



## Ежедневный мониторинг СМИ

28 АВГУСТА 2020

### СОДЕРЖАНИЕ

ИЗВЕСТИЯ; ДМИТРИЙ ЛАРУ, ЛЮБОВЬ ЛЕЖНЕВА; 2020.28.08; КРИТИЧЕСКАЯ ТРАССА: ЧЕМ ВАЖНА ОТКРЫТАЯ ПУТИНЫМ «ТАВРИДА»; ДВИЖЕНИЕ УДАЛОСЬ ЗАПУСТИТЬ НА НЕСКОЛЬКО МЕСЯЦЕВ РАНЬШЕ ЗАПЛАНИРОВАННОГО СРОКА .....	4
ТАСС; 2020.27.08; ПУТИН РАССЧИТЫВАЕТ НА УВЕЛИЧЕНИЕ ТЕМПОВ СТРОИТЕЛЬСТВА ДОРОГ В РОССИИ.....	6
ТАСС; 2020.27.08; ПУТИН ЗАЯВИЛ, ЧТО ТРАССА «ТАВРИДА» ДАСТ ТОЛЧОК РАЗВИТИЮ КРЫМА .....	7
ТАСС; 2020.27.08; ДИТРИХ: ТРАССА «ТАВРИДА» И СТРОИТЕЛЬСТВО ОТВЕТВЛЕНИЙ ПОВЫСИТ КОМФОРТ ТУРИСТОВ В КРЫМУ .....	7
ТАСС; 2020.27.08; СКОРОСТЬ НА ТРАССЕ «ТАВРИДА» В КРЫМУ ПОВЫСЯТ ДО 110 КМ/ Ч К НОВОМУ ТУРИСТИЧЕСКОМУ СЕЗОНУ .....	8
ТАСС; 2020.27.08; БОЛЕЕ 190 КМ ДОРОГ РЕКОНСТРУИРУЮТ И ПОСТРОЯТ В КРЫМУ В БЛИЖАЙШИЕ ЧЕТЫРЕ ГОДА.....	8
ТАСС; 2020.27.08; ДИТРИХ: СТРОИТЕЛЬСТВО ДОРОГИ ДО СУДАКА ВХОДИТ В ПЕРВООЧЕРЕДНЫЕ ПЛАНЫ ПО КРЫМУ .....	9
ТАСС; 2020.27.08; ДАЛЬНИЙ ЗАПАДНЫЙ ОБХОД КРАСНОДАРА БУДЕТ ПОСТРОЕН В 2023 ГОДУ .....	10
ТАСС; 2020.27.08; ГЕНПОДРЯДЧИК ТРАССЫ «ТАВРИДА» ОТРЕМОНТИРУЕТ ДОРОГИ В РАЙОНАХ КРЫМА .....	10
ИА ЯКУТИЯ; 2020.27.08; АЙСЕН НИКОЛАЕВ О СТРОИТЕЛЬСТВЕ ДОРОГИ «ВИЛЮЙ» ДО ИРКУТСКА .....	11
REGNUM; 2020.27.08; СЕВЕРНОЙ ОСЕТИИ ВЫДЕЛЯТ СРЕДСТВА НА РЕКОНСТРУКЦИЮ АВТОМОБИЛЬНОГО ТОННЕЛЯ.....	11
ВЕДОМОСТИ; АНАСТАСИЯ ЛЬВОВА; 2020.28.08; МИНТРАНС ХОЧЕТ УВЕЛИЧИТЬ ДОХОДЫ РОССИЙСКОГО БИЗНЕСА ОТ САНКЦИОНКИ; ЕСЛИ ПОТРЕБЛЯТЬ ПРОДУКТЫ ЗАПРЕЩЕНО, МОЖНО ЗАРАБОТАТЬ НА ИХ ПЕРЕВОЗКЕ .....	12
ИЗВЕСТИЯ; GERMAN КОСТРИНСКИЙ; 2020.28.08; МАЛЫМ НЕ ПО МАЛУ: НЕБОЛЬШИМ САМОЛЕТАМ РАЗРЕШАЮТ ВОЗИТЬ ГРУЗЫ И ЛЮДЕЙ; УЧАСТНИКИ РЫНКА РАДЫ НОВАЦИИ, НО ОПАСАЮТСЯ ДВОЙНОГО ТОЛКОВАНИЯ ЗАКОНОДАТЕЛЬСТВА .....	13
ИЗВЕСТИЯ; АНАСТАСИЯ ПИСАРЕВА; 2020.28.08; КОЛЬЦО В КАРМАНЕ: МКАД ПЛАНИРУЮТ СДЕЛАТЬ БЕЗОПАСНЕЕ; ДОРОГУ ОСНАСТЯТ АВАРИЙНЫМИ КАРМАНАМИ, ДОПОЛНИТЕЛЬНЫМИ КАМЕРАМИ И ПОНЯТНОЙ НАВИГАЦИЕЙ.....	15
РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА – СТОЛИЧНЫЙ ВЫПУСК; ВЛАДИМИР БАРШЕВ; 2020.28.08; АВТОБУС С РИСКОМ; ФИЗИЧЕСКИЕ ЛИЦА НЕ СМОГУТ ИМЕТЬ ЛИЧНЫЙ АВТОБУС .....	17
РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА – ФЕДЕРАЛЬНЫЙ ВЫПУСК; ЕВГЕНИЙ ГАЙВА; 2020.28.08; ТЕПЛОХОДЫ РЕЧНОЙ СБОРКИ; В РОССИИ НАЧАЛИ СТРОИТЬ НОВЫЕ СУДА ДЛЯ КОНТРОЛЯ СОСТОЯНИЯ ВОДНЫХ ПУТЕЙ .....	18
РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; НАТАЛИЯ ЯЧМЕННИКОВА; 2020.28.08; МС-21-300 ИСПЫТЫВАЮТ В НЕБЕ И НА ЗЕМЛЕ.....	19

---

КОММЕРСАНТЬ; ЕВГЕНИЯ КРЮЧКОВА; 2020.28.08; БЮДЖЕТ ПРИХОДИТ СО СПРОСОМ; ОТ ГОСКОРПОРАЦИЙ ЖДУТ ДАННЫХ ОБ ИСПОЛЬЗОВАНИИ ПРЕДОСТАВЛЕННЫХ ИМ СУБСИДИЙ.....	19
КОММЕРСАНТЬ; АНАСТАСИЯ ВЕДЕНЕЕВА; 2020.28.08; ВОЕНАЧАЛЬНИКИ НЕ ЧАЛЯТСЯ В КАЛИНИНГРАДЕ; ПАРОМ «ГЕНЕРАЛ ЧЕРНЯХОВСКИЙ» МОЖЕТ ЗАДЕРЖАТЬСЯ, КАК «МАРШАЛ РОКОССОВСКИЙ» .....	20
КОММЕРСАНТЬ; ЮРИЙ СЕНАТОРОВ; 2020.28.08; СЛЕДСТВИЕ НЕ СТАЛО ЭКОНОМИТЬ НА ОБВИНЕНИИ; ЗАВЕРШЕНО РАССЛЕДОВАНИЕ ДЕЛА О ЗАВЫШЕНИИ РАСЦЕНОК НА ЮРИДИЧЕСКИЕ УСЛУГИ «АЭРОФЛОТУ» .....	21
РИА НОВОСТИ; 2020.27.08; ОЛЕГ БЕЛОЗЕРОВ: РОССИЮ ЖДЕТ РЕНЕССАНС ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГ .....	23
ТРАНСПОРТ РОССИИ; ТАТЬЯНА ЛАРИОНОВА; 2020.27.08; ТАК КТО ЖЕ ПРАВ?; СТРОИТЕЛЬСТВО НИЖЕГОРОДСКОГО НИЗКОНАПОРНОГО УЗЛА ВНОВЬ ВЫЗЫВАЕТ СПОРЫ.....	30
ТРАНСПОРТ РОССИИ; ВАЛЕРИЙ БУДУМЯН; 2020.27.08; ЗНАТЬ СВОИ ДЕНЬГИ В ЛИЦО; ОБ ОПТИМИЗАЦИИ ЗАТРАТ АВТОПАРКОВ В НОВОЙ ЭКОНОМИЧЕСКОЙ СИТУАЦИИ .....	33
ДЕЛОВОЙ ПЕТЕРБУРГ; АЛЕКСЕЙ СТРЕЛЬНИКОВ; 2020.28.08 ;ДЕРЖАТСЯ ИЗ ПОСЛЕДНИХ СИЛ; ПОДОРОЖАВШЕЕ АВИАТОПЛИВО РИСКУЕТ ПОДСТЕГНУТЬ РОСТ ЦЕН НА АВИАБИЛЕТЫ .....	38
ТАСС; 2020.27.08; КАБМИН ВЫДЕЛИТ 5 МЛРД РУБЛЕЙ НА РАЗВИТИЕ ДОРОЖНОЙ СЕТИ В СТРАНЕ.....	39
ТАСС; 2020.27.08; РОСАТОМ РАЗРАБОТАЛ «УМНУЮ» СИСТЕМУ ДЛЯ УВЕЛИЧЕНИЯ ПРОПУСКНОЙ СПОСОБНОСТИ АВТОДОРОГ .....	39
ТАСС; 2020.27.08; БОЛЕЕ 1,3 ТЫС. КМ ДОРОГ К УЧЕБНЫМ ЗАВЕДЕНИЯМ ОТРЕМОНТИРУЮТ В РЕГИОНАХ В 2020 ГОДУ .....	40
ТАСС; 2020.27.08; УЛИЦУ ИМЕНИ ГЕРОЯ СОВЕТСКОГО СОЮЗА ЛИЗЫ ЧАЙКИНОЙ ОТРЕМОНТИРУЮТ В МАХАЧКАЛЕ .....	40
ТАСС; 2020.27.08; В НОВГОРОДСКОЙ ОБЛАСТИ ПЕРЕВЫПОЛНИЛИ ПЛАН ПО РЕМОНТУ ДОРОГ НА 2020 ГОД ПОЧТИ НА 100 КМ .....	41
ТАСС; 2020.28.08; НОВОСИБИРСК ДОПОЛНИТЕЛЬНО ПОЛУЧИЛ ОКОЛО 360 МЛН РУБЛЕЙ НА РЕМОНТ ДОРОГ .....	41
ТАСС; 2020.27.08; ПСКОВСКАЯ ОБЛАСТЬ ВДВОЕ УВЕЛИЧИТ ЧИСЛО КОНТРАКТОВ НА РЕМОНТ И ОБСЛУЖИВАНИЕ ТРАСС В 2020 ГОДУ .....	42
ТАСС; 2020.27.08; ПСКОВСКИЕ ВЛАСТИ К 2024 ГОДУ УДВОЯТ ЧИСЛО ГОРОДСКИХ ДОРОГ, СООТВЕТСТВУЮЩИХ НОРМАТИВАМ .....	43
ТАСС; 2020.27.08; БОЛЕЕ 2 МЛРД РУБЛЕЙ ДОПОЛНИТЕЛЬНО ВЫДЕЛЕНО СВЕРДЛОВСКОЙ ОБЛАСТИ НА СТРОИТЕЛЬСТВО ДОРОГ .....	43
ТАСС; 2020.27.08; РЕМОНТ ДОРОГИ НА МОСТУ ЧЕРЕЗ РЕКУ ИРТЫШ В ХМАО ЗАВЕРШИЛСЯ НА ГОД РАНЬШЕ СРОКА .....	44
ТАСС; 2020.27.08; ФАС ПРОСИТ ДОРАБОТАТЬ ПРИКАЗ МИНТРАНСА О ПРАВИЛАХ ТЕКУЩЕГО ОТЦЕПОЧНОГО РЕМОНТА ВАГОНОВ .....	45
ТАСС; 2020.27.08; В ПРАВИТЕЛЬСТВЕ РФ ОБСУДИЛИ ПРОЕКТ ПРИКАЗА О ПРАВИЛАХ ТОР.....	45
РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; ИЛЬЯ ИЗОТОВ; 2020.28.08; ГЛАВГОСЭКСПЕРТИЗА ОДОБРИЛА ОБУСТРОЙСТВО ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГИ К КРЫМСКОМУ МОСТУ ..	46
ТРАНСПОРТ РОССИИ; ЕЛИЗАВЕТА КАРПОВА; 2020.27.08; РАБОТА НАЛАЖЕНА!; ГОТОВЫ ЛИ ТРАНСПОРТНЫЕ ВУЗЫ СТРАНЫ К НАЧАЛУ НОВОГО УЧЕБНОГО ГОДА?.....	46

---

ТРАНСПОРТ РОССИИ; ЕЛИЗАВЕТА КАРПОВА; 2020.27.08; ОРИЕНТИР – ПРАКТИКА; КАК СТУДЕНТЫ ТРАНСПОРТНЫХ ВУЗОВ ПРОШЛИ ЛЕТНЮЮ ПРАКТИКУ.....	52
ТАСС; 2020.27.08; РОСАВТОДОР РАСТОРГ КОНТРАКТ НА СТРОИТЕЛЬСТВО ВОСТОЧНОГО ОБЪЕЗДА НОВОСИБИРСКА .....	55
ТАСС; 2020.27.08; СВЕРДЛОВСКИЕ ВЛАСТИ ПЛАНИРУЮТ ПОЛУЧИТЬ ПРЕДПРОЕКТНУЮ ЧАСТЬ ВТОРОЙ ЛИНИИ МЕТРО ДО 2021 ГОДА .....	56
ТАСС; 2020.27.08; БИЛЕТЫ НА ПРИГОРОДНЫЕ ПОЕЗДА В КРЫМУ НАЧАЛИ ПРОДАВАТЬ НА САЙТЕ ПЕРЕВОЗЧИКА.....	56
ТАСС; 2020.28.08; В ХАБАРОВСКОМ КРАЕ ДЛЯ ЛЬГОТНЫХ ПЕРЕЛЕТОВ НА СЕВЕР ДОПОЛНИТЕЛЬНО ВЫДЕЛИЛИ 72,9 МЛН РУБЛЕЙ .....	57
ТАСС; 2020.27.08; ПАССАЖИРОПОТОК АЭРОПОРТОВ МОСКВЫ В ИЮЛЕ ВЫРОС В 2,3 РАЗА ПО СРАВНЕНИЮ С ИЮНЕМ.....	57
ТАСС; 2020.27.08; ПРОГРАММЫ ПОЛЕТОВ В КРЫМ ИЗ-ЗА ВЫСОКОГО СПРОСА НАЧАЛИ ПРОДЛЕВАТЬ НА ОСЕНЬ .....	57
ТАСС; 2020.27.08; ВЛАСТИ КИРОВСКОЙ ОБЛАСТИ ПЛАНИРУЮТ ЗАПУСТИТЬ АВИАРЕЙС ДО КАЛУГИ В 2021 ГОДУ .....	58
ТАСС; 2020.27.08; СК ВОЗБУДИЛ ДЕЛО ПОСЛЕ ЖЕСТКОЙ ПОСАДКИ ЧАСТНОГО ВЕРТОЛЕТА В ГОРАХ В СОЧИ.....	59

## ПУБЛИКАЦИИ

### **ИЗВЕСТИЯ; ДМИТРИЙ ЛАРУ, ЛЮБОВЬ ЛЕЖНЕВА; 2020.28.08; КРИТИЧЕСКАЯ ТРАССА: ЧЕМ ВАЖНА ОТКРЫТАЯ ПУТИНЫМ «ТАВРИДА»; ДВИЖЕНИЕ УДАЛОСЬ ЗАПУСТИТЬ НА НЕСКОЛЬКО МЕСЯЦЕВ РАНЬШЕ ЗАПЛАНИРОВАННОГО СРОКА**

В Крыму состоялось торжественное открытие автомобильного движения на новых построенных участках трассы «Таврида». **Владимир Путин** не только осмотрел дорогу с вертолета, но и лично по ней проехал за рулем «Ауруса». По словам президента, трасса действительно впечатляет, речь идет о современном и удобном объекте. Тем не менее российский лидер предложил построить больше съездов для удобства туристов. Во время рабочей поездки в Крым **Владимир Путин** рассказал о темпах развития дорожной инфраструктуры и будущих планах, немного напугав **министра транспорта Евгения Дитриха**.

Такой дороги в Крыму не было

**Владимир Путин** прибыл в Крым в обеденное время и сразу же отправился открывать построенные участки трассы «Таврида». По случаю столь важного события глава государства даже лично сел за руль «Ауруса» с крымскими номерами. Так что **министр транспорта Евгений Дитрих**, генеральный директор АО «ВАД» Валерий Абрамов и главный технолог компании Андрей Волков, сопровождающие президента на церемонии запуска автомобильного движения, могли похвастаться тем, что их «водителем», хоть и ненадолго, оказался сам **Владимир Путин**.

– Надо пристегнуться, а то потом штраф придется платить, – проявил президент законопослушность в начале поездки.

Андрей Волков, сидящий рядом с **Владимиром Путиным**, отметил, что на строительство трассы ушло три с половиной года. Изначально работы должны были закончиться в декабре 2020-го, но позже срок был сдвинут на сентябрь.

– Получается, мы не в сентябре, а на несколько дней раньше открыли, – радостно подметил главный технолог, не забыв также рассказать о своих соседях, которые его благодарят за проделанную работу.

**Президент РФ Владимир Путин**

**Президент РФ Владимир Путин** с дорожниками, которые принимали участие в строительстве, на церемонии запуска движения по трассе «Таврида» в Крыму. В центре справа – **министр транспорта РФ Евгений Дитрих**

**Владимир Путин** отметил, что ранее уже посмотрел на «Тавриду» с высоты на борту вертолета. По его словам, трасса действительно впечатляет, и речь идет о современном, удобном и красивом объекте. Тем не менее президент указал на небольшой недостаток. Он считает, что на трассе нужно строить больше съездов для удобства туристов. Андрей Волков заверил главу государства, что такие съезды запланированы по проекту.

Главный технолог АО «ВАД» рассказал президенту, что в августе 2016 года, когда только всё начиналось, над проектом работало всего семь человек. Однако позже, в пиковые периоды стройки, на объекте было задействовано до 5 тыс. рабочих. При этом половина из них были местные кадры. Андрей Волков также отметил, что сначала не было уверенности в том, что проект удастся реализовать в срок.

– Поначалу, когда начинали считать, мы брались за голову: как же всё успеть? Но справились, когда с желанием подходишь, – сказал специалист.

– Как у нас говорят: глаза боятся, а руки делают, – отреагировал **Владимир Путин**.

Андрей Волков также доложил президенту, что при строительстве была задействована новейшая техника, с которой изначально не могли справиться даже опытные рабочие. Строители были зачастую в недоумении от того, что вместо 15 рычагов надо управлять всего двумя джойстиками. Однако с помощью стажировок и дополнительного обучения люди всё же нашли общий язык с машинами.

– Эта трасса строится в рамках федеральной целевой программы. Все объекты, возводящиеся по госзаказу, – знаковые, – заявил «Известиям» член Общественной палаты РФ Иван Абажер. – «Таврида» – очень сложный проект, я часто езжу по этой дороге. Контролируют строительство этого пути не только исполнительные органы власти, но и общественные палаты. Хорошо, что на открытие таких объектов приезжает глава государства, ведь благодаря этому руководство понимает, какая работа проделана.

Между тем сенатор от Крыма Ольга Ковитиди твердо уверена, что транспортная инфраструктура полуострова будет развиваться, поскольку это имеет чрезвычайное значение для обеспечения безопасности республики.

– И не случайно, что сегодня зеленый свет автомобильной трассе дал именно президент. Такой дороги за всю историю Крыма никогда не было. Очевидно, трасса станет основой транспортной системы полуострова. Этот путь – связующее звено между Крымом и материковой частью. Безусловно, это значимый элемент логистической системы всего юга Российской Федерации, – отметила в беседе с «Известиями» парламентарий.

Планы на юг

После **Владимир Путин** осмотрел информационные стенды об этапах строительства трассы и кратко пообщался с рабочими АО «ВАД».

– Кроме того, что туристы будут ездить, вспоминать потом то, как это сделано здорово, еще это, конечно, хороший толчок в развитии всего полуострова, потому что от самых главных инфраструктурных проектов, от моста до аэропорта, эта дорога проходит, – заявил он.

В целом президент рассчитывает на увеличение темпов строительства магистралей по всей стране. По его словам, в местах, где есть дорога, есть жизнь, развивается экономика и социальная сфера. Поэтому одна из приоритетных задач государства заключается в развитии автомобильных и железных дорог, портов и аэропортов.

**Владимир Путин** напомнил, что, помимо «Тавриды», в Крыму к 2024 году должно быть построено и отремонтировано еще 200 км дорог. На эти цели выделено 132 млрд рублей, добавил **Евгений Дитрих**. При этом программа «Развитие Крыма» также продлена до 2024 года. Не забывают власти и о других южных регионах России. По словам президента, по этому направлению в целом планируют отремонтировать еще 263 км дорожной сети с развязками, подходами, мостами. Глава государства также напомнил, что к 2024 году должна быть завершена дорога Москва – Нижний Новгород – Казань протяженностью 800 км.

– Сложная амбициозная задача, – отреагировал на слова президента **Евгений Дитрих**.

– Боится, – посмеялся в ответ **Владимир Путин**.

– Мы ничего не боимся, – парировал министр.

В конце мероприятия **Владимир Путин** торжественно открыл движение по трассе, после чего по дороге поехали оранжевые КамАЗы с российскими флагами. Стоит отметить, что президент не вернется в Москву без подарка. Андрей Волков передал **Владимиру Путину** сувенир в виде килограмма асфальтобетонного покрытия трассы «Таврида». Возможно он займет свое почетное место на полке в Кремле рядом с колбой черного золота, которую президенту недавно вручил глава «Роснефти» Игорь Сечин.

К слову, главный технолог рассказал российскому лидеру, что компания давно перестала формировать асфальтобетонную смесь по шаблонам. Вместо этого к каждому объекту специалисты подходят индивидуально в зависимости от региона, прогнозируемого транспортного потока и интенсивности движения. По его словам, «рецепт» для трассы в

Крыму состоял из карельского щебня, отсевов дробления из Краснодарского края, местного известняка и специально модифицированного битума, который позволит сохранить покрытие при температурах от  $-22$  до  $+64$  градусов по Цельсию. Взамен Андрей Волков попросил президента оставить автограф в фотоальбоме, посвященном строительству трассы.

Четырехполосная автомобильная дорога «Таврида» первой технической категории располагается в границах двух субъектов РФ – в Республике Крым и городе федерального значения Севастополе. В декабре 2018 года была поэтапно открыта первая очередь протяженностью 190 км от развязки под Симферополем до автоподхода к Крымскому мосту. В июне 2020-го было запущено движение по четырехполосному участку от Керчи до Белогорска протяженностью 155 км. Уже через месяц открылось движение по участку от Белогорска до Симферополя. 12 августа представитель **Росавтодора** рассказал журналистам, что строительство трассы завершено на 95%, а рабочее движение по всем четырем полосам «Тавриды» будет запущено в сентябре. Но уточнил, что машины смогут проехать по новой трассе, правда, местами на ней будут продолжаться локальные работы по благоустройству.

В рамках реализации проекта будет построено 95 искусственных сооружений – мостов и путепроводов, а также создано 18 транспортных развязок, 30 надземных пешеходных переходов с лифтами для маломобильных групп граждан. Стоимость объекта превышает 140 млрд рублей. Проезд по «Тавриде» от Керчи до Симферополя займет около двух часов, а от Керчи до Севастополя – менее трех.

<https://iz.ru/1053605/dmitrii-laru-liubov-lezhneva/kriticheskaja-trassa-chem-vazhna-otkrytaia-putinym-tavrida>

На ту же тему:

<https://tass.ru/obschestvo/9305725>

### **ТАСС; 2020.27.08; ПУТИН РАССЧИТЫВАЕТ НА УВЕЛИЧЕНИЕ ТЕМПОВ СТРОИТЕЛЬСТВА ДОРОГ В РОССИИ**

**Президент России Владимир Путин** рассчитывает на увеличение темпов строительства дорог в РФ. Об этом он заявил в четверг в беседе с рабочими, строившими трассу «Таврида» в Крыму.

«Надеюсь, что не сохранится, надеюсь, что он будет больше, чем сейчас», – сказал глава государства, отвечая на вопрос одного из рабочих, сохранится ли нынешний темп строительства дорог в стране.

**Путин** отметил, что «в планах – увеличение темпов дорожного строительства». «Вы сами знаете, дорожники это знают: там, где есть дорога, есть жизнь, там экономика, «социалка» развивается. А дороги нет – ничего нет», – добавил он. По словам президента, одна из приоритетных задач государства – это развитие автомобильных и железных дорог, портов и аэропортов.

**Министр транспорта Евгений Дитрих**, также участвовавший в беседе со строителями, поблагодарил президента за поддержку закона, который «даст возможность все процессы параллелить», ускорить подготовительные процедуры для реализации инфраструктурных проектов, в том числе автодорожных. Кроме того, в 2020 году регионы получают дополнительно 100 млрд рублей для ускорения дорожного строительства, и такое решение потенциально может быть продлено и в последующие годы, добавил **Дитрих**. Он указал, что эти средства позволят ежегодно обеспечивать ускоренное строительство дорог.

«В целом **по нацпроекту «Безопасные дороги»** мы увеличиваем объемы и темпы [строительства], они год от года растут. Сегодня есть все предпосылки для того, чтобы идти и строить», – сказал министр.

В завершение этой беседы главе государства предложили дать официальный старт движению по новым участкам трассы «Таврида». «Да, конечно, с удовольствием», –

ответил **Путин**. После этого по трассе проехали несколько «Камазов», ознаменовав этим запуск работы автодороги.

<https://futurerussia.gov.ru/nacionalnye-proekty/putin-rasscityvaet-na-uvelichenie-tempov-stroitelstva-dorog-v-rossii>

### **ТАСС; 2020.27.08; ПУТИН ЗАЯВИЛ, ЧТО ТРАССА «ТАВРИДА» ДАСТ ТОЛЧОК РАЗВИТИЮ КРЫМА**

**Президент РФ Владимир Путин** считает, что трасса «Таврида» даст толчок развитию Крыма. Такое мнение он высказал в разговоре с рабочими АО «ВАД», строящими дорогу. **Путин** также поздравил их с окончанием важного этапа работы.

«Кроме того, что туристы будут ездить, вспоминать о том, кто и как это сделал здорово, а еще это такой хороший толчок в развитии всего полуострова. Потому что от самых главных инфраструктурных проектов мощных, от моста до аэропорта эта дорога проходит», – сказал президент, отметив, что это даст возможность полуострову развиваться «очень приличными, нужными для этой территории темпами».

**Путин** поделился и своими впечатлениями от поездки по трассе. «Вот мы сейчас немножко разогнались. Машина, правда, тяжелая. Приятно. Думаю, что люди будут вам благодарны многие-многие годы вперед», – сказал он. Рабочие уточнили, что осталось доделать участок протяженностью 8 км. «Здорово, отличная работа!» – похвалил глава государства.

