в Сочи летают практически полные, загрузка на Санкт-Петербург – 85-90%. Но пока полноценно аэропорт работает только 4 раза в неделю. По нашим расчетам, выпадающие доходы в апреле, мае и июне составили за 3 месяца порядка 21,6 млн руб.», – сказал А. Кистайкин.

По его словам, в этом году в аэропорту не планируют открывать новых направлений. В настоящее время улететь из Саранска можно в Санкт-Петербург, Минеральные Воды, Сочи и Екатеринбург, а также в Москву. Рейсы выполняют авиакомпании «Руслайн» «ИрАэро» и «Аэрофлот».

Аэропорт в полном объеме выполняет рекомендации **Росавиации**, у всех замеряют температуру тела, персонал и посетители соблюдают масочный и перчаточный режим, проводится обработка рук и другие необходимые мероприятия. По словам А. Кистайкина, сотрудники аэропорта не переводились на удаленную работу, при этом был пересмотрен график смен, также для части сотрудников предусмотрели укороченную рабочую неделю. Аэропорт Саранска – единственный аэропорт Мордовии, имеющий статус международного. В 2017 году он был закрыт на реконструкцию, к чемпионату мира там был возведен новый терминал площадью около 7 тыс. кв. м, реконструирована взлетно-посадочная полоса, расширены перроны и места стоянок воздушного транспорта.

<https://www.rzd-partner.ru/aviation/news/vypadayushchie-dokhody-aeroporta-v-saranske-za-tri-mesyatsa-prevysili-21-mln-rublej/>

### **ТРАНСПОРТ РОССИИ; ЮРИЙ ПАВЛОВ; 2020.13.07; ЛОГИСТИЧЕСКИЙ ПРОРЫВ; В КАЛУЖСКОЙ ОБЛАСТИ СТАРТОВАЛ ФЕДЕРАЛЬНЫЙ ПРОЕКТ «ТРАНСПОРТНО–ЛОГИСТИЧЕСКИЕ ЦЕНТРЫ»**

В регионе в рамках федерального проекта «Транспортно–логистические центры», входящего в транспортную часть Комплексного плана модернизации и расширения магистральной инфраструктуры на период до 2024 года, при взаимодействии **Минтранса России**, правительства Калужской области, ОАО «РЖД» и акционерного общества «Фрейт Вилладж Калуга» будет сформирован узловой грузовой мультимодальный транспортно–логистический центр в составе опорной сети. Данная опорная сеть предусмотрена генеральной схемой развития сети ТЛЦ на территории России.

Подписано соответствующее соглашение. Подписи на документе поставили руководитель федерального проекта «Транспортно–логистические центры», **заместитель министра транспорта РФ Алексей Семенов**, врио губернатора Калужской области Владислав Шапша, директор ОАО «РЖД» по корпоративному управлению Андрей Старков и исполнительный директор АО «Фрейт Вилладж Калуга» Юрий Юрьев.

Документ закрепляет общие принципы взаимодействия участников при реализации проекта. В частности, стороны договорились совместно подготовить дорожную карту формирования ТЛЦ по стандартам, определенным генеральной схемой развития сети ТЛЦ. Также достигнута договоренность о проведении предварительной оценки необходимых инвестиций и определении оптимальной схемы управления проектом и источников финансирования.

Как подчеркнул **Алексей Семенов**, соглашение является отправной точкой в практической реализации федерального проекта на территории Калужской области. «Мы провели большую совместную работу с заинтересованными участниками рынка и региональными органами власти, а также ОАО «РЖД» по структурированию проекта, определению организационной и технологической модели работы сети», – сказал он.

По словам **замминистра**, для расчета основных параметров проекта разработана цифровая имитационная модель работы сети ТЛЦ с использованием данных транспортно–экономического баланса РФ, сформированного **Минтрансом России** с прогнозом до 2035 года. Также **Алексей Семенов** подчеркнул, что модель подтвердила расчеты в рамках проекта, в том числе грузовую базу, скорость товародвижения с использованием инфраструктуры сети, необходимую мощность объектов сети. «Сегодня мы осмотрели уже имеющуюся инфраструктуру ТЛЦ «Ворсино», и могу сказать, что объект отвечает ключевым проектным параметрам, которые заложены в генеральную схему, – сообщил **замглавы Минтранса России**. – Калужская область активно включилась в реализацию федерального проекта. Это хороший пример совместной работы федеральных и региональных органов власти и заинтересованных инвесторов».

«Данным соглашением Калужская область вошла в состав крупнейшей национальной логистической сети, чтократно увеличит грузопоток в регионе, создаст новые возможности для развития бизнеса, привлечения инвестиций. А это налоговые поступления в бюджет для обеспечения социальных гарантий, зарплат бюджетникам, строительства дорог, школ, больниц», – подчеркнул Владислав Шапша.

В свою очередь Андрей Старков отметил, что ОАО «РЖД» является одним из ключевых участников федерального проекта и окажет как методическую, так и технологическую поддержку его реализации на территории региона. «У нас уже есть наработанные компетенции и системные решения, утвержденные в Концепции создания терминально–логистических центров ОАО «РЖД», – пояснил он. – Мы планируем провести оценку провозных способностей железнодорожной инфраструктуры и проработать мероприятия по устранению возможных «узких мест».

«Подписанное соглашение играет важную роль для развития ТЛЦ «Ворсино», поскольку реализация федерального проекта позволит нарастить пропускную способность терминала и увеличить грузопоток. Поддержка наших усилий на государственном и региональном уровнях дает бизнесу мощный импульс к дальнейшему развитию», – сказал Юрий Юрьев.

<http://transportrussia.ru/item/5657-logisticheskij-proryv.html>

### **ТРАНСПОРТ РОССИИ; СЕРГЕЙ ОЗУН; 2020.13.07; ТЕМНОТА, УЙДИ С ДОРОГИ!; ПЛОХАЯ ВИДИМОСТЬ НА ТРАССАХ В ТЕМНОЕ ВРЕМЯ СУТОК ЧАСТО СТАНОВИТСЯ ПРИЧИНОЙ ДТП**

Тем, кто когда–либо путешествовал на личном автомобиле по российским городам и весям, знакомо тревожное ощущение водителя, припозднившегося в пути, когда за границами очередного населенного пункта дорога погружается во тьму и лишь фары

выхватывают из ночи далеко не всегда идеальную поверхность трассы и придорожные столбы. Словом, поле деятельности для дорожников, планомерно занимающихся проблемой освещения отечественных автодорог, огромное. А коли так велики масштабы этой работы, то любое рациональное, инновационное инженерное решение, принятое в этом направлении, оборачивается солидными суммами сэкономленных средств – факт.

Светлее – значит безопаснее

На ночное освещение российских автодорог тратятся большие средства. Государство идет на такие расходы, потому что плохая видимость на трассах в темное время суток нередко становится причиной дорожно-транспортных происшествий, оборачивается человеческими жертвами.

Одна из целей **нацпроекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги»** – снизить смертность на трассах от ДТП по сравнению с 2017 годом в 3,5 раза – до четырех человек на 100 тыс. населения к концу 2024 года, а к 2030 году – до нулевого уровня. Достичь этой цели без увеличения протяженности освещенных автодорог невозможно. По данным ГИБДД, на темное время суток приходится около трети ДТП на российских дорогах и почти половина погибших в автоавариях. Так, из 168 тыс. аварий 2018 года вечером и ночью произошло 57,3 тыс., в общей сложности погибли 18,2 тыс. человек. Статистика также показывает, что в течение года количество ночных дорожных происшествий стабильно растет с увеличением продолжительности ночи.

Гибнут люди в основном при столкновениях автомобилей, наездах на пешеходов или на стоящие транспортные средства. Таким образом, снижение аварийности в темное время суток – один из способов решения проблемы обеспечения безопасности дорожного движения. Зарубежные исследования подтверждают эту взаимосвязь: качество освещения дороги прямо влияет на количество ДТП.

По некоторым данным, всего в России вдоль автодорог установлено более 8 млн фонарей. Почти 90% из них – в городах. Но даже при этом на улицах крупных и средних российских городов не хватает освещения, пешеходных переходов и хорошо заметной разметки. Именно эти проблемы отмечали многие жители городов с населением более 250 тыс. человек в рамках исследования, проведенного в прошлом году Финансовым университетом при Правительстве РФ.

На федеральных трассах ситуация в последние годы улучшилась: если в начале 2000-х годов освещенными были лишь около 3,5 тыс. км таких автодорог, то по состоянию на 1 апреля 2020 года общая протяженность линий электроосвещения на федеральной дорожной сети составляла 9510 км, то есть освещено было примерно 18% трасс.

В 2019 году в рамках комплексного обустройства федеральных автодорог было построено более 700 км линий освещения. В частности, были завершены работы по освещению участков трасс Р-22 «Каспий», М-10 «Россия», Р-228 Сызрань – Саратов – Волгоград, Р-208 Тамбов – Пенза, М-8 «Холмогоры», А-121 «Сортавала», Р-21 «Кола», М-9 «Балтия», А-229 Калининград – граница с Литвой.

В первую очередь линии освещения устанавливают на мостовых переходах, путепроводах, транспортных развязках, подъездах к крупным населенным пунктам, пешеходных переходах и автобусных остановках. Также освещают участки трасс с высокой интенсивностью движения, обходы городов, наиболее аварийно опасные участки автодорог. На 2020–2022 годы запланировано устройство электроосвещения на 2854 участках федеральных трасс.

**Нацпроект** поможет

Устройство освещения вдоль автодорог требует профессиональных знаний и опыта, жесткого соблюдения стандартов – ГОСТов, СНИПов и СанПиНов. Нормативы созданы для разных автотрасс (автомагистраль, дороги федерального и регионального значения, проселочные трассы). При создании линий освещения необходимо рассчитывать и

подбирать оптимальную мощность светового потока, чтобы выполнить требования государственных и отраслевых стандартов.

СНиП устанавливает необходимые параметры достаточного уровня освещенности, который обеспечит возможность водителю адекватно и вовремя оценить ситуацию на проезжей части и корректно среагировать в случае опасного или непредсказуемого маневра другого водителя или пешехода, особенно в зимний период.

На региональных и муниципальных дорогах ситуация с освещенностью хуже, чем на трассах федерального значения. Изменить ее призван **нацпроект БКАД**, в рамках которого ведется установка осветительных приборов на территориальных трассах и улицах населенных пунктов. Решения о проведении таких работ были приняты субъектами РФ, которые сформировали перечень дорог, требующих дополнительного освещения. Главная цель – ликвидация аварийно опасных участков.

В целом в 2019 году регионы установили около 270 км линий освещения. В частности, большой объем работ был выполнен в Брянской области, где было освещено около 41 км трасс. Светлее стало и на дорогах Рязанской области, где появилось более 23 км новых линий. Работы по установке новых фонарей в ближайшие два года согласно **нацпроекту БКАД** будут проводиться также в Псковской и Ульяновской областях, Башкортостане и многих других регионах.

А можно дешевле?

При росте протяженности освещенных участков и постоянном повышении тарифов на электроэнергию на первый план выходит поиск эффективных решений, позволяющих экономить на освещении без ущерба для безопасности. Здесь дорожникам помогают как новые типы световых приборов, оснащенных, как правило, светодиодными лампами, так и интеллектуальные системы управления дорожным освещением. Их внедрение предусмотрено **нацпроектом БКАД**. В прошлом году **Росавтодор** совместно с регионами определил конкретный перечень участков автодорог, на которых будут внедрены интеллектуальные системы с использованием энергосберегающих технологий.

Такие интеллектуальные системы не просто помогают уйти от ситуаций, когда освещение на трассе «забыли» выключить днем, но и могут регулировать работу осветительных приборов на отдельных отрезках дороги в зависимости от времени дня, погодных условий и даже загруженности самой трассы. Только автоматическое регулирование яркости помогает снизить энергопотребление системы на треть. Кроме того, такие системы могут сами дистанционно следить за состоянием светильников и, к примеру, вызвать работников технической службы не для плановой проверки всей сети, а только в случае выхода одного прибора из строя.

Проблемой более рационального использования финансовых ресурсов, выделяемых на освещение автодорог, озабочены руководители многих подведомственных **Росавтодору** федеральных казенных учреждений, дорожных организаций. Это доказывает пример ФКУ Упрдор «Алтай». В конце 2018 года на одном из участков федеральной автодороги Р–256 «Чуйский тракт» в Республике Алтай внедрена интеллектуальная система энергоэффективного освещения. Линия протяженностью 32 км позволяет экономить до 50% электроэнергии, в том числе за счет возможности отключать часть модулей в светильниках на участках с низкой загруженностью.

Современная система электроосвещения будет создана в этом году на двух участках федеральной трассы Р–22 «Каспий» – близ поселка Ергенинский в Кетченеровском районе Калмыкии и под селом Волжское в Наримановском районе Астраханской области. В рамках капремонта станет освещенным участок трассы Р–22 «Каспий» в границах населенного пункта Цаган Аман Юстинского района Калмыкии. В Астраханской области в ходе аналогичных работ станет светлее на участках федеральной трассы Р–215 Астрахань – Махачкала, проходящей через населенные пункты Тинаки, Старокучергановка, Новокучергановка, Бахтемир и Анатолия **Зверева**. Общая

протяженность линий освещения – более 20 км. На автодороге Р–215 дан старт работам по устройству 5 км линий искусственного освещения в границах населенных пунктов Красные Баррикады и Алгаза в Икрянинском районе Астраханской области. Ввести объекты в эксплуатацию планируется в 2021 году.

На участках ликвидации грунтовых разрывов (2–й и 3–й этапы) на трассе Р–215 Астрахань – Махачкала в рамках реализации Комплексного плана модернизации и расширения магистральной инфраструктуры

22 км линий освещения появятся на двух транспортных развязках. В результате протяженность сети искусственного электроосвещения в Калмыкии увеличится на 37 км и на 20 км в Астраханской области, составив более 60 и 100 км соответственно, что положительно скажется на безопасности дорожного движения в двух регионах юга России.

Белый свет – лучше

Определить, применяется ли на конкретном участке дороги современное светодиодное освещение, можно по его цвету. Привычный многим ярко–желтый свет фонарей дают дуговые натриевые трубчатые лампы (ДНаТ), на которых работают почти три четверти всех дорожных светильников. На белое по восприятию светодиодное освещение приходится пока только около 16% от общего числа фонарей. Но их доля растет.

Традиционные светильники с лампами ДРЛ (дуговая ртутная лампа) и ДНаТ не только потребляют большое количество электроэнергии, но и требуют значительных затрат на сервисное обслуживание. Поэтому в связи с постоянным ростом стоимости электроэнергии все актуальнее встает вопрос внедрения энергосберегающих технологий.

По сравнению с самой распространенной натриевой лампой освещения ДНаТ 250 Вт даже типовой светодиодный светильник при одинаковых показателях по световому потоку потребляет вдвое меньше энергии. И хотя так называемый белый свет светодиодных светильников поначалу воспринимается непривычно, но по показателям цветопередачи такие приборы в три раза лучше: в их свете четче видны границы объектов и их естественный цвет. Опрос водителей показал, что при тех же уровнях освещенности объекты на участке трассы, освещенной светодиодными светильниками, выглядят более контрастно и распознаются лучше, освещение комфортно для глаз.

Стоимость светодиодных светильников обычно в два–три раза выше натриевых ламп. Но за счет экономии электроэнергии окупаются они уже через три–четыре года и имеют, как правило, срок службы не менее 50 тыс. часов, что в три раза больше срока службы светильников старого поколения. Помимо прямой экономии электроэнергии светодиодное освещение позволяет снизить затраты и на мощности линий энергообеспечения, и за счет возможности размещать столбы освещения дальше друг от друга.

Таким образом, экономичные светодиодные осветительные приборы постепенно вытесняют энергоемкие газоразрядные лампы. Что касается альтернативных источников питания светильников за счет энергии солнца и ветра, то пока дорожные организации их используют мало. Оно и понятно: в отличие от стран с теплым климатом в России солнечных дней в году не так уж и много, особенно в северных регионах.

Впрочем, на юге страны энергия солнца в качестве источника питания дорожных светильников используется. Чаще всего – для освещения автобусных остановок, находящихся в местах, где подключиться к стационарным источникам питания невозможно. В некоторых случаях солнечные батареи устанавливаются на опорах освещения и на автомобильных дорогах. Так, на федеральной трассе А–146 Краснодар – Верхнебаканский в районе аула Тугургой Теучежского района Республики Адыгея, где освещение отсутствовало, альтернативный источник питания установлен на опорах освещения на перекрестке с большим уровнем аварийности.

Есть у светодиодных светильников и минусы. К примеру, несмотря на лучшую различимость объектов, на влажной дороге их свет может создавать так называемую зебру

– чередование участков с повышенной контрастностью сильной и слабой освещенности. Решается эта проблема, как правило, установкой оптических рассеивателей.

**Инновационное решение**

Важным фактором, влияющим на качество освещения, является также конструкция светильника. Большинство ламповых светильников имеют поликарбонатные защитные колпаки, которые в условиях интенсивного движения быстро покрываются пылью и грязью, что негативно сказывается на уровне освещенности дороги. А светодиодные источники света позволяют создавать конструктивные решения без защиты колпаков и стекол, что существенно снижает необходимость периодической очистки таких светильников от грязи.

Поскольку уличные светильники обычно работают в режиме группового включения, а потребляемые мощности системы освещения достаточно высоки, крайне важным является также параметр коэффициента мощности источника питания. Чтобы исключить резкое повышение нагрузки на питающую сеть при групповом включении, современные светодиодные светильники имеют задержку подачи питающего напряжения на светодиоды до нескольких секунд. Такой способ включения гарантирует плавный выход на режим светильника и оптимален для питающей сети.

Первые модели уличных энергосберегающих светильников были похожи на своих предшественников – на светильники с традиционными источниками света, такими как ДРЛ и ДНаТ. Однако скоро стало очевидно, что подобные конструкции совершенно не подходят для светодиодных источников света, поскольку от рабочей температуры кристалла светодиода напрямую зависят его срок службы и конечная эффективность. Поэтому при проектировании светильников делается акцент на создание конструкций, обеспечивающих оптимальный теплоотвод.

