



Ежедневный мониторинг СМИ

2 ОКТЯБРЯ 2020

СОДЕРЖАНИЕ

ГУДОК; ЮЛИЯ АНТИЧ; 2020.02.10; ГОРДОСТЬ КОМПАНИИ; ГОСУДАРСТВЕННЫХ И ОТРАСЛЕВЫХ НАГРАД УДОСТОЕНЫ 17 ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНИКОВ	4
ГУДОК; СВЕТЛАНА НОВАКОВСКАЯ; 2020.02.10; БЛАГОДАРНОСТЬ ЗА ТРУД ...	5
РЖД-ПАРТНЕР; АЛЕКСЕЙ ЛЕБЕДЕВ; 2020.01.10; МИНИСТР ТРАНСПОРТА РФ: СОКРАЩЕНИЯ ОБЪЕМОВ ПРИГОРОДНОГО ДВИЖЕНИЯ НЕ ДОЛЖНО БЫТЬ ...	6
РЖД-ПАРТНЕР; АЛЕКСЕЙ ЛЕБЕДЕВ; 2020.01.10; НОВЫЙ ИНВЕСТПРОЕКТ ДЛЯ ПАССАЖИРСКОГО ДВИЖЕНИЯ ПОЯВИТСЯ В БЛИЖАЙШЕМ БУДУЩЕМ	6
РБК; ЕЛЕНА СУХОРУКОВА; 2020.02.10; УКРАИНА СТАЛА ГЛАВНЫМ БЕНЕФИЦИАРОМ ТРАНЗИТА «САНКЦИОНКИ» ЧЕРЕЗ РОССИЮ	7
КОММЕРСАНТЬ; ИВАН БУРАНОВ; 2020.02.10; ДЕНЕГ НЕТ, НО ВЫ ЕЗЖАЙТЕ; ПРАВИТЕЛЬСТВО СНИМАЕТ С СЕБЯ ОБЯЗАТЕЛЬСТВО ПО РЕМОНТУ ФЕДЕРАЛЬНЫХ ДОРОГ	9
КОММЕРСАНТЬ; ЕВГЕНИЯ КРЮЧКОВА, АННА ЗАНИНА; 2020.02.10; ПОСТРАДАВШИХ СЧИТАТЬ СОСТОЯТЕЛЬНЫМИ; МОРАТОРИЙ НА БАНКРОТСТВА ЧАСТИЧНО ПРОДЛЕН	10
ВЕДОМОСТИ; АНАСТАСИЯ ЛЬВОВА; 2020.02.10; «ЯНДЕКС.ТАКСИ» ЗАПУСТИЛО ПРОГРАММУ АВТОКРЕДИТОВАНИЯ ДЛЯ ВОДИТЕЛЕЙ; АГРЕГАТОР ИЗБАВЛЯЕТСЯ ОТ ТАКСОПАРКОВ КАК ПОСРЕДНИКОВ	11
КОММЕРСАНТЬ; НАТАЛЬЯ СКОРЛЫГИНА; 2020.02.10; ЖЕЛЕЗНЫЕ ДОРОГИ ПОЛУЧИЛИ НА ЧАЙ; ПРАВИТЕЛЬСТВО РАЗРЕШИЛО ИМ НЕ ПЛАТИТЬ ДИВИДЕНДЫ	13
КОММЕРСАНТЬ; ОЛЬГА НИКИТИНА, ДМИТРИЙ КОЗЛОВ; 2020.02.10; МАК ПРИЮТИЛ БОРЦА С МОНОПОЛИЯМИ; АНАТОЛИЙ ГОЛОМОЛЗИН СТАЛ ПЕРВЫМ ЗАМПРЕДОМ КОМИТЕТА	14
ИНДУСТРИЯ БЕЗОПАСНОСТИ; 2020.01.10; НОВЫЙ ФОРМАТ СЕКЦИЙ КОНФЕРЕНЦИИ ПО ТЬ В РОСТОВЕ 2020: ИТОГИ РАБОТЫ	15
ZNAK.COM; 2020.01.10; ОБОРУДОВАНИЕ НЕ СМОНТИРОВАНО; В АЭРОПОРТУ ЧЕЛЯБИНСКА НЕ РАБОТАЕТ «СЛЕПАЯ ПОСАДКА», СДЕЛАННАЯ К САММИТАМ	17
ВЕСТИ; 2020.01.10; МИНЭКОНОМИКИ ПОДДЕРЖАЛО ВКЛЮЧЕНИЕ САМОЗАНЯТЫХ В ЗАКОН О ТАКСИ. НОВОСТИ НА «РОССИИ 24»	18
ВЕСТИ; 2020.01.10; «ЯНДЕКС.ТАКСИ» И «СИТИМОБИЛ» ГОТОВЫ ПЛАТИТЬ ПОСТРАДАВШИМ ПАССАЖИРАМ. ВЕСТИ.NET	18
ВЕСТИ; НАИЛЯ АСКЕР-ЗАДЕ; 2020.01.10; СПРОС НА МАРШРУТЫ, НОВЫЕ ВАГОНЫ И НАПРАВЛЕНИЯ: ОЛЕГ БЕЛОЗЕРОВ РАССКАЗАЛ О РАБОТЕ РЖД. ИНТЕРВЬЮ НА «РОССИИ 24»	18
ВЕСТИ; 2020.01.10; НЕСКОЛЬКО ТУАЛЕТОВ, ДУШ И ШИРОКИЕ ПОЛКИ. ГЛАВА РЖД РАССКАЗАЛ О НОВЫХ ВАГОНАХ. ВЕСТИ В 20:00	19
ВЕСТИ; 2020.01.10; АЭРОФЛОТ НАЧАЛ ТРЕНИРОВАТЬ СЛУЖЕБНЫХ СОБАК НА ПОИСК НОСИТЕЛЕЙ COVID-19. НАУЧПОП	19
ИНТЕРФАКС; 2020.01.10; РЖД ПЛАНИРУЮТ ПОСТРОИТЬ ВСМ МОСКВА-ПЕТЕРБУРГ К 2027 ГОДУ	19