Он добавил, что обсудил с главой **Минтранса Евгением Дитрихом** планы по строительству ответвлений от трассы. «Вот мы сейчас с министром говорили: ответвления будем делать. Это необходимо для жителей Крыма, для севастопольцев, для приезжающих сюда туристов к Южному берегу Крыма. Это, безусловно, даст хороший такой толчок в развитии», – сказал он.

Оценивая важность строительства трассы, президент сделал акцент на том, что «это также важно, как энергетика, как вода». По его словам, эти вопросы власти еще должны решать». «Мы это сделаем, конечно», – заверил он.

Главный технолог АО «ВАД» Андрей Волков попросил президента оставить автограф в фотоальбоме, посвященном строительству трассы. Он также подарил **Путину** сувенир – килограмм асфальтобетонного покрытия трассы «Таврида». По его словам, компания давно перестала формировать асфальтобетонную смесь по шаблонам и к каждому объекту подходит индивидуально в зависимости от региона нахождения, прогнозируемого транспортного потока, интенсивности движения. Он уточнил, что для «Тавриды» «рецепт» состоял из карельского щебня, отсевов дробления из Краснодарского края, местного известняка и специально модифицированного битума, который позволит сохранить покрытие при температурах от минус 22 до плюс 64 градусов по Цельсию.

<https://tass.ru/ekonomika/9306879>

### **ТАСС; 2020.27.08; ДИТРИХ: ТРАССА «ТАВРИДА» И СТРОИТЕЛЬСТВО ОТВЕТВЛЕНИЙ ПОВЫСИТ КОМФОРТ ТУРИСТОВ В КРЫМУ**

Путешествия по Крыму для туристов и жителей полуострова станут комфортнее благодаря открытию трассы «Таврида», соединяющей Керчь и Севастополь, и строительству в будущем дорог-ответвлений в разные районы республики, уверен **министр транспорта России Евгений Дитрих**.

«Туристический поток в Крым достиг практически тех значений, которые были в прошлом году. И на сегодняшний день две трети туристов прибывают в Крым автомобилями или автобусами. Сегодняшнее событие – открытие трассы «Таврида», и будущие соединительные дороги, развитие сети дорог Крыма, ремонт региональной дорожной сети – это возможность туристам и жителям полуострова передвигаться быстрее, безопаснее и комфортнее», – сказал **Дитрих**.

Он отметил, что «планы по участию дорожников в развитии экономики Крыма – огромные». Причем влияние на экономику оказывает уже само строительство: создаются рабочие места с хорошей зарплатой. Кроме того, расширились возможности перевозки грузов в Крым и из Крыма.

«Сегодня существенно увеличился объем грузовиков, которые везут в Крым строительные грузы, продукты, товары первой необходимости. Сейчас с пуском железнодорожной части Крымского моста, открытием железнодорожного движения, видимо, значительная часть груза уйдет на железнодорожное движение», – сказал **Дитрих**.

В четверг было объявлено о запуске трассы «Таврида» на семи из восьми участков – от Керчи до Севастополя. Ранее **помощник президента РФ Игорь Левитин** сообщил, что дороги в другие города и муниципалитеты Крыма будут построены до 2024 года от трассы «Таврида». **По словам Дитриха**, за четыре года в Крыму «должно быть отреконструировано и построено более 190 км автомобильных дорог».

<https://futurerussia.gov.ru/nacionalnye-proekty/ditrih-trassa-tavrida-i-stroitelstvo-otvetvlenij-povysit-komfort-turistov-v-krymu>

### **ТАСС; 2020.27.08; СКОРОСТЬ НА ТРАССЕ «ТАВРИДА» В КРЫМУ ПОВЫСЯТ ДО 110 КМ/ Ч К НОВОМУ ТУРИСТИЧЕСКОМУ СЕЗОНУ**

Допустимая скорость на трассе «Таврида» в Крыму будет увеличена с 90 до 110 км/ч к следующему туристическому сезону, доложил **президенту РФ Владимиру Путину министр транспорта Евгений Дитрих** во время посещения новых участков автодороги.

«Я думаю, к будущему сезону будет 110 км/ч. Сейчас обкатаем немножко», – сказал он президенту.

Кроме того, по словам министра, в следующем году трасса «Таврида» получит статус федеральной.

**Дитрих** также отметил, что с открытием Крымского моста поток транспорта на полуостров существенно вырос. «В прошлом году в сезон чуть-чуть мы не дотянули до 40 тыс. машин за день. В этом году рекорд побит: две трети туристов сейчас едут в Крым автомобильным транспортом», – рассказал он.

<https://tass.ru/ekonomika/9308355>

### **ТАСС; 2020.27.08; БОЛЕЕ 190 КМ ДОРОГ РЕКОНСТРУИРУЮТ И ПОСТРОЯТ В КРЫМУ В БЛИЖАЙШИЕ ЧЕТЫРЕ ГОДА**

Более 190 км автомобильных дорог будут реконструированы и построены в Крыму в ближайшие четыре года, сообщил журналистам **министр транспорта РФ Евгений Дитрих**.

«Белогорск, Приветное, а также соединительная магистраль в сторону Судака – это будут первоочередные трассы, которые сегодня предусмотрены в новой утвержденной ФЦП. Кроме прочего, уверен, мы пойдем на север и на запад: Симферополь, Евпатория, Мирный. В планах большие объемы здесь предусмотрены. В ближайшие четыре года должно быть отреконструировано и построено более 190 км автомобильных дорог», – сказал министр.

Ранее помощник **президента РФ Игорь Левитин** сообщил, что дороги в другие города и муниципалитеты Крыма будут построены до 2024 года от трассы «Таврида».

Трасса «Таврида»

Путешествия по Крыму для туристов и жителей полуострова станут комфортнее благодаря открытию трассы «Таврида», соединяющей Керчь и Севастополь, и строительству в будущем дорог-ответвлений в разные районы республики, уверен **Евгений Дитрих**.

«Туристический поток в Крым достиг практически тех значений, которые были в прошлом году. И на сегодняшний день две трети туристов прибывают в Крым



автомобилями или автобусами. Сегодняшнее событие – открытие трассы «Таврида», и будущие соединительные дороги, развитие сети дорог Крыма, ремонт региональной дорожной сети – это возможность туристам и жителям полуострова передвигаться быстрее, безопаснее и комфортнее», – сказал **Дитрих**.

Он отметил, что «планы по участию дорожников в развитии экономики Крыма – огромные». Причем влияние на экономику оказывает уже само строительство: создаются рабочие места с хорошей зарплатой. Кроме того, расширились возможности перевозки грузов в Крым и из Крыма.

«Сегодня существенно увеличился объем грузовиков, которые везут в Крым строительные грузы, продукты, товары первой необходимости. Сейчас с пуском железнодорожной части Крымского моста, открытием железнодорожного движения, видимо, значительная часть груза уйдет на железнодорожное движение», – сказал **Дитрих**.

Оценка проведенных работ

**Дитрих** также оценил качество «Тавриды» на твердую пятерку.

«Твердая пятерка. <...> Могу сказать о том, что в Крыму дорожники потрудились очень плотно, очень мощно, очень результативно. Сегодня, проезжая по трассе, собственно вот, в старые времена помните, как говорили, ставят либо на капот, либо на приборную панель стакан с водой. <...> Важно, чтобы этот стакан не расплескался. Уверю вас, сегодня в процессе проезда ни одна капля [бы] не пролилась мимо краев», – **сказал он**.

**Дитрих** подчеркнул, что при высоких технических параметрах трассы строители также не забывали и об окружающей среде и напомнил, что пришлось изменять проектные решения из-за открытой пещеры. «Здесь высокое качество, здесь индивидуальный подбор техпараметров дорожного покрытия, которые собственно прошли все лабораторные испытания, здесь бережное отношение к окружающей среде, сегодня мы еще раз вспоминали как дорожники открыли новую карстовую пещеру в процессе своей работы, как они бережно изменили проектные решения, укрепили и дали возможность в будущем возможность смотреть на это всем желающим», – **сказал министр**.

**Глава Минтранса** также выразил уверенность в том, что пещера станет доступной для посетителей уже в следующем году. «Ученые дадут возможность всем посетить в виде экскурсии этот замечательный объект уже в будущем году. <...> Мне кажется, что это действительно радость от того, что мы могли сделать что-то хорошее, радость от того, что экономике Крыма действительно удалось получить новые замечательные объекты. И я уверен, что таких объектов в ближайшие годы будет еще немало», – **заклучил Дитрих**.

<https://tass.ru/ekonomika/9306417>

### **ТАСС; 2020.27.08; ДИТРИХ: СТРОИТЕЛЬСТВО ДОРОГИ ДО СУДАКА ВХОДИТ В ПЕРВООЧЕРЕДНЫЕ ПЛАНЫ ПО КРЫМУ**

Строительство новой дороги до города Судак входит в число первоочередных проектов, финансирование которых предусмотрено федеральной целевой программой по развитию Крыма и Севастополя, также планируется новая трасса от Симферополя до Евпатории, сообщил журналистам в четверг **министр транспорта РФ Евгений Дитрих** после торжественной церемонии награждения строителей «Тавриды».

Ранее **помощник президента РФ Игорь Левитин** сообщил, что дороги в другие города и муниципалитеты Крыма будут построены до 2024 года от трассы «Таврида».

«Белогорск, Приветное, а также соединительная магистраль в сторону Судака – это будут первоочередные трассы, которые сегодня предусмотрены в новой утвержденной ФЦП», – **сказал министр**.

Он уточнил, что есть планы и по строительству дорог в северном и западном направлениях, в том числе планируется обновить трассы по направлению Симферополь – Евпатория – Мирный. «Большие объемы здесь предусмотрены. В ближайшие четыре года

здесь должно быть реконструировано и построено более 190 км автомобильных дорог», – отметил **Дитрих**.

Трасса «Таврида» – четырехполосная автодорога первой технической категории, которая станет основой развития новой транспортной системы Крыма. Строительство дороги началось в 2017 году, стоимость проекта превышает 140 млрд рублей. Средства предусмотрены федеральной целевой программой развития Крыма и Севастополя. Дорога будет проложена в обход населенных пунктов, оборудована надземными пешеходными переходами, путепроводами и двухуровневыми транспортными развязками, что позволит значительно сократить время в пути.

Проезд по «Тавриде» от Керчи до Симферополя, по расчетам Минтранса Крыма, займет около двух часов, а от Керчи до Севастополя – менее трех. Сейчас путь от Керчи до Симферополя в среднем можно преодолеть за 3,5 часа. Общая протяженность трассы составляет 250,7 км. Строительство разбито на семь этапов, шесть из которых ведутся на территории Республики Крым (237,2 км). Ввод трассы в эксплуатацию запланирован на декабрь 2020 года.

<https://futurerussia.gov.ru/nacionalnye-proekty/ditrih-stroitelstvo-dorogi-do-sudaka-vhodit-v-pervoocerednye-plany-po-krymu>

<https://tass.ru/ekonomika/9305863>

### **ТАСС; 2020.27.08; ДАЛЬНИЙ ЗАПАДНЫЙ ОБХОД КРАСНОДАРА БУДЕТ ПОСТРОЕН В 2023 ГОДУ**

Строительство Дальнего западного обхода Краснодара будет завершено в 2023 году, доложил **президенту РФ Владимиру Путину министр транспорта Евгений Дитрих** во время посещения новых участков трассы «Таврида» в Крыму.

«Северный маршрут предполагает строительство нового Дальнего западного обхода Краснодара. Он уже запроектирован, сейчас оформляется земля, археология. В сентябре мы заключим контракт на стройку. В 2023 году он будет», – **сказал министр**.

Ранее госкомпания «Автодор» объявила конкурс на право заключения долгосрочного инвестиционного соглашения Дальнего западного обхода Краснодара стоимостью 41,6 млрд рублей.

Протяженность новой платной трассы – 51 км. Она свяжет автодороги М-4 «Дон» и А289, чтобы направить автомобильный поток из Центральной России в сторону Крымского моста.

<https://futurerussia.gov.ru/nacionalnye-proekty/dalnij-zapadnyj-obhod-krasnodara-budet-postroen-v-2023-godu>

### **ТАСС; 2020.27.08; ГЕНПОДРЯДЧИК ТРАССЫ «ТАВРИДА» ОТРЕМОНТИРУЕТ ДОРОГИ В РАЙОНАХ КРЫМА**

Компания «ВАД», которая занимается строительством трассы «Таврида» в Крыму, станет одним из основных подрядчиков для ремонта и строительства дорог на полуострове – сейчас она выходит на объекты в Керчи. Об этом сообщил **глава Крыма Сергей Аксенов** после торжественной церемонии награждения строителей «Тавриды».

«ВАД» мы не отпустим, работы есть более чем, и поручения, которые дал президент, говорят о том, что у Крыма есть перспектива развития транспортной инфраструктуры. Этого сделать без вашей команды быстро не получится. <...> Компания «ВАД» [в ближайшее время] будет работать в городе Керчи, там [она отремонтирует] девять больших улиц. Вчера в Белогорском районе был, там трасса Белогорск – Нижнегорский, [ее] практически тоже делает компания «ВАД», – привел в пример глава Крыма.

Он пояснил, что «ВАД» – одна из тех компаний, которые привлечены к работе на территории Крыма по новым правилам отбора подрядчика. Ранее федеральные власти разрешили выбирать подрядчиков для дорожных работ в Крыму и Севастополе без

обязательных конкурсных процедур. Аксенов отмечал, что сроки исполнения федеральной целевой программы по развитию Крымского полуострова были в ряде случаев сорваны, несмотря на тщательный контроль, хотя таких фактов было меньше, чем в предыдущие годы. К нарушениям привели длительное проведение конкурсных процедур, некачественная разработка проектной документации, недобросовестность подрядчиков, а также судебные разбирательства, связанные с расторжением контрактов. «Соответственно, никаких «рогов и копыт» на рынке не будет. Даже если компания привлекает субподрядчиков, они несут ответственность за качество этого ремонта, долговечность этой дороги. Надеюсь, в год-два картина кардинально поменяется», – сказал Аксенов.

Он отметил, что среди надежных подрядчиков, с которыми власти региона уже заключили контракты, – компания «ВАД», являющаяся также генподрядчиком строительства трассы «Таврида», и уже доказавшая качество своей работы компания «Дорстрой». Он добавил, что только в этом году Крым получил дополнительно 6,8 млрд рублей на дорожную инфраструктуру из федерального бюджета, в том числе 1 млрд рублей будет направлен на проектирование строительства и ремонта дорожной сети.

<https://tass.ru/ekonomika/9307247>

### **ИА ЯКУТИЯ; 2020.27.08; АЙСЕН НИКОЛАЕВ О СТРОИТЕЛЬСТВЕ ДОРОГИ «ВИЛЮЙ» ДО ИРКУТСКА**

Как рассказал **Айсен Николаев**, строительство автомобильной дороги «Виллюй» в сторону Иркутской области одобрено на уровне **главы Минтранса России** и осталось решить несколько моментов.

«Надеемся, что наше предложение окончательно будет поддержано. На уровне **министра транспорта России** оно уже одобрено», – отметил Ил Дархан в четверг в ходе прямого эфира в соцсетях. Отметим, что реализация проекта по южному варианту должна охватить участок Ленск – Пеледуй – Витим и проложить дорогу до Иркутска.

Он добавил, что участок дороги от Ленска до Мирного республика передает в собственность России, чтобы оформить ее как федеральную и обеспечить ремонт за счет Федерального дорожного фонда.

<https://ysia.ru/ajsen-nikolaev-o-stroitelstve-dorogi-vilyuj-do-irkutska/>

### **REGNUM; 2020.27.08; СЕВЕРНОЙ ОСЕТИИ ВЫДЕЛЯТ СРЕДСТВА НА РЕКОНСТРУКЦИЮ АВТОМОБИЛЬНОГО ТОННЕЛЯ**

Правительство РФ выделит Северной Осетии денежные средства на развитие дорожной сети. В порядке софинансирования из республиканского бюджета они пойдут на реконструкцию автомобильного тоннеля, сообщил 27 августа в ходе заседания правительства РФ **премьер-министр Михаил Мишустин**.

Общая сумма средств, выделяемых на эти цели субъектам РФ, составит 1,5 млрд рублей. Эти деньги поделят между Северной Осетией и Хабаровским краем. Тоннель в РСО-Алании, о котором идет речь, находится на подъезде к строящемуся курорту «Мамисон».

Вопрос о реконструкции тоннеля обсуждался на недавней встрече **министра транспорта РФ Евгения Дитриха** с главой Северной Осетии Вячеславом Битаровым.

<https://regnum.ru/news/3047685.html>

### **ВЕДОМОСТИ; АНАСТАСИЯ ЛЬВОВА; 2020.28.08; МИНТРАНС ХОЧЕТ УВЕЛИЧИТЬ ДОХОДЫ РОССИЙСКОГО БИЗНЕСА ОТ САНКЦИОНКИ; ЕСЛИ ПОТРЕБЛЯТЬ ПРОДУКТЫ ЗАПРЕЩЕНО, МОЖНО ЗАРАБОТАТЬ НА ИХ ПЕРЕВОЗКЕ**

**Минтранс** предложил включить Большой порт Санкт-Петербург, порт Восточный (Приморский край) и порт Владивосток в перечень **пунктов пропуска** через границу товаров, находящихся под продовольственным эмбарго. Пропуск санкционной еды будет разрешен только для ее дальнейшего транзита по территории России. Об этом говорится в проекте постановления правительства, который **Минтранс** разработал и разместил для общественного обсуждения.

Сейчас пропуск в Россию санкционной еды (и только для транзита) разрешен в 10 железнодорожных **пунктах пропуска** через границу и 20 автомобильных. **Ввоз санкционных продуктов через порты пока невозможен**, говорит **представитель Минтранса**.

Включение портов в список **пунктов пропуска** позволит создать новый транзитный коридор мультимодальных поставок продовольствия из Европы в Азиатско-Тихоокеанский регион, он заменит неудобный, длинный и проходящий вне России маршрут через Суэцкий канал, следует из пояснительной записки к проекту **Минтранса**. Сформируется и ряд других транзитных направлений: так, через Санкт-Петербург пройдет маршрут в Казахстан, через порт Владивосток продовольствие из США пойдет в Монголию и страны Центральной Азии, рассчитывает **Минтранс**.

**«Открытие трех портов для пропуска санкционных товаров увеличит количество их перевозок на 10 000 единиц в год»**, – рассказал «Ведомостям» **представитель Минтранса**. Перевозка означает доставку одного контейнера или одного вагона, пояснил представитель оператора «РЖД логистика». В абсолютном значении предлагаемая мера увеличит число перевозок до 82 000 единиц в год, или на 14%, уточнил представитель министерства.

Бизнес видит у предложения **Минтранса** гораздо больший потенциал.

«Грузопоток только продовольственных товаров на новых транзитных коридорах к 2022–2024 гг. может достичь 50 000 контейнеров в год», – говорит представитель крупнейшего в мире морского контейнерного оператора Maersk. Maersk также является крупным акционером Global Ports, ведущего российского оператора по перевалке контейнеров в портах, работающего в том числе в порту Санкт-Петербурга. «Сейчас европейские грузоотправители везут товары в Китай, Японию, Корею и другие страны Юго-Восточной Азии через Суэцкий канал, новый маршрут позволит существенно ускорить перевозку», – рассчитывает представитель Maersk. С учетом вместимости рефрижераторного контейнера в 2 TEU (twenty-foot equivalent unit, TEU, «20-футовый эквивалент» – условная единица измерения вместимости грузовых транспортных средств) грузоперевозки увеличатся на 100 000 TEU в год, уточняет он.

Для сравнения: в январе – июле 2020 г. по сети РЖД на импорт, экспорт и транзитом было перевезено рыбы, овощей, фруктов и других продовольственных товаров в объеме 103 000 TEU. При этом на транзит из этого объема было поставлено около 20 000 TEU. Основными проходящими через порты товарами могут стать мясо, рыба, молочная продукция из Европы, говорит представитель Maersk.

Продовольственное эмбарго действует в России уже шесть лет. С августа 2014 г. запрещен ввоз продуктов из Европы, Канады и США в ответ на введение этими странами экономических санкций против России. Под запрет попал импорт из этих стран мяса, рыбы и морепродуктов, сыров и молочных продуктов, овощей.

Предложенная мера стимулирует наращивание объемов контейнерных перевозок. «Из-за санкционных мер Россия была исключена из некоторых мультимодальных перевозок, а

потенциал по поставкам в Казахстан и Среднюю Азию сохраняется очень большой», – поясняет гендиректор компании «Infoline-аналитика» Михаил Бурмистров.

«Трансконтейнер» намерен участвовать в перевозках продукции, производимой на территории европейских стран, в Китай, Республику Корею, Японию. Мы видим высокий потенциал в данном бизнесе на фоне повышенного спроса на импортные товары в странах АТР», – сообщил «Ведомостям» директор по продажам и клиентскому сервису компании Никита Пушкарев. Представитель Fesco также приветствует включение портов в список **пунктов пропуска**.

Сейчас грузоотправители по России платят за обязательную услугу наличия навигационной пломбы, которая отслеживает движение груза и обеспечивает его сохранность, посуточно, в том числе во время простоя вагонов или контейнеров на ремонте, сообщил «Ведомостям» сотрудник одной из компаний – операторов транзита. Стоимость пломбы составляет 2500 руб. в сутки, услуга по ее наложению и снятию – около 1000 руб., согласно данным тарификации Центра развития цифровых платформ (ЦРЦП), которая является «дочкой» оператора «Платон». Но даже в этом случае за счет более быстрого маршрута затраты грузоотправителей сократятся по сравнению с маршрутами в обход России, уточняет источник.

«Использование транспортной сети РФ по сравнению с обходными сухопутными маршрутами уменьшает затраты перевозчика на 25–30%. Экономия дают сокращение сроков поставки товаров на 2,5–4 суток, количества пересечений границы (два через РФ, от пяти до семи на обходных маршрутах) и сопутствующих им расходов на топливо, зарплаты, амортизацию, оформление и перевод транспортной документации и другие расходы», – говорит представитель ЦРЦП. Маршрут через территорию России позволяет экономить до \$5000 с каждой перевозки, добавляет он.

В случае выбора морского пути длительность маршрута составляет от 30 до 46 дней. Транзит через территорию России в этом случае сокращает срок доставки товаров до среднего значения 14 дней при той же стоимости, что и перевозка морем.

<https://www.vedomosti.ru/business/articles/2020/08/27/838037-mintrans-dohodi>

### **ИЗВЕСТИЯ; GERMAN КОСТРИНСКИЙ; 2020.28.08; МАЛЫМ НЕ ПО МАЛУ: НЕБОЛЬШИМ САМОЛЕТАМ РАЗРЕШАЮТ ВОЗИТЬ ГРУЗЫ И ЛЮДЕЙ; УЧАСТНИКИ РЫНКА РАДЫ НОВАЦИИ, НО ОПАСАЮТСЯ ДВОЙНОГО ТОЛКОВАНИЯ ЗАКОНОДАТЕЛЬСТВА**

В России небольшие авиакомпании – эксплуатанты легких воздушных судов – могут получить право на перевозку грузов и людей. **Соответствующие поправки подготовил Минтранс, проект приказа обсуждается в рамках «регуляторной гильотины», рассказали «Известиям» в ведомстве.** Сегодня перевозки грузов и пассажиров относятся к коммерческой сфере деятельности. Для их выполнения компания должна пройти дорогостоящие процедуры сертификации, которые большая часть небольших эксплуатантов не может себе позволить. Поправки **Минтранса** относят перевозку грузов и пассажиров к авиаработам, пройти сертификацию для которых существенно проще. Инициатива может позволить решить проблему доставки товаров электронной коммерции. Однако участники отрасли говорят, что формулировка создает двойное толкование услуги, а это может привести к претензиям правоохранителей.

Новый тип работ

**Минтранс** подготовил проект приказа, вносящий в Федеральные авиационные правила (ФАП) понятие транспортно-связных работ. Они дополняют перечень, в который уже входят авиационные работы, воздушные съемки, лесоавиационные и строительные работы. С текстом документа ознакомились «Известия». К транспортно-связным работам министерство предлагает относить, в частности, «транспортирование грузов заказчика авиаработы» и «транспортирование персонала заказчика авиаработы».

21 августа документ был одобрен большинством голосов делового сообщества на заседании рабочей группы по реализации регуляторной гильотины, рассказали два источника «Известий», знакомые с ходом обсуждения документа. Для окончательного одобрения требуются голоса представителей госструктур, после чего документ будет направлен в Минюст, отметили они.

Инициатива позволит авиакомпаниям, эксплуатирующим легкие воздушные суда, выполнять перевозку грузов. В мае Ассоциация компаний интернет-торговли (АКИТ) просила о такой возможности министра промышленности и торговли Дениса Мантурова (письмо есть у «Известий»). В пик пандемии COVID-19 члены ассоциации столкнулись с отменой рейсов крупных авиакомпаний, выполняющих регулярные перевозки в города Крайнего Севера, Сибири и Дальнего Востока, куда затруднительно или невозможно доставить товар по земле.

Ассоциация в письме просила Дениса Мантурова поддержать межфракционный законопроект об изменениях в Воздушный кодекс, который в случае принятия разрешил бы выполнение коммерческих воздушных перевозок на легких воздушных судах без сертификата эксплуатанта при условии членства перевозчика в профильной саморегулируемой организации (СРО).

Против введения саморегулирования ранее публично выступал первый замминистра транспорта – глава Росавиации Александр Нерадько, который считает, что это снизит безопасность полетов.

**В Минтрансе сказали «Известиям», что ФАП разрабатывается в рамках реализации механизма «регуляторной гильотины» и строго соответствует положениям Воздушного кодекса РФ. Работа над проектом продолжается, комментировать подробности положений документа преждевременно, добавили в министерстве.** Там не уточнили, является ли проект приказа уступкой компаниям интернет-торговли.

В Минюсте сказали «Известиям», что акт **Минтранса** на госрегистрацию в министерство не поступал.

– Не так важно, каким образом будет решен вопрос, путем создания СРО или сокращением излишних требований. Так или иначе это позволит создать новый конкурентный рынок доставки грузов в регионы силами «малой авиации» и полноценно удовлетворить спрос населения, проживающего в удаленных или труднодоступных регионах. Это послужит дополнительным стимулом для ускорения развития интернет-торговли в России, – сказал президент АКИТ Артем Соколов.

Двойное толкование

С критикой проекта приказа выступают в Ассоциации малых авиационных предприятий, последовательно продвигающей введение саморегулирования в отрасли. В объединении говорят, что новая редакция ФАП-249 разрешает «транспортирование» грузов и пассажиров, имеющих любые формы трудовых отношений с заказчиком рейса. При этом никаких обязательств по страхованию ответственности не возникает, так как это авиаработы, а не коммерческая воздушная перевозка.