Как правило, радиатор в светодиодных светильниках представляет собой алюминиевый профиль с вертикальным оребрением различной высоты. Это достаточно эффективный способ отвода тепла, но в условиях эксплуатации на дорогах отсутствие специальных ребер, защищающих от грязи, приводит к очень быстрому снижению эффективности теплоотвода со всеми вытекающими последствиями. Только немногие современные модели снабжены конструктивными элементами, снижающими загрязнение радиатора в процессе эксплуатации светильника.

**Даст экономию контракт**

Для модернизации систем уличного освещения в небольших российских городах все чаще используются энергосервисные контракты. Суть этой формы государственно–частного партнерства заключается в том, что для освещения улично–дорожной сети сервисная компания за свой счет внедряет энергоэффективное оборудование, а затраты ей возмещаются муниципалитетом в течение 2–5 лет за счет достигнутой экономии расходов на электроэнергию.

Один из первых подобных контрактов по модернизации системы уличного освещения города Пугачев несколько лет назад был заключен в Саратовской области. Суммарный экономический эффект составил 2,2 млн кВт/ч за 37 месяцев, что в денежном выражении составило 11,2 млн руб. Как показал опыт, наибольший эффект был достигнут при применении комплексного подхода, когда не только заменялись светильники и лампы на более экономичные, но и регулировались уровень и яркость освещения с помощью реле времени и диммеров.

В начале 2020 года реализован энергосервисный контракт по освещению региональных автодорог в Ивановской области. Работы по модернизации дорожного освещения были проведены на мосту через Волгу в городе Кинешма, на дорогах в аэропорт Иваново и на трассе Иваново – Кохма, а также в населенных пунктах Богородское, Ново–Талицы, Буньково и других в Ивановском и Шуйском районах.

За короткий срок на региональных дорогах Ивановской области были установлены 600 современных светодиодных светильников с цветовой температурой 4000К, которая, по мнению экспертов, считается самой комфортной для водителей. При этом энергоэффективность светодиодов и различные сценарии освещения (управление мощностью) дадут хорошую экономию: по прогнозам, она составит около 70%. Срок реализации договора – 6 лет, а гарантия на оборудование и светильники – на весь срок действия контракта.

Энергосервисные контракты реализуются и в Томской области. В частности, в рамках энергосервисного контракта на территории Сергеевского сельского поселения Томской области специалистами были заменены 116 светильников РКУ с лампами ДРЛ 250 Вт на светодиодные светильники мощностью 50 Вт, обеспечивающие нормативный уровень освещенности. Гарантия на новые светильники составляет 5 лет. По условиям контракта компания взяла на себя обязательства по обслуживанию оборудования. Теперь управление уличным освещением на территории поселения осуществляется или с помощью фотореле, или через программируемые таймеры.

Успешно продвигается реализация энергосервисных контрактов в сфере уличного освещения населенных пунктов Тамбовской области. По такой схеме несколько лет назад было модернизировано уличное освещение в городе Кирсанов. 1096 старых светильников были заменены на энергосберегающие светодиодные. Уже за первые месяцы работы новых светильников администрация города зафиксировала 60%-ное снижение потребления электроэнергии. Это – один из главных аргументов в пользу энергосервисных контрактов.

Опыт Кирсанова подхватил Мичуринск. В 2017 году программу реализовали в Моршанске, Уварове, а также в поселке Первомайский, в 2018-м – в Котовске, райцентрах Знаменка и Бондари (суммарно заменено 1714 старых светильников). В итоге улицы многих городов Тамбовщины стали светлее и уютнее, и это оценили их жители.

<http://transportrussia.ru/item/5659-temnota-ujdi-s-dorogi.html>

### **ТРАНСПОРТ РОССИИ; ВЯЧЕСЛАВ ЛОБОВ; 2020.13.07; ЧИСТЫЙ ФАРВАТЕР; ЭКОЛОГИЯ – ОДНА ИЗ ГЛАВНЫХ ЗАБОТ РЕЧНИКОВ**

Контроль – круглосуточно

Несмотря на трудности, вызванные пандемией, навигация–2020 набирает обороты на реках страны, в том числе на Москве–реке. Но, чтобы обеспечить беспрепятственное прохождение судов по водным артериям столицы, пришлось изрядно потрудиться техническому флоту Мосводостока.

Официально техническая речная навигация была открыта в конце апреля. Москва–река считается одной из основных водных транспортных магистралей столицы и требует особого ухода. Городской технический флот ГУП «Мосводосток» следит за состоянием более 60 км водной глади: от Бесединского автомобильного моста до Карамышевской набережной.

В частности, технический флот собирает плавающий мусор, ликвидирует нефтяные загрязнения, проводит очистку дна реки в местах водовыпусков водосточной сети и щитовых заграждений. Аналогичные работы проводятся и на Яузе. Флот учреждения насчитывает 30 плавсредств: 18 самоходных и 12 несамоходных судов.

Флотилия Мосводостока обеспечивает беспрепятственное прохождение пассажирских судов до зимнего сезона – пока река не замерзнет. ГУП эксплуатирует водоотводящие системы Москвы, а также обслуживает и контролирует состояние водных объектов столицы.

Навигация на реках Москва и Яуза традиционно закрывается в начале ноября. На протяжении зимнего периода поддержанием чистоты на акваториях занимаются четыре судна.

Общая площадь акватории, находящейся в зоне ответственности технического флота ГУП «Мосводосток», составляет более 30 км<sup>2</sup>: 67 км реки Москва, 4,5 км низовой реки Яуза, 4,5 км Водоотводного канала. Суда предназначены для перевозок мусора и грунта в места временного хранения для последующей утилизации. На случаи аварийных ситуаций на реке в зимний период остаются работать дежурные суда.

У каждого судна свой район и 4 участка работы – от Карамышевской плотины до Крымского моста, от Крымского моста до затона Новинки, от затона Новинки до шлюза № 10, от шлюза № 10 до Бесединского моста.

Большинство судов механизированы, имеют ковш и манипулятор, другое оборудование. Скорость движения составляет около 10 км/ч. На судне находятся три члена экипажа: капитан, моторист и матрос. Работают в круглосуточном режиме, в зимний период – в две смены.

Остальные суда идут на профилактику. В этот период их ждут переборка двигателя, плановый ремонт двигательного–рулевого комплекса подводной части корпусов, а также грузозахватного оборудования, работы по силовым установкам и судовому оборудованию.

За период минувшей навигации с поверхности реки было поднято 1750 кубометров мусора. В большинстве своем это бытовой мусор, но есть и растительный: деревья, ветки, камыши. Собранное сырье складывается на площадки временного хранения, а после вывозится на полигоны.

Специалисты констатируют, что к весне акватория находится, как правило, в удовлетворительном состоянии, вода достаточно чистая. Это связано с тем, что большинство пассажирских судов становятся на зимнюю стоянку. Мусора становится мало, с этим объемом успешно справляются 4 судна: один ледокол, два мусоросборника (большой и малогабаритный) и один нефтесборник.

Речники отмечают, что в настоящее время река стала намного чище. Лет 10–15 назад загрязнений было гораздо больше. Еще свежи в памяти времена, когда чуть ли не вся река была покрыта масляной пленкой.

### Укрепление экозащиты

Хотя в последние годы финансирование строительства экофлота оставляет желать лучшего, уровень экологической защиты рек в регионах России постепенно повышается. Например, в последние годы приняты в эксплуатацию построенные по заказу ФКУ «Речводпуть» два экологических судна проекта RT–29 «Эколог–1» и «Онежец ББК», предназначенные для работы в Енисейском и Беломорско–Онежском бассейнах внутренних водных путей соответственно.

Суда построены в рамках подпрограммы «Внутренний водный транспорт» ФЦП «Развитие транспортной системы России (2010–2020 годы)». Проект судов разработан ЗАО «МИБ–дизайн СПб» (Санкт–Петербург), а построены они на ОАО «Сосновский судостроительный завод» (Кировская область).

Экологические суда предназначены для приема, перевозки, выдачи на берег сточно–фановых и подсланевых вод, загрязненных нефтепродуктами, с температурой вспышки не ниже 60 °С. Суда представляют собой стальные однопалубные самоходные двухвинтовые теплоходы с двойным дном, двойными бортами и носовым подруливающим устройством. Грузовая система обеспечивает закрытый прием и выдачу нефтесодержащих и сточных вод судовыми насосами и береговыми средствами.

Суда оборудованы новейшими системами управления судовой энергетической установкой, средствами связи и радионавигации, комплектом средств для ликвидации аварийного разлива нефтепродуктов.

Три новых катера, предназначенных для локализации разливов нефти на водной поверхности, успешно эксплуатируют дальневосточные нефтяники. Катера прошли ходовые испытания на реке Амур, где была проведена проверка их нефтесборных систем.

Суда оснащены современным нефтесборным оборудованием, устройствами для разворачивания боковых «стрел» – шестиметровых боновых заграждений с бортов катера, двумя катушками для установки 200 м боновых рубежей.

Мощность двух шестицилиндровых дизельных двигателей каждого плавсредства – 1800 оборотов в минуту, что обеспечивает высокую производительность встроенных нефтесборщиков (сбор до 70 куб. м загрязнений в час) и позволяет работать на реках с сильным течением (до 5 м в секунду).

Наряду с ликвидацией возможных разливов нефти катера используются для очистки акватории от плавающего мусора, а также для транспортировки грузов или патрульно-инспекционных целей.

Эффективно выполняет операции по защите от загрязнений водной среды многофункциональное аварийно-спасательное судно мощностью 7 МВт «Берингов пролив». Судно представляет собой ледокол класса Icebreaker 6 неограниченного района плавания.

Судно способно обеспечить тушение горящего на воде топлива, ликвидацию аварийных разливов нефти и нефтепродуктов (ЛАРН), в том числе с температурой вспышки ниже 60 °С, освидетельствование и очистку подводной части корпуса судов, плавучих и береговых объектов, обследование морского дна и поврежденных объектов на глубинах до 1000 м.

Наконец, введено в строй четвертое в серии многофункциональное аварийно-спасательное судно ледового плавания мощностью 4 МВт проекта MPSV07 «Спасатель Демидов».

Это уникальное по своей оснащенности и техническим возможностям судно построено на Невском судостроительно-судоремонтном заводе по заказу **Росморречфлота** для Морспасслужбы в рамках реализации подпрограммы «Морской транспорт» ФЦП «Развитие транспортной системы России (2010–2020 гг.)».

Суда данного проекта имеют неограниченный район плавания, включая плавание по трассам Северного морского пути, и предназначены для решения широкого круга задач, включая экологические. Главные размерения судна: длина габаритная – около 73,0 м; ширина габаритная – около 16,60 м; рабочие осадки – 4,2–5,1 м; автономность судна – около 20 суток в режиме аварийно-спасательного дежурства и патрулирования; мощность энергетической установки – 4x1370 кВт; экипаж – 20 человек.

Для размещения специального персонала (аварийной партии, водолазов и обслуживающего персонала) предусмотрены 12 кают.

На судне имеются две вертолетные площадки. «Спасатель Демидов» оснащен скоростным катером, средствами для массового сбора пострадавших с поверхности воды, буксировочной лебедкой, консольными кранами, специальными системами водяного, пенотушения и порошкового тушения, погружными насосами различной мощности, водолазными комплексами в контейнерном исполнении.

Есть телеуправляемый необитаемый глубоководный аппарат, способный выполнять работы на глубинах до 60 метров, а также различное современное оборудование для ликвидации аварийных разливов нефти и нефтепродуктов, включая два катера-бонопостановщика.

Всего построены еще три судна этого проекта: «Спасатель Карев» – порт приписки Большой порт Санкт-Петербург; «Спасатель Кавдейкин» – порт приписки Мурманск; «Спасатель Заборщиков» – порт приписки Владивосток.

### Спасение Байкала

В очередной раз приходится спасать гордость страны – уникальное озеро Байкал. По данным экологов, загрязнение неочищенными фекальными сбросами и нефтепродуктами стало причиной появления нехарактерной для озера, но обычной для болот водоросли спирогира. По мнению ученых, самому крупному и чистому резервуару пресной воды в мире угрожает эвтрофикация – процесс постепенного превращения в болото.

И вот, наконец, принято решение выставить на защиту озера экологический флот.

В ПАО «Восточно–Сибирское речное пароходство» построено уникальное экосудно – самоходный танкер–бункеровщик «Георгий Москалев», главной задачей которого является сокращение нефтесодержащих отходов, а также твердых бытовых отходов в водах самого большого в мире озера.

В настоящее время проходят испытания судна. Уникальный проект RT37 класса PPP создан специально для озера Байкал и объединяет возможности предыдущих судов–бункеровщиков проекта RT–18 и судов–экологов проекта RT–29.

Самоходный «танкер–фабрика» способен не только собирать отходы, принимать с судов нефтесодержащие и твердые бытовые отходы, но и перерабатывать их, а также заправлять обслуживаемые суда топливом и маслом. В совокупности это позволит значительно сократить количество нефтесодержащих и сточных вод, а также сухого мусора в озере.

Судно построено по заказу ФКУ «Речводпуть». Эксплуатировать его будет ФБУ «Администрация Байкало–Ангарского бассейна внутренних водных путей». Имя судну дано в честь Героя Советского Союза Георгия Москалева, уроженца Забайкалья, российского и советского художника.

Власти Иркутской области также прорабатывают вопрос о реконструкции судна «Самотлор» – сегодня это единственное на Байкале судно, предназначенное для сбора и очистки нефтесодержащих и сточных вод с других судов.

Строительство нового судна–сборщика такого класса может обойтись достаточно дорого, поэтому, по мнению местных властей, было бы целесообразно провести реконструкцию «Самотлора», чему мог бы поспособствовать **Минтранс России**. Реконструкция судна оценивается в 250 млн руб. Осуществить проект можно совместными усилиями федерального и регионального бюджетов, а также собственника – Восточно–Сибирского пароходства.

Помимо ремонта самого «Самотлора» ВСРП считает необходимым создать комплекс, состоящий из приемных барж, которые будут размещены в самых «горячих» точках бассейна и станут принимать подсланевые и сточные воды, а «Самотлор» в свою очередь – воды с барж.

Еще одно судно – «Трофим Яскин» – решено оборудовать отечественными установками, перерабатывающими жидкие отходы с судов в биотопливо. Как отмечает руководитель проекта Екатерина Удереvская, проект был поддержан Общественной палатой РФ и может быть предложен к госфинансированию.

Первое судно, перерабатывающее отходы в топливо, планируют запустить на Байкале до окончания текущей навигации. В экосудно, которое займется также экологическим мониторингом, переоборудуют одно из судов типа «Ярославец». Новое оборудование «Трофима Яскина» включает в себя уникальные разработки АКБ «Миллениум» и Восточно–Сибирского центра энергосбережения.

Одна из новинок, в частности, представляет собой установку, которая будет вырабатывать топливо из подсланевых и фекальных вод с корабля. Другое ноу–хау – утилизатор твердых бытовых отходов, не требующий их разделения по классам. Экологическим мониторингом будет заниматься беспилотный летательный аппарат.

По данным инициаторов проекта, подобные решения ни разу не применялись на российском флоте. Стоимость всего проекта оценивается в 12 млн руб., установки к двигателю, перерабатывающей топливо, – 1,2 млн руб.

«Трофим Яскин» станет своеобразным экологическим флагманом – пилотным проектом, опытом которого смогут воспользоваться владельцы других судов, заинтересованные в экономии топлива.

Кроме того, аналогичное оборудование предполагается установить на побережье Байкала – в районе поселка Листвянка, особенно пострадавшего в последние годы от потока туристов. На суше оно также будет альтернативным источником энергии.

Экосудно «Трофим Яскин» – лишь одно из звеньев на пути реализации проекта по оздоровлению озера Байкал и его природной территории. Совместными усилиями авторов проекта, бюро «Миллениум», Восточно–Сибирского центра энергосбережения, их норвежских и финских коллег планируется внедрить экоприборы и установки на туристических прибрежных базах, в гостиницах, на очистных сооружениях.

В частности, идут работы по обустройству экологической базы–лаборатории, на которой предусмотрено проведение исследований проб воды и воздуха для принятия необходимых мер по охране экосистемы Байкала и Иркутского водохранилища. Там же будет располагаться лаборатория молекулярного анализа. Кроме того, планируется запуск скоростных эко–катеров на туристических маршрутах.

По словам экспертов–экологов, уже сейчас требуются десятилетия для восстановления озера Байкал. Если затягивать с мерами по его спасению, то это может привести к необратимым печальным последствиям.

<http://transportrussia.ru/item/5660-chistyj-farvater.html>

### **ТРАНСПОРТ РОССИИ; ТАТЬЯНА ЕЛАТИНА; СОБКОР КАЗАНЬ; 2020.13.07; КАПИТАН НА СВОЕМ МЕСТЕ; ТЕРНИСТЫЙ ПУТЬ ОТ МАТРОСА ДО «ПОЧЕТНОГО ВОЛГАРЯ»**

По–разному приходят люди в профессию. Одни мечтают о ней с детства, видят себя на капитанском мостике огромного (непреренно белоснежного) лайнера, других на этот мостик приводит случай, как говорится, неожиданно–негаданно...

Именно случай стал решающим в выборе жизненного пути для Тагира Сабирова, случайно оказавшегося на праздновании Дня речника коллективом Казанского района водных путей и судоходства (филиал ФБУ «Администрация Волжского бассейна»). Та речная прогулка, роскошные волжские виды, непринужденная, праздничная обстановка на борту в дружном и сплоченном коллективе – все это разом предредило будущую судьбу только что окончившего среднюю школу паренька.