ИНТЕРФАКС; 2020.01.10; БОЛЕЕ 2 МЛРД РУБЛЕЙ ДОПОЛНИТЕЛЬНО ВЫДЕЛЕНО ХАБАРОВСКОМУ КРАЮ НА СТРОИТЕЛЬНЫЕ И ДОРОЖНЫЕ ПРОЕКТЫ – ХУСНУЛЛИН.....	20
ТАСС; 2020.01.10; ХУСНУЛЛИН ПОРУЧИЛ СОЗДАТЬ ШТАБЫ ПО УПРАВЛЕНИЮ СТРОЙКАМИ НА ДАЛЬНЕМ ВОСТОКЕ.....	20
Ъ ЮГ РОССИИ; 2020.01.10; В КРАСНОДАРЕ ВЫЯВЛЕНА СХЕМА ПО ОБНАЛИЧИВАЮ СРЕДСТВ НАЦПРОЕКТА «БЕЗОПАСНЫЕ ДОРОГИ».....	21
ТАСС; 2020.01.10; МИНТРАНС РФ В ТЕСТОВОМ РЕЖИМЕ ЗАПУСТИЛ ЭЛЕКТРОННОЕ ОФОРМЛЕНИЕ АВТОПЕРЕВОЗОК.....	21
ЛОГИРУС; 2020.01.10; ГРАНИЦУ С КИТАЕМ ПРИМОРСКИЕ ФУРЫ ПРОДОЛЖАТ ПЕРЕСЕКАТЬ «ПО ЗАПИСИ»	22
РИА НОВОСТИ; 2020.01.10; ГЛАВА КРЫМА ОТПРАВИЛ В ОТСТАВКУ ВТОРОГО МИНИСТРА ЗА НЕДЕЛЮ	22
РЖД-ПАРТНЕР; КАТЕРИНА АКУЛОВА; 2020.01.10; МИНТРАНС РОССИИ: ПРЕДПРИЯТИЕ НЕ БУДЕТ ПРИВЛЕКАТЬСЯ К ОТВЕТСТВЕННОСТИ ЗА НЕПРОВЕДЕНИЕ ПРЕДРЕЙСОВОГО КОНТРОЛЯ.....	23
РЖД-ПАРТНЕР; КАТЕРИНА АКУЛОВА; 2020.01.10; МИНТРАНС ГОТОВИТ ЗАКОН ДЛЯ СИСТЕМАТИЗАЦИИ ПРАВОВОГО РЕГУЛИРОВАНИЯ В СФЕРЕ АВТОМОБИЛЬНОГО ТРАНСПОРТА	23
РЖД-ПАРТНЕР; АНАСТАСИЯ ИГОНИНА; 2020.01.10; У АВТОПЕРЕВОЗЧИКОВ НЕТ ПРЯМОГО ДИАЛОГА С МИНТРАНСОМ	23
ИНТЕРФАКС; 2020.01.10; ПРАВИТЕЛЬСТВО РФ С 2021 ГОДА СНИМАЕТ ОГРАНИЧЕНИЯ НА ВОЗРАСТ АВТОБУСОВ ДЛЯ ПЕРЕВОЗКИ ДЕТСКИХ ГРУПП	24
ИНТЕРФАКС; 2020.01.10; НБР ПРЕДОСТАВИТ КРЕДИТЫ НА РАЗВИТИЕ ВОДНОГО ТРАНСПОРТА, ПЛАТНЫХ ДОРОГ И ВОДОСНАБЖЕНИЯ В РОССИИ	24
ТАСС; 2020.30.09; СТРОИТЕЛЬСТВО МОСТА В БЛАГОВЕЩЕНСКЕ ЧЕРЕЗ РЕКУ ЗЕЯ ЗАВЕРШАТ В 2023 ГОДУ	25
ТАСС; 2020.01.10; РОСАВТОДОР РЕКОНСТРУИРУЕТ 15 КМ ТРАССЫ ВЛАДИВОСТОК – ХАБАРОВСК ЗА 7,2 МЛРД РУБЛЕЙ	25
РИА НОВОСТИ; 2020.01.10; НАД АМУРОМ ПОЯВИТСЯ УНИКАЛЬНАЯ МЕЖДУНАРОДНАЯ КАНАТНАЯ ДОРОГА.....	26
РИА НОВОСТИ КРЫМ; 2020.01.10; ПОДРЯДЧИК «ТАВРИДЫ» ДОСТРОИТ ДОРОГУ ДУБКИ-ЛЕВАДКИ В КРЫМУ	26
РИА НОВОСТИ КРЫМ; 2020.01.10; ВЛАСТИ КРЫМА ОТВЕТИЛИ НА ЖАЛОБЫ ПАССАЖИРОВ ИЗ-ЗА НЕРАБОЧИХ ВАЛИДАТОРОВ.....	27
РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА – ЭКОНОМИКА СИБИРИ; СВЕТЛАНА СИБИНА; 2020.01.10; НЕ ВЫХОДЯ ЗА ГРАНИЦЫ; В ОМСКОЙ ОБЛАСТИ С МИНИМАЛЬНЫМИ ЗАТРАТАМИ И ПРИМЕНЕНИЕМ НОВЫХ ТЕХНОЛОГИЙ ПОСТРОИЛИ СТРАТЕГИЧЕСКИ ВАЖНУЮ ДОРОГУ	27
КОММЕРСАНТЪ (Н.НОВГОРОД); РОМАН РЫСКАЛЬ; 2020.01.10; ПИТЕРСКИЕ ИДУТ В ОБХОД БАЛАХНЫ; НИЖЕГОРОДСКИЙ МИНТРАНС СФОРМИРОВАЛ ТАРИФЫ ДЛЯ ЕЩЕ НЕ ПОСТРОЕННОЙ ДОРОГИ.....	28
ТАСС; 2020.01.10; РЖД И СОЮЗ ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГ КУБЫ РАЗРАБОТАЮТ ПЛАН ПО МОДЕРНИЗАЦИИ ИНФРАСТРУКТУРЫ ОСТРОВА	30
ИНТЕРФАКС; 2020.01.10; ПРАВИТЕЛЬСТВО РФ ЖДЕТ ПРЕДЛОЖЕНИЙ ПО ПОЭТАПНОМУ ДОВЕДЕНИЮ ДИВИДЕНДОВ РЖД ДО 50% ПРИБЫЛИ ПО МСФО.....	30