«С формальной точки зрения Воздушный кодекс РФ относит любые перевозки пассажиров и грузов за плату к коммерческим, а не к авиаработам. Это следует из целого ряда статей – 13, 61, 100, 133, 134. **Минтранс** же в своем проекте приказа производит подмену понятия «воздушная перевозка» понятием «транспортирование», тем самым нарушает требования Воздушного кодекса и злоупотребляет своими полномочиями устанавливать перечни авиаработ», – говорится в заявлении ассоциации.

Источник «Известий» в одной из компаний, эксплуатирующих малые воздушные суда, утверждает, что перевозка пассажиров и грузов малой авиацией в полуправильном виде существует и сегодня. Для ее выполнения заказчик, как правило, заключает договор аренды воздушного судна с эксплуатантом, что формально не относится к коммерческой

перевозке. Такие схемы могут использовать крупные компании для доставки персонала, но их нельзя применять для перевозки пассажиров, не связанных с одним работодателем.

**Исполнительный директор агентства «Авиапорт» Олег Пантелеев** говорит, что, несмотря на запрет выполнения коммерческих перевозок для эксплуатантов, не имеющих соответствующего сертификата, существует практика авиаэкскурсий – она возможна во многом благодаря альтернативным формам оплаты. Полет формально выполняется на безвозмездной основе, при этом клиент платит деньги аэроклубу или другой организации, которая выступает посредником между клиентом и пилотом.

– При такой схеме формальные отношения между пассажиром и эксплуатантом отсутствуют, деньги пилот получает в конверте. Но и по новым ФАП можно представить коммерческую перевозку пассажиров как выполнение авиаработ, сопряженных с перевозкой сотрудников заказчика. Достаточно временно трудоустроить пассажиров в компанию-посредник, которая закажет рейс, – объясняет эксперт.

Президент межрегиональной общественной организации пилотов и граждан – владельцев воздушных судов (АОПА) Владимир Тюрин считает, что подготовленные **Минтрансом** поправки в случае принятия приведут к возникновению противоречия в законодательстве. Перевозку грузов или пассажиров можно будет отнести как к коммерческой перевозке, так и к авиаработе. По его мнению, для устранения этого противоречия в ФАП-246 по сертификации коммерческих перевозчиков нужно будет прописать исключение по перевозкам грузов, о которых говорится в приказе.

– В противном случае возникнет правовая неопределенность и надзорные органы смогут трактовать такой полет как коммерческую перевозку без необходимого сертификата, а это административное правонарушение, – сказал глава АОПА.

Партнер коллегии адвокатов Pen&Paper Станислав Данилов говорит, что приказ **Минтранса** не противоречит законодательству. Главное различие между коммерческой перевозкой и договором на выполнение авиаработ заключается в цели. Если смысл в выполнении работ – спасательных, строительно-монтажных, то это договор на выполнение авиаработ. Он не может быть билетом, ведь в нем необходимо зафиксировать цель и перечислить конкретные виды деятельности.

<https://iz.ru/1053495/german-kostrinskii/malym-ne-po-malu-nebolshim-samoletam-razreshaiut-vozit-gruzy-i-liudei>

### **ИЗВЕСТИЯ; АНАСТАСИЯ ПИСАРЕВА; 2020.28.08; КОЛЬЦО В КАРМАНЕ: МКАД ПЛАНИРУЮТ СДЕЛАТЬ БЕЗОПАСНЕЕ; ДОРОГУ ОСНАСТЯТ АВАРИЙНЫМИ КАРМАНАМИ, ДОПОЛНИТЕЛЬНЫМИ КАМЕРАМИ И ПОНЯТНОЙ НАВИГАЦИЕЙ**

Столичный департамент транспорта озабочен снижением аварийности на Московской кольцевой автодороге (МКАД). Сделать магистраль безопасной планируют при помощи усовершенствованной системы видеонаблюдения и аварийных карманов. Насколько эффективно такое решение, разбирались «Известия».

Смертельная остановка

Столичные власти планируют оснастить Московскую кольцевую автодорогу аварийными карманами. По словам руководителя столичного департамента транспорта Максима Ликсутова, эта мера позволит снизить число ДТП, связанных с наездом на стоящие автомобили. Это действительно серьезная проблема, зачастую приводящая к гибели людей.

Например, 21 августа автомобиль Volvo столкнулся с Mercedes-Benz, остановившемся во втором ряду из-за неисправности. В результате столкновения из Mercedes выпал пассажир и оказался под колесами другой машины.

– Остановка на МКАД смертельно опасна. Она запрещена п. 16.1 ПДД. Этот пункт написан кровью. Наезд на дорогах, обозначенных знаками 5.1 и 5.3 (магистраль или

дорога для автомобилей), – вопрос лишь времени. Можно сказать, это статистически неизбежно, – рассказал «Известиям» заместитель руководителя ЦОДД Александр Евсин. Он также считает, что необходимо изменить правила оформления ДТП: водители, ожидающие на МКАД оформления небольшой царапины, рискуют жизнью и могут спровоцировать новое ДТП. Автомобилисты, в свою очередь, опасаются, что, если они съедут на обочину, в ГИБДД могут посчитать такие действия оставлением места ДТП, а страховые компании откажут в выплатах.

Иногда рядом с местом ДТП останавливаются другие машины, чтобы помочь пострадавшим. Так в 2017 году погиб 18-летний актер из сериала «Физрук» Егор Клинаев. Он остановил свой автомобиль, чтобы помочь участникам ДТП. Через несколько минут его сбила иномарка Honda Accord – водитель не заметил аварию.

### Навигация станет проще

Число аварийных карманов и расстояние между ними пока не уточняются. Помимо этого, проект модернизации кольцевой автодороги предполагает целый комплекс мер. Согласно Telegram-каналу дептранса, будет изменена организация дорожного движения на время проведения дорожных работ, прорабатываются вопрос дополнительного освещения и новая система навигации.

Недостаточно понятная система указателей на МКАД также вносит вклад в аварийность, считают эксперты.

– Эта причина заставляет водителей в поисках необходимого съезда чрезмерно переносить внимание с дороги на бортовые навигаторы (чаще всего смартфон), теряя при этом контроль за дорожной обстановкой. А также совершать непредсказуемые для других водителей маневры, запоздало увидя необозримый съезд, – рассказал Александр Евсин.

### Цифровое зрение

Кроме того, запланирована установка дополнительных комплексов фотовидеофиксации на МКАД, а также увеличенное количество камер видеонаблюдения, сообщили в дептрансе.

Развитие системы видеонаблюдения позволяет с помощью технологий цифрового зрения максимально быстро получать информацию об авариях и внештатных ситуациях, оказывать помощь участникам движения, пояснили в ЦОДД.

Алгоритмы цифрового зрения фиксируют происшествие автоматически – ДТП, пешеход на магистрали, движение в обратном направлении и т.д. – и создают событие, которое немедленно поступает на рассмотрение ситуационного центра ЦОДД. Далее принимаются необходимые меры, например вызов на место дорожного патруля ЦОДД, ГИБДД, коммунальных служб, скорой помощи и т.п.

### Коммунальные тихоходы

Самая распространенная причина ДТП на МКАД – наезд на препятствие или на коммунальные машины, считает **координатор движения «Синие ведерки» Петр Шкуматов**. Подобное ДТП произошло 1 августа: столкнулись поливомоечная машина и легковой автомобиль. В результате аварии погибли три человека.

– Основная проблема аварийности на МКАД – наезд на препятствие или на коммунальные машины, которые в левых скоростных рядах занимаются подметанием, подскребанием и т.д. К сожалению, никакого обозначения места проведения работ не производится. Для того чтобы этого не происходило, нужно принимать совершенно другие меры. Никакие не камеры и новую навигацию, карманы помогут тоже весьма ограниченно», – отметил Шкуматов.

### Патруль поможет

По словам координатора «Синих ведерок», МКАД нужно делать аварийную службу, используя систему, которая уже есть в распоряжении ЦОДД, – дорожный патруль.

– Его сотрудники должны сопровождать аварийную технику, предупреждать о том, что ведутся работы, вовремя обозначать опасные места, например, где сломался автомобиль или произошло ДТП, должны быстро прибывать на место и делать выгородки. Чтобы



другие водители знали об опасности впереди. Ну, и помогать сломавшимся автомобилям – хотя бы с помощью буксировки отвозить их в эти новые аварийные карманы», – пояснил Петр Шкуматов.

В свою очередь, ЦОДД планирует увеличивать силы дорожного патруля на МКАД с целью эффективных совместных действий с сотрудниками ГИБДД для помощи участникам движения.

– Уже сейчас на МКАД регулярно работают экипажи дорожного патруля ЦОДД и ГИБДД, оказывая помощь водителям. Однако потребности города и жителей Москвы это полностью не удовлетворяет. Поэтому необходимо развивать это направление», – прокомментировал «Известиям» Александр Евсин.

<https://iz.ru/1053120/anastasiia-pisareva/koltco-v-karmane-mkad-planiruiut-sdelat-bezopasnee>

### **РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА – СТОЛИЧНЫЙ ВЫПУСК; ВЛАДИМИР БАРШЕВ; 2020.28.08; АВТОБУС С РИСКОМ; ФИЗИЧЕСКИЕ ЛИЦА НЕ СМОГУТ ИМЕТЬ ЛИЧНЫЙ АВТОБУС**

Госавтоинспекция рекомендует принять поправки в законодательство, которые запретят регистрировать за физическими лицами автобусы массой более пяти тонн с количеством мест более восьми.

Перевозки пассажиров автобусами, особенно на междугородних маршрутах, остаются одним из наиболее опасных способов передвижения. Борьба с этой проблемой пытаются давно. На прошедшем в Общероссийском народном фронте «круглом столе», посвященном этой теме, было выявлено, что главная причина опасности такого транспорта в экономике. У транспортных компаний нет средств, чтобы обеспечить даже нынешние требования по безопасности. Но и тем компаниям, у которых автопарк новый, нужны еще и профессионалы-водители, которые почему-то не хотят идти работать за 15 тысяч рублей.

По данным страховщиков, которые озвучила вице-президент Национального союза страховщиков ответственности Светлана Гусар, автобусные перевозки занимают печальную третью строчку рейтинга по количеству жертв. На первом месте вертолетные перевозки, а на втором речной транспорт. По данным экспертного центра «Движение без опасности», более 50 процентов автобусов находятся в собственности у физических лиц. Это до недавнего времени позволяло избегать массы проблем с соблюдением требований по пассажирским перевозкам. Но более 40 процентов ДТП приходится именно на водителей автобусов, которые принадлежат физлицам. Вступившее в силу требование об обязательном лицензировании таких перевозок тоже особого эффекта не дало.

У нас, по данным ГИБДД, зарегистрировано 869 тысяч автобусов. И только 167 тысяч из них осуществляют лицензионные перевозки. Где остальные? Поэтому в Госавтоинспекции считают, что надо поддержать инициативу **минтранса** по запрету регистрации автобусов категории МЗ за физическими лицами. А заодно и грузовиков категории N3 – более 12 тонн. Вряд ли такие машины нужны для личного пользования даже очень многодетным семьям.

Еще одна проблема – уровень подготовки водителей. **Минтранс** пытался разделить водителей на любителей и профессионалов, только делал он это странным образом. Он сокращал знания и умения, которые должны получить любители. А то, что требуется профессионалам, оставлял в нынешнем объеме. Понятно, что на такое никто пойти не мог. Экспертный центр «Движение без опасности» предлагает ввести для водителей – перевозчиков пассажиров обязательные курсы повышения квалификации, а также раз в пять лет подтверждение квалификации.

Вопрос, кто этим должен заниматься? ГИБДД или **минтранс**? Первые отвечают за безопасность движения, вторые при этом контролируют коммерческие перевозки.

В Европе водители, которые занимаются коммерческими перевозками, раз в пять лет подтверждают квалификацию. А чтобы они не забыли об этом, срок действия прав у них ограничен пятью годами.

То есть хочешь ездить за рулем и возить семью – пожалуйста, 10 лет до следующего обмена прав. Занимаешься коммерческими перевозками? Через пять лет либо подтверждаешь квалификацию, либо перестаешь работать водителем. По итогам «круглого стола» будут подготовлены предложения, о которых «РГ» обязательно расскажет.

<https://rg.ru/2020/08/27/fizicheskim-licam-hotiat-zapretit-imet-lichnyj-avtobus.html>

### **РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА – ФЕДЕРАЛЬНЫЙ ВЫПУСК; ЕВГЕНИЙ ГАЙВА; 2020.28.08; ТЕПЛОХОДЫ РЕЧНОЙ СБОРКИ; В РОССИИ НАЧАЛИ СТРОИТЬ НОВЫЕ СУДА ДЛЯ КОНТРОЛЯ СОСТОЯНИЯ ВОДНЫХ ПУТЕЙ**

К 2022 году в России построят десять обстановочных судов, которые нужны для контроля состояния внутренних водных путей и акваторий портов, рассказали «Российской газете» в **Росморречфлоте**. Суда распределят по шести бассейнам.

Строить суда будут в рамках **Комплексного плана модернизации и расширения магистральной инфраструктуры на период до 2024 года**. Как ранее отмечал министр транспорта **Евгений Дитрих**, в целом по комплексному плану должны быть существенно, на треть, расширены портовые мощности – до 1,37 млрд тонн и расширены пропускные способности внутренних водных путей – дополнительно на 18,5 млн тонн. На поддержание существующих параметров внутренних водных путей и технического состояния объектов их инфраструктуры по плану будет выделено 131,4 млрд рублей. Конкретно на строительство десяти обстановочных судов заложено 1,582 млрд рублей.

Киль первого судна уже заложили. Обстановочный теплоход будет длиной 35,6 м, шириной 6,5 м, осадкой 1,4 м. На воду его планируют спустить в четвертом квартале 2022 года. Судно поступит «на работу» в **ФГБУ «Канал имени Москвы»**, уточнили в **Росморречфлоте**.

С помощью обстановочных судов специалисты следят за глубинами судового хода на внутренних водных путях, контролируют средства навигационной обстановки, расставляют бакены и буи, обслуживают навигационные знаки.

По контракту все десять судов должны быть построены до 20 декабря 2022 года. Уже в этом году планируется закладка еще пяти судов. В следующем году заложат оставшиеся четыре судна.

На «Канал имени Москвы» помимо первого обстановочного судна планируется направить еще одно. Также по одному судну распределят между федеральными бюджетными учреждениями, обслуживающими Камский (включает реки Пермского края, Башкирии, Татарстана и Удмуртии) и Байкало-Ангарский бассейны внутренних водных путей. По два судна передадут администрациям Ленского, Енисейского и Амурского бассейнов.

«Обстановку на реках нужно постоянно контролировать, а всю навигационную часть поддерживать в рабочем состоянии и своевременно менять. Буй может снести течением, или на него кто-то может натолкнуться», – поясняет директор Национального объединения лоцманских организаций Виктор Рябоконь. Современные обстановочные суда востребованы. Важно также, каким оборудованием они оснащены. Строить суда нужно было еще вчера, хорошо, что сейчас такая работа началась. От этого зависит безопасность судоходства, говорит он.

<https://rg.ru/2020/08/27/v-rossii-nachali-stroit-novye-suda-dlia-kontroliia-sostoianiiia-vodnyh-putej.html>

### **РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; НАТАЛИЯ ЯЧМЕННИКОВА; 2020.28.08; МС-21-300 ИСПЫТЫВАЮТ В НЕБЕ И НА ЗЕМЛЕ**

В рамках программы сертификации самолета МС-21-300 параллельно с летными испытаниями опытных машин проводятся стендовые испытания планеров, агрегатов и систем воздушного судна в Центральном аэрогидродинамическом институте имени профессора Н.Е. Жуковского (входит в НИЦ «Институт имени Н.Е. Жуковского»).

Так, на пилотажном стенде завершён очередной этап исследований комплексной системы управления МС-21-300. Отработаны алгоритмы, не допускающие попадание воздушного судна в сложные полетные ситуации, а также ограничители, исключающие превышение угла атаки и перегрузки при маневрировании. Кроме того, отработаны ограничители предельных режимов, исключающие превышение скорости и числа Маха при экстренном снижении, касание ВПП хвостовой частью на взлете, касание полосы мотогондолой или крылом при ошибках пилотирования на взлете и посадке.

Как рассказали специалисты, летчики-испытатели корпорации «Иркут», ГосНИИ ГА и ЛИИ им. Громова тестировали в стендовых условиях ручное управление самолетом МС-21-300 в сложных режимах. Предварительная отработка программы летных испытаний на стенде, по оценкам летчиков, повышает безопасность и эффективность испытательных полетов.

По словам главного научного сотрудника отделения динамики полета и систем управления ЦАГИ Юрия Шелюхина, в содружестве с конструкторами, инженерами и летчиками корпорации «Иркут» специалисты Центрального аэрогидродинамического института создают высокоэффективную комплексную систему управления самолета МС-21, которая обеспечит высокий уровень безопасности полета. «Система ограничителей предельных режимов по выполняемым функциям и перечню учитываемых параметров существенно превосходит самолеты предыдущего поколения», – подчеркнул он.

МС-21 должен стать флагманским продуктом российского гражданского авиастроения: в ближайшие два десятилетия авиакомпаниям России потребуется от 800 до 1000 самолетов в этом сегменте, в мире – порядка 30 тысяч новых самолетов такого типа. При этом, отмечают эксперты, по своим летно-техническим характеристикам и экономичности МС-21 превосходит все существующие аналоги, что подтверждается результатами испытаний.

<https://rg.ru/2020/08/27/ms-21-300-ispytyvaiut-v-nebe-i-na-zemle.html>

### **КОММЕРСАНТЪ; ЕВГЕНИЯ КРЮЧКОВА; 2020.28.08; БЮДЖЕТ ПРИХОДИТ СО СПРОСОМ; ОТ ГОСКОРПОРАЦИЙ ЖДУТ ДАННЫХ ОБ ИСПОЛЬЗОВАНИИ ПРЕДОСТАВЛЕННЫХ ИМ СУБСИДИЙ**

Правительство готовится реализовать свое право по унификации требований к годовой отчетности госкомпаний и госкорпораций – Минфин подготовил проект документа, предполагающий раскрытие сведений о выполнении мероприятий, для реализации которых были предоставлены бюджетные средства, в том числе предназначенные дочерним компаниям. Также госкорпорациям придется отражать и данные о том, как предоставление им бюджетных средств повлияло на реализацию **нацпроектов**, что в целом укладывается в идею Белого дома о повышении участия госкомпаний в достижении обновленных национальных целей.

Минфин подготовил требования к отчетности госкомпаний и госкорпораций – как отмечается в проекте постановления правительства, опубликованного вчера на портале [regulation.gov.ru](http://regulation.gov.ru), делается это для повышения эффективности использования бюджетных средств. Напомним, в этом году правительство получило полномочия по установлению требований к отчетности госкорпораций «Росатом», ВЭБ.РФ, Фонд ЖКХ, «Ростех» и «Роскосмос», а также госкомпания «Росавтодор».

В конце прошлого года Минэкономики сообщало, что до конца 2021 года на финансирование мероприятий госкорпораций и госкомпаний из федерального бюджета планируется выделить более 1 трлн руб.

Эффективность расходования ими госсредств ранее уже неоднократно вызывала вопросы: последние данные госаудиторов, как и прежде, указывают на застарелую проблему использования предоставленных из бюджета средств не в полном объеме.

Средства размещаются на депозитах и счетах, по которым госкорпорации получают проценты по неснижаемому остатку средств на счете: по состоянию на 1 июля объем временно свободных средств составил 192 млрд руб. (годом ранее – 179 млрд руб.), а доходы от инвестирования за первое полугодие 2020 года оцениваются в 4,1 млрд руб.

Впрочем, госаудиторы указывали и на более глубокие проблемы: управление госкомпаниями в целом непрозрачно, а в подлежащих раскрытию отчетах нет сведений об управлении дочерними и зависимыми обществами (см. “Ъ” от 27 августа).

Отметим, сейчас в целом отсутствует единообразие в формировании отчетности госкорпораций о выполнении ими долгосрочных программ деятельности и развития.

Согласно проекту, госкорпорации в своей отчетности должны будут раскрывать сведения о выполнении мероприятий, для реализации которых были предоставлены бюджетные средства (при этом необходимо будет указывать структуру финансирования по годам, включая собственные, бюджетные и заемные средства), плановые показатели, сроки их достижения, а также степень выполнения и причины отклонения от целевых индикаторов. Отчасти предлагается решить и проблему, на которую указали госаудиторы: если бюджетные инвестиции направлялись в дочерние организации, то в отчете необходимо будет раскрыть и сведения об этих расходах и их результатах.

Если же бюджетные инвестиции предоставляются в рамках выполнения **нацпроектов**, то в отчете должна быть отражена и увязка результатов предоставления средств с результатами реализации **нацпроектов**. Отметим, это положение согласуется с предложениями Счетной палаты, которая ранее настаивала на установлении отчетности о выполнении госкорпорациями **нацпроектов**, поскольку в отдельных мероприятиях они непосредственно участвуют, а также в целом укладывается в логику Белого дома, предполагающую рост роли госактивов в исполнении **нацпроектов** при повышении прозрачности их управления.

<https://www.kommersant.ru/doc/4468407>

### **КОММЕРСАНТЬ; АНАСТАСИЯ ВЕДЕНЕЕВА; 2020.28.08; ВОЕНАЧАЛЬНИКИ НЕ ЧАЛЯТСЯ В КАЛИНИНГРАДЕ; ПАРОМ «ГЕНЕРАЛ ЧЕРНЯХОВСКИЙ» МОЖЕТ ЗАДЕРЖАТЬСЯ, КАК «МАРШАЛ РОКОССОВСКИЙ»**

Как стало известно “Ъ”, второй автомобильно-железнодорожный паром на СПГ для линии Усть-Луга–Балтийск из-за последствий коронавируса может быть сдан на полгода позже, в июле 2022 года. **Минтранс** уже предложил скорректировать соответствующие госпрограммы по развитию Калининграда. По данным “Ъ”, Невский завод также предлагал увеличить цену контракта на 10%, до 5,6 млрд руб., впрочем, в Росморпорте уверяют, что она будет соблюдена.

Сроки строительства второго автомобильно-железнодорожного парома на сжиженном газе «Генерал Черняховский» для линии Усть-Луга–Балтийск могут сдвинуться на полгода – с декабря 2021 года на июль 2022-го. Как следует из документов, оказавшихся в распоряжении “Ъ”, исполнитель контракта – Невский завод – ссылается на задержки поставок судового оборудования, связанные с эпидемиологической обстановкой в КНР, Италии и других государствах. Также в своем письме верфь указывала на убытки в связи с возникновением курсовой разницы, ссылаясь на пандемию и нестабильную экономическую ситуацию, и просила увеличить цену контракта на 10%, до 5,6 млрд руб.

Впрочем, по словам собеседников “Ъ”, верфь не предоставила подтверждающие документы, в связи с чем вопрос больше не обсуждался.

Два новых парома – «Генерал Черняховский» и «Маршал Рокоссовский» – предназначены для снабжения Калининграда. Каждое судно рассчитано на перевозку 80 железнодорожных вагонов, других накатных грузов и автопоездов.

Предполагается, что два новых парома ежегодно будут перевозить около 2 млн тонн грузов. Суда строятся в кооперации с турецкой верфью Kuzey Star. О том, что первый паром «Маршал Рокоссовский» будет сдан с задержкой на полгода, “Ъ” писал 3 августа. Этот паром строится на деньги Росморпорта, тогда как «Генерал Черняховский» – на средства бюджета из госпрограммы развития Калининграда.

Как говорится в имеющихся у “Ъ” документах, Росморпорт в конце мая направил в **Росморречфлот** проект распоряжения правительства о возможности по соглашению сторон продлить контрактные сроки и цену на второй паром (в пределах бюджетных лимитов). Также в начале июля были направлены предложения скорректировать финансирование по годам и продлить срок реализации мероприятия до 2022 года в госпрограмме развития Калининградской области и ФЦП «Калининград».

**В Росморпорте “Ъ” заверили, что контрактная цена строительства паромов «будет соблюдена», конкретные сроки сдачи судов будут определены позднее.**

Сейчас Росморпорт ожидает обоснования по продлению сроков строительства парома «Маршал Рокоссовский», уточняют там. В ходе реализации крупных проектов в рамках рабочей переписки между ведомствами и контрагентами прорабатываются различные идеи и варианты развития событий, и это «вовсе не означает, что все обсуждаемые предложения трансформируются в принятые решения», заключили в Росморпорте.

В ОСК, куда входит Невский завод, “Ъ” заявили, что корпорацией и непосредственным исполнителем заказа предпринимаются все возможные шаги для сокращения сроков строительства. Сейчас ведутся переговоры, по результатам которых будут определены конкретные сроки сдачи паромов, заключили в ОСК. **В Минтрансе “Ъ” сообщили, что сроки завершения строительства и сдачи паромов уточняются.**

Собеседники “Ъ”, знакомые с ситуацией, говорят, что турецкая верфь может успеть сдать второй паром в 2021 году и соблюсти контрактные сроки. В любом случае верфь не будет платить неустойку, поскольку у нее есть сертификат турецкой торгово-промышленной палаты, подтверждающий форс-мажор из-за коронавируса. Глава «Infoline-Аналитики» Михаил Бурмистров считает, что даже в случае дополнительной задержки на полгода она не будет критичной для паромной линии.

<https://www.kommersant.ru/doc/4468280>

### **КОММЕРСАНТЪ; ЮРИЙ СЕНАТОРОВ; 2020.28.08; СЛЕДСТВИЕ НЕ СТАЛО ЭКОНОМИТЬ НА ОБВИНЕНИИ; ЗАВЕРШЕНО РАССЛЕДОВАНИЕ ДЕЛА О ЗАВЫШЕНИИ РАСЦЕНОК НА ЮРИДИЧЕСКИЕ УСЛУГИ «АЭРОФЛОТУ»**

Как стало известно “Ъ”, СКР предъявил обвинение в окончательной редакции фигурантам дела о хищении у «Аэрофлота» 250 млн руб. при оказании юридических услуг адвокатской коллегией. Заместитель гендиректора авиакомпании Владимир Александров, глава юридического департамента Татьяна Давыдова, а также адвокаты Диана Кибец и Александр Сливко обвиняются в особо крупном мошенничестве: по версии следствия, в заключенных ими договорах расценки на юридические услуги были значительно завышены. Защита утверждает, что адвокаты, напротив, сэкономили «Аэрофлоту» огромные суммы. Тем временем суд продлил арест обвиняемых до предельного срока – одного года.

В четверг Басманный суд Москвы по ходатайству Следственного комитета России до 1 октября продлил срок содержания под стражей адвокатам Дине Кибец и Александру Сливко, а также заместителю гендиректора по правовым вопросам «Аэрофлота»

Владимиру Александрову и главе юридического департамента компании Татьяне Давыдовой. На заседании следствие в очередной раз привело традиционные для продления доводы: оставаясь на свободе, фигуранты, по мнению представителя СКР, могут скрыться или воздействовать на свидетелей. В свою очередь, адвокаты обвиняемых называли позицию следствия необоснованной, указывая, что все следственные действия проведены и на их результаты фигуранты повлиять уже никак не могут. Кроме того, защита в очередной раз попыталась указать суду на необоснованность претензий СКР к обвиняемым. Адвокаты просили отпустить их подзащитных хотя бы под домашний арест, однако своего не добились – суд удовлетворил ходатайство СКР.