Поступил в Казанский речной техникум. Закончил его и пришел матросом – путевым рабочим на тот самый теплоход «Маяк», что так запал ему в душу. Конечно же, выпускнику с квалификацией «техник–судоводитель» можно было найти должность и попрестижнее, но Тагир хотел именно на это судно, а должность значения не имела. Секрет был в том, что капитаном на этом теплоходе был Юрий Евгеньевич Тарасов, уважаемый среди речников человек. Он стал главным наставником для Тагира, его самым почитаемым учителем в профессии. С его дочерью Тагир учился в одном классе, она и уговорила его прокатиться тогда на теплоходе с отцом. Прошло два года, и Тагир стал полноправным членом коллектива.

Потом была служба в армии на Дальнем Востоке. И как бы красива там ни была природа, Тагир вспоминал Волгу, тянуло к родным берегам. Вернулся домой, в Казанский технический участок пути (так тогда назывался филиал Волжского БУПа – ныне ФБУ «Администрация Волжского бассейна»). Работал мотористом – рулевым монтером обстановки на теплоходах 133, «Створ». Эти суда самыми первыми уходили из затона, чтобы выставить буй – плавучие знаки судоходной обстановки, указывающие судоводителям безопасный путь. И кто после этого будет утверждать, что работа путейца не так важна и заметна, как, скажем, работа на транзитном флоте? Без обстановки на реке далеко не уедешь. Судоводители ценят труд путейцев, хотя сами порой не без греха. «Случается, – рассказывает Тагир Сабиров, – буй зацепят, утащат за собой и бросят посреди реки. Смотрим – утром был буй, вечером – нет его на штатном месте. Хорошо, флотская солидарность судоводителей помогает: выходят на связь с путевым катером, рассказывают, где заметили пропажу. Диспетчеру докладывают. А уж мы находим «недостачу», возвращаем на место».

Большим подспорьем для путейцев стало использование спутниковой электронной системы и электронных карт. В Казанском районе это новое оборудование было установлено несколько лет назад, Сабилов в числе первых успешно его осваивал.

Случается, что буй бьет теплоходы – то ли маневр выбран был неверный, то ли по каким другим причинам, продолжает знакомить со своей обычной для путейцев работой Тагир Сабилов. Тогда команда занимается починкой знака, при невозможности сделать это на месте буй снимают и отвозят на базу, и уже там сами восстанавливают плавучий знак. Специалисты в его команде есть на все руки: и сваркой владеют, и к станку токарному знают, с какой стороны подойти.

Две навигации Сабилов отработал вторым штурманом – вторым помощником механика на теплоходе № 369. Потом работал старпомом на другом путейском теплоходе. И с 1989 года – 31 год – беспрерывно на теплоходе № 1803. Год был сменным капитаном – помощником механика, затем механиком – сменным капитаном, и вот уже 21 год – капитан – сменный механик. Вот весь его послужной список: одна река, одно предприятие. Говорят, что рыба ищет, где глубже, а человек – где лучше. Сабилов не искал, нашел свое место, тем и счастлив, и дорожит своей работой, и не манит его транзитный флот с белоснежными лайнерами ни дальними переходами, ни другими благами...

В зоне ответственности Тагира Сабирова более 60 километров судоходного пути – на реках Казанка и Свияга. И хоть не отличаются они шириной волжских просторов, зато у них есть свои особенности.

– Однажды в рейсе разыгрался сильный ураганный ветер, дождь пошел стеной, – рассказывает он. – смотрим – как скорлупа на реке болтается катамаран, паруса оборваны, того гляди перевернется. Подошли поближе, на борту двое: парень и девушка. Взяли их к себе на борт, катамаран – под борт. Ребята были перепуганы, промокли, замерзли. Отогрели, в сухую одежду переодели. «Ну, что, мореплаватели, – спрашиваю их, – будете еще в штормовое предупреждение кататься?»

Участки рек, которые обслуживает бригада Сабирова, разбросаны. Их путейцы обслуживают по договорам. За навигацию выставляют порядка 60–65 буюв (бывало и больше сотни!). Сейчас на смену старым металлическим приходят новые, современные, из полимерных материалов. К ним, как ко всему новому, надо привыкнуть. Бригада Сабирова обслуживает грузовые причалы ОАО «Татфлот», нефтяных компаний, подходы к туристическим причалам речной Мекки – Булгара – транспортные инфраструктурные объекты, социально значимые не только для Татарстана.

Тагир Сабилов с экипажем своего теплохода принимал активное участие в организации празднования тысячелетия Казани в 2005 году, проведения XXVII Всемирной летней Универсиады в 2013–м, чемпионата мира по водным видам спорта в 2015–м и чемпионата мира по футболу в 2018 году.

Кто лучше Сабирова знает эти притоки Волги? Одна Свияга – правый приток – целая наука. Не зря же холодильник назвали в СССР в ее честь! 375 километров текущей воды (так переводится ее название), 76 притоков, множество протоков и гибких плесов, быстрые каменистые перекаты, фарватер проходит через несколько островов и протоков. По мнению коллег, Сабилов ориентируется во всем ее разнообразии, как в своей собственной квартире. Такая оценка дорогого стоит. Тагир часто вспоминает своего учителя – своего первого капитана Ю.Е. Тарасова, столько наблюдений он передал ему! А сейчас сам Тагир Сабитров учит молодых ребят. И пример для молодежи – достойный. На таких, как он, убежден руководитель ФБУ «Администрация Волжского бассейна» Дмитрий Бессмертный, и держится наш технический флот, такие путейцы незаменимы.

В канун профессионального праздника среди многих приказов, отмечающих добросовестный труд путейцев, гидротехников, специалистов администрации,

подписанных руководителем к этому дню, был приказ о вручении капитану теплохода 1803 Т.К. Сабирову знака «Почетный волгарь».

<http://transportrussia.ru/item/5661-kapitan-na-svoem-meste.html>

### **ТАСС; 2020.13.07; ПРЯМОЕ АВИАСООБЩЕНИЕ ОТКРЫЛОСЬ МЕЖДУ ГРОЗНЫМ И НОВОСИБИРСКОМ**

Российская авиакомпания S7 запустила первый прямой рейс между Грозным и Новосибирском. Рейсы будут выполняться раз в неделю, по понедельникам, сообщил журналистам генеральный директор грозненского аэропорта Альви Шахгириев.

«Рейс в Новосибирск – первый в истории республики. Он субсидированный и открыт благодаря руководству региона. Вход такой брендовой компании – хороший показатель», – отметил Шахгириев.

По его словам, с 25 июля также ожидается открытие дополнительного рейса из аэропорта Домодедово. «Это все делается для того, чтобы цены на билеты у нас были на уровне соседних регионов. Что касается международных рейсов, сегодня у нас практически все соглашения подписаны на Джидду, Дубай и Стамбул после открытия границ», – добавил он.

Ранее из Грозного были запущены рейсы в Санкт-Петербург, Астрахань и Сочи. В 2019 году пассажиропоток грозненского аэропорта составил около 500 тыс. человек.

Реализация проекта «Реконструкция и строительство аэропорта Грозный (Северный)» осуществляется в рамках государственной программы РФ и включена в **комплексный план модернизации и расширения магистральной инфраструктуры** страны на период до 2024 года. Общая стоимость проекта составит около 15,5 млрд рублей. Предполагается, что его реализация позволит активно развивать новые авиалинии в республике и обслуживать до 1,5 млн человек ежегодно.

<https://tass.ru/v-strane/8952661>

### **ТАСС; 2020.13.07; ПОЧТИ 15 МЛН ТОНН ГРУЗОВ ПЕРЕВЕЗЕНО ПО СЕВМОРПУТИ В I ПОЛУГОДИИ 2020 ГОДА**

Объем проводки грузов по трассам Северного морского пути в первом полугодии 2020 года составил 14,8 млн тонн. Об этом говорится в корпоративном издании Росатома «Страна Росатом».

Глава Росатома Алексей Лихачев в середине июня на встрече с президентом РФ Владимиром Путиным сообщил, что объем проводки грузов по Северному морскому пути в 2020 г. может превысить 30 млн тонн.

Как сообщалось, в 2019 году по Севморпути было перевезено 31,5 млн тонн грузов.

Росатом является куратором федерального проекта «Северный морской путь», его цель – развитие Северного морского пути и увеличение грузопотока по нему до 80 млн т в 2024 году.

### **ТАСС; 2020.13.07; В БУРЯТИИ И ЗАБАЙКАЛЬЕ НА «НАРОДНЫЕ БЮДЖЕТЫ» ОТРЕМОНТИРУЮТ ДОРОГИ**

Жители Бурятии и Забайкальского края проголосовали за распределение так называемых народных бюджетов, суммы которых составляют 300 млн рублей, на благоустройство общественных пространств, установку спортивных и детских площадок, ремонт дорог и развитие транспортной системы. Об этом сообщили пресс-службы правительств двух регионов.

В январе президент РФ Владимир Путин предложил выделить средства на инфраструктурные проекты и распределить бюджет путем народного голосования в регионах. Бурятия и Забайкалье по проекту «Народный бюджет» получили по 300 млн

рублей. Жители регионов могли поддержать ту или иную народную инициативу на избирательном участке 1 июля – в день голосования по поправкам к Конституции РФ.

«По итогам голосования в рамках проекта «Народный бюджет» в Бурятии будет реализовано 507 народных инициатив на общую сумму 300 млн рублей. Наибольшее количество победивших проектов касается благоустройства общественных территорий, организации уличного освещения, строительства спортивных и детских площадок, решения транспортных проблем», – говорится в сообщении пресс-службы правительства Бурятии.

На средства «народного бюджета» в районах республики по решению жителей также будут ремонтировать дороги и обеспечивать стабильную сотовую связь. Всего от населения региона поступило свыше 50 тыс. предложений о том, куда направить средства «народного бюджета». В середине июня состоялось онлайн-голосование за народные инициативы. Затем был сформирован перечень предложений, которые вынесли на финальный отбор.

Большинство жителей Забайкальского края при опросе о распределении 300 млн рублей из средств «народного бюджета» выбрали дорожное хозяйство и транспорт. Также в приоритетах забайкальцами отмечены благоустройство, детские спортивные площадки и экологические проекты. Направления-лидеры войдут в муниципальные программы и будут профинансированы в 2020-2021 годах, сообщила пресс-служба краевого правительства.

<https://tass.ru/ekonomika/8949961>

### **ТАСС; 2020.13.07; МИНТРАНС ДО АВГУСТА СОБЕРЕТ ЗАЯВКИ НА ОБНОВЛЕНИЕ ГОРОДСКОГО ТРАНСПОРТА В СТРАНЕ**

**Минтранс РФ** до 1 августа соберет заявки от регионов на обновление городского пассажирского транспорта в 2021 году в рамках **нацпроекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги»**, говорится в сообщении министерства.

«Федеральная поддержка оказывается с применением механизма лизинга – путем предоставления перевозчикам права приобретения транспортных средств со скидкой 60% от их стоимости. На эти цели в федеральном бюджете на 2021 год предусмотрены 4 млрд рублей. Еще 2,6 млрд рублей привлекает ПАО «ГТЛК», – отмечается в сообщении.

По поручению правительства **Минтранс** совместно с производителями техники проработал возможность закупки и опережающей поставки в четвертом квартале 2020 года автобусов, троллейбусов и трамваев в субъекты, которые будут определены для реализации данного проекта в 2021 году. «Производители техники предварительно подтвердили такую возможность», – уточнили в министерстве.

При этом в **Минтрансе** напомнили, что в этом году 447 газомоторных автобусов и 64 троллейбуса будут поставлены Белгород, Воронеж, Екатеринбург, Иваново, Казань, Кемерово, Липецк, Нижний Новгород, Омск, Пермь, Самару и Череповец.

В целом на программу обновления городского пассажирского транспорта до 2024 года в «дорожном» **нацпроекте** предусмотрено 20 млрд рублей. Как отмечал **министр транспорта РФ Евгений Дитрих**, в 2020 году финансирование проекта составит 7 млрд рублей.

<https://tass.ru/nacionalnye-proekty/8954613>

### **ТАСС; 2020.13.07; ДОРОГУ МЕЖДУ КЧР И СТАВРОПОЛЬСКИМ КРАЕМ ОТРЕМОНТИРУЮТ В 2024 ГОДУ**

Работы по ремонту около 74 км дороги, связывающей Карачаевск (Карачаево-Черкесская Республика) и Пятигорск (Ставропольский край), планируют завершить до конца 2024 года в рамках реализации **нацпроекта «Безопасные и качественные автомобильные**

**дороги**». Об этом ТАСС рассказал специалист управления «Карачаевочеркесавтодор» Алибек Берегетов.

«На автомобильной дороге регионального значения Пятигорск – Карачаевск проводятся работы по ремонту. Работы проводятся в рамках реализации национального **проекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги»**, их планируется завершить в 2024 году. Всего будет отремонтировано порядка 74 км дороги», – рассказал собеседник агентства.

Так, согласно плану, в 2020 году будет отремонтировано 6 км, работы планируется завершить к концу третьего квартала. Общая стоимость ремонтных работ за все годы составит более 900 млн рублей.

Берегетов отметил, что Пятигорск – Карачаевск является одной из важнейших дорог в КЧР, она проходит по Малокарачаевскому и Карачаевскому муниципальным районам республики. Дорога также является важной для сельскохозяйственной и туристической отраслей. «По Пятигорск – Карачаевск можно добраться до дороги Черкесск – Домбай в г. Карачаевске. Также к ремонтируемой дороге примыкает дорога Усть-Джегута – Терезе, которая ведет до г. Усть-Джегута», – пояснил специалист управления «Карачаевочеркесавтодор».

В рамках работ будут проведены в том числе ямочный ремонт, ремонт тротуаров в населенных пунктах Джага, Учккен, Первомайское, Верхняя и Нижняя Мара, замена земляного полотна дороги, а также ремонт остановочных площадок.

Главной задачей работ по ремонту является приведение дороги в нормативное техническое состояние, уделив особое внимание безопасности, уточнил собеседник агентства. «На данный момент местами техническое состояние дороги является неудовлетворительным. На дороге в основном проводились работы по содержанию – это ямочный ремонт, чего хватало лишь на один сезон. Проведение работ по ремонту необходимо», – сказал он.

<https://tass.ru/v-strane/8951247>

### **ТАСС; 2020.13.07; В ЛЕНОБЛАСТИ РАЗРАБОТАЮТ ПРОГРАММУ РАЗВИТИЯ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ ДО 2030 ГОДА**

Управление автомобильных дорог Ленинградской области (ГКУ «Ленавтодор») определило подрядчика по разработке программы комплексного развития транспортной инфраструктуры региона до 2030 года и на 2035 год. Программа будет содержать комплекс мер для достижения целевых показателей **нацпроекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги»** в регионе, следует из информации на сайте госзакупок.

«Разработка программы комплексного развития транспортной инфраструктуры Ленинградской области. на 3, 5 и 10 лет, а также на 2035 год (год окончания действия схемы территориального планирования Ленинградской области). ООО «А+С Транспроект» – победитель. Предложение участника – 43 020 000 рублей», – говорится в конкурсной документации.

«А+С Транспроект» предстоит выполнить и сдать расчеты заказчику до 1 декабря 2020 года. Программа комплексного развития транспортной инфраструктуры региона будет состоять из четырех частей: «Прогнозирование параметров функционирования транспортной системы Ленинградской области», «Планирование развития инфраструктуры всех видов транспорта», «Создание условий для обеспечения комплексного транспортного обслуживания населения Ленинградской области общественным транспортом» и «Достижение целей национального **проекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги»**».

В части достижения целей **нацпроекта** в документ войдет план по снижению доли автомобильных дорог регионального значения, работающих в режиме перегрузки, и обеспечению безопасности дорожного движения.

Национальный **проект «Безопасные и качественные автомобильные дороги»** реализуется в России до 2024 года. Его целями являются снижение мест концентрации ДТП и смертности в результате дорожных происшествий, а также увеличение доли автомобильных дорог регионального значения, соответствующих нормативным требованиям не менее чем на 50%.

**Премьер-министр РФ Михаил Мишустин** в понедельник на заседании совета при президенте по стратегическому развитию и национальным проектам сообщил, что сроки достижения национальных целей могут быть продлены до 2030 года.

Выполнение **нацпроекта** в регионе

В рамках **нацпроекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги»** в Ленинградской области предусмотрен ремонт восьми участков региональных магистралей. Во Всеволожском районе это трасса Санкт-Петербург – Морье, Токсовское шоссе и подъезд к деревне Хитолово. В Выборгском районе продолжится ремонт дороги Огоньки – Стрельцово – Толоконниково, в Тосненском: Кемполово – Выра – Тосно – Шапки, в Гатчинском: Гатчина – Ополье. В Волосовском районе ремонту подлежит участок трассы Жабино – Губаницы – Волосово.

С учетом переноса сроков ремонтных работ по ряду контрактов в 2020 году стоимостью 1,2 млрд рублей в области планируется отремонтировать 193,5 км автомобильных дорог вместо ранее запланированных 107,5 км на общую сумму 2,7 млрд рублей.

<https://tass.ru/nacionalnye-proekty/8951923>

### **РИА НОВОСТИ; 2020.13.07; В ТЮМЕНСКОЙ ОБЛАСТИ ПО НАЦПРОЕКТУ ОТРЕМОНТИРУЮТ БОЛЕЕ 176 КМ ДОРОГ**

В Тюменской области до конца года планируется отремонтировать более 176 километров автотрасс в рамках реализации национального **проекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги»**, сообщает главное управление строительства области.

В частности, в ближайшие дни завершатся последние работы по планировке откосов и полотна насыпей на участке дороги Шадринск – Ялуторовск. В рамках **нацпроекта** были отремонтированы 6,5 километров дороги. Работы проходили на 120-м и 130-м километрах трассы на территории Исетского района.

Всего с начала года в тюменской агломерации было отремонтировано свыше 27 километров региональных дорог в Нижнетавдинском и Исетском районах.

По итогам первого летнего месяца на территории Тюменской области был приведен в порядок 71 дорожный объект. Работы на еще 33 объектах продолжаются, по оставшимся 102 объектам идут подготовительные работы, отметили в управлении.