ИНТЕРФАКС; 2020.01.10; РЖД ВОССТАНОВИЛИ ПОРЯДКА 90% ОТМЕНЕННЫХ РАНЕЕ ПАССАЖИРСКИХ ПОЕЗДОВ, СОХРАНЯЮТ ПЛАНЫ ОБНОВЛЕНИЯ ПОДВИЖНОГО СОСТАВА	30
ИНТЕРФАКС; 2020.01.10; ГЛАВА РЖД ЖДЕТ ВОССТАНОВЛЕНИЯ ДОКРИЗИСНОГО УРОВНЯ ПАССАЖИРСКИХ Ж/Д ПЕРЕВОЗОК В 2021Г	31
ИНТЕРФАКС; 2020.01.10; РЖД ПОДПИСАЛИ С «НЕКОТОРЫМИ КОМПАНИЯМИ» ДОГОВОРЫ SHIP-OR-RAY ДЛЯ ДОСТАВКИ В ПОРТ УСТЬ-ЛУГУ	31
ИНТЕРФАКС; 2020.01.10; РЖД К 2022Г ОСНАСТЯТ АВТОБЛОКИРОВКОЙ УЧАСТОК БЕСТУЖЕВО-НЕРЮНГРИ В ЯКУТИИ.....	32
ИНТЕРФАКС; 2020.01.10; РЖД ПЛАНИРУЮТ ПРЕДСТАВИТЬ НОВУЮ КОНЦЕПЦИЮ ПАССАЖИРСКОГО ВАГОНА С УВЕЛИЧЕННОЙ ДЛИНОЙ ПОЛКИ	32
ИНТЕРФАКС; 2020.01.10; РЖД ВИДЯТ ВОЗМОЖНОСТЬ СОКРАЩЕНИЯ ИНТЕРВАЛА В ДВИЖЕНИИ ЭЛЕКТРИЧЕК НА МЦК ДО 2 МИНУТ.....	33
ИНТЕРФАКС; 2020.01.10; ПОГРУЗКА В СЕНТЯБРЕ СОКРАТИЛАСЬ НА 0,7%, РЖД ЖДУТ ЕЕ «ОСНОВНОГО ВОССТАНОВЛЕНИЯ» В I ПОЛУГОДИИ.....	33
ТАСС; ВЯЧЕСЛАВ КОКУРКИН; 2020.01.10; ПЕРВЫЙ ВО ЛЬДАХ: КАК В РОССИИ СТРОЯТ СОВРЕМЕННЫЕ АТОМНЫЕ ЛЕДОКОЛЫ.....	33
ИНТЕРФАКС; 2020.01.10; ТРИ УГОЛЬНЫХ СТИВИДОРА ПОРТА НАХОДКА ИНВЕСТИРУЮТ В УДВОЕНИЕ МОЩНОСТИ ПРИПОРТОВОЙ СТАНЦИИ.....	36
ИНТЕРФАКС; 2020.01.10; FESCO СЧИТАЕТ САМОУПРАВСТВОМ ОРГАНИЗОВАННУЮ ГЕНДИРЕКТОРОМ ВМТП ЗАБАСТОВКУ ДОКЕРОВ ПОРТА.....	37
ИНТЕРФАКС; 2020.01.10; ДОКЕРЫ ВМТП ПРОТЕСТУЮТ ПРОТИВ УВОЛЬНЕНИЯ ГЕНДИРЕКТОРА	38
ИНТЕРФАКС; 2020.01.10; ЗЕРНОВОЙ ТЕРМИНАЛ ГРУППЫ «ДЕЛОПОРТС» В СЕНТЯБРЕ ПОСТАВИЛ РЕКОРД ПО ПЕРЕВАЛКЕ НА ЭКСПОРТ – 662 ТЫС. Т ..	39
ИНТЕРФАКС; 2020.01.10; РОСМОРРЕЧФЛОТ ИЩЕТ ПОДРЯДЧИКА ДЛЯ РЕКОНСТРУКЦИИ ТРЕХ ГИДРОУЗЛОВ ВОЛГО-ДОНСКОГО КАНАЛА ЗА 967 МЛН РУБ.....	39
ИНТЕРФАКС; 2020.01.10; РОСМОРПОРТ ПЛАНИРУЕТ ПРИВЛЕЧЬ 5 МЛРД РУБ. КРЕДИТНЫХ СРЕДСТВ НА СТРОИТЕЛЬСТВО ФЛОТА	40
ЯКУТИЯ 24; 2020.01.10; АЙСЕН НИКОЛАЕВ: РЕГИОНЫ ДАЛЬНЕГО ВОСТОКА ПОДДЕРЖАЛИ СОЗДАНИЕ АЛЬЯНСА АВИАКОМПАНИЙ.....	40
ТАСС; 2020.01.10; РАЗВИТИЕ АЭРОПОРТОВ В ОТДАЛЕННЫХ ПОСЕЛЕНИЯХ ХАБАРОВСКОГО КРАЯ ВКЛЮЧИЛИ В НАЦПРОГРАММУ.....	41
ИНТЕРФАКС; 2020.01.10; АВИАКОМПАНИЯ NORDWIND С 27 ОКТЯБРЯ НАЧНЕТ ЛЕТАТЬ ИЗ РОСТОВА-НА-ДОНУ В СТАМБУЛ	41