Между тем, стало известно, что накануне заседания следствие предъявило фигурантам обвинение в окончательной редакции по ч. 4 ст. 159 УК РФ (мошенничество в особо крупном размере).

Фабула уголовного дела, насчитывающего более 80 томов, за последнее время особых изменений не претерпела.

Напомним, что уголовное дело по факту хищения средств «Аэрофлота» ГСУ СКР возбудило 30 сентября 2019 года на основании оперативного рапорта ФСБ. Из него следовало, что господин Александров и госпожа Давыдова ввели руководство авиакомпании в заблуждение, убедив его заключить в 2016–2018 годах несколько контрактов с коллегией «Ваш адвокатский партнер» на оказание юридических услуг в гражданских, арбитражных и уголовных процессах. При этом расценки были значительно завышены, вследствие чего у «Аэрофлота» было похищено «не менее 250 млн руб.». К такому же выводу пришли по результатам расследования сотрудники СКР. Как говорится в деле, «Александров, Давыдова, Кибец и Сливко в 2015 году вошли в преступный сговор с целью хищения денежных средств, выделяемых юридическому департаменту «Аэрофлота»». Для этого, по материалам дела, господин Александров и госпожа Давыдова, используя свое служебное положение, обеспечивали заключение контрактов с адвокатской коллегией по завышенным расценкам, а адвокаты занимались подготовкой и представлением финансовому департаменту «Аэрофлота» «счетов на оплату заведомо ложных актов по объему и количеству выполненных работ».

Всего между ПАО «Аэрофлот» и АК «Ваш адвокатский партнер» было заключено пять договоров на оказание юридических услуг на общую сумму 250,6 млн руб.

При этом, по расчетам привлеченной следствием Московской лаборатории судебной экспертизы Минюста России, адвокаты коллегии должны были получить от «Аэрофлота» около 6 млн руб., а не 250 млн руб. Мало того, следователь в суде указывал, что в авиакомпании имелись свои юристы, поэтому необходимости в привлечении сторонних адвокатов не было.

Потерпевшими по делу следствие признало ПАО «Аэрофлот» и московское территориальное управление Роскомимущества. Последнее подало к обвиняемым иск на 144,9 млн руб.

Источники “Ъ”, близкие к «Аэрофлоту», заявили, что его позиция остается прежней и заключается в том, что сэкономленные привлеченными юристами средства многократно превышают указанный в деле ущерб, а поэтому гражданского иска к обвиняемым не будет.

Защита и сами фигуранты отвергают версию следствия. Адвокаты обвиняемых организовали собственное исследование с привлечением специалистов, которые посчитали экспертизу следствия некорректной, поскольку, по их мнению, она была основана на неточных данных о почасовой оплате юридических услуг. Защита утверждает, что адвокатская коллегия, представляя интересы авиакомпании в судах, сохранила ей десятки миллиардов рублей, поэтому говорить о каких-либо хищениях не приходится. Адвокаты указывают, что подобные расследования могут поставить под

угрозу самой практике привлечения госкомпаниями к сложным делам внешних юристов, чьи услуги сейчас пользуются большим спросом.

Видимо, скоро будут возбуждаться дела в отношении всех участников таких контрактов, а их ежегодно заключается тысячи», – сказал “Ъ” адвокат госпожи Кибец Сергей Смирнов.

Отметим, что сейчас в судах находятся два похожих дела. В одном говорится о том, что экс-гендиректор НПО имени Лавочкина Сергей Лемешевский, глава департамента предприятия Екатерина Аверьянова, а также руководитель адвокатского бюро «Третьяков и партнеры» Игорь Третьяков под видом исполнения договоров об оказании юридических услуг похитили у НПО более 322 млн руб. В другом речь идет о том, что глава правового управления **Росавиации** Владимир Мнишко и руководитель адвокатской коллегии «Межрегион» Сергей Юрьев по той же схеме похитили 1 млрд руб.

<https://www.kommersant.ru/doc/4468385>

### **РИА НОВОСТИ; 2020.27.08; ОЛЕГ БЕЛОЗЕРОВ: РОССИЮ ЖДЕТ РЕНЕССАНС ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГ**

Олег Белозеров пять лет назад пришел из **Минтранса** на пост главы «Российских железных дорог», которые сегодня входят в тройку крупнейших мировых железнодорожных компаний и являются крупнейшим работодателем России. В интервью РИА Новости он рассказал, за что любит свою работу, как компания справилась с пандемией и безопасны ли поезда, при каких условиях новые грузовые тарифы могут появиться раньше 2025 года, когда будет построена железная дорога до Магадана и о триллионных инвестициях в железные дороги на Дальнем Востоке и в целом в стране. Беседовала Надежда Фролова.

– Быстро пять лет прошли?

– Я, как сейчас, помню свои первые дни после назначения. Сегодня ощущение, что пять лет пролетели как один день. Нынешнее время невероятно спрессовано: происходит огромное количество событий. Когда смотрю ежегодные альбомы по нашим мероприятиям, удивляюсь, сколько всего было.

– Вам нравится ваша работа и чем?

– Вот мы с вами беседуем, а в это время тысячи локомотивных бригад ведут поезда, работает диспетчерский аппарат, грузятся десятки тысяч вагонов, пассажиры едут по своим делам – гигантская технологическая система работает в едином ритме. Нравится – это слишком простое определение, откровенно – завораживает! Здесь ты всегда должен быть в курсе того, что происходит. Нет каких-то отдельных элементов, которые были бы не важны или не были бы связаны с другими.

Еще хочу сказать о своих коллегах: это сплоченный, компетентный, высокопрофессиональный коллектив. Благодаря ему постоянно учусь чему-то новому.

– Все ли из запланированного удалось сделать? Может, даже перевыполнить где-то?

– Передо мной при назначении был поставлен ряд задач. В их числе повышение экономической и финансовой эффективности работы железных дорог, а также качественные изменения в пассажирском комплексе. Соответственно, эти задачи мы решили: не по нашей оценке, а по оценке нашего акционера – государства. За последние пять лет мы снизили затраты на текущие расходы более чем на 200 миллиардов рублей. Сегодня РЖД не висит гирей на бюджетной системе страны.

По-другому выглядит железная дорога и для пассажиров. Постоянно читаю об этом в своей виртуальной приемной. На каждом оперативном совещании обязательно информирую своих заместителей и других коллег об обращениях, поступивших в мой адрес, и наиболее типичные, рельефные случаи вместе разбираем и максимально быстро принимаем решения.

Мне также важно, что мы получили признание и на международном уровне как самая энергоэффективная, экологичная и безопасная железнодорожная компания. Конечно,

зарубежные коллеги и так относились к нам с уважением. Точно знаю, что в ряде стран успешно используются многие наши наработки.

– Почему было решено уделять так много внимания пассажирам, хотя этот сегмент не является для компании самым прибыльным в отличие от грузового?

– Считаю, что железная дорога находится в большом долгу перед пассажирами, которые зачастую прощают нам наши недостатки и с пониманием относятся к тем, скажем так, историческим явлениям, все еще встречающимся у нас. Мы стараемся, чтобы железная дорога стала для пассажиров принципиально иной средой, гостеприимным домом и удобным офисом.

Нам многое удалось сделать. Это и удобное мобильное приложение, новый понятный бланк билета, новый сайт, ориентированный на пассажира, увеличение глубины продаж билетов до 90 суток, а на некоторые поезда и до 120 суток, новые маршруты с туристическим потенциалом, бесплатные туалеты на вокзалах, современные комфортные поезда, МЦК и МЦД, городские электрички и так далее.

– Есть ли что-то, что, может быть, не получилось или не совсем получилось?

– Что не удалось? Не могу своих коллег, моих заместителей, заставить вовремя уходить домой (смеется). Вот это самое, наверное, нерешаемое. Это наш железнодорожный менталитет. Очень исполнительны и ответственны. Всем напоминаю, что есть трудовой распорядок: «Пожалуйста, я вас прошу, мы должны показывать пример нашим подчиненным, что нужно отдыхать и успевать восстанавливать свои силы и здоровье». Пока не удалось решить эту проблему.

Если серьезно, в РЖД очень ответственные сотрудники. Другие не задерживаются. Если мне зададут вопрос, где можно совершить подвиг в мирной жизни, не задумываясь, отвечу – на железной дороге. Именно ответственность, внутренний настрой, самоотдача делают возможным существование такой системы высокой надежности.

Возвращаясь к вашему вопросу о том, что еще предстоит решить, отмечу тарифы, сейчас мы делаем очередную попытку системного подхода.

– Вы имеете в виду грузовые?

– Да, прежде всего грузовые тарифы. Разбивка по классам, по расстояниям, по скорости движения, по новым продуктам: та методика, которая есть, однозначно устарела.

– Будете выступать с инициативами уже сейчас или после 2025 года?

– Этот вопрос надо решать очень взвешенно. Мы уже дали оценку имеющейся системы, определили минусы, вопросы, которые хотели бы решить. Делаем это во взаимодействии с Минэкономразвития и ФАС. До конца 2020 года сформируем документ, а 2021-й год берем на всестороннее обсуждение и утверждение. Начало работы новой системы тарифов, вероятно, будет за сроками утвержденной в настоящее время долгосрочной программы развития (ДПР) РЖД (Утверждена до 2025 года. – Прим. ред.).

Принимая ДПР в 2019 году, мы договаривались, что не будем изменять принципиальные драйверы экономической модели, обеспечивающие сбалансированность нашей работы в первую очередь с финансовыми позициями.

Однако если новая модель тарифов устроит всех стейкхолдеров, постараемся ввести достаточно быстро. Но так, чтобы максимальное количество участников оказались подготовленными к ней. И точно нужно просчитать последствия, поскольку мы хотим сделать рыбок вперед и чтобы при этом выиграли все участники рынка, а не топтаться на месте или откатиться назад. Убежден, что новая тарифная система должна дать и нам, и всем нашим партнерам прозрачные условия, позволяющие планировать свои финансовые и инвестиционные модели на перспективу.

– Правильно я понимаю, если новая тарифная модель устроит всех участников рынка, она может вступить в силу раньше 2025 года?



– Да. Но пока планируем делать поэтапно и выверено, чтобы можно было еще подготовиться. Будем действовать со всей возможной осмотрительностью в этом сложнейшем стратегическом вопросе.

– Вам выпало нелегкое испытание, как и другим руководителям, управлять компанией во время пандемии. Как вы считаете, эта ситуация для РЖД обнажила проблемы или показала сильные стороны компании? Как говорят, если бы знать, где упасть, соломку постелил. Где бы постелили?

– В конце прошлого года в нашем корпоративном университете выступал с лекцией всемирно известный футуролог Нассим Талеб. И всего через каких-то три-четыре месяца темы антихрупкости, черных лебедей стали суровой реальностью (улыбается).

Мое мнение – компания проявила больше сильных сторон. Для нас было важно удержать трудовой коллектив от возможной апатии, а наших партнеров от стресса неопределенности. Модное сочетание «проактивный подход» – вот его мы и использовали.

Пандемия жестко и объективно проверила нашу систему управления. Считаю, что мы мобилизовались очень быстро. Мы и в «мирное» время всегда собраны, а пандемия только подстегнула рост эффективности. Либо ты постоянно в тонусе, либо любое неожиданное внешнее воздействие может стать фатальным. Мы идем по первому пути.

И, конечно, очень достойно проявила себя наша корпоративная медицина. Коллеги очень быстро мобилизовались, развернули и лечебную, и профилактическую работу. Низкий поклон нашим медикам, мы ими гордимся.

– Можете заверить пассажиров, что в поездах на фоне ситуации с COVID ездить безопасно и что можно быть уверенным в чистоте белья, стаканов, обработке вагонов между рейсами?

– Безопасность и комфорт пассажиров для нас всегда в приоритете. На вокзалах регулярно проветриваются и обрабатываются дезинфицирующими средствами все помещения. В поездах дезинфекция проводится в депо перед рейсом, а в пути до четырех раз в сутки. Дезинфицируются все контактные поверхности: ручки и поручни в вагонах, столики, стены. В разы ужесточили все процедуры, которые находятся в нашей зоне ответственности

Весь наш фронтлайн персонал обеспечивается масками, перчатками и антисептиками, регулярно проводится термометрия. Также мы просим и пассажиров на основании рекомендаций Роспотребнадзора соблюдать масочный режим. Если у кого-то с собой не оказалось маски, ее всегда можно приобрести в поездах и на вокзалах.

– Когда перевозки пассажиров в дальнем следовании могут вернуться на доковидный уровень? И что делаете для привлечения пассажиров?

– Компания полностью готова к максимальным объемам перевозок. Мы очень соскучились по нашим пассажирам, но прекрасно понимаем, что ситуация зависит от снятия ограничений в регионах, параметров спроса, и пока говорить о точных сроках выхода на доковидный уровень преждевременно. Сейчас размер движения пассажирских поездов восстановлен почти на 80% по отношению к нормативному графику.

Речь идет не только про постепенное возвращение ранее действовавших маршрутов, мы запускаем и новые. Например, «Ласточку» в Кострому. Первый месяц показал, что практически все места в ней выкупаются. Также из Санкт-Петербурга в Самару ходит теперь поезд «Стриж». До этого он курсировал только между Нижним Новгородом и Москвой.

– Какая ситуация с погрузкой на сети и какой актуальный прогноз у компании на 2020 год? Будет ли восстановление в этом году?

– За семь месяцев погрузка снизилась на 4,4%. Сильнее всего просел каменный уголь – 9,2%. При этом удалось значительно увеличить погрузку строительных грузов, зерна на

экспорт, а также транзитных контейнеров. С учетом турбулентности в мировой экономике аккуратно назову это неплохим результатом.

По нашим первоначальным пессимистичным оценкам в острый период глобального локдауна, сокращение погрузки могло бы достигнуть 10-15% к прошлогоднему уровню. Однако самых негативных сценариев все-таки удалось избежать. Предпринятые совместно с рынком меры позволили удержать погрузку во втором квартале, в период максимальных ограничений, со снижением всего на 5,2%.

Опыт прошлых кризисных периодов свидетельствует, что экономика не восстанавливается одномоментно, требуется определенное время на оживление производственных и кооперационных связей. По нашей оценке, постепенное восстановление объемов грузоперевозок можно ожидать к концу третьего квартала.

– Перед РЖД поставлена задача развивать контейнерные перевозки и увеличить транзит к 2024 году в четыре раза. Насколько выгодны эти перевозки и готовы ли другие грузоотправители, например угольщики, потесниться, ведь одним из наиболее перспективных направлений роста является именно Транссиб?

– Цифры по контейнерам на этом направлении из года в год увеличиваются кратно: за семь месяцев транзит Китай – Европа – Китай вырос в 1,5 раза. Рынок транзита из Азии в Европу оценивается более чем в 20 миллионов TEU, поэтому нам еще есть, куда расти. Кстати, ограничения из-за коронавируса продемонстрировали еще одно важное преимущество железнодорожной перевозки, помимо быстроты и надежности, – это бесконтактность.

При этом стоимость перевозки по железной дороге значительно ниже, чем самолетом, а вместимость поезда позволяет одним составом доставить количество груза, требующее совершить до шести рейсов на самолете. В итоге перевозка по железной дороге может быть дешевле до 30 раз.

Что касается выгоды от этих перевозок, как говорится, Москва не сразу строилась. Железнодорожный контейнерный транзит – явление в России сравнительно молодое. Перед нами стоит задача продемонстрировать все выгоды от использования этого способа и маршрута транспортировки для наших потенциальных клиентов. Ставки за транзит у нас остаются неизменными с 2011 года. Сегодня мы зарабатываем репутацию и доверие.

– Что будет с идеей участников рынка разрешить перевозить контейнеры в полувагонах? Может ли это помочь в решении, например, вопроса разгрузки БАМа и Транссиба?

– Эта инициатива исходит не от РЖД, а от рынка. Мы не можем игнорировать подобные предложения. У этой технологии есть свои плюсы и минусы. Самый очевидный плюс – возможность сократить порожний пробег вагонов, которые освобождаются на Дальнем Востоке от того же угля. Но вопрос в технологии погрузки и выгрузки: готовы ли чисто технически портовые терминалы к такой обработке контейнеров?

С другой стороны, в 2014 году, до запрета погрузки контейнеров в полувагоны, таким способом перевозилось всего 2%. Нужно понимать, что помимо Дальнего Востока, где, в принципе, обычно нет проблем с наличием свободного подвижного состава под перевозку контейнеров, на сети РЖД есть и «медвежьи углы» – малодейственные линии, куда доедет не каждая платформа. Зато полувагон всегда в наличии, так как регулярно привозит уголь на местную котельную. И контейнер оттуда уже не поедет, как обычно, автотранспортом, а отправится по железной дороге.

Опять же, главный вопрос, конечно, в безопасности. Ее недостаточно высокий уровень и ранее был причиной фактического запрета на перевозки контейнеров в полувагонах. Однако с тех пор прошло время, и сегодня, например, появились уже новые способы крепления. Их используют наши соседи по «пространству 1520», и часть контейнеров с импортом таким образом попадает и на нашу территорию. Мы проводим обязательные испытания этих креплений и сделаем выводы о возможности их использования на сети РЖД.

Еще один важный момент – как не допустить массового перетока контейнеров с фитинговых платформ, операторы которых долгие годы формировали эффективные логистические схемы. Например, если раньше платформа в составе контейнерного поезда везла груз из Москвы во Владивосток и возвращалась назад с обратной загрузкой, то с появлением возможности на равных условиях возить контейнеры в полувагонах обратной загрузки для нее может не найтись.

В связи с этим одно из компромиссных предложений сделать перевозку контейнеров в полувагонах чуть дороже или ограничить полигоны курсирования полувагонов с контейнерами. Мы не заинтересованы в принятии односторонних волонтаристских мер. Необходимо взвесить все за и против, выслушать компетентное мнение грузоотправителей, операторов и владельцев терминалов и при участии регуляторов найти взаимовыгодное решение.

– С учетом прогнозов по снижению потребления угля в разных странах как вы относитесь к необходимости дальнейшего развития мощностей по его вывозу на экспорт через морские порты? Вы говорили о необходимости подумать над перепрофилированием северо-западного направления, где наибольшее снижение. Какие грузы могут занять место угля и как в дальнейшем будете получать гарантии полноценной загрузки инфраструктуры? Станет ли возможным в ближайшем будущем заключение договоров ship-or-pay?

– За последнее десятилетие, основываясь на прогнозах и заявленных угольными компаниями на тот момент потребностях в перевозках на Запад, мы вложили в подходы к портам Юга и Северо-Запада более 100 миллиардов рублей. Сегодня мы видим, что уголь с северо-западного направления постепенно уходит. Возникает вопрос, чем окупать понесенные инвестиционные затраты? Соответственно, мы заинтересованы в увеличении доли поставок высокодоходных грузов.

Уже в текущем году на этом направлении есть значительный потенциал для роста экспорта нефтеналивных грузов и черных металлов. Только по итогам первого полугодия прирост погрузки нефтегрузов через порты Северо-Запада составил 4%, руды – в два раза, металлургической продукции – 8%. В долгосрочной перспективе ожидается наращивание поставок химических и минеральных удобрений, что учтено в параметрах генсхемы развития сети РЖД.

– Губернатор Кузбасса Сергей Цивилев не раз говорил об идее увеличить скидку к тарифу для экспорта энергоугля в западном направлении до уровня не менее 50%. Проект предложений кабмина **президенту РФ Владимиру Путину** также содержал предложения увеличить ее примерно в три раза. Решит ли это проблему загрузки?

– Что касается предоставления угольщикам глубокой скидки, то она не может являться решением проблемы загрузки мощностей. Даже при текущих, считаю беспрецедентных, скидках массового перенаправления грузопотока не наблюдаем. Если будет дана скидка, о которой говорите, 50%, то уголь, может быть, и поедет на Запад, но очень скоро окажется, что нам попросту не на что будет содержать инфраструктуру, в том числе для перевозок других грузов. Справедливо ли рассчитывать, что это будут компенсировать грузоотправители других родов грузов? Сомневаюсь.

С другой стороны, дозагрузить западное направление должна помочь принятая правительством методика распределения мощностей по перевозкам угля, которая заработала в августе. В соответствии с ней согласованный объем перевозок на «премиальный» Дальний Восток будет зависеть от намерений угольных компаний отгружать продукцию на Запад. Мы также рассматриваем ряд инструментов, направленных на минимизацию рисков создания избыточных перевозочных мощностей РЖД. Одним из них может стать реализация принципа «вези или плати», который позволит нам получить от грузовладельцев гарантию предъявления их грузов к перевозке.

Разумеется, основным препятствием здесь является готовность самих компаний заключать договор с перевозчиком на таких условиях.

– Кстати, РЖД стали первой компанией в России, которая выпустила вечные облигации. Разместите ли в этом году планируемый объем – 370 миллиардов рублей?

– В настоящее время мы рассматриваем этот инструмент в первую очередь в качестве антикризисной меры. Облигации без срока погашения позволяют учитывать их в составе капитала по МСФО, не увеличивая долговую нагрузку с точки зрения отчетности. Средства, полученные от размещения, как мы и говорили, будут направлены на инвестпроекты РЖД. До конца года мы планируем разместить еще 340 миллиардов рублей, из них 20 миллиардов рублей для финансирования инвестпрограммы ФПК.

– Думаете ли вы еще над какими-то новыми финансовыми инструментами?

– Мы постоянно прорабатываем новые инструменты финансирования. В прошлом году стали первой компанией из России, разместившей «зеленые» еврооблигации на международном рынке, и повторно вышли с размещением в марте текущего года. Мы продолжим работу по мониторингу возможностей использования инструментов ответственного инвестирования. Сейчас прорабатываем возможность выпуска социальных облигаций. Средства от них будут направлены на развитие социально важных направлений деятельности компании.

– Объем инвестпрограммы на 2020 год составляет, по последним данным, 642 миллиарда рублей – это окончательная цифра? Какие проекты сохранились?

– На заседании совета директоров РЖД утвержден стресс-сценарий инвестпрограммы в размере 642 миллиардов рублей. Несмотря на общее снижение параметров инвестпрограммы, в рамках стресс-сценария мы максимально сохраняем инвестиции по проектам развития, направленным на исполнение указов президента и плана развития магистральной инфраструктуры до 2024 года.

Я говорю о проектах развития Восточного полигона, Центрального транспортного узла, подходов к портам Северо-Запада и Азово-Черноморского бассейна. Программы обновления основных фондов сформированы с учетом максимально точной оценки возможностей наших партнеров, поставщиков материалов и оборудования в условиях сложившейся эпидемиологической ситуации. При этом безусловный приоритет при актуализации программы – сохранение кадрового потенциала в первую очередь в транспортном машиностроении, у наших стратегических поставщиков.

– Какими общими утвержденными мерами поддержки отраслей планируют воспользоваться РЖД? Может ли стать одной из мер поддержки для компании решение не платить дивиденды за 2019 год?

– Больше всего ситуация с пандемией отразилась на пассажирских перевозках. Дальнее следование и пригородное сообщение включено в перечень пострадавших отраслей. Нашей «дочке» – ФПК – нужна господдержка на возмещение затрат от отмен поездов. Это, во-первых, зарплаты проводникам, остальное – выпадающие доходы от госрегулирования. Также потребуется целевое выделение ФПК 20 миллиардов рублей для покупки и модернизации пассажирских вагонов в предусмотренных договорами с промышленностью объемами. Последние из указанных средств, как я и говорил, будут выделены нами по итогам размещения бессрочных облигаций.

Что касается уплаты дивидендов за 2019 год, на текущий момент правительством РФ утвержден ряд документов, предусматривающий право РЖД направлять чистую прибыль в полном объеме на финансирование инвестпрограммы. Но, безусловно, окончательное решение за государством.

– Какой примерно объем инвестпрограммы планируется на 2021 год и какой прогноз по погрузке закладываете? Будут ли какие-то изменения в тарифной политике для грузоотправителей в 2021 году?

– На данный момент мы активно прорабатываем несколько сценариев инвестпрограммы на 2021 год и далее, с учетом результатов актуализации ДПР. Пока рано говорить о точных цифрах, так как еженедельно ситуация изменяется. По итогам третьего квартала будет определено точное видение дальнейшего развития и возможностей компании. Однако еще раз повторюсь, основные наши инвестиционные принципы: развитие инфраструктуры в соответствии с комплексным планом, обеспечение безопасности, соблюдение технологических качественных показателей транспорта, клиентоориентированность и поддержка персонала. Их мы и будем придерживаться.

– Бурное обсуждение вызвали поправки в закон, касающиеся развития БАМа-Транссиба и экологии в районе озера Байкал. Можете заверить наших читателей, что РЖД не навредят природе при строительстве инфраструктуры?

– Мы не варвары и не дикари. У нас в топ-менеджменте много сибиряков и термин «священный Байкал» для меня не экзотика из старых песен. Я сам инициировал, подписал и сделал публичной декларацию, в которой мы обязуемся соблюдать баланс между развитием железных дорог и сохранением уникальной природы Байкала. Проекты по развитию железных дорог в Иркутской области, Бурятии и Забайкальском крае, как мы уже говорили, не предусматривают строительство новых линий железных дорог, и какой-то масштабной, тем более сплошной вырубке для этого леса вдоль береговой линии озера Байкал не требуется. Речь идет исключительно о реконструкции существующих станций и действующих железнодорожных линий между ними, включая приведение полосы отвода в нормативное состояние, строительство дополнительных путей и некоторых технологических объектов вдоль БАМа и Транссиба.

Все компенсационные мероприятия по восстановлению леса, высадке саженцев и строительству очистных сооружений будут выполнены. Дополнительный экологический эффект будет за счет использования в перевозках электровозов. Все строительные работы будут проводиться вне границ особо охраняемых природных территорий. Кроме того, компания дополнительно планирует усиление производственного экологического контроля и мониторинга. Плюс общественный контроль.

– Можете поделиться своим видением развития компании в последующие годы?

– Знаете, бывает такое чувство: все сделали и все будет хорошо. Но у меня другое ощущение: мы сделали все для того, чтобы наконец-то сделать рывок. То есть все, что я вам рассказывал, этим мы гордимся, но это все-таки определенный задел. Например, у нас есть долгосрочная программа развития до 2025 года. Когда меняются внешние или внутренние условия, мы быстро можем подкорректировать документ.

Сейчас продлеваем документ до 2030 года. Есть указ президента, где четко прописано, какие составляющие необходимо учесть в более долгосрочном документе. Поскольку указ социально ориентирован, мы абсолютно уверены, что сделаем еще очень многое прежде всего для пассажиров. Мы занимаемся постоянным улучшением вагонов и вокзалов – их интерьером и обустройством. Очень важно, чтобы они стали удобными для современного человека. Вокзалы, которые были построены 100 лет назад, очень красивые, но в их функционал нужно постоянно вносить изменения, чтобы они были комфортны сегодня.