<https://ria.ru/20200713/1574267408.html>

### **РИА НОВОСТИ; 2020.13.07; МИШУСТИН НАЗНАЧИЛ АЛЕКСАНДРА СУХАНОВА ЗАМЕСТИТЕЛЕМ МИНИСТРА ТРАНСПОРТА**

**Премьер-министр России Михаил Мишустин** назначил Александра Суханова заместителем **министра транспорта РФ**. Соответствующее распоряжение опубликовано на официальном интернет-портале правовой информации.

Суханов занимал пост заместителя руководителя **Росавиации**.

«Назначить Суханова Александра Викторовича заместителем **министра транспорта Российской Федерации**, освободив его от занимаемой должности», – говорится в документе.

<https://ria.ru/20200713/1574296070.html>

На ту же тему:

<https://1prime.ru/business/20200713/831765480.html>

[https://www.securitymedia.ru/news\\_one\\_11022.html](https://www.securitymedia.ru/news_one_11022.html)

### **ПРАЙМ; 2020.13.07; ПЕТЕРБУРГ МОЖЕТ СТАТЬ ПИЛОТНОЙ ПЛОЩАДКОЙ ДЛЯ НОВОГО НАЦПРОЕКТА – КОМИТЕТ ПО ТУРИЗМУ**

Санкт-Петербург подготовит свои предложения для включения в разрабатываемый правительством РФ национальный проект в сфере туризма и гостеприимства, где предложит сделать город пилотной площадкой для его реализации, заявил РИА Новости глава комитета по развитию туризма Северной столицы Сергей Корнеев.

**Вице-премьер** РФ Дмитрий Чернышенко в понедельник сообщил, что кабинет министров занимается разработкой нового национального проекта в сфере туризма, который приведет к общему знаменателю все задачи по развитию отрасли в России.

По словам Корнеева, Санкт-Петербург подготовит свои предложения для включения в разрабатываемый **нацпроект**. «С учетом опыта Петербурга в сфере туризма и успехов, которые позволили ему стать одним из наиболее популярных международных направлений для путешествий, мы предложим сделать город пилотной площадкой для реализации новых проектов и инициатив в рамках **нацпроекта**», – отметил он.

Среди основных предложений для включения в **нацпроект** от Санкт-Петербурга собеседник агентства назвал речной, морской круизный и яхтенный туризм, а среди наиболее важных – оздоровительное и медицинское, культурно-познавательное направления.

«Новой туристской географией города станет вовлечение открытых креативных пространств в современные экскурсионные маршруты и создание совместно с **РЖД** и авиаперевозчиками мультимодальных туристских предложений, а также развитие новых экономически востребованных направлений, связывающих через наш город различные регионы России в межрегиональные маршруты», – добавил Корнеев.

«У Санкт-Петербурга особая роль – стать для туриста отправной точкой путешествия по России, в частности, точкой старта музейных маршрутов страны, а для иностранных гостей, уже являясь главным российским туристским магнитом международного уровня, мы готовы предложить новые решения, соответствующее современным постковидным реалиям», – прокомментировал ситуацию собеседник агентства.

### **ТАСС; 2020.13.07; В ПЕТЕРБУРГ ДОСТАВИЛИ БОЛЕЕ 100 ЧЕЛОВЕК, ПРИБЫВШИХ В МОСКВУ ВЫВОЗНЫМ РЕЙСОМ ИЗ НЬЮ-ЙОРКА**

Авиакомпания «Аэрофлот» доставила из Москвы в Санкт-Петербург 108 пассажиров, доставленных в столицу **вывозным рейсом** из Нью-Йорка. Об этом сообщили ТАСС в понедельник в **пресс-службе** аэропорта Пулково.

«13 июля в 16:20 мск самолет авиакомпании «Аэрофлот» со 108 пассажирами на борту прибыл в Пулково», – сказала собеседница агентства.

Среди прибывших – 86 петербуржцев и 13 жителей Ленинградской области, сообщили в **пресс-службе** администрации губернатора Санкт-Петербурга.

У всех прибывших возьмут анализы на наличие коронавируса, после чего они получают предписание о прохождении обязательной самоизоляции в течение 14 дней на дому. Тех, кто не может пройти самоизоляцию дома, отправят в пансионат-обсерватор в Курортном районе города.

Вывоз петербуржцев и жителей ближайших регионов, прилетевших **вывозными рейсами** в Москву, проводится регулярно авиационными и автобусными **рейсами**.

<https://tass.ru/obschestvo/8953989>

### **РИА НОВОСТИ; 2020.13.07; ВЫВОЗНОЙ РЕЙС ДОСТАВИЛ 165 РОССИЯН ИЗ ДУБАЯ В КАЗАНЬ И ЕКАТЕРИНБУРГ**

**Вывозной рейс** авиакомпании «Уральские авиалинии» в понедельник доставил 165 россиян из Дубая в Казань и Екатеринбург, сообщает **пресс-служба** перевозчика.

«Сегодня из Дубая в 11.20 местного времени (10.20 мск) вылетел **вывозной рейс** U6-3806 с 165 пассажирами на борту. В Казань авиакомпания доставила 114 российских граждан (83 взрослых и 25 детей), а в Екатеринбург – 51 человека (39 взрослых и 11 детей)», – говорится в сообщении.

Уточняется, что среди пассажиров были 17 жителей Свердловской области, 22 жителя Самарской области, 44 из Татарстана, а также жители Кировской, Нижегородской, Тюменской и других областей.

<https://ria.ru/20200713/1574282573.html>

### **ГУДОК; ЧИКИРКИНА ДАРЬЯ, АНТИЧ ЮЛИЯ; 2020.14.07; БОЙЦЫ ЭПОХИ ПАНДЕМИИ; В РУТ (МИИТ) СОСТОЯЛОСЬ ОНЛАЙН-СОБРАНИЕ СТУДЕНЧЕСКИХ ОТРЯДОВ**

У студентов российских вузов начался трудовой семестр. Тысячи бойцов студенческих отрядов в этом году будут работать строителями, вожатыми, младшими медработниками, спасателями на курортах и проводниками в пассажирских поездах. В их числе и студенты отраслевых университетов – вчера состоялось торжественное онлайн-собрание Бойцов молодежно-студенческих отрядов **Российского университета транспорта (МИИТ)**.

Третий трудовой семестр продлится до сентября. Отряды работают по шести направлениям – строительное, медицинское, сельскохозяйственное, педагогическое, сервисное и транспортное. Как пояснили в Молодежной общероссийской общественной организации «Российские студенческие отряды» (МООО РСО), в этом году работа отрядов пересмотрена с учетом эпидемиологической ситуации в стране. «Деятельность всех направлений студенческих отрядов зависит от вводимых мер по ограничению въезда в курортные зоны, передвижений между регионами и складывающейся ситуации в отдельно взятых отраслях. Одной из основных рекомендаций являлось трудоустройство отрядов и поиск рабочих мест, в первую очередь на территории регионов, а также организация безопасных условий на трудовых проектах», – пояснили в РСО.

В отраслевых университетах подчеркнули, что отряды бойцов удалось сформировать, даже несмотря на то, что многие студенты разъехались по домам на период дистанционной учебы. «Мы поддерживаем многолетние традиции, которые сложились в нашем университете. **Российский университет транспорта** стоял у истоков движения стройотрядовцев. Ребята уже вошли в историю как люди, которые продолжают традицию в условиях, когда сделать это сложно», – сказал ректор **РУТ (МИИТ) Александр Климов**.

Так, 150 бойцов студотрядов **РУТ (МИИТ)** приступят к работе на объектах транспортной отрасли. Студенты будут проводниками в поездах компании «Гранд Экспресс» и в составе круглогодичного отряда «Юность», стюардами на скоростных поездах «Сапсан», электромонтерами и монтерами пути в ГУП «Московский метрополитен». Торжественное онлайн-собрание началось с церемонии сдачи рапортов командирами студенческих отрядов о готовности к работе **ректору РУТ (МИИТ) Александру Климову**. На мероприятии присутствовали директор Административного департамента **Минтранса** Константин Пашков и командир Центрального штаба МООО РСО Михаил Киселев.

«**Российский университет транспорта** продолжает самое мощное движение студотрядов в нашей стране – стройотрядовское движение. Уверен, что все традиции, которые были заложены ранее, современная молодежь будет продолжать», – сказал Константин Пашков.

С напутственными словами к стройотрядовцам обратились представители компаний, где студенты будут работать.

Трудовой семестр начался не только в РУТ (МИИТ). Так, еще 26 июня 10 бойцов строительного отряда «1520» факультета «Системы обеспечения движения поездов» Самарского госуниверситета путей сообщения (СамГУПС) отправились на межрегиональную студенческую стройку объектов нефтегазового комплекса «Северное сияние». «По приезде на объект все участники прошли двухнедельную обсервацию. Студенты проживают в общежитиях вахтового жилого комплекса, для них предусмотрено трехразовое питание. Ребята заняты в отделе по охране труда, занимаются планированием, исполнительно-технической документацией, выполняют подсобные работы и монтаж технологических трубопроводов», – рассказала комиссар штаба студенческих отрядов СамГУПСА Арина Солодова.

В Омском госуниверситете путей сообщения (ОмГУПС) к работе приступили все отряды, за исключением проводников. «Ребята-проводники приглашены в другие отряды – **путинские**, сервисные, строительные и сельскохозяйственные», – подчеркнула командир студенческих отрядов ОмГУПСА Диана Кежина.

В Сибирском госуниверситете путей сообщения (СГУПС) сформировано 11 строительных отрядов общей численностью 326 человек. «В целях обеспечения занятости студентов на летний период 2020 года активно прорабатываются заявки на трудоустройство бойцов на проекты различных уровней. На данный момент в связи с эпидемиологической ситуацией создались проблемы по трудоустройству отрядов проводников, а также строительных отрядов по причине заморозки многих строительных объектов. Надеемся, что отряды проводников все же выйдут на работу – у нас уже подготовлены 209 бойцов», – рассказала «Гудку» начальник Центра по связям с общественностью СГУПСА Светлана Павлова.

В Иркутском государственном университете путей сообщения (ИрГУПС) из 70 человек сформирован отряд «Байкал», который работает на БАМе. А в Дальневосточном госуниверситете путей сообщения (ДвГУПС) сейчас сформированы два отряда – «Путеец» (бойцы примут участие в строительных работах на Дальневосточной магистрали) и «**Путина**» (они займутся ловлей рыбы). «Также некоторые ребята поработали онлайн-вожатыми в первой смене детских лагерей», – добавила председатель профкома студентов ДвГУПСА Ирина Сашко.

### **ЗАБАЙКАЛЬСКАЯ МАГИСТРАЛЬ; СЕРГЕЙ ГРИДНЕВ; 2020.14.07; ПОЗДРАВИЛИ ЛУЧШИХ**

Торжественное вручение дипломов с отличием и выпускных квалификационных работ, выполненных на гранты ОАО «РЖД», прошло 10 июля. 26 выпускников, получивших красные и «грантовые» дипломы, поучаствовали еще и в телемосте, связавшем транспортные вузы России.

У крыльца Инженерного центра – нарядные выпускники, профессиональная судьба которых, можно сказать, предопределена. Эти ребята и девушки не только отлично учились и активно проявляли себя в общественной жизни вуза, но и заинтересовали своими идеями руководителей предприятий Забайкальской дороги, командиров магистрали и холдинга.

- 26 наших выпускников сегодня получают красные дипломы и дипломы, выполненные на грант ОАО «РЖД», – рассказал заместитель директора ЗаБИЖТ по молодежной политике Алексей Ларченко. – Сегодняшняя церемония имеет принципиальную особенность – мы впервые подключимся к онлайн-трансляции **министерства транспорта России**, и выпускников поздравят первые лица компании и дороги.

Минуты ожидания начала вручения дипломов не томительны. Сегодняшний день – символический мост, соединяющий учебу с новой, «взрослой» реальностью, многозадачность которой железнодорожникам предстоит постичь на практике.

От имени и по поручению начальника ЗаБЖД Александра Скачкова выпускников приветствует начальник службы управления персоналом ЗаБЖД Александр Дорофеев.

Добрými словами своих воспитанников напутствует директор ЗаБИЖТ Александр Еременко.

В 10.00 по Москве начинается онлайн-выпускной. **Министр транспорта РФ Евгений Дитрих** поздравляет выпускников ведущих транспортных вузов России с получением дипломов. Железнодорожная отрасль получает завидное пополнение, и лучшие наставники на дорогах сети готовы передать молодежи свой наработанный опыт. Генеральный директор ОАО «РЖД» Олег Белозеров и ректор Иркутского государственного университета путей сообщения Сергей Каргапольцев также находят для молодежи самые искренние слова поздравлений.

Как и ее сокурсники, напутствиям внимает студентка группы ПСЖ-2151 Мария Коростелева – потомственный вагонник. Облик этой стройной, красивой девушки не вяжется с обслуживанием подвижного состава, но идеи говорят сами за себя. Мария защитила диплом на тему «Внедрение инновационных средств диагностики для сокращения времени на техническое обслуживание грузовых поездов по ст. Карымская». Она внедряла интегрированный пост диагностики, на котором совмещенно производится коммерческий осмотр и техническое обслуживание. Грантом ОАО «РЖД» эта разработка рекомендована для внедрения на станции Карымская. Целевое направление позволит выпускнице в течение трех лет отработать на пункте технического обслуживания вагонов. Кстати, на этом предприятии работала ее бабушка и папа – тоже вагонник.

Начальник Забайкальского УЦПК Владимир Кленин – также из сильного железнодорожного рода, работник ЗаБЖД в четвертом поколении. Но своего сына Сергея, выбравшего стезю локомотивщика и защитившегося на «отлично», не подталкивал делать приятный родителям выбор. Владимир **Семенович** сам отработал в локомотивном хозяйстве свыше 15 лет, а сегодня счастливый отец горд за парня. В добрый час!

Руководители ЗаБИЖТ оценивают потенциал выпускников по достоинству. Врученные дипломы – пропуск в мир профессиональных свершений. Они для многих начнутся с внедрения одобренных проектов на производстве. Удачи!

На фото: Александр Дорофеев вручает Марии Коростелевой памятный знак и именные часы от начальника дороги.

<https://gudok.ru/zdr/172/?ID=1527498&archive=54470>

### **ТАСС; 2020.14.07; ЗАКОН ПО СБОРУ АВТОМОБИЛЬНЫХ ДАННЫХ ПЛАНИРУЮТ СОЗДАТЬ ДО КОНЦА 2020 ГОДА**

Федеральный закон о государственной информационной системе «Автодата» планируется разработать до конца 2020 года. Он будет регулировать правоотношения участников оборота автомобильных и инфраструктурных данных, в том числе права собственности на эти данные, сообщил ТАСС официальный представитель НТИ «Автонет» Ярослав Федосеев.

Законодательство по сбору автоданных разрабатывает рабочая группа НТИ «Автонет». Сейчас проводятся экспертные слушания, уточнил Федосеев.

«Данные с автомобилей собираются уже сегодня многими игроками рынка: автопроизводителями, дилерами, станциями техобслуживания. На сегодняшний день с информацией водителей можно сделать любые действия вплоть до использования их в коммерческих целях. При этом выгоду получают все, кроме автовладельца. Новый ФЗ позволит решить вопрос принадлежности этих данных, даст возможность автовладельцам взять их под контроль и использовать по своему усмотрению», – сказал он.

В организации рассчитывают, что закон будет принят в 2021 году. По словам Федосеева, в нем планируется закрепить владение цифровыми данными за собственником автомобиля. В документе также будут зафиксированы вопросы качественного облачного хранения данных на территории России и создания условий для их безопасного использования.

Ранее соруководитель НТИ «Автонет», президент НП «ГЛОНАСС» Александр Гурко на встрече с президентом РФ Владимиром Путиным сообщил, что «Автодата» – это первый в мире информационный ресурс больших автомобильных данных, единая информационная среда обмена данными между умным автомобилем и умной дорогой. Платформа соберет уникальный массив автомобильных данных, что позволит повысить безопасность на дорогах, качество транспортного обслуживания населения, развить рынок беспилотных транспортных средств и создать условия для глобального лидерства российских компаний.

Проект платформы «Автодата» по сбору автомобильных данных был официально запущен в России в 2019 году. Для его создания был сформирован межотраслевой консорциум «Автодата.Рус», учредителями которого, в частности, стали НП «ГЛОНАСС», Минпромторг и Минтранс РФ.

<https://tass.ru/ekonomika/8956903>

### **ТАСС; 2020.13.07; В МОСКВЕ ОТКРЫТА СТАНЦИЯ КУРЬЯНОВО МЦД-2 КУРСКО-РИЖСКОГО НАПРАВЛЕНИЯ**

Новая станция Курьяново МЦД-2 Курско-Рижского направления открылась в понедельник. В церемонии приняли участие заместитель мэра столицы Максим Ликсутов, заместитель генерального директора ОАО «РЖД» Олег Тони и заместитель мэра Москвы Андрей Бочкарев.

«Жители Печатников и Марьино получили новую станцию наземного метро. Могу сказать, что время в пути до Курского вокзала отсюда составляет 23 минуты. Это почти в пять раз быстрее, чем если вы поедете на своей машине до центра города», – сказал Ликсутов журналистам.

Заммэра подчеркнул, что жители двух районов и строящегося нового ЖК «Домашний» смогут сэкономить свое время в три раза, если будут пользоваться общественным транспортом. «Они сэкономят и деньги, потому что система МЦД-2 полностью интегрирована в соответствии с решением мэра в систему городского транспорта», – заявил он.

Ликсутов отметил, что при строительстве станции ОАО «РЖД» были использованы уникальные решения. «Это акцент на удобство для пассажиров: туннель, переход через пути и отличный наземный пешеходный переход для жителей Марьино», – пояснил заммэра. Он отметил, что провозная способность станции Курьяново составляет примерно 20 тыс. пассажиров в час.

Заместитель генерального директора ОАО «РЖД» Тони заявил журналистам, что строительство новых станций МЦД ведется по совместной программе ОАО «РЖД», московского и федерального правительств. Говоря о значении станции Курьяново для жителей юго-востока Москвы, Тони подчеркнул, что она расположена в районе, где ведется активная жилая застройка. «Станция рассчитана на 6 тыс. человек, безбарьерная среда, прекрасное освещение, хорошие условия для пассажиров», – сказал Тони.