ПУБЛИКАЦИИ

ГУДОК; ЮЛИЯ АНТИЧ; 2020.02.10; ГОРДОСТЬ КОМПАНИИ; ГОСУДАРСТВЕННЫХ И ОТРАСЛЕВЫХ НАГРАД УДОСТОЕНЫ 17 ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНИКОВ

В День компании министр транспорта Евгений Дитрих и генеральный директор – председатель правления ОАО «РЖД» Олег Белозёров вручили железнодорожникам государственные и отраслевые награды. Награждение состоялось вчера на праздничном селекторе, приуроченном к Дню компании.

Поздравляя коллектив компании с праздником, Евгений Дитрих подчеркнул, что за прошедшие годы ОАО «РЖД» удалось проделать огромную работу по развитию железнодорожного транспорта. «За сравнительно короткий промежуток времени компания внедрила целый ряд новейших технологий по управлению движением, реализовала масштабные инфраструктурные объекты. Обеспечивается ежегодный рост производительности труда, ведётся эффективная финансовая деятельность», – сказал министр.

По словам Олега Белозёрова, прошедший корпоративный год войдёт в историю ОАО «РЖД» как время уникальных вызовов и возможностей. «Железнодорожный транспорт должен быть постоянным драйвером развития экономики страны, а его возможности – опережать потребности клиентов. Чтобы обеспечить реализацию этих целей, компания повышает приоритет и значимость развития социальной сферы и создания комфортных условий труда и быта сотрудников», – отметил он.

Евгений Дитрих и Олег Белозёров в дистанционном формате поздравили и объявили о представлении к правительственным и отраслевым наградам 17 железнодорожников, которые внесли свой вклад в общее дело. Так совпало, что и компания отмечала вчера именно 17-летие.

Указом президента страны за заслуги в области транспорта и многолетний добросовестный труд медалью ордена «За заслуги перед Отечеством» II степени награждены старший электромеханик Пугачёвской дистанции сигнализации, централизации и блокировки Приволжской дирекции инфраструктуры Сергей Бойко; машинист электровоза эксплуатационного локомотивного депо Тайга Западно-Сибирской дирекции тяги Сергей Горбунов; электромеханик Новокузнецкой дистанции сигнализации, централизации и блокировки Западно-Сибирской дирекции инфраструктуры Николай Жарких; машинист крана восстановительного поезда на станции Карасук Западно-Сибирской железной дороги Юрий Костин; начальник железнодорожной станции Звёздная Дирекции управления движением на Восточном полигоне Тамара Ноздрачёва; старший электромеханик Орловско-Курского регионального центра связи Московской дирекции связи Николай Родичев; машинист тепловоза эксплуатационного локомотивного депо Максим Горький Приволжской дирекции тяги Игорь Худайбердыев.

Почётное звание «Заслуженный работник транспорта Российской Федерации» присвоено оператору дефектоскопной тележки Ярославской дистанции пути Северной дирекции инфраструктуры Андрею Худякову.