Изменения, которые я вижу, обрисую в нескольких словах: ренессанс железных дорог. Железная дорога в ближайшее время займет еще более значимое место в жизни экономики и людей. Это касается всего: городского транспорта, пригорода, дальнего следования, иного формата грузоперевозок, интермодальности, мобильности. Мы знаем сейчас, как это сделать.

Мне иногда задают вопрос: «Зачем РЖД нужны кванты? почему железная дорога и квантовая связь?» Безопасность, надежность, система шифрования, передача данных – это кванты. Соответственно, для нас это супернеобходимый элемент, который даст возможность перейти на новый уровень. Нет ни одного направления, которое бы сейчас не

было осмысленно, оцифровано, где бы мы не знали, что мы будем делать через два, три, четыре, пять лет. Станет с таким подходом железная дорога лучше? Точно станет.

– Есть ли понимание, какой объем финансирования может потребовать программа РЖД с 2025 до 2030 года?

– Какой точно объем, пока не скажу, но по некоторым направлениям есть понимание. Допустим, Восточный полигон. Мы считаем, что это важная, долгосрочная и интересная задача и точно будет и в 2030 году, и в 2035 году. Инвестиции в рамках первого этапа были порядка 700 миллиардов рублей. До 2030 года, думаю, нам необходимо будет вложить порядка 3,5-4 триллионов рублей. Причем там задачи будут другого характера. Развиваться будет не только грузовой транзит, а сама территория дополнительно. Активное развитие пригорода, скоростного движения на Дальнем Востоке, производств внутри. Ведь сейчас все-таки есть однобокость: перевозка с запада на восток. А мы видим, что будет с востока на запад. Цифра только в этом направлении 4 триллиона рублей.

Если в целом у нас ДПП до 2025 года порядка 9 триллионов рублей, то до 2030 года она будет раза в два больше.

– За 2030 год смотрите?

– Сегодня мы смотрим до 2035 года. В этом временном горизонте мы, например, хотели бы доехать железной дорогой в Магадан. Рассмотреть этот вопрос. Это же не железная дорога из точки А в точку Б. Мы хотели бы, чтобы она дала возможность раскрыться территории с огромными залежами полезных ископаемых.

– Сколько может стоить строительство железной дороги до Магадана?

– Как раз сейчас, работая над ДПП до 2030 года, все эти цифры для себя выверяем. Хотим, чтобы документ был серьезный, и планируем дополнительно провести исследования по общим техническим решениям. И это не просто «мы хотим что-то построить», мы идем от потребностей грузоотправителей и планов развития территорий с месторождениями. Грузоотправители анонсируют: здесь у нас кластер, который мы готовы были бы развить. Государство говорит: здесь готовы к лицензионным торгам, там большой объем разведывательных месторождений, сюда можно было бы войти. Только в таком случае мы будем реализовывать проект.

Много сделано, и предстоит еще больше, но знаю, что мы это можем. Эти пять лет дали уверенность, что с задачами, в том числе глобальными, точно справимся. Там, где железная дорога, там всегда прогресс.

<https://ria.ru/20200827/belozerov-1576367521.html>

На ту же тему:

<https://futurerussia.gov.ru/nacionalnye-proekty/zeleznye-dorogi-zdet-pereosmyslenie-principov-mobilnosti-i-prihod-v-novye-regiony>

### **ТРАНСПОРТ РОССИИ; ТАТЬЯНА ЛАРИОНОВА; 2020.27.08; ТАК КТО ЖЕ ПРАВ?; СТРОИТЕЛЬСТВО НИЖЕГОРОДСКОГО НИЗКОНАПОРНОГО УЗЛА ВНОВЬ ВЫЗЫВАЕТ СПОРЫ**

Первый заместитель председателя Комитета по экономической политике Юрий Федоров провел совещание «Об обеспечении судоходства на нижнем бьефе Городецких шлюзов на реке Волге».

В мероприятии приняли участие сенаторы, **заместитель министра транспорта РФ Юрий Цветков**, **заместитель министра** природных ресурсов и экологии РФ Сергей Ястребов, директор Института водных проблем РАН Виктор Данилов–Данильян, представители Министерства промышленности и торговли РФ, **Росморречфлота**, федеральных и региональных органов государственной власти, эксперты.

«Потенциал перевозок по внутренним водным путям в настоящее время используется недостаточно активно. У России второе место в мире по протяженности рек – более 100 тысяч километров, но всего 1% грузов перевозится по рекам. Руководством страны

поставлена задача принять оперативные меры по стимулированию речных перевозок. Необходимо «расширять» все узкие места, которые этому мешают», – сказал Юрий Федоров, открывая обсуждение.

Одним из таких узких мест на Единой глубоководной сети страны являются нижегородские шлюзы, и строительство Нижегородского низконапорного гидроузла (ННГУ) является ключевым фактором развития грузовых перевозок. Реализация данного проекта направлена на ликвидацию лимитирующего для судоходства 40-километрового участка ЕГС на реке Волга, где гарантированная глубина сегодня вместо 4 м составляет лишь 1,8 м.

Второй этап проектирования Нижегородского низконапорного гидроузла предполагает разработку проектной документации на создание руслового водохранилища сезонного типа.

18 июня 2020 года застройщиком было получено отрицательное заключение ФАУ «Главгосэкспертиза» на проектную документацию строительства объектов 2-го этапа ННГУ в связи с недостаточным объемом предусмотренных проектом мероприятий по защите территории Нижегородской области от негативного воздействия планируемого водохранилища.

Как проинформировал руководитель **Росморречфлота Александр Пошивай**, уже принято решение о проектировании Нижегородского низконапорного гидроузла в три этапа. В отдельный, третий этап предложено вынести мероприятия по проектированию строительства объектов инженерной защиты территории Нижегородской области от негативного воздействия планируемого водохранилища.

В связи с тем, что правительством Нижегородской области был предложен альтернативный вариант – строительство третьей нитки шлюзов Городецкого гидроузла в сочетании с капитальными дноуглубительными работами на 40-километровом участке реки Волга, Правительством РФ совместно с РАН запланировано проведение анализа с использованием математического 3D-моделирования рассматриваемых вариантов, обеспечивающих судоходство на реке Волга.

По экспертной оценке **Росморречфлота**, сроки проведения такой работы и проведение инженерно-экологических изысканий могут составить порядка 9 мес., без учета сроков проведения конкурсных мероприятий, а стоимость – от 150 млн руб. «Росморречфлот готов выступить заказчиком научно-исследовательского проекта по анализу варианта обеспечения судоходства на лимитирующем участке реки Волга от шлюзов Городецкого гидроузла до Нижнего Новгорода на основе математического 3D-моделирования», – заявил **Александр Пошивай**.

**Росморречфлотом** совместно с **Минтрансом** составлена дорожная карта, в которой решаются три вопроса: корректировка проектной документации на строительство объектов 2-го этапа по текущему госконтракту в целях устранения замечаний Главгосэкспертизы; разработка проектной документации на строительство инженерной защиты территории Нижегородской области от негативного воздействия планируемого водохранилища в качестве отдельного мероприятия третьего этапа строительства; определение источников финансирования разработки проектной документации и строительства объектов 3-го этапа, а также актуализация сметной стоимости строительства объектов 2-го этапа.

Руководство Нижегородской области составило список из 31 объекта, которые должны быть защищены инженерно-техническими сооружениями, из них **Росморречфлот** подтвердил 16 объектов.

Министр экологии и природных ресурсов Нижегородской области Денис Егоров выразил озабоченность руководства региона в связи с возможными экологическими и социальными последствиями реализации проекта строительства Нижегородского низконапорного гидроузла. По его словам, реализация проекта ННГУ приведет к

недопустимому ущербу для населения и окружающей среды: «В 2019 году ВНИИ гидротехники им. Воденеева была проведена научно–исследовательская работа, сделан анализ проектной документации и предложен альтернативный вариант решения проблемы судоходства на лимитирующем участке Волги – строительство третьей нитки Городецких шлюзов Городецкого гидроузла в сочетании с дноуглубительными работами. Стоимость проекта оценивается в сумму 7,5 млрд руб., что более чем в 5 раз дешевле предлагаемого проекта ННГУ, срок реализации альтернативного варианта – 28 мес. против 49 мес. для проекта ННГУ». Представитель региона настаивает на необходимости проведения комплексной оценки экономической эффективности предлагаемых вариантов обеспечения судоходства на лимитирующем участке реки Волга, в том числе с учетом оценки влияния на санитарно–эпидемиологическую, экологическую ситуацию в регионе, зоны затопления и подтопления.

Виктор Данилов–Данильян обратил внимание на то, что противодействие строительству ННГУ выглядит как попытка региональных властей свалить на него все те беды, которые сейчас переживает местное население: «Экологическая ситуация в Балахне и других населенных пунктах, прилегающих к этой территории, уже очень давно находится в неудовлетворительном состоянии, что не может не вызывать обоснованное недовольство населения. Но при чем тут гидроузел, которого нет? Причины неблагополучия совсем другие, не имеющие отношения к гидростроительству вообще».

Сегодня экологическая обстановка Балахнинского муниципального района характеризуется степенью загрязнения трех природных сред: атмосферного воздуха, водной среды и земельных ресурсов. Здесь ведут хозяйственную деятельность порядка 1000 субъектов, оказывающие негативное воздействие на окружающую природную среду, – это предприятия целлюлозно–бумажной, деревообрабатывающей, оборонной, энергетической отраслей, а также химической и пищевой промышленности, производства металлических конструкций и изделий, сельского хозяйства, жилищно–коммунального хозяйства, организации торговли, общественного питания и др.

По мнению эксперта, многие факты искажаются. Например, противники строительства ННГУ говорят о больших площадях затопляемых территорий. «Но это сезонное русловое водохранилище, которое только в период навигации поддерживает уровень в нижнем бьефе Горьковской плотины 68 м. В то время как без всякой плотины прошедшей зимой неоднократно фиксировалась высота стояния воды в нижнем бьефе 72 м. И так бывает практически каждый год», – заметил Виктор Данилов–Данильян.

Он напомнил, что 30 лет назад рассматривались около 10 альтернативных вариантов, в том числе и вариант строительства третьей нитки Городецких шлюзов Городецкого гидроузла, однако эти идеи не дошли до стадии проектирования. «Мы провели по собственной инициативе, на общественных началах серию расчетов, которые подтвердили, что предложения, которые рассматривались 30 лет назад как альтернатива ННГУ, не обеспечивают нужных глубин или эти глубины являются нестабильными из–за русловых наносов, что потребует огромных текущих затрат по дноуглублению русла. Это предварительные расчеты, и мы полностью согласны с тем, что эту работу нужно продолжать. Мы убеждены в том, что альтернативный проект не нужно доводить до стадии проектирования, потому что это будет бессмысленной тратой государственных средств. Нежизнеспособность альтернативного проекта можно установить расчетным путем. Нужно продолжать научную работу, чтобы убедить всех, что строительство ННГУ – это оптимальное решение, которое позволит вернуться к тем условиям функционирования Горьковской плотины, которые предполагались изначально», – заявил эксперт.

По мнению ученого, безосновательны утверждения о том, что строительство третьей нитки Городецких шлюзов Городецкого гидроузла совершенно безобидно с экологической точки зрения: «Это не так. Экологические последствия строительства



третьей нитки вообще никто не исследовал, в отличие от ННГУ. Давайте их исследуем, если угодно. В принципе, невозможно построить гидротехническое сооружение, не нанося никакого вреда окружающей среде».

По итогам совещания принято решение продолжить работу над согласованием позиций и выработкой единого проекта с учетом мнения руководства и жителей Нижегородской области.

<http://transportrussia.ru/item/5747-tak-kto-zhe-prav.html>

### **ТРАНСПОРТ РОССИИ; ВАЛЕРИЙ БУДУМЯН; 2020.27.08; ЗНАТЬ СВОИ ДЕНЬГИ В ЛИЦО; ОБ ОПТИМИЗАЦИИ ЗАТРАТ АВТОПАРКОВ В НОВОЙ ЭКОНОМИЧЕСКОЙ СИТУАЦИИ**

В марте 2020 года транспортно–логистическая отрасль России, как и многих других стран, столкнулась с серьезным кризисом, вызванным пандемией коронавируса и последовавшим за ней падением деловой активности. Кризис изменил спрос на грузоперевозки, их объемы и направления грузопотоков. По оценке Международного союза автомобильного транспорта, выручка грузового транспорта во всем мире по итогам года может сократиться на 18%, а финансовые потери превысят 550 млрд евро. Очевидно, что в условиях падения грузооборота и роста конкуренции на рынке выигрывают те автоперевозчики, которые смогут снизить расходы и повысить эффективность своего бизнеса.

О том, как это сделать, шел разговор в рамках практической онлайн–конференции. Был рассмотрен инструментарий оптимизации затрат автопарков в новых реалиях. В мероприятии приняли участие более 400 представителей ведущих автомобильных грузоперевозчиков, крупнейших транспортно–логистических компаний, технологических провайдеров, отраслевых объединений и аналитиков.

Сначала отраслевые эксперты обсудили текущую ситуацию на рынке грузовых автоперевозок в Российской Федерации. Затем на примере крупных автоперевозчиков были рассмотрены реальные примеры оптимизации затрат, необходимых для эффективной работы автопарка. Свои специальные предложения для автотранспортных компаний представили и крупнейшие поставщики товаров и услуг. По мнению организаторов конференции, предложенные антикризисные практические меры должны помочь автоперевозчикам с любым размером автопарка определиться в собственных возможностях, чтобы уже в обозримом будущем выстроить стратегию действия – как во время продолжающегося пока что кризиса, так и после его преодоления.

#### **Аукцион на выживание**

До начала конференции ее ведущий, руководитель проекта «Грузовики и дороги» Максим Пядушкин предложил участникам мероприятия определиться с временными показателями окончания восстановления рынка грузовых автоперевозок. Сроки: до конца 2020 или 2021 годов либо к окончанию 2022 года или еще позднее. В итоге 44% участников мероприятия посчитали, что после кризиса рынок восстановится в конце 2021 года. Более пессимистично настроены 29%, они считают, что восстановление рынка завершится к концу 2022 года или даже позднее. И только 27% уверены, что к концу 2020 года все нормализуется.

В первой сессии мероприятия стратегический аналитик компании «Кордиант», которая является организатором конференции, Мария Дубинина рассказала о макроэкономическом фоне рынка грузоперевозок, обозначила ключевые проблемы этого рынка и меры государственной поддержки бизнеса, а также сделала прогноз на перспективу по продажам грузовой техники.

– В масштабах глобального российского транспортного грузооборота доля именно автомобильного транспорта на сегодняшний день не показательна и составляет только 5%, – отметила она. – В этом показателе ключевое место занимает дальность перевозки,

которая у автотранспорта намного меньше, чем у железнодорожного. По данным Росстата, средняя дальность автоперевозок составляет 47 км, а средняя дальность перевозок на железнодорожном транспорте – порядка 1,8 тыс. км. Тем не менее объем перевезенных грузов автомобильным транспортом за единицу времени равен почти 70%, что является красноречивым показателем важности этого бизнеса для российской экономики.

Правда, проведя сравнение нынешней кризисной ситуации с аналогичными в 2009 и 2015 годах, спикер отметила, что у отечественной экономики, к сожалению, нет возможности быстро восстанавливаться, что, соответственно, влияет на состояние автотранспортного грузооборота. В 2009 году, к примеру, «просадка» в экономике составляла порядка 8%, а автомобильного грузооборота – на 17%. И в том и в другом сегментах для восстановления потребовалось около трех лет. Примерно та же ситуация была в кризис 2014–2015 годов. Подобные сложности ждут участников рынка и сейчас.

Отрасль грузовых перевозок находится в сложном положении в связи с резким падением спроса в 2020 году, который и так стагнировал в 2018–2019 годах. Дорогие кредиты и рост цен на дизельное топливо на фоне низких цен на нефть, ослабление курса рубля и недостаточная эффективность государственной поддержки усиливают давление на сферу грузоперевозок. Кроме того, на ситуацию серьезное влияние оказал и спрос населения на продукты и товары. К примеру, оборот розничной торговли в апреле 2020 года упал на 23,4% по сравнению с показателем за апрель 2019 года и составил более 2 трлн 104 млрд руб. Соответственно, упал и грузооборот автотранспорта на 9,2%.

Без роста розничной торговли нет роста рынка грузовых перевозок. Но розничная торговля не может вырасти, пока доходы населения постоянно находятся в отрицательной зоне. Как пример, в прошлые кризисы, в частности, в 2008–2009 годах, согласно поквартальной динамике максимальное падение доходов населения составило 5%, в 2014–2015 годах – 6%, а во втором квартале 2020 года, по данным Росстата, – 8%. Все это, безусловно, сказывается на розничной торговле, что в свою очередь негативно влияет на автоперевозки. Свою пагубную роль здесь играет и ситуация, связанная с кредитами. Анализ показал, что снижение ставок происходит очень медленно, и это абсолютно неприемлемо для нормального финансирования отрасли. Что же касается государственной поддержки отрасли, то в результате опроса, проведенного в рамках конференции, выяснилось: в 2020 году господдержку своего бизнеса получили 16% опрошенных. Тех, кто попробовал, но у них ничего не вышло, оказалось 20%, и самую большую численность – 64% составили те, кто за поддержкой к государству не обращался вовсе. Скорее всего, такой подход связан с тем, что участникам рынка при попытке получить господдержку приходится сталкиваться с многочисленными бюрократическими барьерами, связанными с отсрочками платежей, налоговыми послаблениями, страховыми взносами, льготным кредитованием и т. д.

Анализируя ситуацию с продажами грузовиков, Мария Дубинина подчеркнула, что и этот сектор очень зависит от ситуации в экономике. Когда в 2017 году был взят курс на восстановление и стабилизацию ситуации после очередного кризиса, продажи грузовиков выросли сразу на 50%. Затем этот показатель стал падать. Есть мнение, что рынок сегодня перенасыщен грузовыми автомобилями. Но это заблуждение. Если в 2012 году были проданы 129 тыс. автомобилей, то в 2019–м – только 81 тыс. То есть ни о каком перенасыщении рынка речи быть не может.

В 2020 году снижение продаж грузовых автомобилей ожидается на уровне 17%. Тем не менее можно этот показатель считать усредненным. Он связан, во-первых, с льготным лизингом, а во-вторых, закупки техники для государственных нужд с 2021–2022 годов перенесены на 2020 год. Сделано это для того, чтобы загрузить работой производителей и не дать очень сильно «провалиться» продаже грузовиков в текущем году.

Есть еще два смягчающих ситуацию момента. Это улучшение состояния дорожной сети, которое поддерживается на государственном уровне. Вторым фактором, и пусть он не покажется обидным железнодорожникам, является рост тарифов на грузоперевозки РЖД во время кризисных явлений. Как пример, в 2014–2015 годах тарифы на железнодорожном транспорте поднялись на 14–15%, что стало причиной переключения части перевозок на автомобильный транспорт и способствовало увеличению дальности поездок.

– К сожалению, в России, кризисы происходят часто, – отметила Мария Дубинина, – но вместе с тем каждый кризис – это чистка рынка от неэффективных игроков. Поэтому тем компаниям, которые собираются участвовать и хотят выиграть в этом «аукционе на выживание», необходимо приложить максимум усилий для сокращения издержек и извлечь максимальную экономическую выгоду из сложившейся ситуации. Для этого есть достаточное количество вполне приемлемых способов.

Чтобы выросли доходы

В рамках второй сессии конференции заместитель руководителя тверского филиала ТЭК «ТРАСКО» Михаил Шпилевой с учетом опыта своего транспортного предприятия рассказал о мерах, позволяющих компании не просто выживать в сложившихся условиях, но еще и неплохо вести бизнес.

– Действительно, сокращение производства как в мире, так и у нас очень плохо сказалось на грузообороте, объемах перевозок, тарифах, и, как следствие, часть перевозчиков ушла с рынка, – отметил Михаил Шпилевой. – Многие же из тех, кому удалось остаться, оказались не готовыми к огромным очередям возле границ, что привело к срывам поставок грузов, дополнительным затратам времени и средств, связанным с медицинским осмотром водителей. Наша компания была к этому готова. Мы имеем собственный лицензированный медицинский кабинет, оборудованный всем необходимым инструментарием, с высококвалифицированным медперсоналом. Несмотря на уменьшение объемов перевозок, компания не сократила ни одного сотрудника, сохранив весь штат водителей и менеджеров. Да, согласно требованиям Роспотребнадзора некоторые сотрудники были переведены на удаленную работу, но транспортный отдел продолжал работать в круглосуточном режиме, и сейчас с полной уверенностью можно сказать, что наши клиенты не почувствовали изменений качества предоставляемых им услуг.

Оптимизация затрат – это стратегическая задача любого бизнеса в любые времена. Но особенно она важна в кризисных условиях. Учитывая, что затраты на топливо составляют порядка 30% от себестоимости перевозки, большое внимание в компании уделяется совершенствованию мастерства управления автомобилем. На каждом транспортном средстве установлена программа, которая осуществляет контроль за параметрами, влияющими на расход топлива. Сюда входят соблюдение установленного скоростного режима, количество торможений на всем маршруте, предвидение рискованных ситуаций, движение по неровному рельефу и др. По итогам рейса программа выставляет оценку, минимально допустимый порог которой для водителей компании равен 85 баллам из 100. Выполнение этого норматива позволило снизить расход топлива минимум до трех литров на 100 км пути при полной загрузке автомобиля. Но и это еще не все. Использование программы повышает срок службы тормозных колодок, снижает количество вредных выбросов в атмосферу и, что самое главное, минимизирует риски ДТП.

Показатели программы являются важными критериями ежеквартальной оценки водителей. К ним относятся не только приемы эффективного управления автомобилем, но и все действия водителя, влияющие на качество перевозки. В «ТРАСКО» работает система управления качеством, и ежегодно компания проходит аудит на соответствие международному стандарту ISO 9001:2015.

Очень важен для дальнейшего безопасного и оптимального управления грузовиком водитель–наставник. Эта должность была введена специально для обучения всех водителей приемам эффективного управления автомобилем и осуществления дальнейшей консультационной работы.

Водители компании проходят обучение по программам, которые утвердил **Минтранс России**, а также участвуют в системе внутрикорпоративной передачи знаний. Регулярные занятия, которые проводятся с водителями, помогают сокращать ошибки, формируют ответственное отношение к эксплуатируемой технике и в целом сокращают риски непроизводительных затрат.

Словом, факты подтверждают, что все наши мероприятия, направленные на совершенствование мастерства водителей и менеджеров, однозначно дают положительные эффекты и помогают сокращать затраты.

Хватает проблем и с ГСМ

По сокращению затрат, но теперь уже на горюче–смазочные материалы, свои предложения высказал коммерческий директор компании PEAK Chemicals Дмитрий Ефремов. На рынке ГСМ компания известна производством и поставкой антифриза, смазочных материалов и технической химии.

– Правильный подбор горюче–смазочных материалов позволяет заметно снизить эксплуатационные расходы, – подчеркнул Дмитрий Ефремов, – и очень хорошо, что больше половины компаний, принявших участие в недавнем опросе, на этот фактор обратили серьезное внимание. Как показывает практика, на топливо, масла, антифризы, автохимию и другие материалы, необходимые для бесперебойной работы транспорта, расходуется до 10–12% от общего количества затрат. Мы давно занимаемся вопросами рационального использования ГСМ и имеем несколько оптимизированных портфелей для крупных автотранспортных компаний, в том числе и со смешанным парком техники.

Один из таких портфелей был подготовлен для российской угольной компании «Кузбассразрезуголь», где сосредоточен очень большой парк современной специализированной техники. Всего парк насчитывает порядка 1600 единиц: от БелАЗов до автопогрузчиков. Одних экскаваторов более 250 единиц. Возникшие на предприятии проблемы, связанные с внеплановым ремонтом определенного количества техники, довольно серьезно опустошили кошелек компании. Но, чтобы и впредь не нести потери, Кузбассразрезуголь принял предложение PEAK Chemicals провести углубленный технический аудит. Специалисты компании – производителя ГСМ провели исследования продуктов, в частности антифриза, из–за которого техника перестала работать, и подготовили технико–экономическое обоснование. Итоги проделанной работы позволили не только упразднить причины, вызывавшие остановку техники, но также сократить потребление ГСМ на 12%.

– Что касается цен на ГСМ, то в ближайшей перспективе, к сожалению, они будут расти, – сказал Дмитрий Ефремов. – Особенно это коснется спиртосодержащих продуктов – незамерзающей жидкости, антифриза для пневмотормозов. Связано это, прежде всего, с потребностями фармацевтической промышленности, которая в период пандемии использует очень большие объемы спирта. На стоимости смазочных материалов отразится также и нестабильная ситуация на нефтяном рынке. Между тем сокращение расходов на ГСМ в крупных компаниях мы берем на себя. Причем часть работ можем проводить бесплатно. Наши решения для бизнеса имеют как краткосрочную, так и долгосрочную перспективу. Мы считаем, что второй вариант выгоднее, так как сокращение расходов на 12–15% гарантируется на довольно длительный период времени.

Дави на газ

Об экономии на топливе, в частности, за счет перевода автопарков на его альтернативные виды, рассказала руководитель аналитической группы компании MegaResearch Елена Иваньшина. Компания представляет собой маркетинговое агентство, предлагающее весь

комплекс исследований, начиная от первичного сбора данных и заканчивая их аналитической обработкой и адаптацией под требования конкретного предприятия.

– Техника, работающая на альтернативных видах топлива – газе, электричестве, водороде, – это не новое слово на топливном рынке, – отметила аналитик. – Но если по «иерархии», то газовая тема сегодня наиболее актуальна, наблюдается также активность среди производителей электротехники, а что касается водородного типа топлива, то его использование пока что находится в самом начале своего развития. Каждый из этих видов имеет собственную нишу, однако среди компаний все больше тех, кто пересматривает отношение в пользу метана. Основные изменения в области различных видов топлива проходят через нашу компанию. Нам доверяют тестирование новых идей на их жизнеспособность, прогнозирование реакции потребительских целевых аудиторий и оценку спроса на тот или иной продукт.

Экономия на топливе при переходе на метан наиболее заметна для большегрузной техники, потребляющей сжатый метан (CNG), и составляет больше 550 руб. с каждых 100 км пробега по сравнению с дизельными аналогами. Чуть менее привлекательна по экономии техника, работающая на сжиженном природном газе (LNG). Показатели равны 350 руб. с каждых 100 км пробега. Но зато LNG обладает другими преимуществами: в три раза меньшим количеством остановок для дозаправки и более высокой скоростью самой заправки, меньшим весом баллонов и более высокой надежностью системы.

По словам эксперта, наиболее распространенный сегодня тип газомоторного топлива – сжиженный пропан–бутан. Тем не менее многие непосредственные его эксплуатанты, водители, пока еще всерьез не воспринимают пропан–бутан как вид топлива. И напрасно. Пропановая инфраструктура уже хорошо развита. В России существуют более 3 тыс. заправок, что для нынешнего размера отечественных автопарков вполне достаточно. С точки зрения безопасности более предпочтительным является приобретение новой техники, уже ориентированной на работу с газомоторными видами топлива.