О станции

Новая станция Курьяново расположена между станциями Москворечье и Перерва. Строительство началось в четвертом квартале 2018 года и заняло меньше двух лет. Станционный комплекс общей площадью свыше 4 тыс. кв. м состоит из островной платформы, подземного пешеходного туннеля и наземного перехода через ЖД-пути, которые обеспечат выход пассажиров к улицам Шоссейная и Подольская.

Открытие новой станции придаст дополнительный импульс развитию близлежащих территорий, включая реализацию крупного проекта реновации промзоны «Курьяново» на Шоссейной улице. Здесь планируется возвести новый жилой квартал со школой на 1100 мест, детскими садами на 475 мест, технопарком и многофункциональным центром. Часть

жилых домов предназначена для переселения жителей Печатников по программе реновации.

Курьяново стала уже четвертой новой станцией МЦД-2, открытой после запуска движения по диаметрам. Ранее пассажиров приняли станции Остафьево, Пенягино и Волоколамская. Движение по первым Московским центральным диаметрам открылось 21 ноября 2019 года. Всего с момента запуска поезда МЦД перевезли более 76 млн пассажиров.

<https://tass.ru/moskva/8951573>

### **ИНТЕРФАКС; 2020.13.07; ПСКОВСКАЯ ОБЛАСТЬ И ЧУВАШИЯ ПОЛУЧАТ ОТ МИНПРОМТОРГА 2,5 МЛРД РУБ. НА ЗАКУПКУ АВТОБУСОВ И ТРОЛЛЕЙБУСОВ**

Минпромторг на правах федерального куратора Псковской области и Чувашии просубсидирует поставку около 270 автобусов и троллейбусов в эти регионы, сообщила пресс-служба ведомства.

Соответствующее распоряжение подписал премьер-министр Михаил Мишустин.

«Минпромторг направит в Псковскую область почти 1,3 млрд рублей. На эти средства будут приобретены не менее 200 автобусов, при этом часть из них – на более экологичном и бюджетном газомоторном топливе. Софинансирование в Чувашской Республике составит около 1,2 млрд рублей. Эти деньги будут инвестированы в закупку первой группы обновленного электрического наземного транспорта – 68 единиц. Всего в Чувашии требуется закупить 220 новых троллейбусов», – цитирует пресс-служба Минпромторга главу ведомства Дениса Мантурова.

Как пояснили в пресс-службе ведомства, два указанных региона с непростой социально-экономической ситуацией с прошлого года находятся под федеральным кураторством Минпромторга. Поставка техники – одна из мер поддержки в рамках данного кураторства.

В ведомстве уточняют, что одним из основных перевозчиков Псковской области является государственный «Псковпассажиравтотранс», который обслуживает 400 автобусных маршрутов, включая городские, пригородные, междугородные и два международных. На балансе перевозчика находится 591 автобус. Средний возраст большей части парка превышает 14 лет и имеет пробег около 1 млн км, выход подвижного состава на линию составляет не более 70%.

«Некоторые автобусы служат уже более 30 лет. Ежедневно из-за предельного износа и технической ненадежности на городских маршрутах с линии сходит более 30% подвижного состава и направляется на ремонт», – говорится в пресс-релизе ведомства.

Чувашское МУП «Чебоксарское троллейбусное управление» является одним из основных перевозчиков столицы региона. В год его услугами пользуются 63 млн пассажиров. Износ транспорта составляет 83%, часть парка эксплуатируется более 25 лет.

«Троллейбусное сообщение в городах Чебоксары и Новочебоксарск организовано по множеству маршрутов, это популярный вид транспорта для жителей региона. Открываются новые троллейбусные маршруты, так, например, в микрорайонах «Новый город» и «Садовый» города Чебоксары курсируют троллейбусы с увеличенным автономным ходом. В январе 2020 года был открыт второй в России, после Крыма, межмуниципальный троллейбусный маршрут, связывающий два города – Чебоксары и Новочебоксарск», – добавляет Минпромторг.

Обновление парков пассажирского транспорта в российских регионах предусмотрено в 2020-2024 гг. нацпроектом безопасных автодорог. На эти цели в бюджете заложено 20 млрд руб. – по 4 млрд рублей в год. Также нацпроект предусматривает привлечение финансирования на эти цели со стороны ГТЛК – не менее 13 млрд руб. в 2020-2024 гг.

Минтранс ранее сообщал, что на 2020 г. в рамках нацпроекта утверждены поставки 447 автобусов и 64 троллейбусов в 12 городских агломераций. При этом министерство рассмотрело в общей сложности 53 заявки от регионов на 60 городских агломераций. Совокупная сумма по этим заявкам составила 54 млрд руб.

Кроме того, проектами обновления региональных парков автотранспорта занимаются ВЭБ и ГТЛК. В конце июня сообщалось, что они паритетных началах профинансируют сделку по приобретению 111 низкопольных автобусов ЛаАЗ (дочернее предприятие группы «ГАЗ» (МОЕХ: GAZA)) для Перми. Общий объем инвестиций в закупку составит 1,3 млрд рублей.

«Мы рассчитываем, что в ближайшее время сможем совместно профинансировать проекты и в других регионах. Это может стать важной составляющей комплексной программы модернизации пассажирского транспорта в городских агломерациях, которую правительство разрабатывает совместно с ВЭБ.РФ по поручению президента», – цитировала пресс-служба ВЭБа главу госкорпорации Игоря Шувалова.

С начала 2020 года при финансовой поддержке ВЭБа также реализуется проект по модернизации транспортной инфраструктуры Тверской области. В его рамках на линии общественного транспорта вышли более 400 автобусов также производства группы «ГАЗ». Стоимость поставки, профинансированной госкорпорацией, составила 3 млрд рублей.

### **ПРАЙМ; 2020.13.07; МИНПРОМТОРГ И МИНТРАНС РФ ПЛАНИРУЮТ СОВЕЩАНИЕ ПО TRADE-IN ГРУЗОВЫХ ВАГОНОВ – ИСТОЧНИК**

Минпромторг и Минтранс России в ближайшее время планируют совещание для обсуждения темы trade-in грузовых вагонов, сообщил РИА Новости источник, знакомый с планами министерств.

«Такая тема (trade-in грузовых вагонов – ред.) сейчас обсуждается. ... Планируется совместное совещание по данному вопросу», – сказал источник.

Ранее РБК с ссылкой на письмо замгендиректора РЖД Алексея Шило написало, что компания предложила субсидировать покупку инновационных вагонов по схеме trade-in. Согласно статье, в случае одобрения правительством, железнодорожные операторы смогут получать по 1,5 миллиона рублей на покупку нового вагона при сдаче трех старых. Уточнялось, что РЖД предложили внедрить схему trade-in из-за профицита полувагонов, который замедляет производство инновационных вагонов с повышенной нагрузкой на ось.

### **ТАСС; 2020.13.07; РОСТЕХ ПРЕДЛАГАЕТ ИСПОЛЬЗОВАТЬ МЕХАНИЗМ TRADE-IN ДЛЯ ПОДДЕРЖКИ ВАГОНОСТРОЕНИЯ**

Ростех предлагает использовать механизм trade-in для поддержки вагоностроения, сообщил в интервью ТАСС первый замглавы госкорпорации Владимир Артяков.

«Одной из мер поддержки тяжелого транспортного машиностроения может стать механизм trade-in в вагоностроении. Это позволит ускорить обновление парка, загрузить заказами вагоностроителей, тот же «Уралвагонзавод», – сказал Артяков.

В пресс-службе Ростеха ТАСС пояснили, что при участии в такой программе собственник вагонов сдает их в металлолом специализированной организации или производителю подвижного состава. При этом он дополнительно получает госсубсидию на приобретение новых вагонов.

«Таким образом, собственник должен доплатить разницу между стоимостью новых вагонов и суммами субсидии и стоимости металлолома, что делает покупку нового подвижного состава более выгодной», – пояснили в Ростехе.

Отвечая на вопрос о необходимой поддержке промышленности в период пандемии, Артяков сказал, что ранее Союз машиностроителей направил руководству страны

предложения по поддержке предприятий ОПК, предполагающие в том числе расширение возможностей для кредитования, временное снижение НДС до 10% и субсидии на создание страховых запасов микроэлектронной продукции.

По словам Артякова, необходимо не только поддерживать компании в связи с пандемией, но и решать системные проблемы. «Порядка 97% продукции, которую закупают сегодня российские госкомпании, – это импорт. По некоторым позициям его доля достигает 100%. Сегодня государство эту ситуацию понимает и меняет ее», – подчеркнул первый замглавы Ростеха, напомнив о находящемся в Госдуме законопроекте о квотировании госзакупок российской продукции.

Полную версию интервью читайте по ссылке: <https://tass.ru/interviews/8935181>

### **ТАСС; 2020.13.07; ПЛОЩАДЬ ПЕРЕД ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫМ ВОКЗАЛОМ В АРХАНГЕЛЬСКЕ РЕКОНСТРУИРУЮТ К ОКТЯБРЮ**

Работы по благоустройству площади перед железнодорожным вокзалом в Архангельске завершатся к октябрю 2020 года. Об этом говорится в сообщении **пресс-службы** администрации Архангельской области.

Договоренности о реализации совместных инвестиционных проектов, включающих реконструкцию железнодорожного вокзала в Архангельске с созданием на его базе транспортно-пересадочного узла, достигнуты в рамках рабочей встречи в начале июля врио губернатора Архангельской области Александра Цыбульского и генерального директора – председателя правления **ОАО «РЖД»** Олега Белозерова.

«До 1 октября здесь [на привокзальной площади] будет выполнено мощение, монтаж современной системы освещения, установлены малые архитектурные формы и декоративное ограждение», – говорится в сообщении. Для того чтобы провести работы по благоустройству, необходимо убрать находящиеся на площади вдоль проспекта Дзержинского торговые точки. Проработать вопрос с их владельцами Цыбульский поручил главе Архангельска Игорю Годзишу.

«Предприниматели и люди, которые на них работают, ни в коем случае не должны пострадать, мы не можем допустить, чтобы они лишились работы. Необходимо либо предложить для торговли другие места, либо, если предприниматели заинтересованы остаться на площади, рассмотреть возможность для их возвращения на эту территорию после благоустройства, но при условии, что они впишутся в общую дизайнерскую концепцию территории», – приводит **пресс-служба** слова врио.

Реконструкция непосредственно здания вокзала начнется в 2021 году. Будут проведены фасадные работы, ремонт зала ожидания для пассажиров, входных групп и санитарных узлов, устройство специализированных зон отдыха, касс и комнат длительного отдыха.

В 2020 году **РЖД** планирует вложить в развитие железнодорожной инфраструктуры Архангельской области около 4,2 млрд рублей. В результате ремонтных работ на базе вокзального комплекса Архангельска создадут транспортно-пересадочный узел. Все это время вокзал будет работать – здание останется открытым для пассажиров, но с некоторыми ограничениями.

<https://tass.ru/obschestvo/8952785>

### **ИНТЕРФАКС; 2020.13.07; РЖД С НАЧАЛА ИЮЛЯ ФИКСИРУЮТ РОСТ ПОГРУЗКИ УГЛЯ ИЗ КУЗБАССА НА СЕВЕРО-ЗАПАД РФ**

Динамика перевозок угля из Кузбасса в направлении северо-запада РФ в начале июля кардинально изменилась, следует из сообщения **ОАО «Российские железные дороги»**.

«За первые 12 дней месяца погрузка в направлении северо-запада выросла на 18,6%, в том числе на экспорт – на 19,6%, во внутрироссийском сообщении – на 14,6%», – говорится в сообщении.

В июне погрузка каменного угля на экспорт в целом по всей сети железных дорог перешла к росту впервые с начала 2020 года, отмечают РЖД. По итогам июня за рубеж было отправлено 16 млн тонн угля, что на 1,9% больше, чем в июне 2019 года. Рост погрузки на экспорт обеспечен прежде всего за счет увеличения объемов отправок в адрес припортовых станций Северо-Кавказской (на 17,9%) и Дальневосточной железных дорог (на 4,1%).

Всего в июне 2020 года на сети РЖД погружено 26,3 млн тонн угля (-4,7%), в том числе во внутреннем сообщении – 10,4 млн тонн (-13,3%). По итогам января-июня погрузка угля составила 168 млн тонн (-10,1%), в том числе во внутреннем сообщении – 73,4 млн тонн (-9,7%), в экспортном – 94,6 млн тонн (-10,3%).

Из Кузбасса в первом полугодии отправлено 102,2 млн тонн угля, в том числе 63,9 млн тонн – на экспорт (-13,5%), 38,3 млн тонн (-2,1%) – во внутреннем сообщении. Доля кузбасского угля в погрузке этой продукции выросла с 60,5% до 60,8%.

По итогам первого полугодия 2020 года ОАО «РЖД» выполнены все обязательства по перевозкам грузов перед угольными компаниями Кузбасса, отмечает компания.

Несмотря на существенный рост спроса на доставку других грузов в восточном направлении, в январе-июне 2020 года из Кузбасса на Дальний Восток было вывезено 27,5 млн тонн угля (+0,1% к плану), в том числе на экспорт – 25,9 млн тонн (+0,1%), во внутреннем сообщении – 1,6 млн тонн (+0,5% к плану).

Погрузка кузбасского угля в южном направлении за 6 месяцев 2020 года составила 11 млн тонн, что выше планового значения на 4,7%. Снижение объемов транспортировки во внутреннем сообщении на 8,5% (до 5,3 млн тонн) было компенсировано существенным ростом экспортных отправок – на 21,2% (до 5,6 млн тонн), в июне они выросли в 2,1 раза (до 1,2 млн тонн).

По данным РЖД, в первом полугодии 2020 года в направлении северо-запада из-за сокращения предъявления груза со стороны угольных компаний погружено только 30,2 млн тонн, что на 6,5% меньше плана (закрепленному в соглашении РЖД с администрацией Кемеровской области). В январе-июне на экспорт отправлено 23,4 млн тонн угля (-7,1% к плану), во внутреннем сообщении – 6,8 млн тонн (-4,4%).

### **ПРАЙМ; 2020.13.07; ДЕТСКУЮ ЖЕЛЕЗНУЮ ДОРОГУ В ПЕРМИ ПЛАНИРУЮТ НАЧАТЬ СТРОИТЬ В 2021 ГОДУ**

Пермскую детскую железную дорогу планируется начать строить в 2021 году, сообщается на сайте губернатора и регионального правительства.

«Детскую железную дорогу в Прикамье планируется начать строить в следующем году. Учебный центр детской железной дороги сможет стать филиалом Кванториума (детского технопарка – ред.)», – говорится в сообщении.

Уточняется, что проект детской железной дороги будет представлен несколькими объектами, в том числе большим круговым депо, повторяющим дореволюционное паровозное здание. Предполагается, что на первом этаже будет музей, на втором этаже – лекционные классы. В квартале, ограниченном улицами Максима Горького и Советской в Перми, планируется создать учебный центр из нескольких корпусов.

«Новый проект охватит комплекс зданий, расположенных в квадрате улиц Горького и Советской в непосредственной близости от здания Пермского института железнодорожного транспорта: здания по ул. Горького, 4, 6, 8 и по ул. Советской, 8 – для размещения объектов учебного центра ДЖД, а также здание по ул. Советской, 1п (бывшее локомотивное депо завода им. А.А. Шпагина) – под музей истории Уральской железной дороги», – указывает **пресс-служба** краевой администрации.

Общая стоимость проекта ориентировочно составит около 1 млрд рублей. Отраслевой институт **РЖД** – «Уралжелдорпроект», сейчас проводит проектно-изыскательские работы.

После завершения проектирования и прохождения госэкспертизы будет определена окончательная стоимость проекта.

О планах начать проектирование детской железной дороги два года назад заявлял бывший глава региона Максим Решетников. Это произошло во время подписания соглашения между Пермским краем и **ОАО «Российские железные дороги»** о взаимодействии и сотрудничестве в области железнодорожного транспорта на 2019-2021 годы.

### **ПРАЙМ; 2020.13.07; РЖД ОБУЧАЮТ 36 ЖЕНЩИН ПО СПЕЦИАЛЬНОСТИ ПОМОЩНИК МАШИНИСТА**

**РЖД** обучают 36 женщин по специальности помощник машиниста в трех городах России, сообщила компания.

Законодательно в РФ планируется разрешить женщинам работать машинистами с 2021 года. Замгендиректора **РЖД** Олег Валинский в интервью корпоративному изданию компании газете «Гудок» сообщал, что для того, чтобы претендовать на должность машиниста, надо не меньше трех лет отработать помощником.

«Группа из 20 женщин сегодня приступила к обучению по специальности «помощник машиниста» в учебном центре профессиональных квалификаций Екатеринбурга. Всего в программе **ОАО «РЖД»** по подготовке женщин-машинистов уже участвуют 36 человек, они проходят подготовку в учебных центрах **ОАО «РЖД»** в трех городах: Москве, Санкт-Петербурге и Екатеринбурге», – говорится в сообщении.

Отмечается, что набор в группы и прием заявок женщин, желающих начать обучение по профессии, продолжается. Кандидаты на обучение должны быть старше 18 лет, иметь образование не ниже среднего общего, пройти предварительное медицинское обследование, включая психофизиологическое освидетельствование. **РЖД** на период обучения предоставляет стипендию, проживание, а по окончании гарантирует трудоустройство на вакантные места тем, кто сдал экзамены и получил свидетельство о присвоении профессии.

Программа обучения длится 24 недели и включает теоретические и практические занятия. На теории будущим помощникам машиниста предстоит изучить правила технической эксплуатации на железнодорожном транспорте, охраны труда, устройство подвижного состава. Навыки вождения поездов женщины будут отрабатывать в том числе на специальных тренажерах, полностью имитирующих кабину машиниста.

**РЖД** отмечают, что в существующей эпидемиологической ситуации учебный процесс организуется при строгом соблюдении рекомендаций Роспотребнадзора. Частично занятия проводятся в дистанционном формате.