Приказом генерального директора – председателя правления ОАО «РЖД» Олега Белозёрова за достижение высоких и стабильных производственных результатов знаком «Почётный железнодорожник ОАО «РЖД» награждены: дежурный по парку железнодорожной станции Чугун-2 Юго-Восточной дирекции управления движением Елена Буга; начальник участка Усть-Катавской дистанции пути Южно-Уральской

дирекции инфраструктуры Евгений Казаков; начальник участка путевой машинной станции № 18 Дальневосточной дирекции по ремонту пути Сергей Коломыцев; технолог Минераловодского территориального участка Северо-Кавказской дирекции по тепловодоснабжению Николай Минин; проводник пассажирского вагона вагонного участка Брянск Московского филиала АО «ФПК» Елена Мосякина; механизатор Тюменской механизированной дистанции погрузочно-разгрузочных работ и коммерческих операций Свердловской дирекции по управлению терминально-складским комплексом Владимир Петров; приёмосдатчик груза и багажа железнодорожной станции Краснокаменск Дирекции управления движением на Восточном полигоне Елена Титова; дежурный по железнодорожной станции Агрыз Горьковской дирекции управления движением Валерий Шагиахметов; машинист автотрисы Вологодской дистанции электроснабжения Северной дирекции по энергообеспечению Владимир Уханов.

«Уверен, что по хорошей железнодорожной традиции мы найдём ресурсы для более динамичного развития. Всей сети хочу сказать огромное спасибо», – сказал Олег Белозёров.

<https://gudok.ru/newspaper/?ID=1537374>

ГУДОК; СВЕТЛАНА НОВАКОВСКАЯ; 2020.02.10; БЛАГОДАРНОСТЬ ЗА ТРУД

Вчера в Московской дирекции инфраструктуры по случаю Дня компании состоялась церемония награждения сотрудников корпоративными наградами.

Награды лучшим работникам инфраструктурного комплекса МЖД вручал первый заместитель начальника Московской дирекции инфраструктуры Александр Гришаков. «От всей души желаю вам новых профессиональных достижений, неиссякаемой энергии и вдохновения в ответственном труде железнодорожника», – сказал он в своём приветственном слове.

Приказом **министра транспорта РФ Евгения Дитриха** за достигнутые трудовые успехи, многолетнюю добросовестную работу на железнодорожном транспорте объявлена Благодарность заместителю начальника Московской дирекции инфраструктуры – начальнику Орловско-Курского отдела инфраструктуры Николаю Котову. Приказом генерального директора – председателя правления ОАО «РЖД» Олега Белозёрова за достижение высоких и стабильных производственных результатов, внедрение прогрессивных технологий и обеспечение эффективной работы железнодорожного транспорта знака «Почётный железнодорожник ОАО «РЖД» удостоена заместитель начальника отдела службы пути Любовь Павлова. Знак «За безупречный труд на железнодорожном транспорте. 20 лет» получили начальник отдела координации поставок материально-технических ресурсов Олеся Ананьева, инженер центра управления содержанием инфраструктуры Юлия Аржаник и заместитель начальника службы автоматики и телемеханики Павел Копытин.

Благодарность генерального директора – председателя правления ОАО «РЖД» объявлена инженеру службы заказчика Светлане Глазковой и начальнику службы автоматики и телемеханики Валерию Токмакову.

Приказом заместителя генерального директора ОАО «РЖД» – начальника Центральной дирекции инфраструктуры Геннадия Верховых за добросовестный труд на железнодорожном транспорте, образцовое выполнение служебных обязанностей, достижение высоких результатов работы в наставнической и новаторской деятельности знаком «За вклад в развитие инфраструктурного комплекса» награждён заместитель начальника центра управления содержанием инфраструктуры Московской дирекции инфраструктуры Владимир Горячих, а знак «За верность профессии» получили заместитель начальника отдела службы охраны труда, промышленной безопасности и экологического контроля Валентина Проданец и ведущий инженер отдела охраны труда и непромышленного травматизма службы Любовь Маркова.

Благодарность Центральной дирекции инфраструктуры объявлена заместителю начальника службы управления персоналом Александру Горбачу, ревизору по безопасности движения поездов службы вагонного хозяйства Александру Зубареву и заместителю начальника службы экономики Юлии Сакович.

Почётной грамоты Центральной дирекции инфраструктуры ОАО «РЖД» удостоились ведущий инженер отдела инвестиций Виталий Лавягин и начальник отдела службы финансов Наталья Тарановская. Приказом начальника Московской дирекции инфраструктуры Александра Морозова благодарность объявлена главному инженеру службы заказчика Алексею Махонову и ведущему экономисту службы финансов Веронике Савко.

<https://gudok.ru/newspaper/?ID=1537384>

РЖД-ПАРТНЕР; АЛЕКСЕЙ ЛЕБЕДЕВ; 2020.01.10; МИНИСТР ТРАНСПОРТА РФ: СОКРАЩЕНИЯ ОБЪЕМОВ ПРИГОРОДНОГО ДВИЖЕНИЯ НЕ ДОЛЖНО БЫТЬ

Как отметил министр транспорта Евгений Дитрих на совещании в ОАО «РЖД», сегодня пригородные социально значимые перевозки в фокусе внимания министерства.

Министр транспорта РФ: сокращения объемов пригородного движения не должно быть. Вместе с тем министр косвенно признал, что проблемы с экономикой пригородных перевозок существует, заявив, что в настоящее время **Минтранс России** ищет необходимые решения для того, чтобы поддержать ОАО «РЖД», регионы, пригородные пассажирские компании для сохранения их экономического равновесия.

Напомним, что пригородные перевозки в РФ осуществляют пригородные пассажирские компании, работающие в форме акционерных обществ, доли в которых принадлежат ОАО «РЖД» и субъектам Федерации. В 2020 году из-за пандемии коронавируса сокращение объемов пригородного движения произошло почти на всей территории России. Например, во всех субъектах Северо-Кавказского федерального округа, кроме Дагестана, решением руководства регионов оно было полностью остановлено на время действия ограничительных мер по предупреждению распространения инфекции.