Если говорить о перспективах развития его рынка, то здесь основным звеном является государственная поддержка. На сегодняшний день программа пока охватывает 27 субъектов приоритетного развития. Связано это с тем, что старт программы состоялся в нынешнем году, отсюда и настороженность регионов по стимулированию процесса. Между тем по мере своего развития программа дополняется такими факторами, как готовность Газпрома субсидировать приобретение техники. В мае, к примеру, программа была дополнена в части приобретения именно техники отечественного производства, что позволит получить скидки на автомобили, работающие на газомоторном топливе. Но это будет иметь максимально положительный эффект лишь при наличии достаточного количества заправок станций, строительство которых в свою очередь связано с готовностью ключевых игроков рынка к переходу на газомоторную технику. Получается такой вот замкнутый круг, разорвать который нужно как можно быстрее.

В рамках обсуждения вопросов, связанных с развитием рынка газомоторной техники и инфраструктуры, был проведен опрос участников конференции на предмет готовности компаний к эксплуатации таких автопарков. По итогам голосования 57% представителей отрасли не готовы. И прежде всего, из–за недостаточно развитой инфраструктуры, то есть отсутствия необходимого числа заправок. Еще 10% участников опроса не хотят использовать грузовики, работающие на газомоторном топливе, из–за их дороговизны. Между тем определенный оптимизм внушает достаточно высокое – 33% количество участников рынка, готовых использовать газомоторную технику, поскольку это позволит экономить на топливе. Вероятно, в недалекой перспективе к такому же решению придут и многие другие участники рынка грузовых перевозок. Ведь деньги любят счет!

<http://transportrussia.ru/item/5748-znat-svoi-dengi-v-litso.html>

### ДЕЛОВОЙ ПЕТЕРБУРГ; АЛЕКСЕЙ СТРЕЛЬНИКОВ; 2020.28.08 ;ДЕРЖАТСЯ ИЗ ПОСЛЕДНИХ СИЛ; ПОДОРОЖАВШЕЕ АВИАТОПЛИВО РИСКУЕТ ПОДСТЕГНУТЬ РОСТ ЦЕН НА АВИАБИЛЕТЫ

В августе в России началось серьезное увеличение стоимости авиационного керосина. Это касается и топлива, поставляемого в аэропорт Пулково. Правда, как минимум одна из топливозаправочных компаний в петербургском аэропорту не стала поднимать цены. Как выяснил «ДП», в АО «Совэкс» тариф на керосин марки ТС-1 остался на прежнем уровне – 36,2 тыс. рублей за тонну (без НДС). Начальник коммерческой службы этой компании Марина Синельникова рассказала, что тариф может сохраниться и в сентябре.

«Цены не меняли, держимся из последних сил, стараемся сохранить конкурентное преимущество. Скоро станет известна закупочная цена на сентябрь. Если она окажется приемлемой, то оставим нынешнюю стоимость. Тем самым пытаемся поддержать авиаотрасль, понимая, что она находится в глубоком кризисе, – говорит она. – Повышение тарифов в целом на рынке можно объяснить ростом закупочной цены на нефтепродукты на бирже. В мае и июне стоимость авиакеросина оставалась достаточно низкой, ситуация изменилась, как стали возобновляться авиаперелеты».

По словам Марины Синельниковой, спрос на авиатопливо со стороны перевозчиков восстановился лишь на 60% по сравнению с докризисным периодом.

Остальные операторы, работающие в Пулково («Роснефть-Аэро» и АО «Аэрофьюэлз»), отвечать на вопросы «ДП» не стали.

О повышении тарифов на авиакеросин в начале августа сообщил президент Российской ассоциации эксплуатантов воздушного транспорта (АЭВТ) Владимир Тасун в открытом письме **министру транспорта РФ Евгению Дитриху**. По данным АЭВТ, в Пулково стоимость авиатоплива на тендерах с датами поставки 11 августа – 10 сентября подросла на 18%, в некоторых аэропортах – почти на две трети.

«Столь резкий рост стоимости авиатоплива практически нивелирует все принимаемые правительством РФ и самими авиакомпаниями меры по преодолению текущего кризиса в авиационной отрасли и созданию условий для поступательного восстановительного роста. Стремительное удорожание стоимости авиатоплива неминуемо приведет к общему росту стоимости услуг воздушной перевозки для конечных потребителей», – предостерег он **главу Минтранса**.

Собственную проверку инициировали в Федеральной антимонопольной службе. Там пояснили, что изменение цен на топливо может быть вызвано нежеланием авиакомпаний приобретать керосин на бирже. Результаты проверки еще не готовы, уточнили в **пресс-службе** антимонопольного ведомства.

«Конечная стоимость авиационного керосина в аэропортах складывается из стоимости керосина и дополнительных услуг (перевозки, хранения, перевалки и услуг аэропортов или топливно-заправочных комплексов (ТЗК)). По состоянию на 10 августа 2020 года оптовая (биржевая) цена на авиакеросин на 30% ниже цены, зафиксированной на аналогичную дату прошлого года. Видимо, резкий скачок цен связан с тем, что авиакомпании предпочитают закупать авиакеросин на торгах», – пояснили в ФАС.

В соответствии с этой схемой складывается цепочка посредников: в тендерах участвуют топливозаправочные комплексы российских аэропортов, которые приобретают часть топливных объемов у трейдеров, а те скупают авиакеросин на торгах Санкт-Петербургской международной товарно-сырьевой биржи. При этом стоимость керосина зависит от множества факторов, в том числе от дополнительных услуг ТЗК, говорит старший научный сотрудник Института экономики транспорта ВШЭ Андрей Крамаренко. По его словам, стоимость авиабилетов на 25-30% зависит от цен на авиатопливо.

«Есть два сценария закупки. Такие крупные авиакомпании, как «Аэрофлот», могут напрямую закупать топливо у производителей керосина, а услугу по заправке оплачивать отдельно. В этом случае действуют долгосрочные контракты. Если заправка происходит в

небольшом объеме, то закупается топливо «в крыло» (в розницу. – Ред.) через ТЗК. Именно этими данными и может оперировать АЭВТ, – говорит эксперт. – У ТЗК есть существенный объем фиксированных цен на содержание нефтехранилища, обслуживающий автотранспорт и прочее. Если падает объем заправки (например, в аэропорту отменилась существенная доля международных рейсов), то себестоимость заправки резко повышается, эти затраты могут вложить в стоимость керосина. А широкий диапазон роста цен на авиатопливо в разных городах обусловлен множеством факторов – логистически ми издержками, конкуренцией операторов и т. д.», – говорит он.

Напомним, в прошлом году российские авиакомпании начали поднимать цены на авиабилеты. Перевозчики объясняли это возросшими расходами на керосин, который обошелся авиакомпаниям на 40% дороже, чем годом ранее. Общий операционный убыток отрасли составил в итоге 70 млрд рублей.

Тогда президент **Владимир Путин** распорядился компенсировать потери перевозчиков за счет резервного фонда, а **Минтранс** предварительно утвердил помощь в 22,5 млрд рублей. Финансовую помощь в итоге авиаперевозчикам даже увеличили до 23,4 млрд, но уже не в прошлом, а в нынешнем году, и не в качестве топливных субсидий, а «для возмещения убытков, связанных с распространением новой корона вирусной инфекции».

### **ТАСС; 2020.27.08; КАБМИН ВЫДЕЛИТ 5 МЛРД РУБЛЕЙ НА РАЗВИТИЕ ДОРОЖНОЙ СЕТИ В СТРАНЕ**

Правительство России выделит 5 млрд рублей на развитие дорожной сети в стране. Об этом **премьер-министр РФ Михаил Мишустин** заявил в четверг на заседании правительства.

«Мы продолжаем работу и по развитию дорожной сети в регионах, – отметил он. – Сегодня выделим около 5 млрд рублей на эти цели».

<https://futuresussia.gov.ru/nacionalnye-proekty/kabmin-vydelit-5-mlrd-rublej-na-razvitie-doroznoj-seti-v-strane>

### **ТАСС; 2020.27.08; РОСАТОМ РАЗРАБОТАЛ «УМНУЮ» СИСТЕМУ ДЛЯ УВЕЛИЧЕНИЯ ПРОПУСКНОЙ СПОСОБНОСТИ АВТОДОРОГ**

«Русатом Инфраструктурные решения» (входит в госкорпорацию «Росатом») представил на форуме «Армия-2020» новый цифровой продукт, который позволит увеличить пропускную способность дорожных сетей городов до 30% и снизить среднее число ДТП на 15% в год. Об этом сообщила ТАСС руководитель проекта «Русатом Инфраструктурные решения» Елена Лекомцева в кулуарах форума.

Цифровой продукт «Интеллектуальная транспортная система», построенная на базе платформы «Умный город», представляет собой комплексное решение, которое включает в себя системы управления дорожным движением, парковочным пространством, пассажирским транспортом. Также в нее входит возможность математического моделирования и прогнозирования дорожной ситуации и система весогабаритного контроля.

«Все системы объединены в единую сеть, что открывает перед городом абсолютно новые возможности, – сказала она. – По оценкам компании, внедрение такой системы в городе на 25-30% увеличит пропускную способность существующей дорожной сети и уменьшит среднее количество ДТП на 10-15% в год. В настоящее время ведутся переговоры с потенциальными заказчиками».

Лекомцева отметила, что особенностями решения являются использование эффективных алгоритмов управления дорожным движением, наличие видеоаналитических модулей. Это позволяет системе формировать прогноз по развитию дорожной ситуации, оперативно передавать информацию в органы правопорядка о выявленных автомобилях, находящихся в розыске, осуществлять функции скоростного контроля.

«Отдельный блок системы направлен на создание дополнительных сервисов для водителей и других участников дорожного движения. В частности, она предусматривает создание мобильных приложений для водителей большегрузного транспорта с целью соблюдения требований весового контроля. Для жителей города будет создан единый мобильный сервис позволяющий решить любую ситуацию в сфере транспорта – от оплаты парковки и поиска эвакуированного автомобиля до оплаты проезда в общественном транспорте», – сказала руководитель проекта.

<https://futurerussia.gov.ru/nacionalnye-proekty/rosatom-razrabotal-umnuu-sistemu-dla-uvelicenia-propusknoj-sposobnosti-avtodorog>

### **ТАСС; 2020.27.08; БОЛЕЕ 1,3 ТЫС. КМ ДОРОГ К УЧЕБНЫМ ЗАВЕДЕНИЯМ ОТРЕМОНТИРУЮТ В РЕГИОНАХ В 2020 ГОДУ**

Более 1,3 тыс. км дорог к образовательным учреждениям отремонтируют в российских регионах в 2020 году, при этом большая часть работ уже завершена к началу учебного года, сообщили в **пресс-службе вице-премьера РФ Марата Хуснуллина**.

«В 2020 году благодаря национальному проекту **«Безопасные и качественные автомобильные дороги»** в российских субъектах отремонтируют более 1,3 тыс. км дорог, ведущих к образовательным и досуговым учреждениям», – говорится в сообщении.

При этом в **пресс-службе** отметили, что работы ведутся комплексно. То есть помимо ремонта дорожного полотна, на объектах проводится обустройство пешеходных переходов, установка светофоров, барьерных ограждений, дорожных знаков, а также наносится разметка.

«Повышение безопасности дорожного движения – одна из ключевых задач национального проекта. Особое внимание уделяем дорогам, ведущим к социально значимым объектам, в том числе школам и детским садам. В прошлом году отремонтировано порядка 600 дорог к образовательным учреждениям, в этом году в плане уже 800 таких объектов, причем большая их часть завершена уже к началу учебного года». Планируем продолжить эту работу и в 2021 году», – сказал **вице-премьер Марат Хуснуллин**, слова которого приводит **пресс-служба**.

<https://futurerussia.gov.ru/nacionalnye-proekty/bolee-13-tys-km-dorog-k-ucebnym-zavedeniam-otremontiruut-v-regionah-v-2020-godu>

### **ТАСС; 2020.27.08; УЛИЦУ ИМЕНИ ГЕРОЯ СОВЕТСКОГО СОЮЗА ЛИЗЫ ЧАЙКИНОЙ ОТРЕМОНТИРУЮТ В МАХАЧКАЛЕ**

Улицу имени Героя Советского Союза Лизы Чайкиной, принимавшей активное участие в партизанском движении во время Великой Отечественной войны и погибшей в ноябре 1941 года, отремонтируют в Кировском районе Махачкалы в рамках проекта «Улица Победы», входящего в **нацпроект «Безопасные и качественные автомобильные дороги»**, сообщили в четверг журналистам в **пресс-службе** администрации района.

«Ремонт улицы имени Героя Советского Союза Лизы Чайкиной в Кировском районе Махачкалы по проекту «Улица Победы» подходит к завершению. <...> Подрядная организация уже завершила укладку бордюрного камня, асфальтобетонного покрытия и в ближайшее время приступят строительству тротуара», – сообщил представитель районной администрации.

Проект «Улица Победы» – инициатива ряда российских регионов, которую поддержало **Министерство транспорта РФ**. Проект реализуется в рамках национального проекта **«Безопасные и качественные автомобильные дороги»**. Задачей кампании является не только приведение в нормативное состояние городских улиц, проспектов и площадей, но и повышение внимания населения к истории России, подвигу советского народа и роли каждого региона в Великой Отечественной войне.



В мае в администрации Махачкалы сообщали, что всего в 2020 году в рамках национального проекта планируется отремонтировать 85 улиц, а также установить объекты организации дорожного движения на 67 участках городских дорог.

<https://futuresussia.gov.ru/nacionalnye-proekty/ulicu-imeni-geroa-sovetskogo-souza-lizy-cajkinoj-otremontiruut-v-mahackale>

### **ТАСС; 2020.27.08; В НОВГОРОДСКОЙ ОБЛАСТИ ПЕРЕВЫПОЛНИЛИ ПЛАН ПО РЕМОНТУ ДОРОГ НА 2020 ГОД ПОЧТИ НА 100 КМ**

Ремонт более чем 340 км дорог регионального и межмуниципального значения завершили в Новгородской области, что превысило план на 2020 год на 98 км. На данный момент работы по приведению в порядок дорожного полотна в регионе продолжают, сообщила **пресс-служба** правительства региона в четверг.

«По состоянию на 27 августа новое асфальтобетонное покрытие уложено на более 340 км автомобильных дорог регионального и межмуниципального значения. Досрочное завершение работ по устройству верхнего слоя покрытия на объектах 2020 года позволило уже начать ремонт дорог, запланированных на 2021 год», – говорится в сообщении.

В **пресс-службе** правительства региона ТАСС уточнили, что эти дороги отремонтированы в рамках **нацпроекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги»**. План на 2020 год составлял 242 км. Таким образом в регионе уже отремонтировали 98 км, запланированных к реконструкции в 2021 году. В дорожных работах в регионе задействованы 363 специалиста и более 190 единиц, развернуты четыре асфальтобетонных завода.

«Дорожный сезон 2019 года нас многому научил в части реализации масштабных **нацпроектов**. В 2020 году мы учли все трудности, которые замедляли наш темп в прошлом году и сейчас мы достигли максимально эффективного и непрерывного процесса ремонтных работ. График и объемы работ рассчитаны так, что подрядчик без остановок и без ущерба качеству выполняет ремонт, а лаборатории параллельно проверяют качество без остановки производственных процессов», – передает **пресс-служба** слова начальника ГОКУ «Новгородавтодор» Константина Куранова.

<https://futuresussia.gov.ru/nacionalnye-proekty/v-novgorodskoj-oblasti-perevypolnili-plan-po-remontu-dorog-na-2020-god-pochti-na-100-km>

### **ТАСС; 2020.28.08; НОВОСИБИРСК ДОПОЛНИТЕЛЬНО ПОЛУЧИЛ ОКОЛО 360 МЛН РУБЛЕЙ НА РЕМОНТ ДОРОГ**

Новосибирск дополнительно получил 359 млн рублей из федерального бюджета на реконструкцию нескольких дорог, среди которых крупные автотрассы и выезды из города, сообщил в пятницу журналистам мэр Анатолий Локоть.

«Дополнительно в Новосибирск поступают 159 млн рублей для выполнения работ по национальному проекту [«**Безопасные и качественные автомобильные дороги**»]. Предполагается, что в ближайшее время будет решение [о том, чтобы] дополнительно [выделить] еще 200 млн рублей, то есть мы получаем дополнительную такую надбавку – 359 млн рублей», – сказал Локоть.

Дополнительные средства пойдут на ремонт дорог, которые соединяют центр Новосибирска с быстрорастущими районами на периферии города. Расширение этих дорог позволит снизить загруженность в час пик и решить проблему автомобильных пробок.

Мэр уточнил, что деньги будут использованы на те объекты, работы на которых ведутся в 2020 году, а также на досрочное начало работ, которые были запланированы на 2021 год. Это в первую очередь земляные работы, вынос водопроводов и устройство ливневой канализации. Среди реконструируемых дорог три крупные автомагистрали: 2-я Станционная, Кедровая и Гусинобродское шоссе. Кроме того, дополнительные средства

выделены еще на две улицы, где проходит капитальный ремонт:– Большая и Владимировская, на которой, по словам мэра, построят первую в центральной части Новосибирска велодорожку.

Как говорится в сообщении **пресс-службы** мэрии города, более 35 млн рублей дополнительно выделяют на реконструкцию ул. Большой и 2-й Станционной, около 27 млн рублей – ул. Кедровой, 35 млн рублей – Гусинобродского шоссе. Около 18 млн рублей необходимо для завершения работ и установки приборов фото– и видеофиксации на перекрестке Бердского шоссе и проспекта Строителей и 44 млн рублей – для завершения работ на ул. Владимировской.

Средства, которые Новосибирск получил по **нацпроекту «Безопасные и качественные автомобильные дороги»** в 2020 году (около 1,7 млрд рублей – прим. ред.), позволят отремонтировать около 40 км дорог. В прошлом году на ремонт дорог город получил 1,15 млрд рублей.

<https://futurerussia.gov.ru/nacionalnye-proekty/novosibirsk-dopolnitelno-polucil-okolo-360-mln-rublej-na-remont-dorog>

### **ТАСС; 2020.27.08; ПСКОВСКАЯ ОБЛАСТЬ ВДВОЕ УВЕЛИЧИТ ЧИСЛО КОНТРАКТОВ НА РЕМОНТ И ОБСЛУЖИВАНИЕ ТРАСС В 2020 ГОДУ**

Власти Псковской области за счет участия в национальном проекте **«Безопасные и качественные автомобильные дороги»** в 2020 году увеличат вдвое число контрактов жизненного цикла, которые предусматривают не только выполнение дорожных работ, но и обслуживание отремонтированных трасс. В прошлом году в регионе было реализовано 10% таких контрактов, сообщил в пятницу ТАСС председатель комитета по транспорту и дорожному хозяйству Псковской области Борис Елкин.

Для Псковской области ремонт дорог и их послегарантийное обслуживание крайне актуальны, так как протяженность региональных дорог составляет более 8 тыс. км, при этом лишь 34% из них находятся в нормативном состоянии. Кроме того, область является приграничной, это единственный регион РФ, который граничит сразу с тремя иностранными государствами, пропуская через свою территорию поток транзитных грузовых автомобилей. В регионе периодически возникают ситуации, когда дефекты в дорожном покрытии появляются до завершения гарантийного срока.

«В этом году мы намерены реализовать 20% контрактов в дорожной сфере по принципам так называемого жизненного цикла. Это вдвое больше по сравнению с прошлым годом. Рост произойдет за счет усиления работы собственными силами и за счет привлечения организаций из соседних регионов. Это даст серьезный эффект в том, что всегда можно будет привести к ответу того подрядчика, кто построил конкретный объект. То есть значительно улучшается качество дорожного строительства», – рассказал собеседник агентства.

Елкин уточнил, что в регионе одним из самых крупных подрядчиков, выполняющих работы на основе контрактов жизненного цикла, является государственное учреждение «Псковавтодор». По его словам, разработка и заключение контрактов жизненного цикла на ремонт дорог является одним из приоритетных направлений при реализации «дорожного» национального проекта. Такие контракты позволяют подрядчикам планировать работу на долгосрочную перспективу, резервировать материалы и закупать дорожную технику, а также осваивать новые технологии дорожного ремонта.

«Часть объемов выполняется собственными силами ГБУ «Псковавтодор». Они не только ремонтируют трассы, но и своими силами обустривают освещение, оборудуют пешеходные переходы. В последующем они как эксплуатирующая организация сами их и эксплуатируют. Это подведомственное учреждение, и такие бюджетные учреждения по такому принципу работают в восьми регионах нашей страны. То есть «Псковавтодор» работает в режиме контрактов жизненного цикла: они сами ремонтируют дороги и потом

сами их содержат, то есть они заинтересованы в том, чтобы сделать качественно», – пояснил Елкин.

<https://futuresussia.gov.ru/nacionalnye-proekty/pskovskaa-oblast-vdvoe-uvelicit-cislo-kontraktov-na-remont-i-obslyuzivanie-trass-v-2020-godu>

### **ТАСС; 2020.27.08; ПСКОВСКИЕ ВЛАСТИ К 2024 ГОДУ УДВОЯТ ЧИСЛО ГОРОДСКИХ ДОРОГ, СООТВЕТСТВУЮЩИХ НОРМАТИВАМ**

Власти Псковской области за счет участия в национальном проекте «**Безопасные и качественные автомобильные дороги**» в ближайшие 4 года увеличат вдвое число отремонтированных дорог городской агломерации. В порядок будет приведено более 92% трасс, сообщил в четверг ТАСС председатель комитета по транспорту и дорожному хозяйству Псковской области Борис Елкин.

Для Псковской области тема о ремонте дорог крайне актуальна, так как протяженность региональных дорог составляет более 8 тыс. километров, при этом лишь 34% из них находится в нормативном состоянии. Кроме того, область является приграничной – это единственный регион РФ, который граничит сразу с тремя иностранными государствами, пропуская через свою территорию поток транзитных грузовых автомобилей.

«К 2024 году доля автомобильных дорог псковской городской агломерации, находящихся в нормативном состоянии, достигнет почти 92%. Сейчас этот показатель пока составляет лишь 45% или около 280 километров. Удвоение будет достигнуто за счет увеличения финансирования из федерального бюджета, а также появившейся экономии на госзакупках. Таким образом, мы приведем в порядок существенную часть дорог в Пскове и в муниципальных образованиях-«спутниках», где проживает наибольшее количество наших жителей», – сказал собеседник агентства.

О дорожном фонде

По словам Елкина, в 2020 году расходы регионального дорожного фонда превысят 8 млрд рублей, что на 1,8 млрд рублей больше по сравнению с прошлым годом. Общая протяженность автомобильных дорог псковской городской агломерации составляет почти 620 километров, из которых 120 километров – это дороги федерального значения.

«В псковскую агломерацию входят город Псков, а также Псковский, Островский, Печорский и Палкинский районы, это муниципальные образования-«спутники», с интенсивными производственными, транспортными и культурными связями, в частности с наличием «маятниковой» трудовой миграции населения. В основном здесь мы ремонтируем улично-дорожную сеть дорог местного значения: выполняются работы по восстановлению асфальтобетонных слоев покрытия, ремонт тротуаров и решаются вопросы обеспечения безопасности дорожного движения, устанавливается барьерное и перильное ограждение, дорожные знаки, разметка», – резюмировал председатель комитета по транспорту и дорожному хозяйству Псковской области.

<https://futuresussia.gov.ru/nacionalnye-proekty/pskovskie-vlasti-k-2024-godu-udvoat-cislo-gorodskih-dorog-sootvetstvuuusih-normativam>

### **ТАСС; 2020.27.08; БОЛЕЕ 2 МЛРД РУБЛЕЙ ДОПОЛНИТЕЛЬНО ВЫДЕЛЕНО СВЕРДЛОВСКОЙ ОБЛАСТИ НА СТРОИТЕЛЬСТВО ДОРОГ**

Объем финансирования дорожного строительства по национальному проекту «**Безопасные и качественные автомобильные дороги**» в Свердловской области увеличен на 2,149 млрд рублей за счет средств федерального бюджета. Об этом сообщили журналистам в департаменте информационной политики региона в четверг.

«Финансирование дорожного строительства в рамках национального проекта «**Безопасные и качественные автомобильные дороги**» в Свердловской области в 2020 году увеличено на 2,149 миллиарда рублей<...> Соответствующее постановление принято

27 августа на заседании правительства региона под руководством губернатора Евгения Куйвашева», – говорится в сообщении.

Средства пойдут на строительство и реконструкцию участков на территории Екатеринбурга, Нижнего Тагила, Екатеринбургской кольцевой автодороги (ЕКАД), а также на ремонт автодорог регионального значения и развитие улично-дорожной сети.

«Строительство ЕКАДа – это один из ключевых инфраструктурных проектов Свердловской области. Его реализация позволит вывести за пределы города транзитный грузовой транспорт, повысит доступность соседних регионов, улучшит экологическую ситуацию в Екатеринбурге», – отметил губернатор Евгений Куйвашев.

Постановлением внесены изменения в государственную программу Свердловской области «Развитие транспортного комплекса Свердловской области до 2024 года». За счет федеральных средств общий объем программы увеличен на 1,2% – до 176,8 млрд рублей.

<https://futuresussia.gov.ru/nacionalnye-proekty/bolee-2-mlrd-rublej-dopolnitelno-vydeleno-verdlovskoj-oblasti-na-stroitelstvo-dorog>

### **ТАСС; 2020.27.08; РЕМОНТ ДОРОГИ НА МОСТУ ЧЕРЕЗ РЕКУ ИРТЫШ В ХМАО ЗАВЕРШИЛСЯ НА ГОД РАНЬШЕ СРОКА**

Дорожное покрытие отремонтировано на мостовом переходе «Красный дракон» через реку Иртыш возле Ханты-Мансийска. Работы завершены на год раньше планируемого срока, сообщил в четверг ТАСС директор регионального департамента дорожного хозяйства и транспорта Константин Гребешок.

«На мостовом переходе через реку Иртыш возле Ханты-Мансийска был проведен ремонт дорожного покрытия. Подрядчик выполнил работы на год раньше предусмотренного контрактом срока, на качество это никак не сказалось. Достичь таких темпов позволила погода [теплая], плюс компания вовремя заготовила все материалы и получила нужное финансирование», – сказал он.

По его словам, работы велись по **нацпроекту «Безопасные и качественные автомобильные дороги»**. На мосту были выполнены фрезерование старого покрытия, устройство выравнивающего слоя и укладка верхнего слоя из щебеночно-мастичных асфальтобетонных смесей с применением полимер-битумных вяжущих, что позволит увеличить срок службы дорожного покрытия. Также нанесена новая разметка.

По данным региональных властей, подрядчиком выступила компания СК «Ювис». Стоимость ремонта по контракту составила более 77,8 млн рублей. Изначально завершить работы планировалось до сентября 2021 года.