### **РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; НАТАЛЬЯ КОЗЛОВА; 2020.14.07; ВАГОНЫ ПОД ОТКОС; СК ПРОВЕРЯЕТ АВАРИЮ ГРУЗОВОГО ПОЕЗДА В ТУЛЬСКОЙ ОБЛАСТИ**

Следственный комитет разбирается со сходом вагонов грузового поезда в Тульской области. Там идет доследственная проверка. Занимается ей Московское межрегиональное следственное управление на транспорте Следственного комитета.

Как рассказала корреспонденту «РГ» представитель столичного СК на транспорте Елена Марковская, в разгар трудового дня на перегоне станций Лазарево – Щекино произошел сход вагонов грузового поезда. В результате схода пострадавших и угрозы окружающей среде нет.

Следственно-оперативная группа сутки работала на месте происшествия. По первичной информации, упали под откос 15 вагонов. Но потом пришло уточнение – упали с рельс 22 вагона.

По словам Марковской, природа и люди не пострадали, так как выяснилось, что поезд вел состав с окатышем. Его соберут, и вреда он не принесет. А вот почему целый груженный

состав опрокинулся, будет разбираться следствие. Сход грузовых вагонов стал причиной задержки движения поезда Москва – Белгород. К месту происшествия оперативно прибыл аварийно-восстановительный поезд РЖД.

В настоящий момент движение поездов на месте аварии организовано по альтернативным маршрутам. Об этом объявила служба корпоративных коммуникаций Московской железной дороги. Поезда двигаются по следующему маршруту: Орел – Брянск – Сухиничи – Тула – Москва и обратно. Задерживаются пассажирские поезда № 741 и 719 Москва – Белгород, № 120 Белгород – Санкт-Петербург, № 742 Белгород – Москва.

После окончания доследственной проверки СК объявит, кто виноват в аварии. Если причина схода вагонов так называемый «человеческий фактор», то с ним будут работать следователи.

На ту же тему:

<https://ria.ru/20200713/1574277670.html>

<https://www.mskagency.ru/materials/3021879>

### **РИА НОВОСТИ; 2020.13.07; МОЩНЕЙШИЙ В МИРЕ АТОМНЫЙ ЛЕДОКОЛ «РОССИЯ» ЗАЛОЖАТ В СЕНТЯБРЕ 2020 ГОДА**

Закладка самого мощного в мире атомного ледокола «Россия» проекта 10510 «Лидер» состоится в сентябре нынешнего года, сообщило официальное издание российской атомной отрасли газета «Страна Росатом».

Первая резка металла для строительства атомохода «Россия» состоялась 6 июля на судостроительной верфи в городе Большой Камень Приморского края. Это событие дало старт строительству нового атомного ледокола. «Закладка запланирована на сентябрь», – пишет «Страна Росатом».

Согласно условиям контракта, ввод судна в эксплуатацию запланирован в 2027 году. Стоимость головного ледокола – около 127 миллиардов рублей. Контракт на строительство атомного ледокола «Россия» между предприятием Росатома ФГУП «Атомфлот» (Росатомфлот) и судостроительным комплексом «Звезда» был подписан в апреле нынешнего года. Всего в РФ планируется построить три таких атомохода. ССК «Звезда» создается консорциумом во главе с ПАО «НК «Роснефть».

<https://ria.ru/20200713/1574266237.html>

### **ПРАЙМ; 2020.13.07; УНИВЕРСАЛЬНЫЙ СУХОГРУЗ «ФЕСКО ПАРИС» ВОШЕЛ В СОСТАВ ФЛОТА FESCO**

Транспортная группа Fesco в рамках программы обновления флота приобрела еще одно судно – универсальный сухогруз «Феско Парис», сообщила группа.

В апреле 2020 года Fesco уже приняла в состав флота аналогичный сухогруз «Феско Улисс», а в 2019 году два контейнеровоза – «Феско Магадан» и «Феско Монерон».

Судно отправится в свой первый рейс в середине июля и доставит оборудование для нефтегазового месторождения из шведского порта Норрчепинг в порт Новый в Ямало-Ненецком автономном округе.

«Сухогруз «Феско Парис» вошел в состав флота Fesco.... Длина сухогруза – 138 метров, ширина – 21 метр, дедвейт – 12 828 тонн. Ледовый класс судна IA соответствует стандартам, необходимым для работы в полярных морях. На сухогрузе установлены два крана, способные в сдвоенном режиме работы поднимать груз весом до 240 тонн», – отмечается в сообщении группы.

Добавляется, что сейчас судно проходит освидетельствование на соответствие требованиям Российского морского регистра судоходства, в том числе для получения полярного сертификата, которое позволит работать на Северном морском пути.

### **ИНТЕРФАКС; 2020.13.07; МОРСПАССЛУЖБА ПЕРЕНАПРАВИЛА СПАСАТЕЛЕЙ, ЗАНЯТЫХ В ЛИКВИДАЦИИ РАЗЛИВА ТОПЛИВА НТЭК, К МЕСТУ РАЗЛИВА АВИАКЕРОСИНА**

Морская спасательная служба перенаправила к месту разлива авиакеросина (в районе поселка Тухард) 6 спасателей, занимавшихся ликвидацией последствий разлива нефтепродуктов в районе ТЭЦ-3 АО «Норильско-Таймырская энергетическая компания» (НТЭК, входит в группу «Норникеля» (МОЕХ: GMKN)), сообщает пресс-служба ведомства.

«По обращению руководства компании «Норникель» и решению Морской спасательной службы двумя бортами вертолетов в район аварии, сразу же после сигнала о катастрофе, были направлены 6 спасателей ФГБУ «Морспасслужба» из состава 20 спасателей, продолжающих работы по ликвидации последствий разлива нефтепродуктов в районе ТЭЦ-3 под Норильском», – говорится в сообщении.

После прибытия спасатели выставили ордера боновых заграждений, приступили к установке емкостей временного хранения и сбору авиационного топлива при помощи нефтесборных систем. Загрязненные топливом берега и часть мелководья обрабатываются сорбирующими реагентами.

Отмечается, что в данный момент разлив авиакеросина полностью локализован, необходимости в увеличении группы спасателей нет.

12 июля у поселка Тухард Красноярского края произошла разгерметизация трубопровода АО «Норильсктрансгаз» (входит в ГК «Норникель»), в результате чего разлилось около 44,5 тонны авиационного топлива.

Как сообщила в понедельник пресс-служба администрации Таймырского Долгано-Ненецкого района, топливо попало в безымянное озеро площадью порядка 600 кв. метров. По факту инцидента следователи СКР возбудили уголовное дело по статье 246 УК РФ (нарушение правил охраны окружающей среды при производстве работ)

### **ИНТЕРФАКС; 2020.13.07; ГЛАВА UTAIR НАЗВАЛ ДОПЭМИССИЮ «АЭРОФЛОТА» УГРОЗОЙ ДЛЯ ДРУГИХ «ДИНОЗАВРОВ» РЫНКА**

Адресная господдержка «Аэрофлота» через допэмиссию акций, которая сейчас обсуждается, является угрозой для других крупных авиакомпаний, считает гендиректор Utair Андрей Мартиросов.

«Много говорится о субсидиях в 20 млрд руб. (всем российским авиакомпаниям – ИФ), там еще сколько-то аэропортам. А вот то, что перевозчику №1 государство собирается 80 или 60 или 100 млрд руб. направить в уставный капитал – это же тоже поддержка отрасли, правильно? Вот мы как – будем дальше продолжать делать вид, что этого ничего не происходит и считать, что это нормальное правильное регулирование, госполитика?», – обратился Мартиросов к участникам заседания подкомиссии по авиационной и космической деятельности РСПП, которая прошла в понедельник утром.

«Я думаю, что не надо изображать из себя известных представителей фауны, которые, засунув голову под крылышко, считают, что мир изменился и внешних угроз больше не существует. Мне кажется, это особенно важно для лидеров рынка. При известных крупных катаклизмах погибают динозавры, а ящерицам всегда остается место под солнцем, – заявил глава Utair. – Поэтому если, на мой взгляд, государственное регулирование не изменится, и государство будет рассыпать ящерицам просо, а крупному государственному монополисту выделять огромные деньги, субсидируя его, остальным динозаврам из этого семейства придется совсем плохо».

Отсутствие «правильной, сбалансированной господдержки отрасли» особенно большими проблемами обернется для авиакомпаний S7, «Уральские авиалинии» и пассажирскому сегменту бизнеса Utair, полагает Мартиросов.

«Ну, может меня сейчас упрекнул, что этого ничего не было и не состоится – ну, хорошо, я готов с этим согласиться. Но мне кажется, это важно учитывать, и с площадки РСПП именно надо сказать, что такая несбалансированная структура поддержки может причинить очень большой вред крупным участникам рынка», – заключил топ-менеджер.

Ранее источники сообщали, что правительство обсуждает докапитализацию «Аэрофлота» через допэмиссию акций. По их данным, помимо государства, в ней могут поучаствовать госбанк ВТБ и Российский фонд прямых инвестиций (РФПИ). «Аэрофлот», который сейчас на 51,17% принадлежит Росимуществу, может выпустить допэмиссию на сумму около 80 млрд руб.: РФ может купить акции на 50 млрд руб., а остальные выкупят ВТБ и РФПИ в равных пропорциях, утверждали источники.

Позднее обсуждение допэмиссии «Аэрофлота» подтвердил **министр транспорта Евгений Дитрих**. Группа уже выбрала свою квоту отраслевых субсидий в 7,9 млрд руб., «тем не менее, проблемы остаются, есть необходимость оплаты труда персоналу в условиях, когда авиаперевозки не восстановились», пояснял министр. Источники допэмиссии рассматриваются, «вполне возможно, там будут и банки, что-то, вполне возможно, возьмет на себя государство», говорил **Дитрих**.

### **ТАСС; 2020.13.07; РОССИЙСКИЕ АВИАКОМПАНИИ В ИЮНЕ СОКРАТИЛИ ПЕРЕВОЗКИ ПАССАЖИРОВ НА 77,5%**

Российские авиакомпании в июне 2020 года, по оперативным данным, сократили перевозки пассажиров на 77,5% в годовом выражении – до 2,84 млн. Об этом говорится в сообщении **Росавиации**. При этом по сравнению с показателями за май и апрель 2020 года, когда снижение перевозок составляло более 91%, июньский показатель говорит о росте пассажиропотока. За I полугодие 2020 года авиакомпании сократили перевозки на 52%, до 27,8 млн пассажиров.

«По оперативным данным, в июне текущего года российские перевозчики обслужили 2,84 млн пассажиров, что составляет -77,5% по сравнению с объемами за аналогичный период прошлого года, – говорится в сообщении агентства воздушного транспорта. – По оперативным данным, всего за первое полугодие 2020 года перевезено 27,8 млн пассажиров (-52%).

При этом авиакомпания S7 перевезла 678 тыс. пассажиров (снижение по сравнению к июню 2019 года составило почти 50%), «Аэрофлот» – 523 тыс. пассажиров (-84%). Таким образом, как следует из данных **Росавиации**, S7 третий месяц подряд остается крупнейшим российским авиаперевозчиком.

Тройку крупнейших авиаперевозчиков замыкает «Победа», которая перевезла 439 тыс. пассажиров (-52%). Utair перевезла 201 тыс. пассажиров (-73%), «Россия» – почти 200 тыс. (-85%), а «Уральские авиалинии» – 170 тыс. (-82%).

Ранее первый заместитель **министра транспорта**, руководитель **Росавиации Александр Нерадько** говорил, что **Росавиация** с начала июня зафиксировала рост авиаперевозок в РФ примерно в три раза по сравнению с маем. Тем не менее текущие показатели в 5-7 раз ниже, чем в 2019 году, отмечал он.

В апреле 2020 года авиакомпании перевезли рекордно низкие 739,5 тыс. пассажиров, в мае – 946 тыс. пассажиров.

<https://tass.ru/ekonomika/8948353>

### **ПРАЙМ; 2020.13.07; АЭВТ ОЖИДАЕТ УБЫТКА АВИАКОМПАНИЙ РФ В 2020 Г В 350 МЛРД РУБ**

Российская Ассоциация эксплуатантов воздушного транспорта (АЭВТ) на фоне ситуации с коронавирусом ожидает операционного убытка авиакомпаний РФ в 2020 году на уровне 350 миллиардов рублей, следует из презентации АЭВТ.

«Операционный убыток российских авиакомпаний... 2020 (оценка)... -350 (миллиардов рублей – ред.)», – говорится в презентации, представленной в ходе заседания подкомиссии РСПП по авиационной и космической деятельности вице-президентом ассоциации Борисом Карповичем.

«По нашим оценкам, по оценкам АЭВТ, мы приблизительно выходим на минус 350 миллиардов. Первый квартал – минус 55 миллиардов, второй – минус 150 миллиардов», – сказал Карпович.

Он также отметил, что, по оценкам **Минтранса РФ**, в 2020 году ожидается снижение объемов перевозок на 53%. «То есть мы говорим о цифре приблизительно 50 миллионов (человек – ред.)», – уточнил Карпович.

**Росавиация** ранее сообщила, что пассажиропоток российских авиакомпаний в июне вырос в три раза по сравнению с маем, однако по сравнению с аналогичным периодом прошлого года падение составило 77,5%.

### **ТАСС; 2020.13.07; В КОЛЬЦОВО ЗАЯВИЛИ О ГОТОВНОСТИ К ВОЗОБНОВЛЕНИЮ МЕЖДУНАРОДНОГО АВИАСООБЩЕНИЯ**

Аэропорт Кольцово в Екатеринбурге (входит в холдинг «Аэропорты регионов») готов к возобновлению международного пассажирского авиасообщения после его приостановления из-за пандемии коронавируса. Об этом ТАСС сообщили в пресс-службе аэропорта в понедельник.

«Аэропорт Кольцово готов к возобновлению международного пассажирского авиасообщения. В аэропорту в соответствии с рекомендациями Роспотребнадзора и Росавиации реализуется комплекс мер по профилактике распространения коронавируса. Производственные службы Кольцово готовы к обслуживанию иностранных рейсов», – сказали в пресс-службе.

<https://tass.ru/ural-news/8949607>

### **ТАСС; 2020.13.07; АЭРОПОРТ ПУЛКОВО СООБЩИЛ РОСАВИАЦИИ О ГОТОВНОСТИ К ОБСЛУЖИВАНИЮ МЕЖДУНАРОДНЫХ РЕЙСОВ**

Компания «Воздушные ворота Северной столицы» (ВВСС), управляющая международным аэропортом Пулково, обратилась в Росавиацию с сообщением о готовности к приему и отправке международных **рейсов**. В авиаузле выполняются все необходимые санитарные нормы для безопасного обслуживания пассажиров, сообщили ТАСС в понедельник в **пресс-службе** организации.

«Управляющая компания аэропорта Пулково направила в **Федеральное агентство воздушного транспорта** (Росавиацию) информацию о готовности к обслуживанию международных направлений», – сказала собеседница агентства.

Она отметила, что Пулково соблюдает рекомендации по недопущению скопления посетителей на территории аэропорта. Для этого в пассажирском терминале не рекомендовано находиться более двух часов. В пассажирском терминале аэровокзала в зонах регистрации и контроля нанесена специальная разметка для соблюдения безопасной дистанции. В местах общего пользования установлены дозаторы с антисептиком для рук, усилен режим уборки помещений аэропорта, воздух в терминале обеззараживается с помощью ультрафиолетовых рециркуляторов.

В соответствии с постановлением главного государственного врача РФ «О согласовании графика и количества пассажиров в целях предотвращения распространения COVID-19» количество прибывающих российских граждан **вывозными рейсами** в Пулково из-за рубежа не превышает 200 человек в сутки. В международном секторе авиаузла выделена специальная зона для организации рабочих мест представителей Роспотребнадзора, в обслуживании **вывозных рейсов** также принимают участие около 30 сотрудников ВВСС.

С 25 марта по 6 июля 2020 года аэропорт Санкт-Петербурга обслужил на прилет и вылет 137 эвакуационных **рейсов** из 31 страны мира. Это более 14,7 тыс. пассажиров. Эвакуационными **рейсами** в иностранные государства за отчетный период отправились

<https://tass.ru/obschestvo/8956015>

### **ТАСС; 2020.13.07; КАЛИНИНГРАДСКИЙ АЭРОПОРТ ХРАБРОВО ГОТОВ К ОБСЛУЖИВАНИЮ МЕЖДУНАРОДНЫХ АВИАРЕЙСОВ**

Международный аэропорт Калининград (Храброво) готов к возобновлению обслуживания международных авиарейсов. Об этом ТАСС сообщили в понедельник в **пресс-службе** авиаузла.

«Аэропорт готов к возобновлению международных рейсов. Уведомление в Росавиацию о готовности отправлено», – сказали в **пресс-службе**.

Международный аэропорт Калининград (Храброво) расположен в 20 км к северо-востоку от центра Калининграда. Имеет статус аэропорта федерального значения, связан регулярным воздушным сообщением с Москвой, Санкт-Петербургом, Екатеринбург, Череповцом, Белгородом, Волгоградом, Воронежем, Казанью, Нижним Новгородом, Пермью, Ростовом-на-Дону, Калугой, Краснодаром, Минском, Ташкентом, Варшавой. До 2021 года включительно для аэропорта действует пятая степень «свободы воздуха».

Географическое положение и пятая «свобода» воздуха, действующая для аэропорта Храброво, позволяет области рассчитывать на развитие авиaperевозок в Европу, однако, как сообщал губернатор области Антон Алиханов, регулярные рейсы на этом направлении осуществлялись только польской авиакомпанией LOT, которая шесть раз в неделю летала из Калининграда в Варшаву.

В 2019 году Храброво обслужил 2 369 860 человек, что на 10,3% выше отчетных данных за 2018 год. В 2020 году аэропорт планировал обслужить до 2,5 млн пассажиров, из-за пандемии пассажиропоток в апреле упал почти на 90%, мае – на 88,1% по сравнению с аналогичными периодами прошлого года. В июне, после отмены обязательной 14-дневной самоизоляции для прилетающих, он начал восстанавливаться и достиг 84 658 человек, но, по данным дирекции аэропорта, это на 61,9% меньше, чем в июне прошлого года.