<https://www.rzd-partner.ru/zhd-transport/news/ministr-transporta-rf-sokrashcheniya-obemov-prigorodnogo-dvizheniya-ne-dolzno-byt/>

РЖД-ПАРТНЕР; АЛЕКСЕЙ ЛЕБЕДЕВ; 2020.01.10; НОВЫЙ ИНВЕСТПРОЕКТ ДЛЯ ПАССАЖИРСКОГО ДВИЖЕНИЯ ПОЯВИТСЯ В БЛИЖАЙШЕМ БУДУЩЕМ

Министр транспорта Евгений Дитрих на совещании в ОАО «РЖД» заявил о необходимости сократить время поездки пассажиров железнодорожного транспорта между городами Центральной России и курортами Кавказа и черноморского побережья.

Новый инвестпроект для пассажирского движения появится в ближайшем будущем

По словам министра, развитие южного кластера страны стоит на повестке дня транспортной отрасли. О ее важности накануне заявил президент страны, и транспортники должны принять все меры, чтобы найти ее решение.

Напомним, что с 2019 по 2024 год ОАО «РЖД» реализует инвестиционный проект «Развитие железнодорожной инфраструктуры на подходах к портам Азово-Черноморского региона», который предусматривает обеспечение пропуски до 125,1 млн т грузов. Проект финансируется за счет средств компании в объеме 40,7 млрд руб.

<https://www.rzd-partner.ru/zhd-transport/news/novyy-investproekt-dlya-passazhirskogo-dvizheniya-poyavitsya-v-blizhayshem-budushchem/>

РБК; ЕЛЕНА СУХОРУКОВА; 2020.02.10; УКРАИНА СТАЛА ГЛАВНЫМ БЕНЕФИЦИАРОМ ТРАНЗИТА «САНКЦИОНКИ» ЧЕРЕЗ РОССИЮ

Открытие Россией своих дорог для транзита санкционных продуктов уже сэкономило украинским компаниям около \$13 млн. Благодаря короткому пути на каждом таком рейсе перевозчик тратит до \$5 тыс. меньше, чем в обход

Украина стала главным перевозчиком санкционных товаров по территории России после открытия транзита, свидетельствуют имеющиеся у РБК данные Центра развития цифровых платформ (ЦРЦП) – разработчика системы отслеживания перевозок товаров автомобильным и железнодорожным транспортом.

Всего с марта по сентябрь 2020 года международные грузоотправители, по данным ЦРЦП, осуществили через территорию России более 4,4 тыс. транзитных рейсов с санкционными товарами. Наибольшая часть перевозок пришлась на продукты питания: чаще всего через Россию везли мясо и мясные субпродукты – доля рейсов с таким товаром составила 37%. Кроме мяса везли также продукты из зерна и злаков (12%), бумагу и картон (9%), молочные продукты (9%), фрукты и орехи (5%), какао (4%), рыбу и ракообразных (3%).

Что и откуда запрещено ввозить в Россию

Санкционными для России, согласно перечню Федеральной таможенной службы, в частности, являются:

- мясо и мясные субпродукты, колбасы;
- рыба;
- молочные продукты;
- овощи, фрукты и ряд другой сельхозпродукции

из США, стран ЕС, Канады, Австралии, Норвегии, Албании, Черногории, Исландии и Лихтенштейна.

Для Украины установлен отдельный перечень запрещенных к ввозу товаров, среди которых не только продовольствие, но и, например, бумага и картон, турбины и машины, а также оборудование для сельского хозяйства.

Возможность ввозить на территорию России запрещенные товары из стран, против которых российские власти с 2014 года вводили ответные санкции, появилась у перевозчиков только в этом году. Поручение открыть российские дороги для санкционки дал в июне 2019 года президент **Владимир Путин** – но при условии, что транзит таких товаров будет отслеживаться с помощью специальных систем контроля.

Автомобильный и железнодорожный транспорт, перевозящий санкционку, должен быть оборудован средствами идентификации – пломбами, которые работают на основе спутниковой системы ГЛОНАСС и устанавливаются на транспортное средство при пересечении границы. У водителей также должны быть специальные учетные талоны.

Систему, которая позволяет открыть границы России для международного транзита, создал ЦРЦП, 100-процентная «дочка» оператора государственной системы взимания платы «Платон». Этот же центр назначен **Минтранс** оператором пломбирования.

В конце марта 2020 года Федеральная таможенная служба и ЦРЦП начали в тестовом режиме использовать систему отслеживания перевозок санкционных грузов. О полноценном открытии запрещенного ранее транзита **Минтранс** объявил 15 июля. **Замглавы Минтранса Алексей Семенов** отмечал тогда, что открытие транзита санкционных товаров даст возможность российским логистическим компаниям получить в период пандемии дополнительную загрузку и новых крупных грузоотправителей в Азии и Европе.

Украина – главный бенефициар перевозок

Большинство санкционных товаров, которые в марте–сентябре ехали транзитом по территории России, было отправлено с Украины – из нее были осуществлены 2,7 тыс. рейсов (61% всей перевозки), следует из данных ЦРЦП. Основной поток украинских товаров шел в Казахстан – эта страна была пунктом назначения почти 2 тыс. рейсов.