Мост через Иртыш возле Ханты-Мансийска располагается на федеральной автомобильной дороге «Югра», являющейся частью трассы Северного широтного коридора и одним из важных транспортных объектов региона. Он был открыт в сентябре 2004 года, его длина – 1,3 тыс. метров, ширина около 11 метров, высота – 15 метров. Объект является туристической достопримечательностью, ранее он занял второе место в конкурсе «Самый красивый мост России». В народе он получил неофициальное название «Красный дракон» поскольку напоминает данного зверя, выгнувшего спину. Северный широтный коридор – автомобильная дорога на северном Урале и в Западной Сибири, проходящая через Пермь, города Свердловской области и Ханты-Мансийского автономного округа и выходящая на Томск. Является частью федерального маршрута Северо-Запад – Сибирь. Общая протяженность трассы – более 2,5 тыс. км.

<https://futuresussia.gov.ru/nacionalnye-proekty/remont-dorogi-na-mostu-cerez-reku-irtys-v-hmao-zaversilsa-na-god-ranse-sroka>

### ТАСС; 2020.27.08; ФАС ПРОСИТ ДОРАБОТАТЬ ПРИКАЗ МИНТРАНСА О ПРАВИЛАХ ТЕКУЩЕГО ОТЦЕПОЧНОГО РЕМОНТА ВАГОНОВ

Федеральная антимонопольная служба (ФАС) России просит Минюст отправить на доработку приказ **Минтранса** об утверждении порядка проведения текущего отцепочного ремонта грузовых вагонов. Об этом говорится в письме главы ФАС Игоря Артемьева министру юстиции Константину Чуйченко (текст письма есть в распоряжении ТАСС).

Ранее **Минтранс** представил на государственную регистрацию в Минюст приказ, который вносит изменения в организацию перевозочного процесса в случае внеплановой отцепки грузового вагона для текущего ремонта. Работы по отцепке вагона и передислокации в ремонт предлагается тарифицировать отдельно, в дополнение к установленным тарифам на перевозку грузов.

«Считаем необходимым дополнительно проработать вопросы организации текущего отцепочного ремонта вагонов с бизнес-сообществом и ОАО «РЖД». Просим отказать **Минтрансу России** в государственной регистрации и вернуть приказ на доработку», – пишет Артемьев.

Как отмечает глава ФАС, операции, которые **Минтранс** предлагает тарифицировать отдельно, уже учтены в тарифах на перевозку грузов. Принятие приказа может привести к необоснованному удорожанию стоимости железнодорожной перевозки и росту нагрузки на экономику.

«Более того, предлагаемый приказом механизм создает ложную мотивацию для отдельных подразделений ОАО «РЖД» на увеличение отцепок с целью зарабатывания дополнительных доходов на ремонте в ущерб государственной задаче по ценовой доступности и ритмичности работы железнодорожного транспорта», – говорится в письме.

Артемьев добавляет, что приказ рассмотрен рабочей группой по реализации механизма «регуляторной гильотины» в сфере развития конкуренции ФАС и получил отрицательную оценку. В Минюст документ направили без согласования с ведомством.

<https://tass.ru/ekonomika/9308801>

### ТАСС; 2020.27.08; В ПРАВИТЕЛЬСТВЕ РФ ОБСУДИЛИ ПРОЕКТ ПРИКАЗА О ПРАВИЛАХ ТОР

В правительстве РФ обсудили реализацию проекта приказа **Минтранса** об утверждении порядка проведения текущего отцепочного ремонта грузовых вагонов, следует из протоколов заседаний двух рабочих групп по реализации механизма «регуляторной гильотины» (копии есть у ТАСС).

Проект приказа прошел рассмотрение двух рабочих групп по гильотине.

Рабочей группой по железнодорожному транспорту документ был рассмотрен заочно 10 августа. По итогам этого рассмотрения, при восьми голосах «за» и шести «против», группа приняла решение о согласовании проекта приказа. Сопредседателями выступили **Виктор Басаргин**, руководитель Федеральной службы по надзору в сфере транспорта РФ, и Анатолий Мещеряков, статс-секретарь – заместитель генерального директора ОАО «РЖД».

Однако рассмотревшая 14 августа проект приказа рабочая группа по конкуренции единогласно приняла решение не согласовывать проект и направить его на доработку.

Замечания коснулись вопроса пробела в правовом регулировании отношений в процессе перевозки груза. Система ТОР находится в структуре РЖД в связи с функциональной связанностью текущих ремонтов с перевозкой. В замечаниях отмечается, что в проекте не установлен механизм реализации правовых норм. Отсутствует компетентный орган, на который возлагается обязанность по организации и контролю обеспеченности инфраструктуры пунктами ТОР.

Кроме того, отметили во второй группе, проект порядка содержит риски для предпринимательской деятельности. Так, для грузовладельцев это непредсказуемость сроков перевозки, а также отсутствие гарантии сохранности груза и увеличение стоимости поставки в связи с ростом расходов на предоставление вагонов. Собственники подвижного состава могут столкнуться со снижением времени эффективного использования вагона и ростом стоимости его эксплуатации.

Также рабочей группой отмечено, что новый порядок рождает квази-конкуренцию, создание множества локальных монополий организаций, по выполнению ТОР в процессе перевозки. Более того, указывает группа, необоснованно вводятся дополнительные сборы за оказываемые услуги, плата за которые уже заложена в действующую систему тарификации.

Транспортному ведомству рабочая группа предложила представить оценку последствий применения новой системы ТОР для провозных и пропускных способностей железнодорожного транспорта.

Согласно протоколу очного заседания рабочей группы по реализации механизма «регуляторной гильотины» в сфере развития конкуренции от 18 августа, было принято решение согласиться с итогами заседания от 14 августа.

<https://tass.ru/ekonomika/9302791>

### **РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; ИЛЬЯ ИЗOTOV; 2020.28.08; ГЛАВГОСЭКСПЕРТИЗА ОДОБРИЛА ОБУСТРОЙСТВО ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГИ К КРЫМСКОМУ МОСТУ**

Крымский филиал Главгосэкспертизы России одобрил проектно-сметную документацию обустройства участка железной дороги от Крымского моста до станции Багерovo близ Керчи.

В рамках строительства железнодорожных подходов к Крымскому мосту, связывающему полуостров с материковой частью России, проводится масштабная электрификация железной дороги и создаются новые объекты инфраструктуры. Три приемоотправочных пути построят для досмотра грузовых поездов на станции Багерovo. Здесь перед отправкой на Крымский мост составы будут дожидаться следования через стационарный инспекционно-досмотровый комплекс.

Также предусмотрено строительство крытого остекленного пешеходного путепровода от улицы Степная на улицу Придорожная в Багерovo. На путепроводе длиной 83,45 метра будут созданы все необходимые условия для инвалидов, в том числе установят пассажирские лифты и нанесут тактильную разметку.

Ранее специалисты Главгосэкспертизы выдали положительное заключение проекту электрификации станции Керчь-Южная (новый парк), через которую в перспективе будут проезжать – с остановкой для посадки и высадки пассажиров – 15 пар транзитных и четыре пары пригородных поездов. 1 сентября новая пассажирская станция «Керчь-Южная» начнет принимать и отправлять пассажиров.

<https://rg.ru/2020/08/27/reg-ufo/glavgosekspertiza-odobrila-obustrojstvo-zheleznoj-dorogi-k-krymskomu-mostu.html>

### **ТРАНСПОРТ РОССИИ; ЕЛИЗАВЕТА КАРПОВА; 2020.27.08; РАБОТА НАЛАЖЕНА!; ГОТОВЫ ЛИ ТРАНСПОРТНЫЕ ВУЗЫ СТРАНЫ К НАЧАЛУ НОВОГО УЧЕБНОГО ГОДА?**

В этом году прием в высшие учебные заведения проходил в непростых условиях, как, собственно, и подготовка к новому учебному году. Однако отраслевые вузы, как всегда, демонстрируют готовность работать в любых условиях.

О том, в каком формате планируется начать учебный год, какие проекты планируется реализовать, корреспонденту «ТР» рассказал директор Административного департамента Минтранса России Константин ПАШКОВ.

– Константин Анатольевич, многих волнует вопрос: в транспортных вузах учебный год начнется в очном или дистанционном формате?

– Этот вопрос отнесен к полномочиям субъектов Российской Федерации. На данный момент обучение должно проводиться в 17 вузах, имеющих 91 филиал и находящихся в 56 субъектах. В случае если санитарно–эпидемиологическая обстановка позволяет, в транспортных вузах все пройдет согласно расписанию – учеба начнется 1 сентября, в День знаний. Если будут введены карантинные меры, все мероприятия пройдут в онлайн–режиме.

Особенность этого учебного года будет заключаться только в том, что в связи с переносом сроков сдачи ЕГЭ и соответствующей аттестации некоторые учебные заведения первокурсников примут только в начале октября.

Но в целом пандемическая ситуация показала, что вузы очень быстро перестроились, отработав соответствующие дистанционные программы. Это вполне закономерно, так как в транспортных вузах всегда была сильная дистанционная компонента. В частности, речь идет о железнодорожных вузах, а также о тех специальностях, в ходе освоения которых студенту не требуется постоянно взаимодействовать с тренажерным оборудованием. Учитывая относительно небольшие сроки прошедшего карантина, все прошло гладко. Многие вузы поменяли местами последовательность часов – практику и теорию. Надеюсь, что если ограничения снова будут, то ненадолго.

Планируем, что День знаний мы также отметим в онлайн–формате.

С 10:00 утра начнется трансляция программы, которую сейчас готовим: в первую очередь это будут поздравления и напутствия от руководителей **Минтранса России**, транспортных компаний. Подобный формат уже был опробован на едином выпускном вечере и показал высокий интерес у аудитории.

– Как пандемия отразилась на подготовке к началу нового учебного года?

– Разумеется, хотелось бы подчеркнуть, что мы в любом случае не планируем никаких масштабных мероприятий: привычных торжественных линеек, концертов, так как в соответствии с решением мэра Москвы все массовые мероприятия в столице отменены. Однако традиционное мероприятие – собрание лучших студентов–первокурсников, которые набрали большее количество баллов в ходе сдачи ЕГЭ или вступительных испытаний, планируется в **Российском университете транспорта**. Из рук ректора они получат студенческие билеты, услышат слова напутствия. Но и данное мероприятие будет проведено в строгом соответствии со всеми необходимыми в сложившихся условиях мерами безопасности.

Мы должны понимать, что изобретать велосипед не требуется. Да, мы оказались в непривычных для себя условиях, вынуждены были перейти на дистант. Однако мое мнение, что дистанционное обучение студентов–транспортников на основном этапе – это абсурд. Оно никогда не заменит общения с реальным преподавателем, как и все онлайн–защиты дипломов, выпускные. У нас есть понимание, что это вынужденные меры. Длительный период времени в образовательной среде прогрессивные представители разных университетов насаждали идеи о необходимости подобных технологий. Но здесь следует рассуждать с точки зрения элементарной логики: когда мы имеем дело с уже готовым специалистом, видеолекция для него будет чем–то незаменимым и понятным, так как он будет рассматривать ее как возможность получения дополнительной информации, расширения кругозора. Не помешает она и студенту для дополнения к основной программе. Здорово, когда можно дома вечером посмотреть материал, освежить что–то в памяти. Но мы говорим о студенте, только что поступившем на первый курс, и ему необходимы живой контакт, живое общение. Мое мнение подкрепляется и мнением представителей системы образования. Мы не сможем дистанционно подготовить пилота, судоводителя, машиниста. Обучающиеся должны быть в соответствующей среде. Исходя

из этого реакция на наши успехи в сфере организации дистанционной формы образования должна быть сдержанной, так как, повторюсь, весь процесс носил вынужденный характер. Конечно, мы понимаем, что онлайн–платформы могут быть полезны. **Министром транспорта Российской Федерации** еще до пандемии было принято решение о разработке соответствующей площадки, чем сейчас занимается РУТ (МИИТ). Однако создание портала транспортного образования, который будет представлять собой сборник всех необходимых учебников, методических пособий, презентаций, лекций и другого полезного видеоконтента, – это не замена основной программы подготовки. Цифровые технологии могут носить лишь вспомогательный характер в учебной работе.

– В этом году прием документов в вузы осуществлялся дистанционно. В связи с этим нагрузка на столичные транспортные вузы возросла?

– Безусловно, нагрузка выросла хотя бы потому, что не все абитуриенты в подобной ситуации могут уследить за всеми тонкостями заполнения документов. Однако транспортные вузы своевременно реагируют на возникающие трудности, открывают «горячие линии», где работают компетентные специалисты, способные проконсультировать абитуриентов. Поэтому могу с уверенностью сказать, что с поставленными задачами система справляется.

Помимо этого мы рады за абитуриентов из регионов, которые благодаря подобному формату приема документов смогли подать заявления в столичные вузы, сэкономяв на проезде и проживании во время проведения вступительных испытаний и ожидания результатов. Так что с этой точки зрения есть и положительные моменты.

Однако отмечу, что в транспортных вузах уже длительное время мы наблюдаем устойчивый конкурс. В частности, на программы среднего профессионального образования есть направления, где на одно место претендуют до пяти человек, а по программам высшего образования – до десяти. При этом подобная ситуация наблюдается как в морских вузах, так и в железнодорожных. На некоторые специальности заявлений подано в два–три раза больше, чем в прошлом году. Средний балл абитуриента в авиационные училища этого года 4,8. Представляете?!

Но приемные комиссии были готовы к увеличению нагрузки из–за санитарно–эпидемиологической обстановки.

Конечно, онлайн–подача документов – это мировой тренд. Подобную возможность предоставляют многие крупные вузы со всего мира. Но в нашей ситуации, когда речь идет об отраслевом образовании, необходимо понимать, что тема подготовки кадров имеет два рубежа. Так, на некоторые специальности, эксплуатационные, абитуриент должен пройти медицинскую комиссию, личное собеседование и теоретическую проверку знаний. Каждый этап важен и просто не может быть равноценно заменен отправкой документов онлайн. В этом отношении, на мой взгляд, лишь время способно показать, насколько удачен данный опыт в отношении транспортных вузов и закрепится ли он в дальнейшем.

– Существуют ли на данный момент в транспортных вузах приоритетные направления подготовки? Какие направления планируется развивать?

– Для нас приоритет не конкретное направление, а фактические знания, которые мы можем и должны дать студентам. Действительно, полемика о приоритетности ведется уже давно, и мне представляется, что тренд на так называемую гибель той или иной профессии был. Но за последние пять лет никто так и не смог назвать те профессии, которые появятся завтра. Ни один из работодателей не пришел в **Минтранс России** и не сказал, что им нужен новый специалист, подходящий под как бы существующий новый формат. Скорее новые профессии создадут сами вузы. Сейчас они острее чувствуют рынок, и хоть профессии «старые», но начинка самая современная. Программы постоянно обновляются и меняются.

Проблемы возникают, когда мы начинаем заниматься профессиональными стандартами, состыковать которые с образовательным стандартом практически невозможно. Из–за того,



что уже работающие специалисты предъявляют огромное количество претензий и требований, говорят об особенностях, нюансах, их практическом, а не теоретическом применении. В этой связи нам необходимо понимать, что мы не армия, но и не обычные гражданские вузы – это то, что мы не устаем повторять. Мы стоим на стороне фундаментального знания, на стороне подготовки именно специалиста, который благодаря длительному, но качественному и профессиональному обучению в профессиональной среде сможет оперативно адаптироваться, переквалифицироваться под изменения, происходящие в отрасли. В частности, у нас получается отстаивать эту точку зрения, и мы благодарим Минобрнауки России за то, что в следующем году у нас планируется увеличение числа бюджетных мест именно в рамках специалитета, что позволит нам плотнее работать с потенциальными работодателями.

Безусловно, транспорт будет меняться. Но мы готовы ответить на любые вызовы, так как уверены: в любой ситуации нас спасут фундаментальные знания, опыт поколений и наука. Кроме того, хочу отметить, что мы всегда работаем в тесном контакте с работодателем. В прошлом учебном году был подписан уникальный документ с ОАО «Российские железные дороги», согласно которому компания в течение пяти лет вложит в железнодорожные вузы до 30 млрд руб. Это будут тренажеры и оборудование, лаборатории и другая технологическая начинка для учебного процесса. Значение этого шага трудно переоценить! Такая поддержка впервые за последние 15 лет.

– Планируется ли дальнейшая поддержка со стороны министерства по развитию программ подготовки специалистов для работы в Арктике?

– Да, мы находимся, что называется, в повестке, работаем с ФГУП «Атомфлот». В 2018 году на базе ГУМРФ имени адмирала С.О. Макарова был открыт Центр морских арктических компетенций, что с учетом нынешнего положения дел в судостроительных кадрах выглядит весьма свое-

временным решением. Центр предназначен для подготовки/переподготовки, повышения квалификации и поддержания компетенций персонала атомного ледокольного флота Российской Федерации. Дополнительно предполагается обучение специалистов смежным профессиям и целевая подготовка курсантов морских образовательных организаций. Будут применяться традиционные образовательные технологии, а также технологии электронного и дистанционного обучения.

Ядром центра стал тренажерный комплекс по управлению реакторной установкой «РИТМ–200», предназначенный для повышения квалификации экипажей универсальных атомных ледоколов проекта 22220. Имеется и полномасштабный тренажер, моделирующий работу центрального поста управления и всей судовой ядерной энергетической установки универсальных атомных ледоколов типа «Арктика», который включает рабочее место инструкторов для разработки сценариев упражнений, контроля их выполнения, проверки и оценки практических навыков, а также учебный класс для теоретического обучения и разбора выполненных на тренажере упражнений.

Помимо этого в РУТ (МИИТ) в рамках подготовки специалистов формируются компетенции по строительству в условиях вечной мерзлоты. Эти компетенции востребованы при создании инфраструктурных транспортных объектов в арктической зоне.

Но опять же хочу вернуться к тому, что разговоры об особенностях работы в том или ином регионе, о приоритетности подготовки конкретных специалистов не должны мешать концентрироваться на главном. Устройство тренажера, самого теплохода, тяговой и электрической установки – универсально, правила судовождения – универсальны. Это должен знать любой выпускник соответствующей специальности, вне зависимости от фактического места работы. Поэтому я точно уверен в том, что не нужно создавать никаких специальных новых учебных заведений, также мы не наблюдаем дефицита кадров. Весь вопрос в заказе: если есть заинтересованный работодатель, который реально

занимается кадрами, значит, у него проблем не возникнет. Опять же, компанию ОАО «Российские железные дороги» можно поставить в пример, так как в соответствии с конкретной формулировкой требований к специалистам нам удастся обеспечивать ее таковыми на 100%. Они знают своего абитуриента в лицо.

Поэтому, если есть четко сформулированный заказ, мы всегда включаемся в активную работу: скажите нам о потребности, обозначьте свои профессиональные требования и мы подготовим компетентных специалистов. И это касается не только тех направлений подготовки, выпускники которых будут работать в Арктике. В конце концов, существует отлаженная система взаимодействия – целевой прием. На мой взгляд, если уж студент учится за счет бюджетного финансирования, изначально готовится для работы в компании, то и проблем с кадрами у компании потом не будет. Но повторюсь, это обоюдный процесс.

– Вы неоднократно говорили о том, что в части организации образовательного процесса важно уделять внимание развитию центров притяжения для молодых ученых. На каком этапе развития сейчас находится проект многофункционального кластера «Образцово»?

– МТК «Образцово», на мой взгляд, – это один из самых прогрессивных и передовых на сегодняшний день проектов в системе отраслевого образования. Проект в 2018 году получил одобрение со стороны Президента Российской Федерации. 7 августа 2020 года на сайте государственных закупок объявлен конкурс, выделено свыше 800 млн руб. на проектирование фактически 8 комплексов зданий, что составит как минимум 50% от территории сегодняшнего РУТ (МИИТ).

Принципиально новые условия для учебы и науки получают Академия водного транспорта, военно–учебный центр. Сейчас запускается процесс проектирования, который, к сожалению, в соответствии с действующими нормами будет длиться на протяжении двух лет. Но важно, чтобы все наши слова привели к конкретным действиям, а не остались планами. Так что закладка «первого камня» не за горами.

Помимо этого планируем в ближайшем будущем запустить конкурс на разработку проекта учебного теплохода, который будет рассчитан на 45 человек: 10 из них будут отданы экипажу, а остальные 35 – пассажирам, которые будут работать в специально оборудованных лабораториях в соответствии с требованиями Международной морской организации. Теплоход станет флагманским проектом, так как потребность в нем очень велика. Если руководство поддержит, то сможем построить 10 таких теплоходов. Студенты предложили дать им имена наших великих командиров флота – министров и наркомов, увековечив их память. Рабочее название первого теплохода – Яков Сиверс.

На этом, конечно, наши идеи не заканчиваются. Нас волнует тема формирования универсальных учебно–образовательных кластеров для системы СПО. Мы в долгу перед средним профессиональным образованием, особенно речными техникумами. Это то, над чем сейчас думает Административный департамент **Минтранса России**. Мы разрабатываем целую программу, обсуждаем критерии: во–первых, наличие земли в собственности у вуза. Во–вторых, проект будет предполагать только типовое строительство, чтобы иметь возможность типовой объект привязывать к месту. И в–третьих, потенциал учебного заведения. Если развиваем, то должны точно знать, для кого готовим кадры. Образование ради образования – это не для нас. Каждый такой кластер будет иметь лабораторный корпус (в том числе с оборудованием по стандартам «Ворлдскиллс»), спортивный комплекс с бассейном или ледовой ареной, общежитие. Для нас будет успехом, если мы сможем создать примерно 25 таких новых кластеров по стране.

На данный момент мы также прорабатываем вопрос о создании так называемого второго кластера на базе РУТ (МИИТ), который будет связан с реновацией системы подготовки кадров в рамках реализации программ среднего профессионального образования. В ходе реализации проекта пройдет модернизация Московского колледжа транспорта, которому в

2022 году исполнится 150 лет, Медицинского колледжа (ему более 70 лет), в системе которого на базе поликлиники **РУТ (МИИТ)** планируется создать клинично–медицинский центр и построить новый учебный корпус на территории больницы ОАО «Российские железные дороги», где будут оборудованы соответствующие лаборатории. Также в проект реновации будет включена работа над Юридическим колледжем. Помимо этого огромные усилия направлены на то, чтобы каждое из этих учебных заведений соответствовало стандартам «Ворлдскиллс». Думаю, что уже на предстоящей транспортной неделе представим новый кластер среднего профессионального образования.

– Каким начало учебного года будет для системы СПО? Планируется ли реализация новых образовательных программ? В каком формате?

– Как и у всех, если позволит санитарно–эпидемиологическая обстановка в конкретном регионе, студенты системы СПО должны прийти и начать учиться. Дело в том, что процесс их обучения несколько отличается от процесса обучения студентов в вузах. Все–таки для студентов колледжей 80% учебного плана – это практические занятия. Поскольку они более практикоориентированы, на дистанционных площадках их долго обучать не получится, в этом их особенность.

Помимо этого, для того чтобы озвученные планы, касающиеся модернизации отраслевой системы СПО, сбылись, в настоящее время мы придаем большое значение внедрению подходов «Ворлдскиллс». Вовлечение студентов в конкурсы профессионального мастерства по стандартам «Ворлдскиллс», проведение демонстрационных экзаменов по стандартам «Ворлдскиллс» позволят дать объективную оценку готовности к профессиональной деятельности.

В настоящее время лидером по внедрению подходов «Ворлдскиллс» в транспортном образовании является **РУТ (МИИТ)**. Ежегодно университет проводит конкурсы профессионального мастерства по стандартам «Ворлдскиллс». В этом году конкурс проводился в дистанционном формате. Также ежегодно проводится демонстрационный экзамен по стандартам «Ворлдскиллс».

Важно отметить, что данная деятельность принимает международный характер. В частности, союз «Молодые профессионалы (Ворлдскиллс Россия)» объявил об отборе кандидатов в национальную сборную. Конкурсанты, проявившие себя на региональных этапах, примут участие в VIII национальном чемпионате, который в онлайн–формате пройдет с 7 по 20 сентября 2020 года. Финалисты и победители национального чемпионата смогут претендовать на выступление в мировом чемпионате по профессиональному мастерству WorldSkills Shanghai 2021. На чемпионате в Шанхае планируется проведение соревнований по эксплуатации городских транспортных систем, для участия в которых в **РУТ (МИИТ)** сейчас формируется команда.

Также транспортные колледжи обновляют содержание образовательных программ с учетом внедрения новых транспортных технологий. Для примера могу рассказать о большой работе, проведенной в прошлом году ОАО «Российские железные дороги» совместно с **Российским университетом транспорта**. Ведущие специалисты ОАО «РЖД» и сотрудники Московского колледжа транспорта проанализировали учебный процесс по основным программам подготовки железнодорожников и сформировали полный перечень современного оборудования и программного обеспечения для подготовки специалистов. Сейчас в рамках соглашения, заключенного руководством ОАО «Российские железные дороги» и **Минтранса России**, ведется работа по дооснащению колледжей в целях актуализации образовательных программ как СПО, так и высшего образования. Поэтому планируем, что не только начало, но и продолжение учебного года у студентов транспортных колледжей будет эффективным и насыщенным знаниями.

– Как вы в целом оцениваете уровень готовности транспортных вузов к началу нового учебного года в условиях продолжающейся борьбы с пандемией?

– Мы готовы. На данный момент вся система в целом соответствует необходимым требованиям. Но это не отменяет той программы развития и инвестиций, которую мы будем предлагать. Потому что пример МТК «Образцово» показал нам, что необходимо идти в выбранном направлении, что модернизация нужна и важна. Настало время заняться этим централизованно.

– Как, на ваш взгляд, должен выглядеть идеальный студент–первокурсник транспортного вуза в 2020 году? Какими качествами он должен обладать, чтобы через несколько лет войти в список востребованных специалистов в отрасли?

– Студент должен хотеть работать на транспорте, должен обладать пытливым умом, стремлением к знаниям, его не должно качать из стороны в сторону. Он должен идти к конкретной цели. Если возникают сомнения, лучше оставить место для того, кто о подобной работе мечтал. В противном случае ничего путного не выйдет ни для конкретного студента, ни для отрасли в целом.

– Какое напутствие вы бы дали современным студентам перед стартом учебного года?

– Учитесь, обогащайтесь знаниями, в ваших руках – будущее отрасли и страны. Ваши старания всегда будут вознаграждены по достоинству, если порыв будет искренним, а желание оставить свой след в развитии транспортной отрасли – бескорыстным. Вперед, к новым достижениям!

<http://transportrussia.ru/item/5746-rabota-nalazhena.html>

### **ТРАНСПОРТ РОССИИ; ЕЛИЗАВЕТА КАРПОВА; 2020.27.08; ОРИЕНТИР – ПРАКТИКА; КАК СТУДЕНТЫ ТРАНСПОРТНЫХ ВУЗОВ ПРОШЛИ ЛЕТНЮЮ ПРАКТИКУ**

Обучение в любом вузе начинается с познания теории. Представители **Минтранса России** и ведомств, отраслевых университетов неоднократно подчеркивали важность фундаментальных знаний в процессе подготовки будущих специалистов для работы на транспортных объектах. Однако, как известно, теория без практики мертва...