<https://tass.ru/ekonomika/8950725>

### **ПРАЙМ; 2020.13.07; ГЛАВГОСЭКСПЕРТИЗА ОДОБИЛА ПРОЕКТ НОВОГО МЕЖДУНАРОДНОГО ТЕРМИНАЛА АЭРОПОРТА ХАБАРОВСКА**

Главгосэкспертиза выдала положительное заключение по проектной документации на новый пассажирский терминал международных авиалиний аэропорта Хабаровск, строительство которого планируется начать в 2021 году, сообщает АО «Хабаровский аэропорт».

«Главное управление государственной экспертизы России вынесло положительное заключение по результатам рассмотрения проекта строительства нового пассажирского терминала международных авиалиний (МВЛ) аэропорта Хабаровск. Была дана оценка проектной документации, инженерным изысканиям, а также соответствию проекта требованиям технических регламентов», – говорится в сообщении.

Отмечается, что проектирование терминала осуществляет компания DBC Consultants, занимающая лидирующие позиции на российском рынке в сфере инженеринговых услуг. Она выступала техническим заказчиком при строительстве нового терминала внутренних линий (ВВЛ) аэропорта Хабаровск, введенном в эксплуатацию в сентябре 2019 года.

Согласно проекту, новый международный терминал будет являться архитектурным продолжением терминала внутренних линий. Оба терминала соединят переходом. Площадь нового терминала составит 20 тысяч квадратных метров. Его пропускная способность составит около 1 миллиона пассажиров в год.

«Несмотря на сложности, вызванные пандемией коронавирусной инфекции, работа по реализации проекта продолжается. В настоящее время АО «Хабаровский аэропорт» проводит переговоры с ведущими институтами развития страны по вопросам финансирования. Планируется, что строительство начнется в 2021 году», – говорится в сообщении.

Хабаровский международный аэропорт – один из крупнейших авиаузлов на Дальнем Востоке. Ежегодно он обслуживает более 2 миллионов пассажиров и около 30 тысяч тонн грузов. В прошлом году в эксплуатацию был введен новый пассажирский терминал внутренних авиалиний пропускной способностью до 3 миллионов пассажиров в год.

### **ТАСС; 2020.13.07; АЭРОПОРТ КИРОВА РАССЧИТЫВАЕТ ВОССТАНОВИТЬ ПАССАЖИРОПОТОК ДО УРОВНЯ ПРОШЛОГО ГОДА В ИЮЛЕ**

Кировский аэропорт Победилово рассчитывает в июле после ослабления введенных из-за пандемии коронавируса ограничений восстановить сократившийся в предыдущие месяцы пассажиропоток до уровня прошлого года. Об этом сообщил в понедельник ТАСС начальник коммерческого отдела аэропорта Алексей Губин.

«Пассажиропоток сократился в разы, особенно в апреле: если в апреле прошлого года аэропорт обслужил 16 998 пассажиров, то в апреле 2020 года – 597. Причина – введение ограничений [из-за пандемии коронавируса], отмена командировок, запрет передвижений, также на апрель и май приостановила деятельность авиакомпания «Победа». В июле мы ожидаем пассажиропоток на уровне прошлого года, 25 525 человек, так как открылись южные направления, они неплохо загружаются. По данным на 13 июля, пассажиропоток составляет 11 629 пассажиров», – сказал Губин.

По его словам, уже в мае пассажиропоток начал восстанавливаться. «В мае [он составил] 1 643 человека, рост от апреля практически в три раза, но по сравнению с показателями прошлого года, 17 683 человек, это незначительная [цифра]. В июне 2020 возобновила деятельность «Победа», ограничения начали ослабевать, пассажиропоток увеличился до 10 220 человек. Для сравнения, в прошлом году в июне он составлял 22 397 человека», – отметил Губин.

Сейчас из Кирова можно улететь в Москву, Нарьян-Мар, Симферополь и Сочи. Рейсы выполняют авиакомпании «Победа», «Руслайн», Ираэро» и «Северный ветер».

Кировская область вышла на второй этап снятия ограничительных мер по коронавирусу, в регионе работают производственные предприятия, сельхозорганизации, строительные организации, рынки, часть магазинов, рестораны и кафе. Общее количество выздоровевших от коронавирусной инфекции в регионе составляет 3 065 человек. За последние сутки выявлено 44 новых случаев заражения, всего в регионе зафиксировано 3 892 заболевших с клиническими проявлениями заболевания. В больницах находятся 1 011 человек с пневмонией, в реанимации и интенсивной терапии – 29. В регионе отменено требование обязательной самоизоляции граждан, при этом сохраняется масочный режим, также рекомендовано соблюдать режим самоизоляции гражданам старше 65 лет.

Победилово – аэропорт города Кирова, расположенный в 22 км юго-западнее от центра. Обслуживает региональные рейсы по России. Имеет статус аэропорта федерального значения.

Восстановление пассажиропотока за счет южных направлений

Представители воздушных гаваней в регионах Приволжского федерального округа рассказали ТАСС, что также фиксируют постепенное увеличение турпотока преимущественно за счет южных направлений. Представители аэропортов отмечают, что с начала лета на фоне улучшения эпидемиологической ситуации в российских регионах пассажиропоток растет. Так, в Перми в июне он вырос в 4,5 раза по сравнению с маем за счет южных направлений – на Сочи, Симферополь и Анапу пришлось суммарно 20%

всего месячного пассажиропотока (10 тыс. человек). Кроме того, постепенно возвращаются в расписание рейсы в Москву.

«Из 11 традиционных ежедневных рейсов из Перми в Москву авиакомпаниями восстановлено семь частот в день, сегодня улететь в столичные аэропорты Домодедово, Внуково, Шереметьево можно рейсами трех авиакомпаний: «Аэрофлот», S7 Airlines и «Победа», – отметили в **пресс-службе** аэропорта.

Число рейсов в южном направлении увеличилось в международном аэропорту Стригино в Нижегородской области, в день выполняется до пяти рейсов на юг России. В июле на южных направлениях появились новые авиаперевозчики: полеты в Анапу начала выполнять авиакомпания «Россия», Nordwind открыла прямые рейсы в Симферополь. Кроме того, увеличилась частота рейсов в московском направлении – до шести в день, а с 15 июля она увеличится до семи рейсов.

В июне пассажиропоток в аэропорту Саранска увеличился в 2,6 раза по сравнению с маем, до 1 749 человек (в июне 2019 года он составил почти 9,3 тыс. человек). «В результате ослабления введенных в регионах из-за пандемии коронавируса ограничений пассажиропоток увеличивается: рейсы в Сочи летают практически полные, загрузка рейсов на Санкт-Петербург – 85-90%. Но пока полноценно аэропорт работает только четыре раза в неделю», – рассказал ТАСС директор «Авиалиний Мордовии» Александр Кистайкин.

По его словам, выпадающие доходы аэропорта за апрель-июнь составят около 21,6 млн рублей. В настоящее время улететь из Саранска можно в Санкт-Петербург, Минеральные Воды, Сочи и Екатеринбург, а также в Москву. Рейсы выполняют авиакомпании «Руслайн», «Ираэро» и «Аэрофлот».

<https://tass.ru/ekonomika/8951527>

### **ТАСС; 2020.14.07; АВСТРИЯ ПРОДЛИЛА ДО 31 ИЮЛЯ ЗАПРЕТ НА ПАССАЖИРСКИЕ АВИАРЕЙСЫ ИЗ РОССИИ**

Власти Австрии продлили с 15 июля до 31 июля 2020 года запрет регулярного пассажирского авиасообщения с Россией, Украиной, Белоруссией, Великобританией, Ираном, Китаем, Португалией, Швецией. Об этом говорится в опубликованном в ночь на вторник постановлении Министерства социальных дел, здравоохранения, защиты прав потребителей Австрии.

Австрийская сторона также вычеркнула из запретного списка итальянскую область Ломбардия, но внесла в него Египет, Сербию, непризнанное Косово, Черногорию, Северную Македонию, Албанию, Боснию и Герцеговину, Румынию, Болгарию, Молдавию. Из этих стран прилет пассажирских **рейсов** запрещается с 15 июля по 31 июля.

Это постановление властей не распространяется на грузовые **рейсы**, **вывозные рейсы**, санитарную авиацию или полеты в государственных интересах Австрийской Республики.

В июне Австрия объявила об открытии границы для 32 европейских стран. Авиакомпания Austrian Airlines возобновила полеты в Европе. Австрийская сторона при этом усилила пограничный контроль с Венгрией и Словенией для приезжих с Западных Балкан. Регулярное пассажирское авиасообщение с Россией, Украиной и рядом других стран было приостановлено с 18 марта и с тех пор продлевается каждые две недели на основе оценки эпидемиологической обстановки в этих государствах.

<https://tass.ru/mezhdunarodnaya-panorama/8956889>

### **ТАСС; 2020.13.07; ВЕНГРИЯ НАЗВАЛА УСЛОВИЯ ДЛЯ ВЪЕЗДА РОССИЯН С 15 ИЮЛЯ**

Оперативный штаб по борьбе с пандемией коронавируса рекомендовал правительству Венгрии внести Россию в список стран, приедем из которых с 15 июля будет разрешен въезд с условием соблюдения двухнедельного карантина или предоставления медицинской справки об отсутствии заражения коронавирусом. Об этом сообщил в понедельник официальный информационный портал венгерского правительства со ссылкой на руководителя канцелярии **премьер-министра** Венгрии Гергея Гуйаша.

Согласно его информации, новые правила въезда в Венгрию начинают действовать с полуночи 15 июля. Власти этой страны классифицировали государства на три категории по уровню эпидемиологической обстановки – «красный», «желтый», «зеленый».

«В «красный» список вошли Албания, Босния и Герцеговина, Северная Македония, Косово, Белоруссия, Черногория, Украина, некоторые страны Азии. В «желтый» список вошли некоторые страны Евросоюза – Румыния, Португалия, Болгария, Швеция, а также Сербия, Россия, Великобритания, США и Китай. «Каждый приезжий из этих стран будет помещен в карантин, но сможет покинуть карантин после первого отрицательного анализа [на коронавирус]. Два отрицательных теста потребуется, если приезжий прибыл из страны «красного уровня», – говорится в сообщении. Все остальные страны вошли в «зеленый» список.

Граждане Венгрии, прибывающие из стран «желтого» и «красного» уровня, должны пройти медицинское обследование на границе, за исключением лиц, у которых при себе есть отрицательный тест на коронавирус. Если у приезжих по результатам медицинского обследования на границе будет выявлено подозрение на коронавирус, они должны быть помещены в карантин на 14 дней.

Гражданам других стран, не обладающих постоянным местом жительства в Венгрии, при прибытии из стран с «красным» уровнем въезд будет запрещен. «Иностранец при въезде из стран с «желтым» уровнем должен пройти медицинское обследование. В случае выявления инфекции они не смогут въехать на территорию Венгрии. В случае отсутствия подозрения на инфекцию иностранные граждане должны находиться в 14-дневном обязательном домашнем карантине», – отмечается в сообщении.

Ранее Роспотребнадзор направил в **Минтранс** и Росавиацию список из 13 стран, куда Россия может возобновить рейсы на первом этапе, среди которых, в частности, была и Венгрия. В то же время по решению Совета ЕС Россия не вошла в первоначальный перечень государств, с которыми сообщество готово открыть границы. Новая редакция списка «безопасных стран» должна быть подготовлена Советом ЕС к 15 июля.

<https://tass.ru/mezhdunarodnaya-panorama/8950715>

### **ТАСС; 2020.13.07; РОССИЙСКИЕ ТУРОПЕРАТОРЫ ЗАЯВИЛИ О ГОТОВНОСТИ ВОЗОБНОВИТЬ ЧАРТЕРНЫЕ РЕЙСЫ В ДОМИНИКАНУ**

Российские туроператоры готовы возобновить чартерные рейсы в Доминикану с августа в связи с тем, что страна готова принимать отечественных туристов, сообщает «Вестник АТОР».

«Российские туроператоры готовы возобновить чартерные рейсы в Доминикану с августа. В вопросе возобновления авиасообщения России с другими странами важна безопасность направления и принцип взаимности. Доминикана официально заявляет о том, что готова принимать туристов из России и надеется на возобновление чартерных программ в этом году», – отмечается в сообщении.

По словам директора представительства министерства туризма Доминиканской Республики в России, Украине и Белоруссии Галины Лысенко, с 1 июля Доминикана открыта для туристов из всех стран мира, никаких специальных ограничений для России

или любой другой страны нет. Сейчас Доминикана уже приняла первые рейсы – из США (около 30% – туристы, 70% – вернувшиеся из США граждане Доминиканы), а также из Швейцарии (все – туристы). По данным Лысенко, туроператоры России не теряют надежды на возобновление чартерных рейсов в Доминикану в этом году. Так, туроператор Regas Touristik предварительно запланировал начало полетов в 4 региона Доминиканы из Москвы в августе, из Санкт-Петербурга, Екатеринбургa и Казани – в октябре.

«Фактически все российские туроператоры готовы в случае возобновления международного авиасообщения выполнять программы в прошлогодних объемах и в той же географии вылетов», – отметила Лысенко.

В туристической Доминикане действуют специальные протоколы по приему туристов, призванные гарантировать их безопасность от нового коронавируса. В частности, заполняемость отелей в Доминикане не должна превышать 30%. Пятая часть персонала отелей не прекращала работу во время пандемии, поэтому все отели технически готовы к приему туристов из России. Туристам не нужна справка об отсутствии COVID-19.

8 июля Роспотребнадзор направил в Минтранс и Росавиацию список из 13 стран, с которыми Россия может возобновить авиасообщение на первом этапе. Данные страны возможно рассматривать в качестве кандидатов для возобновления авиасообщения на первом этапе. В перечне стран, которые подходят по эпидемиологическим показателям, оказались девять государств Евросоюза (Великобритания, Венгрия, Германия, Дания, Италия, Нидерланды, Норвегия, Польша, Финляндия), а также Вьетнам, Китай, Монголия, Шри-Ланка.

<https://tass.ru/obschestvo/8948409>

### **ПРАЙМ; 2020.13.07; АВИАКОМПАНИЯ «РОССИЯ» ОТКРЫЛА ТУРИСТИЧЕСКИЕ РЕЙСЫ МОСКВА-ГЕЛЕНДЖИК**

Авиакомпания «Россия» (входит в группу «Аэрофлот») открыла туристические рейсы из Москвы в Геленджик, сообщили в пресс-службе компании.

«Авиакомпания «Россия» и Библио-Глобус 11 июля впервые выполнили туристический рейс по маршруту Москва – Геленджик», – говорится в сообщении.

Полеты будут выполняться один раз в неделю по субботам на воздушных судах Boeing 737-800 вместимостью 189 пассажиров.

«Загрузка первого рейса была близка к 100%. Билеты на эти рейсы доступны в сети туристических агентств в рамках комплексного продукта, который включает авиаперелет, трансфер, проживание в гостинице, а при желании – питание по системе «все включено» и экскурсионное обслуживание», – отмечает авиакомпания.

<https://lprime.ru/business/20200713/831763469.html>

### **ИНТЕРФАКС; 2020.13.07; РОСТЕХ ПЛАНИРУЕТ В 2021Г НАЧАТЬ ВЫПУСК МОБИЛЬНЫХ ЛОКАТОРОВ ДЛЯ МАЛЫХ АЭРОПОРТОВ НА ЗАВОДЕ В ЧЕЛЯБИНСКЕ**

АО «Челябинский радиозавод «Полет» (ЧРЗ «Полет», входит в холдинг «Росэлектроника» госкорпорации «Ростех») планирует в 2021 году начать серийное производство мобильных радиолокационных комплексов «Миасс» для региональных аэропортов, сообщила пресс-служба компании.

«Ключевая особенность новой системы – режим адресного обмена информацией с конкретным самолетом. Такой функционал облегчает управление воздушным движением и снижает вероятность ошибок при передаче данных», – говорится в сообщении.

По данным пресс-службы, проект реализуется ЧРЗ «Полет» совместно с Фондом развития промышленности (ФРП), который одобрил предоставление заводу займа в размере 320 млн рублей.

Комплекс разработан для аэродромов малой и региональной авиации. Он круглосуточно и без присутствия обслуживающего персонала передает диспетчеру информацию о координатах воздушных судов по первичному каналу в радиусе не менее 100 км и по вторичному – в радиусе не менее 300 км, поясняется в сообщении.

«Сегодня большинство перелетов внутри страны совершаются со стыковкой в Москве, в том числе, из-за отсутствия в региональных аэропортах необходимого оборудования. Совместно с Фондом развития промышленности мы реализуем проект, который позволит модернизировать региональную авиационную инфраструктуру. Новый цифровой радиолокационный комплекс мобилен, за счет небольших габаритов и сниженной массы его достаточно легко транспортировать и разворачивать. Инвестиции ФРП позволят оперативно запустить серийное производство разработки, которая призвана существенно повысить безопасность регионального воздушного сообщения», – приведены в сообщении слова исполнительного директора «Ростеха» Олега Евтушенко.

Согласно информации на сайте ФРП, в прошлом году ЧРЗ «Полет» получил заем ФРП по программе «Конверсия» для производства новых радиолокационных систем посадки самолетов для аэропортов на сумму 197,8 млн рублей при общем бюджете проекта почти 250 млн рублей.

Челябинский радиозавод «Полет» является стратегическим оборонным предприятием, специализирующимся на выпуске и модернизации аппаратуры и средств системы управления воздушным движением, навигации и посадки на аэродромах и авианесущих кораблях, аппаратуры систем противовоздушной обороны и средств связи.