Азербайджан был страной назначения для почти 400 рейсов с Украины, Грузия – чуть больше 300.

Структура перевезенных с Украины товаров соответствует общему раскладу по категориям товаров для перевозки. Чаще всего везли мясо и мясные субпродукты (813 рейсов), а также продукты из зерна (504 рейса). За рулем транспортного средства, как правило, были граждане Украины – они совершили 1826 перевозок.

Второе место среди отправителей занимает Польша с 573 рейсами. Казахстан лидирует как пункт назначения для всех международных отправителей.

Перевозка российскими дорогами по сравнению с обходными сухопутными маршрутами позволяет сократить срок доставки грузов до четырех суток, и это позволяет перевозчикам экономить до 30% стоимости каждого рейса, констатирует представитель ЦРЦП и подтверждает **представитель Минтранса**. На маршруте через Россию количество пересечений границы сокращается до двух по сравнению с пятью–семью на обходных маршрутах, и это уменьшает сопутствующие расходы на оформление и перевод транспортной документации, зарплаты, топливо, амортизацию и т.д.

По расчетам международных автомобильных грузоперевозчиков, которые в июле приводил **Минтранс**, каждый рейс через территорию России обходится компаниям на \$5 тыс. дешевле. Исходя из этого, перевозчики, которые совершили свыше 2,7 тыс. рейсов с Украины, могли сэкономить на транзите с конца марта около \$13 млн.

По дистанции экономия при перевозке коротким путем через Россию «колоссальная», отмечает партнер компании «НЭО Центр» Инна Гольфанд. При транзите через Россию от границы Украины до Казахстана – всего 700–800 км. Если доставлять товары в обход России, то можно везти их по Черному морю через Грузию либо сухопутным путем через Румынию, Болгарию, Турцию, Иран, но в этом случае дистанция составит уже 5 тыс. км, разъясняет эксперт. Применяемые технологии гарантируют прозрачность перевозки и позволяют контролировать транзит санкционных товаров, отмечал первый замруководителя ФТС Руслан Давыдов.

Есть ли лжетранзит

За последние годы контрабандисты, которые ввозят в Россию санкционные продукты, стали действовать более изощренно и уличить их в поставках запрещенных товаров сложнее, признавал в интервью РБК глава Россельхознадзора Сергей Данкверт. По его словам, контрабандисты могут заезжать на территорию России якобы на заправку или использовать схему ложного транзита, когда продукция по документам едет через территорию России из Белоруссии в Казахстан, а на самом деле разгружается в Москве. Для борьбы с такими нарушениями Россельхознадзор предложил ввести ответственность для перевозчиков – конфисковывать машины и товар, а водителям запрещать въезд на пять лет.

Случаи лжетранзита санкционного мяса через территорию России неоднократно были раньше, так же как и случаи контрабанды товаров из Казахстана, но таможня и Россельхознадзор их выявляют, говорит руководитель исполкома Национальной мясной ассоциации Сергей Юшин. По его словам, объемы лжетранзита небольшие и поэтому он не влияет на цены и, соответственно, не является проблемой для отечественной мясной отрасли.

Казахстан и большинство стран СНГ – импортеры мяса, поэтому украинская продукция может быть там востребована, указывает Юшин. Казахстан импортирует мяса на \$270 тыс. в год, основной поставщик – США, но мясо, которое поставляет Украина, дешевле, именно поэтому страна может наращивать поставки из этой страны, считает Гольфанд.

Россия теперь сама крупный экспортер мяса и если на рынке появляется подозрительная продукция, об этом быстро уведомляют контрольно-надзорные органы, отмечает Юшин. Кроме того, он напоминает, что сейчас провозить украинское мясо через Россию уже невозможно: с 4 сентября Россельхознадзор для снижения риска распространения

опасных болезней животных временно запретил транзит через территорию России свинины, мяса крупного и мелкого рогатого скота и птицы с Украины, а также продукции животного происхождения, которая несет риск распространения заболеваний.

<https://www.rbc.ru/business/02/10/2020/5f75c5d49a79478287194cf2>

КОММЕРСАНТЬ; ИВАН БУРАНОВ; 2020.02.10; ДЕНЕГ НЕТ, НО ВЫ ЕЗЖАЙТЕ; ПРАВИТЕЛЬСТВО СНИМАЕТ С СЕБЯ ОБЯЗАТЕЛЬСТВО ПО РЕМОНТУ ФЕДЕРАЛЬНЫХ ДОРОГ

На фоне связанных с эпидемией коронавируса падения доходов и сокращения госбюджета правительство собирается сэкономить на дорогах. До 2024 года федеральный бюджет сможет покрывать не все расходы на ремонт и содержание федеральной дорожной сети, следует из внесенного в Госдуму законопроекта. Расходы **нацпроекта «Безопасные и качественные автодороги»**, в рамках которого ремонтируется региональная дорожная сеть, также сокращаются.

Правительство внесло в Госдуму поправки к закону «Об автодорогах и дорожной деятельности». Сейчас бюджет РФ покрывает все траты на ремонт и содержание федеральной дорожной сети (53,8 тыс. км находятся в ведении **Росавтодора**, 3,4 тыс. км – ГК «Автодор»). Нормативы записаны в постановлении правительства 2017 года:

капремонт 1 км дороги пятой (базовой) категории стоит 12 млн руб.,

ремонт – 4,7 млн руб.,

содержание – 806 тыс. руб.