Одним из самых масштабных этапов обучения будущего специалиста традиционно становится летняя практика. Она дает возможность студенту познакомиться с характером будущей работы, получить необходимые навыки, почувствовать себя в роли конкретного специалиста.

В 2020 году сложившаяся обстановка внесла свои коррективы в проведение многих мероприятий, часть из которых была направлена на практические занятия среди учащихся транспортных вузов. Но работа в условиях опасности распространения новой коронавирусной инфекции лишь замедлилась, а не была прекращена полностью. Уже в июле многие транспортные вузы обрадовали готовых на трудовые подвиги студентов – практике суждено состояться! Разумеется, с соблюдением всех рекомендаций Роспотребнадзора.

Одними из первых радостной новостью поделились представители Самарского государственного университета путей сообщения. Бойцы университетского стройотряда 26 июня отправились на стройку «Северное сияние» – трудовой проект, который функционирует с 2018 года. Ее организаторами выступили Башкортостанское региональное отделение МООО «Российские Студенческие Отряды» совместно с ПАО «Акционерная компания Востокнефтезаводмонтаж». Провожали студентов–железнодорожников командир Самарского регионального отделения МООО «РСО» Сергей Пушняк, председатель комитета Самарской губернской думы по образованию и науке Татьяна Бодрова, которая обратилась к студотрядовцам с напутственными словами: «Сегодня бойцы стройотряда, несмотря на трудности, связанные с пандемией, уезжают на межрегиональную студенческую стройку «Северное сияние» в Новый Уренгой. Наш комитет уже два года занимается продвижением закона Самарской области «О развитии

студенческих отрядов». Нам очень важно, чтобы это движение наращивало обороты. Я считаю, что студотряды – это лучшая школа воспитания для учащейся молодежи».

Начиная с 1 июля строительный отряд «1520» СамГУПСа приступил к работе на межрегиональной студенческой стройке «Северное сияние». Объект расположен в г. Новый Уренгой – первом по величине городе Ямало–Ненецкого автономного округа, работа практикантов рассчитана на два месяца. На стройке студентов ждали и подготовили для них комфортабельные общежития, предусмотрели программу трехразового питания.

Отметим, что каждый кандидат на прохождение практики был отобран согласно жестким критериям: отличная учеба и активная общественная работа, а также предварительно обследован и проверен на наличие симптомов, характерных для коронавирусной инфекции, а по приезде на объект – помещен на двухнедельный карантин. В нерабочее время для молодых специалистов были предусмотрены культурно–развлекательные мероприятия: конкурсы и тематические викторины. В состав строительного отряда вошли 10 бойцов – студентов СамГУПСа с первого по четвертый курс. По словам комиссара штаба студенческих отрядов СамГУПСа Арины Солодовой, в стройотряде «1520» состоят студенты факультета «Системы обеспечения движения поездов» (СОДП). Многие из них неоднократно были задействованы на различных стройках. «В этом году ребята работают в отделе по охране труда, занимаются планированием, исполнительно–технической документацией, заняты также на подсобных работах, монтаже технологических трубопроводов», – рассказала Арина Солодова.

Для командира студенческого строительного отряда Александра Харитонов – студента 4–го курса факультета «Системы обеспечения движения поездов» «Северное сияние» – это уже третий трудовой проект. Его бойцы имеют строительный опыт на Всероссийской студенческой стройке «Космодром Восточный». В прошлом году бойцы работали в суровых условиях Якутии на Всероссийской студенческой стройке «Север». По словам опытного командира, работа в стройотряде – это и романтика, и новые знакомства по всей стране, возможность проверки своих способностей и теоретических знаний на практике, а также получения достойного заработка.

Практика в СамГУПСе предложена разнообразная: часть студентов задействована в различных сервисных направлениях. В частности, четыре человека с 6 июля по 21 сентября работают во Всероссийской сводном студенческом сервисном отряде «Ялта–2020» в гостиничном комплексе «Ялта–Интурист», расположенном в Крыму. Двадцать четыре человека отправились в сводный студенческий сервисный отряд «Приморье–2020» в г. Геленджик – их работа продлится с 5 июля по 7 сентября. Еще девять студентов участвуют в летних пассажирских перевозках, организованных структурным подразделением АО ТК «Гранд Сервис Экспресс», по направлениям: Москва, Санкт–Петербург, Севастополь. Три человека работают водителями в ДООЦ «Жигулевский Артек» в Самарской области, пять человек работают в ДКИЛ «Новая волна» в Московской области. В их основные обязанности входит осуществление досуга и контроль за оздоровительным отдыхом детей. А еще два студента работают в межрегиональном студенческом путинном отряде «Камчатка–2020» в Камчатском крае, занимаясь ловлей и переработкой рыбы.

Вслед за коллегами на стройку отправились и студенты Сибирского государственного университета путей сообщения. 8 июля на площадке строительства многофункциональной ледовой арены состоялась торжественная линейка, посвященная открытию нового трудового семестра студенческих строительных отрядов Новосибирской области. Бойцы отряда СГУПС «Стальная колея», названию которого более 50 лет, работали на строительстве объектов многофункциональной ледовой арены и станции Новосибирского метрополитена «Спортивная». По словам студентов–железнодорожников, они гордятся тем, что смогли войти в число участников легендарного отряда, который за годы своего существования успел поработать на наиболее важных объектах СССР и России –

студотрядовцы СГУПСа участвовали в строительстве мостов и тоннелей, насыпей и путепроводов, акведуков и рабочих поселков на железных дорогах.

Тема развития стройотрядов также волнует руководство **Российского университета транспорта**. В летний каникулярный период 2020 года 150 студентов–бойцов студенческих отрядов РУТа приступили к работе на объектах транспортной отрасли. «Студенческие отряды университета работают на нескольких объектах. Трудятся проводниками пассажирского вагона в поездах компании «Гранд Сервис Экспресс» и в составе круглогодичного отряда «Юность», стюардами на скоростных поездах «Сапсан», а также монтерами и электромонтерами в Московском метрополитене», – рассказал ректор ведущего транспортного вуза **Александр Климов**.

Примечательно, что история стройотрядовского движения в **Российском университете транспорта** началась в 1931 году, когда первый студенческий отряд оказал помощь Мосгорсовету в благоустройстве столицы. Бойцы студотрядов университета первыми приступили к строительству Байкало–Амурской магистрали. Они внесли большой вклад в строительство объектов Олимпиады–80, Московской кольцевой автодороги, Третьего транспортного кольца, Останкинской телебашни и Московского метрополитена.

На железной дороге потрудились студенты Дальневосточного государственного университета путей сообщения, которые работали в студенческом строительном отряде на станции Высокогорная Дальневосточной железной дороги и занимались ремонтом железнодорожного пути, а также участвовали в мероприятиях по защите русла водостока от размывов.

Безусловно, железнодорожные вузы могут похвастаться разнообразием тех мест, куда будущие транспортники имеют возможность поехать в рамках прохождения производственной практики. Однако нередко именно студенты морских университетов отправляются в действительно уникальное путешествие. В этот раз студенты ГУМРФ имени адмирала С.О. Макарова отправились в очередное плавание на легендарном быстроходном учебном паруснике «Мир». Курсантам предстояло пересечь границу Российской Федерации, однако эпидемиологическая обстановка не позволила паруснику швартоваться в зарубежных портах и плавательная практика прошла в границах Балтийского моря. Несмотря на это, экипаж уверен, что выполнил все поставленные задачи по освоению судна и приобретению морских навыков и знаний.

По словам самих практикантов, в процессе обучения преподаватели нередко обращали их внимание на возможность возникновения непредвиденной ситуации, в связи с чем каждый член экипажа должен уметь принимать быстрые и эффективные решения. Для того чтобы приобрести это умение, курсанты самостоятельно моделировали происшествия, которые несут потенциальную угрозу тем, кто находится на борту корабля.

Одно из первых и самых серьезных происшествий – возгорание. «В один из вечеров, после принятия вахты, нам объявили пожарную судовую тревогу. Мы, конечно же, этого не ожидали, но начали действовать. Первым делом все забрали свои спасательные жилеты и выбежали на главную палубу, каждый на свое заранее определенное место. Меня предупредили о том, чтобы я находилась у себя в кубрике и имитировала пострадавшего в результате задымления», – делится своими впечатлениями Диана Смородина – курсант второго курса. По словам девушки, группа спасателей оперативно добралась до места и обнаружила «жертву». Они были в специальной одежде, с пожарным шлангом и огнетушителем. Пострадавшую вынесли из «задымленного» помещения на носилках, быстро отнесли на главную палубу, чтобы оказать первую медицинскую помощь. Врач, который был уже там, подготовил все необходимое оборудование для спасения. «Думаю, что благодаря подобным учениям по пожаротушению и спасению человека из огня курсанты при реальном происшествии не растеряются и мгновенно среагируют на непредвиденные обстоятельства», – отметила девушка.

Диана Смородина отмечает, что ходовая практика на судне существенно отличается от стояночной. По словам девушки, все члены экипажа должны в течение четырех часов – именно столько длится одна вахта – быть заняты палубной работой: красить палубу, шкурить, мыть, быть готовыми к выполнению любых поручений командиров. «Одно из самых интересных занятий, в котором заинтересованы все курсанты, – работа с парусами. Их нужно сначала вытащить, потом подготовить, связать по нужному принципу, сложить и поднимать на мачты. Конечно, сложная работа, но всем очень нравится, и, заступая на вахту, все с нетерпением ждут именно этого», – говорит курсант, подчеркивая, что для работы на высоте все курсанты заранее прошли специальную подготовку и инструктаж по технике безопасности.

Еще один приятный бонус, по мнению Дианы, – вахта на руле. Тут каждый может попробовать себя в роли судоводителя и понять, насколько ответственно нужно подходить к данной работе. Курсанты следят за тем, чтобы судно не сбивалось с курса, за скоростью, углами крена, координатами, глубинами под килем, вычисляют пеленг на ориентир, смотрят вперед и оповещают вахтенного помощника обо всех изменениях на море. Также всем предоставляется возможность маневрировать судном с помощью штурвала и почувствовать себя настоящим штурманом.

...Лето 2020 года вышло необычным, но насыщенным. Студенты транспортных вузов смогли доказать свою готовность проходить практику в любых условиях, что не может не радовать. Итоги трудовых семестров подводить, безусловно, еще рано. Но ощущение общей сплоченности, которая так важна на транспорте, уважение к традициям и стремление совершенствоваться гарантируют достижение желаемых результатов.

<http://transportrussia.ru/item/5749-orientir-praktika.html>

### **ТАСС; 2020.27.08; РОСАВТОДОР РАСТОРГ КОНТРАКТ НА СТРОИТЕЛЬСТВО ВОСТОЧНОГО ОБЪЕЗДА НОВОСИБИРСКА**

Российское управление автомобильных дорог (**Росавтодор**) расторгло госконтракт на строительство Восточного обхода Новосибирска стоимостью 10,3 млрд рублей, который начала возводить в 2013 году дорожно-строительная компания «Сибмост», из-за отставания от графика работ, сообщили ТАСС в четверг в Федеральном управлении автомобильных дорог «Сибирь» **Федерального дорожного агентства** (Сибуправтодор).

Ранее **Росавтодор** уже заявлял о намерении расторгнуть контракт с подрядчиком из-за многократных срывов календарного графика практически по всем видам работ – строительство первого этапа объекта должно было завершиться в 2016 году, позднее срок окончания работ сдвинулся на 2017 год, а затем на 2023 год. В настоящее время объект завершен на 45%: выполнены работы по подготовке площадки и переносу коммуникаций, монтажу конструкций пяти путепроводов, отсыпке земляного полотна на 9,2 км, устройству водопропускных труб. Весь объем выполненных работ оплачен.

«31 июля ФКУ «Сибуправтодор» направило в подрядную организацию АО «Сибмост» решение об одностороннем отказе от исполнения госконтракта на строительство I этапа Восточного обхода Новосибирска. В соответствии с условиями контракта, он считается расторгнутым в одностороннем порядке через 10 дней после надлежащего уведомления», – сказала собеседница агентства, уточнив, что 8 сентября решение должен подтвердить Арбитражный суд Новосибирской области.

Она добавила, что причина расторжения – отставание от графика работ, а также неисполнение предписаний заказчика об устранении выявленных нарушений при строительстве и необходимости наращивать темпы работ.

Восточный обход Новосибирска протяженностью 80 км должен соединить существующий Северный обход с федеральной трассой Р-256 «Чуйский тракт». Строительство первого 20-километрового участка – от трассы Новосибирск – Ленинск-Кузнецкий до автодороги Академгородок – Кольцово – было начато в 2013 году и рассчитано на три года.

В мае 2020 года Арбитражный суд Новосибирской области признал «Сибмост» банкротом. В компании введено конкурсное производство сроком на шесть месяцев. С заявлением о несостоятельности летом 2016 года выступил субподрядчик «Сибмоста», среди его кредиторов Сбербанк, банк «Акцепт», Экспобанк и Федеральная налоговая служба. Общая сумма задолженности составляет около 8 млрд рублей. «Сибмост» реализует ряд крупных инфраструктурных проектов в регионах Сибири, занимается реконструкцией участка автомобильной дороги в Хакасии, соединяющей регион с соседними Красноярским краем и Тувой.

<https://tass.ru/sibir-news/9302323>

### **ТАСС; 2020.27.08; СВЕРДЛОВСКИЕ ВЛАСТИ ПЛАНИРУЮТ ПОЛУЧИТЬ ПРЕДПРОЕКТНУЮ ЧАСТЬ ВТОРОЙ ЛИНИИ МЕТРО ДО 2021 ГОДА**

Власти Свердловской области намерены получить предпроектную часть строительства второй линии метро в Екатеринбурге до начала 2021 года. Об этом в четверг сообщил журналистам глава города Александр Высокинский.

«Мы в этом году, думаю, что получим предпроектную часть, потом с ней уже нужно будет работать с федералами по привлечению средств», – сказал Высокинский.

Ранее сообщалось, что на строительство второй ветки метро в Екатеринбурге потребуется от 70 до 90 млрд рублей. По словам главы города, стоимость проекта обусловлена тем, что объекты метрополитена – это не только транспорт, но и «все дополнительные моменты, связанные с предприятиями по гражданской обороне».

В июле прошлого года Высокинский сообщал, что строительство второй ветки метро в Екатеринбурге планируется начать в 2021 году. После большой пресс-конференции президента России Владимира Путина в декабре, где была затронута тема строительства второй ветки метро Екатеринбурга, глава города сказал ТАСС, что власти города уже готовят проект.

Екатеринбургский метрополитен был открыт в 1991 году и носил название «Свердловский метрополитен». Он состоит из одной линии, последняя новая станция – «Чкаловская» – была открыта в 2012 году, всего станций девять. Ежегодный пассажиропоток составляет порядка 50 млн человек.

<https://tass.ru/ekonomika/9302561>

### **ТАСС; 2020.27.08; БИЛЕТЫ НА ПРИГОРОДНЫЕ ПОЕЗДА В КРЫМУ НАЧАЛИ ПРОДАВАТЬ НА САЙТЕ ПЕРЕВОЗЧИКА**

Продажи билетов на пригородные поезда в Крыму стартовали на сайте компании-перевозчика «Гранд Сервис Экспресс», сообщили в четверг журналистам в пресс-службе оператора перевозок Южной пригородной пассажирской компании (ЮППК).

«В целях обеспечения качества и эффективности железнодорожных перевозок в Крыму на сайте компании grandtrain.ru реализована продажа билетов на пригородные поезда», – приводятся в сообщении слова генерального директора ЮППК Алексея Ильиных.

Уточняется, что ежедневно в Крыму курсируют 82 пригородных поезда с 93 остановочными пунктами. «График движения пригородных поездов ЮППК позволяет осуществлять удобные пересадки пассажирам поездов «Таврия», прибывающих в г. Симферополь из Москвы поездом № 27. Расписание экспресс-маршрутов Севастополь-Евпатория составлено таким образом, что пассажирам удобно добраться до Севастополя и Евпатории на комфортабельных электропоездах», – отмечается в сообщении.

ЮППК начала работу 1 января 2020 года. В маршрутной сети девять направлений: Симферополь – Феодосия, Соленое Озеро – Евпатория, Керчь – Анапа, Симферополь – Севастополь, Симферополь – Евпатория, Симферополь – Соленое озеро, Джанкой – Керчь, Керчь – Феодосия, Феодосия – Армянск. С начала года ЮППК перевезено более 1 млн пассажиров.



### **ТАСС; 2020.28.08; В ХАБАРОВСКОМ КРАЕ ДЛЯ ЛЬГОТНЫХ ПЕРЕЛЕТОВ НА СЕВЕР ДОПОЛНИТЕЛЬНО ВЫДЕЛИЛИ 72,9 МЛН РУБЛЕЙ**

Власти Хабаровского края дополнительно выделили 72,9 млн рублей для льготных перелетов в северные районы региона, сообщается в пятницу на сайте регионального перевозчика «Хабаровские авиалинии».

«Для обеспечения субсидированных перевозок по программе льготных авиаперевозок на северные районы Хабаровского края выделены дополнительные средства в размере 72 998, 47 млн рублей. Средства перераспределены из резервного фонда Правительства края. Из этой суммы КГУП «Хабаровские авиалинии» будут направлены 66 998,47 млн рублей», – говорится в сообщении.

Уточняется, что в настоящее время в крае продолжают действовать льготные авиаперелеты в северные районы. Стоимость такого билета до Хабаровска или в обратном направлении составляет 4,5 тыс. рублей для взрослого пассажира, что является вдвое меньше обычной стоимости. Всего с начала года продано более 17,9 тыс. льготных билетов на сумму около 94 млн рублей.

В августе по поручению врио губернатора Михаила Дегтярева на организацию перевозок жителей Аяно-Майского, Ульчского, Николаевского, Тугуро-Чумиканского, Охотского и района им. Полины Осипенко (северных районов) из краевого бюджета дополнительно было выделено 33 млн рублей. Всего на реализацию программы в 2020 году предусмотрено 104,6 млн рублей.

<https://tass.ru/ekonomika/9311151>

### **ТАСС; 2020.27.08; ПАССАЖИРОПОТОК АЭРОПОРТОВ МОСКВЫ В ИЮЛЕ ВЫРОС В 2,3 РАЗА ПО СРАВНЕНИЮ С ИЮНЕМ**

Пассажиропоток аэропортов Москвы (Шереметьево, Домодедово, Внуково) в июле вырос в 2,3 раза по сравнению с июнем – до 4,2 млн пассажиров. Это следует из сообщения **Росавиации**.

«Всего в июле 2020 года в аэропортах Москвы обслужено около 4,2 млн пассажиров, в июне 2020 года – 1,8 млн пассажиров. На внутренних воздушных линиях в прошлом месяце аэропорты Москвы обслужили почти 4,1 млн пассажиров, что в 2,4 раза больше показателей июня 2020 года», – отмечается в сообщении.

При этом Шереметьево увеличил пассажиропоток в 2,3 раза, до 1,4 млн пассажиров, Домодедово – в 2,4 раза, до 1,7 млн, а Внуково – в 2,2 раза, до более 1,05 млн. Таким образом, Домодедово на данный момент второй месяц подряд остается крупнейшим аэропортом РФ по количеству обслуженных пассажиров.

При этом по отношению к июлю прошлого года пассажиропоток Домодедово сократился на 44,1%, Шереметьево – на 72,1%, Внуково – на 60,1%.

<https://tass.ru/ekonomika/9303343>

### **ТАСС; 2020.27.08; ПРОГРАММЫ ПОЛЕТОВ В КРЫМ ИЗ-ЗА ВЫСОКОГО СПРОСА НАЧАЛИ ПРОДЛЕВАТЬ НА ОСЕНЬ**

Авиакомпании из-за высокого спроса начали продлевать на осень программы полетов в Симферополь, сообщили журналистам в четверг в **пресс-службе** аэропорта.

«Авиакомпании «Руслайн» и Smartavia продлили программы полетов в Крым осенью. Рейсы из Курска, Тамбова и Брянска продолжатся до конца сентября, а из Архангельска, Мурманска, Сыктывкара, Уфы, Чебоксар, Казани, Нижнего Новгорода и Белгорода – до конца октября», – говорится в сообщении.

Отмечается, что Smartavia запускает дополнительные рейсы в Крым из Белгорода с 4 до 18 октября (по воскресеньям), из Казани – с 7 до 21 октября (по средам), из Уфы и Чебоксар – с 9 до 23 октября (по пятницам), из Архангельска и Нижнего Новгорода – с 15 до 22 октября (по четвергам), из Сыктывкара – с 14 до 21 октября (по средам), из

Мурманска – с 13 по 20 октября (по вторникам). Перелеты будут выполняться на самолетах Boeing-737.

«Руслайн» продлевает программу полетов в Симферополь из Тамбова с 1 до 27 сентября (по вторникам, четвергам и субботам), из Курска – со 2 до 21 сентября (по понедельникам), из Брянска – с 3 до 28 сентября (по понедельникам, четвергам и воскресеньям). Рейсы будут совершаться на канадских самолетах Bombardier CRJ-200.

Выйти на уровень показателей прошлого года при этом крымскому аэропорту пока не удалось, отмечается в сообщении. «С начала этого года принято и отправлено на 5 тыс. (20%) регулярных рейсов меньше, чем за аналогичный период прошлого года, что связано с резким сокращением пассажиропотока из-за COVID-19 весной и начале лета. Дополнительные рейсы осенью, безусловно, позволят улучшить производственные показатели аэропорта и туристической отрасли Крыма в целом», – приводятся в сообщении слова коммерческого директора аэропорта Сергея Дяйкина.

О туризме и аэропорте

Крым два года подряд ставил рекорды по росту туристического потока: в 2018 году полуостров посетили 6,8 млн человек, в 2019 году в регионе побывали 7,4 млн отдыхающих. В 2020 году курортный сезон в Крыму начался с задержкой из-за пандемии нового коронавируса. Республика, по разным оценкам, потеряла от 1 млн до 2 млн туристов. В июле регион принял около 1,5 млн человек, в августе власти Крыма рассчитывают на 1,8 млн отдыхающих. Власти региона рассчитывают провести в этом году первый круглогодичный сезон.

<https://tass.ru/ekonomika/9302409>

### **ТАСС; 2020.27.08; ВЛАСТИ КИРОВСКОЙ ОБЛАСТИ ПЛАНИРУЮТ ЗАПУСТИТЬ АВИАРЕЙС ДО КАЛУГИ В 2021 ГОДУ**

Власти Кировской области рассчитывают в 2021 году запустить регулярный авиарейс Киров – Калуга, который позволит жителям Кировской области в международном аэропорту Калуги пересаживаться на рейсы в Турцию и другие страны с прохождением таможенного контроля без получения багажа. Об этом рассказал журналистам **председатель правительства области Александр Чурин**.

«Наши партнеры из калужского аэропорта предложили схему: пассажиры в Кирове проходят таможенный контроль, садятся в самолет и летят в Калугу, там пересаживаются на чартер без дополнительного таможенного осмотра и прилетают, например, в Турцию. Мы подошли к этой схеме уже в начале года, но пандемия внесла свои коррективы. Надеюсь, в будущем году мы такую технологию обкатаем и предоставим нашим жителям», – сказал Чурин.

Он отметил, что в перспективе аэропорт Победилово может рассматривать вопрос о получении статуса международного, если удастся обеспечить пассажиропоток и решить ряд технических сложностей. «Само получение статуса международного аэропорта очень сложное, необходимо выполнить определенные нормативы, в том числе технические. Но самое главное – обеспечить поток и заинтересованность, <...> мы должны показать, что у нас есть спрос на эти услуги», – отметил Чурин.

По его словам, реализации заложенных на 2020 год планов по развитию аэропорта помешала пандемия коронавируса. «В прошлом году [пассажиропоток] превысил 240 тыс. человек, это очень хороший показатель для небольшого регионального аэропорта. На этот год мы строили грандиозные планы по развитию аэропорта: планировали провести реконструкцию здания (проектно-сметная документация уже готова), зала ожидания, зоны фудкорта, должны были появиться новые места размещения пассажиров для бизнес-класса и держателей карт Priority Pass. Коррективы в наши планы внесла пандемия коронавируса, тем не менее, все намеченные планы мы реализуем в будущие годы», –

рассказал Чурин, отметив, что на 2021 год запланировано строительство аварийно-спасательной станции недалеко от взлетно-посадочной полосы.

Из-за пандемии коронавируса и отмены авиарейсов в апреле пассажиропоток в кировском аэропорту Победилово упал в 28 раз по сравнению с апрелем прошлого года, аэропорт обслужил 600 пассажиров, в то время как годом ранее за тот же период – 17 тыс. человек. В июле пассажиропоток в кировском аэропорту составил более 28 тыс. человек, что превышает показатель аналогичного периода прошлого года на 11%. Из аэропорта Кирова можно улететь по пяти направлениям: в Москву, Санкт-Петербург, Симферополь, Сочи, Нарьян-Мар. Рейсы выполняют авиакомпании «Победа», «Руслайн», «Ираэро», «Ютэйр» и «Северный ветер».

Победилово – аэропорт города Кирова, расположенный в 22 км юго-западнее от центра. Обслуживает региональные рейсы по России. Имеет статус аэропорта федерального значения.

<https://tass.ru/obschestvo/9307985>

### **ТАСС; 2020.27.08; СК ВОЗБУДИЛ ДЕЛО ПОСЛЕ ЖЕСТКОЙ ПОСАДКИ ЧАСТНОГО ВЕРТОЛЕТА В ГОРАХ В СОЧИ**

Следствие возбудило уголовное дело после жесткой посадки частного вертолета Robinson в горах в Сочи. Об этом журналистам сообщила представитель Московского межрегионального следственного управления на транспорте (ММСУТ) СК России Елена Марковская.

«По факту жесткой посадки частного вертолета в районе хребта Аибга возбуждено уголовное дело по ч. 1 ст. 263 УК РФ («Нарушение правил безопасности движения и эксплуатации воздушного транспорта»)), – сообщила Марковская.

Межгосударственный авиационный комитет сформировал комиссию по расследованию происшествия, она уже приступила к работе.

Накануне в районе хребта Аибга в Сочи Robinson совершил жесткую посадку. На борту был пилот и три пассажира, двое из них пострадали. Следователи осмотрели место происшествия, опросили пилота и владельца вертолета.

Как сообщали ТАСС в экстренных службах города, в больницу попали двое москвичей, они находятся в состоянии средней степени тяжести. Пилот и еще один пассажир не пострадали. Сильные потоки ветра, предварительно, могли спровоцировать жесткую посадку вертолета. Южная транспортная прокуратура и СК начали проверку.

<https://tass.ru/proisshestiya/9306553>

[Вернуться в оглавление](#)