### **ТАСС; 2020.13.07; РФ СПОСОБНА САМА СОЗДАТЬ ДВИГАТЕЛЬ ДЛЯ СВЕРХЗВУКОВОГО САМОЛЕТА – РОСТЕХ**

«Объединенная двигателестроительная корпорация» (ОАК) Ростеха способна создать двигатель для сверхзвукового самолета без привлечения иностранных компаний, но нужен четкий запрос рынка, заявил в интервью ТАСС первый замглавы госкорпорации Владимир Артяков.

«Безусловно. У «Объединенной двигателестроительной корпорации» есть все для этого», – сказал он, отвечая на вопрос о возможности создания такого двигателя своими силами.

По его словам, «Объединенная авиастроительная корпорация» и ОДК работают над определением облика самолета и двигателя, возможные сроки реализации будут скоро ясны. «ОДК и ОАК ведут совместную работу по определению облика перспективного самолета и двигателя для него. Ориентировочные сроки реализации этого проекта будут понятны уже в ближайшем будущем», – сказал он.

«Вопрос в другом: для того, чтобы начать работать над таким двигателем, необходимо получить четкий запрос рынка. Конструкторам важно понимать, будет ли это пассажирский лайнер, бизнес-джет, какая-либо иная конфигурация. От этого зависят параметры будущего двигателя», – добавил Артяков.

Как сообщалось, Национальный исследовательский центр «Институт имени Жуковского» до конца 2021 года разработает концепцию и программу создания в России сверхзвукового гражданского самолета. Согласно техническому заданию, до 15 декабря 2021 года будут подготовлены предложения по предварительному облику и размерности сверхзвукового самолета, перечень критических для его создания технологий, в том числе по способам снижения шума и повышения топливной эффективности. Также будет оценена стоимость научно-исследовательских и опытно-конструкторских работ по проекту, производства и эксплуатации сверхзвукового самолета и проведен анализ его рыночных перспектив.

Россия, как и другие страны, на первом этапе планирует создать сверхзвуковой самолет с ограниченным числом пассажиров и скоростью до 1,6-1,8 mach, а уже затем перейти к созданию более быстрых самолетов на 30-50 пассажиров и скоростью до 2 mach.

Ранее глава Минпромторга РФ Денис Мантуров сообщал, что инвестиции в проект создания сверхзвукового бизнес-джета на первом этапе оцениваются в \$100 млн. По словам Мантурова, если демонстратор самолета будет готов в 2023 году, то реальный самолет, возможно, появится в 2027 году.

Полную версию интервью читайте на сайте ТАСС по ссылке <https://tass.ru/interviews/893518>

### **ТАСС; 2020.13.07; ПЕРВЫЙ ВЕРТОЛЕТ КЛАССА ЛЮКС АНСАТ AUGUS ПОСТАВЯТ В 2020 ГОДУ**

Ростех планирует передать заказчику первый вертолет класса люкс Ансат Augus уже в этом году, сообщил в интервью ТАСС первый замглавы госкорпорации Владимир Артяков.

«На сегодняшний день мы находимся в продвинутой стадии переговоров с несколькими заказчиками, первый вертолет рассчитываем передать уже в этом году», – сказал он. Артяков добавил, что в начале года Ансат Augus успешно прошел серию летных испытаний, по итогам которых **Росавиация** одобрила изменения в сертификат вертолета, разрешив эксплуатацию Ансата в данной модификации.

«Что касается производственных планов, то во всем мире корпоративные вертолеты, к которым относится и Ансат Augus, это товар штучный и эксклюзивный. К ним не совсем применимы крупносерийные методы планирования продаж. Поэтому объем производства во многом будет определяться потребностями и пожеланиями наших заказчиков», – отметил Артяков.

Ранее министр промышленности и торговли РФ Денис Мантуров говорил, что продажи вертолета Ансат Augus планируются на уровне 20-25 единиц в год, начиная с 2021 года.

На международном авиакосмическом салоне МАКС-2019 в подмосковном Жуковском в августе 2019 года был представлен вертолет «Ансат» с салоном повышенной комфортности, выполненным в стилистике бренда Augus. Дизайн-проект салона был создан специалистами холдинга «Вертолеты России» и Научно-исследовательского автомобильного и автомоторного института (НАМИ). Модификация ориентирована на рынок корпоративных и VIP-перевозок.

<https://tass.ru/ekonomika/8948573>

### **ТАСС; ДМИТРИЙ ХАЗАНОВ; 2020.13.07; ИЛ-14: САМОЛЕТ, ИЗМЕНИВШИЙ ГРАЖДАНСКУЮ АВИАЦИЮ СССР**

член Ассоциации историков Второй мировой войны, кандидат технических наук, писатель Дмитрий Хазанов вспоминает одну из наиболее удачных разработок КБ Ильюшина, ставшую вехой в истории отечественной авиации

70 лет назад, 13 июля 1950 года, среднемагистральный самолет Ил-14, созданный под руководством Сергея Ильюшина и управляемый легчиком-испытателем Владимиром Коккинаки, совершил свой первый полет. Совместная работа этих незаурядных людей принесла огромную пользу нашей авиации и стране в целом. Создатель уникального бронированного штурмовика Ил-2, трижды Герой Социалистического Труда, единственный в СССР лауреат семи Сталинских, а также Ленинской и Государственной премий академик Сергей Ильюшин и шеф-пилот ОКБ, дважды Герой Советского Союза, обладатель 20 мировых рекордов Владимир Коккинаки оказались очень нужны друг другу – был создан удачный массовый самолет послевоенной гражданской авиации, который прослужил не одно десятилетие.

Несмотря на то что Ил-14 достаточно долго дорабатывался, мы смело можем говорить об этой машине как об одной из наиболее удачных авиационных конструкций, созданных в середине XX века. Ил-14 составил целую эпоху в развитии советской гражданской авиации: он способствовал многократному увеличению грузопотока, расширению маршрутов полетов, значительному повышению их надежности, безопасности и комфорта. Именно эти «Ильюшины» способствовали превращению гражданской авиации в один из основных видов транспорта страны.

Ил-14 выпускался большими сериями в течение нескольких десятилетий (не только на двух наших заводах, но также в ГДР и Чехословакии). Ил-14 эксплуатировался в авиакомпаниях и ВВС 31 страны мира, прежде всего, конечно, входящих в социалистический Совет экономической взаимопомощи (СЭВ).

Основная задача, которая стояла перед конструкторским коллективом, – добиться максимальной для условий того времени безопасности полета. В частности, предстояло решить совершенно новую в практике мирового самолетостроения проблему обеспечения взлета двухдвигательного самолета после отказа одного из моторов на разбеге или сразу после отрыва от земли. И как мы знаем, с этим делом коллектив ОКБ успешно справился.

Создать воздушный экспресс

Далекой осенью 1943 года, вскоре после победы Красной армии в сражении на Курской дуге, Ильюшин наметил новое направление деятельности своего ОКБ – создание пассажирских самолетов для мирного неба. Это может показаться странным, поскольку, казалось, усилия всей авиапромышленности должны были быть направлены на удовлетворение нужд фронта в боевых самолетах. Однако подобная «непрофильная» работа шла, главный конструктор в январе 1944-го утвердил проект, а когда заместитель наркома по опытному самолетостроению и сам авиаконструктор Александр Яковлев доложил об этом Иосифу Сталину, тот идею одобрил, но сформулировал так: нам нужен воздушный экспресс на 10–12 пассажиров, способный преодолеть без посадки 4–5 тыс. км.

Сергей Ильюшин поставил перед собой и своими коллегами несколько иную задачу: создать самолет, способный заменить на трассах Ли-2 (выпускавшийся у нас по лицензии удачный американский «Дуглас» DC-3).

Первая особенность проектирования – отсутствие тактико-технических требований со стороны заказчика, что нельзя считать типичным в нашей стране. Так как работа долго шла в инициативном порядке, то и требования формулировал сам главный конструктор. Вторая особенность – необходимость построить самолет, который по надежности и долговечности не уступал бы Ли-2. Третья и не менее важная отличительная черта – применение в нем впервые в практике ОКБ не хвостового колеса, а схемы шасси с передней опорой, что в те годы использовалось крайне редко. Сейчас эта схема принята на абсолютном большинстве современных машин из-за возросших скоростей самолетов.

От первоначальной идеи создавать пассажирский самолет на основе хорошо зарекомендовавшего себя массового бомбардировщика, например Ил-4, вскоре отказались. А вот форма пилотской кабины и оборудование пассажирского салона рядами кресел (а не скамейками по бортам, как часто бывало до этого), которые предложил тогда главный конструктор «Илов», на долгие годы стали классическими.

При проектировании крыла имелась такая особенность: оно разрабатывалось не для достижения максимальных скоростей, а для лучших характеристик, в частности несущих свойств на крейсерских режимах полета. Не меньше внимания уделялось вопросам сохранения управляемости полета в случае отказа одного из моторов. Уделили внимание созданию эффективной антиобледенительной системы, используя выхлопные газы от двигателей. Все эти требования заложили в самолет, получивший обозначение Ил-12.

Машина благополучно прошла государственные испытания, а в серию была запущена еще до этого – после первых успешных полетов. Ее начали строить на заводе №30 в Москве, а

в начале 1947 года первые пять Ил-12 передали в гражданский воздушный флот, в июне начались регулярные полеты с пассажирами. К концу 1947 года самолеты налетали в общей сложности 1300 летных часов, или около 4 млн км, совершили более 5 тыс. посадок. Когда самолет поступил в эксплуатацию, основной вариант компоновки кабины был рассчитан на 18 пассажирских мест, но затем полеты совершали машины, перевозящие по 27 пассажиров, также имелись салоны, рассчитанные на размещение 32 пассажиров.

Необыкновенная надежность

Появление уже собственно Ил-14 – это плод огромных усилий конструкторского коллектива, глубокая модернизация первоначального варианта Ил-12. Впервые в мировой практике удалось добиться необыкновенной надежности самолета – он мог не просто длительное время лететь горизонтально на одном двигателе, но и осуществлять набор высоты. Этот замысел реализовали под руководством Ильюшина и при сотрудничестве с двигателестроителем Аркадием Швецовым – был создан самолет повышенной безопасности, отлично доведенный конструктивно, способный выполнять полеты в нашей стране и за рубежом, над пространствами Арктики и пустынями, при весьма простом и недорогом обслуживании.

Следует подчеркнуть, что «сердцем» самолета в результате всех проработок стал модифицированный форсированный «истребительный» мотор АШ-82ФН с увеличенной взлетной мощностью. Модернизированный двигатель значительно облегчал пилотирование в экстренных ситуациях.

Может показаться, что Ил-14 построили не намного больше, чем Ил-12: 1065 против 663 единиц (еще 286 выпустили по лицензии заводы ЧССР и ГДР, причем 14-е стали единственными самолетами гражданской авиации СССР, лицензию на которые мы продали за рубеж). Однако Ил-12 широко использовались как грузовые, военно-транспортные (их было более половины всего выпуска), а Ил-14, которые строили в Москве и Ташкенте, все-таки являлись преимущественно машинами «Аэрофлота».

Идеи, заложенные главным конструктором в Ил-14, полностью себя оправдали. Поздней осенью 1954 года самолеты появились на трассах «Аэрофлота». Возможно, долгая доработка машины была связана с большим объемом работ ОКБ, которое одновременно доводило реактивные штурмовик Ил-40 и фронтовой бомбардировщик Ил-28. Но время потратили с пользой, сумев устранить большинство «детских болезней». В 1955 году советская правительственная делегация летала на Ил-14 в Индию, Бирму и Афганистан, преодолев в общей сложности 22 500 км. Несмотря на резкую смену климатических и погодных условий, самолеты продемонстрировали надежность, безотказность.

Развитие самолетов Ил-14 шло по линии увеличения дальности и грузоподъемности – количество пассажиров довели до 32 и даже 36. Перенос центровок вперед при нормальной нагрузке улучшил управляемость. Новые антикоррозийные сплавы конструкции позволили эксплуатировать самолеты Ил-14 по 40 и более лет при относительно небольших затратах на обслуживание и ремонт, в то время как Ил-12 обычно служили лишь по 10–12 лет. Появился ряд совершенно необычных доработок. Так, в 1957 году впервые в нашей стране создали модификацию Ил-14ФКМ для фотографических работ, оборудовав самолет автопилотом и тремя фотокамерами, управляемыми операторами. Эти машины очень помогли при изучении лесных ресурсов страны, особенно в малонаселенных районах.

Военное применение самолеты Ил-14 нашли у нас (в ограниченных масштабах, например в погранвойсках) и за рубежом, прежде всего в Африке и на Ближнем Востоке. Так, например, короткая, но кровопролитная Шестидневная война 1967 года привела к гибели не менее 26 «Ильюшиных» ВВС Египта, большинство которых стали жертвами штурмовых ударов по аэродромам.

Долгая и разнообразная служба в разных ипостасях ждала «Илы» в мирном небе. Очень часто после отработки 25 лет специально созданная комиссия затем продлевала ресурс на пять лет, потом еще на пять... Если в 1957 году был установлен ресурс 3 тыс. часов, то в 1972-м его продлили до 35 тыс. часов! Но теперь Ил-14 не возили пассажиров, а использовались в народном хозяйстве: вели ледовую разведку, охраняли леса от пожаров, выявляли косяки рыб в море, служили в сельскохозяйственной авиации.

И еще немало машин переоборудовали в летающие лаборатории и учебные летающие классы. Во многих ролях эти самолеты просто нечем было заменить. Пожалуй, наиболее долго их эксплуатировали в Китае. А три самолета по состоянию на 2016 год находились в состоянии летной годности в России...

За гранью возможностей

Особая история – использование 14-х в полярной авиации. «В 1958 году меня назначили заместителем главного конструктора ОКБ Сергея Ильюшина, – вспоминал дважды Герой Социалистического Труда академик Генрих Новожилов, – возложив ответственность за все самолеты марки «Ил», находящиеся в эксплуатации, в том числе и за Ил-14. Эта машина стремительно завоевала авторитет в «Аэрофлоте» СССР, и в первую очередь у летчиков полярной авиации. Мы быстро адаптировали ее к полетам в условиях Арктики и Антарктиды, где она на несколько десятилетий стала основной рабочей лошадкой».

«Казалось бы, ну кто, как не разработчики Ил-14, лучше всех знал его возможности? Но именно в полярной авиации проявились такие качества, о которых даже мы, ильюшинцы, не подозревали. Кроме того, здесь была создана уникальная школа отбора и подготовки экипажей – кто ее проходил, становились специалистами высшего класса. Летное мастерство, мужество, выдержка этих людей и позволяли выполнять на Ил-14 полеты, в которые даже создателю этого самолета генеральному конструктору Сергею Ильюшину трудно было бы поверить. Многие из них лежали за гранью возможностей и машины, и людей и все же были осуществлены», – подчеркивал Новожилов.

Мы уже говорили о том, что самолеты Ил-14 оказались исключительно полезным для решения самых разных задач. Но их вклад в успешное обеспечение высокоширотных экспедиций, при перевозке грузов в Арктике и Антарктиде трудно переоценить. При этом самолет мог действовать с аэродромов с бетонной, грунтовой или заснеженной полосы, на колесном или лыжном шасси.

Способность Ил-14 (модификации Т) совершать длительные полеты в труднейших метеоусловиях, в разряженном воздухе, при температуре до  $-70^{\circ}\text{C}$  и сильном обледенении, возможность взлетать и садиться на ограниченные ледовые площадки, простота обслуживания определили долгую жизнь 14-х в полярной авиации.

<https://tass.ru/opinions/8937599>

### **ТАСС; 2020.13.07; НЕИСПРАВНОСТЬ И ОШИБКА ПИЛОТА МОГЛИ СТАТЬ ПРИЧИНОЙ ЧП С МИ-8 В АЭРОПОРТУ БАЙКИТ**

Ошибка пилотирования или техническая неисправность могли стать причиной жесткой посадки вертолета с рабочими-вахтовиками на севере Красноярского края в декабре прошлого года, в результате которой пострадали 16 человек. Об этом ТАСС сообщили в пресс-службе Западно-Сибирского управления СК РФ на транспорте.

«Предварительно, наиболее вероятными являются версии об ошибке пилотирования, технической неисправности», – сообщил собеседник агентства, добавив, что окончательные причины произошедшего устанавливаются. Были осмотрены место происшествия и сам вертолет, опрошены сотрудники аэропорта и члены экипажа. Также произведено освидетельствование пилотов на предмет опьянения, признаков опьянения не установлено.

25 декабря вертолет Ми-8 совершил жесткую посадку в аэропорту Байкита (Эвенкийский район, Красноярский край). В результате инцидента пострадали 16 человек, семь из них были госпитализированы.

Вертолет авиакомпании «Красавиа» совершал перелет из Байкита на нефтяное месторождение. На борту находились 24 человека, в том числе три члена экипажа. Западно-Сибирское следственное управление на транспорте СК РФ возбудило уголовное о нарушении правил эксплуатации и движения транспортного средства (ч. 1 ст. 263 УК РФ).

<https://tass.ru/proisshestiya/8947489>

### **РБК; 2020.13.07; МАШИНА ЗАПРАВКИ В ШЕРЕМЕТЬЕВО ПОВРЕДИЛА ФЮЗЕЛЯЖ САМОЛЕТА «РОССИИ»**

В аэропорту Шереметьево водитель заправщика повредил корпус пассажирского самолета авиакомпании «Россия» («дочка» «Аэрофлота»), который должен был следовать рейсом в Сочи. Об этом сообщили РБК в авиакомпании. Было допущено касание корпуса автомобиля с фюзеляжем воздушного судна.

«Технический персонал проверил целостность конструкции на наличие повреждений самолета для выполнения безопасного перелета», – сообщили в компании.

В результате было принято решение предоставить для полета резервный борт, который в 18:00 вылетел к месту назначения, пояснили в «России».

Заправщик принадлежал организации «Шереметьево-хендлинг», уточнили в компании.

Ранее Telegram-канал «112» сообщил, что Boeing 747 получил пробоину фюзеляжа после столкновения в водовозной машине в Шереметьево. Рейс, говорилось в сообщении, должен был следовать в Симферополь.

<https://www.rbc.ru/rbcfreenews/5f0cbfd79a79477063ab71ab>

[Вернуться в оглавление](#)