Для дорог более высоких категорий применяются повышающие коэффициенты:

капремонт магистрали категории 1А стоит 126,3 млн руб.,

ремонт – 47 млн руб.,

содержание – 4,7 млн руб.

До 1 января 2024 года соблюдать нормативы не нужно, следует из законопроекта.

«В очередном финансовом году и плановом периоде объем расходов недостаточен для обеспечения установленных законодательством расходных обязательств», – сказано в пояснительной записке. Законопроект связан с проектом бюджета на 2021–2023 годы (“Ъ” рассказывал о нем 17 сентября): незащищенные федеральные расходы Минфин сокращает на 10%, военные – на 5%. Правительство подготовило еще несколько законопроектов, в частности, планируется отказаться от индексации зарплаты чиновников и судей в 2021 году.

В **пресс-службе** Минфина “Ъ” заявили, что «средства федерального бюджета на финансирование ремонта и содержание дорог выделялись и продолжают выделяться в необходимом объеме», но за подробностями «о распределении средств» попросили обратиться в **Минтранс**. В **Минтрансе комментарий дать не смогли**.

Сколько конкретно федеральные дороги недополучат средств, до конца не ясно.

В 2019 году бюджет **Росавтодора** на ремонт и содержание сети составил 302 млрд руб., в 2020 году – чуть более 325 млрд руб. В 2021 году **Росавтодор** планировал (ведомственным распоряжением №3535-р) выделить 348,1 млрд руб., 362 млрд руб. в 2022-м и 378 млрд руб. в 2023-м. В проекте бюджета, который внесен в Госдуму, в 2021 году планируется выделить на эти цели 344,3 млрд руб., в 2022 и 2023 годах – по 377 млрд руб.

Сокращение финансирования может заставить дорожников искать «экономичные способы содержания», предполагает член комитета Госдумы по транспорту Александр Васильев («Единая Россия»):

Например, перестанут сыпать песок с солью зимой и станут сыпать только соль».

Снижение затрат относительно нормативов приводит к ухудшению состояния сети, уверен президент ассоциации «Росасфальт» Николай Быстров. «Мы это видим на примере региональных дорог, получающих примерно 25% от нужного финансирования», – поясняет

он.– Теперь важно грамотно перераспределить имеющиеся средства, чтобы пользователи не заметили ухудшения состояния дорог». Господин Быстров отметил, что сейчас идет процесс передачи **Росавтодору** около 5 тыс. км региональных дорог, которые нужно срочно ремонтировать, – большая их часть в плохом состоянии (недавно, к примеру, трасса «Золотое кольцо» вокруг Москвы стала федеральной). «При сокращении финансирования этот процесс может затянуться или даже затормозиться», – отмечает эксперт.

С 2019 года, напомним, **Минтранс**, **Росавтодор** и регионы реализуют **нацпроект «Безопасные и качественные автодороги» (БКАД)**, цель которого – отремонтировать 50% дорог в регионах и 85% в крупных городах и окрестностях (правительство сейчас пересматривает эти показатели). Поправки к закону об автодорогах напрямую **нацпроекта** не касаются, но в проекте бюджета, внесенного в Госдуму, уже заложено сокращение расходов, выделяемых на **БКАД** в 2021 году, на 5,9% (до 117,4 млрд руб.).

<https://www.kommersant.ru/doc/4512624>

КОММЕРСАНТЪ; ЕВГЕНИЯ КРЮЧКОВА, АННА ЗАНИНА; 2020.02.10; ПОСТРАДАВШИХ СЧИТАТЬ СОСТОЯТЕЛЬНЫМИ; МОРАТОРИЙ НА БАНКРОТСТВА ЧАСТИЧНО ПРОДЛЕН

Мораторий на банкротство будет продлен еще на три месяца – до 7 января 2021 года, но только для бизнеса, работающего в пострадавших от пандемии отраслях. Кредиторы же стратегических и системообразующих предприятий, не отказавшихся от моратория ранее, после 6 октября смогут инициировать их банкротство. В бизнес-сообществе пролонгацию оценивают неоднозначно – одни уже просили об этом правительство, а другие сомневаются в ее эффективности.

«Антикризисный» мораторий на банкротства, призванный предотвратить возникновение цепной реакции неплатежей в экономике, частично продлен до начала января, сообщил в четверг на заседании правительства **премьер-министр Михаил Мишустин**. Запрет на подачу заявлений о банкротстве внешними кредиторами сохранится в отношении организаций и индивидуальных предпринимателей (ИП), работающих в отраслях, включенных в перечень наиболее пострадавших. Для стратегических же и системообразующих компаний мораторий закончится 6 октября.

Напомним, мораторий введен в апреле и затронул около 500 тыс. юрлиц и 1,6 млн ИП – для них при этом действует ряд ограничений, например, запрет на выплату дивидендов. Чтобы вернуть эту возможность, компании могут «выйти» из-под действия моратория – по данным Федресурса, это сделали 855 юрлиц и ИП.

Как в четверг пояснил замглавы Минэкономки Илья Торосов, трехмесячная пролонгация моратория должна стать «плавным выходом» для остальных компаний – нового продления не планируется, но власти пока эту «дверь не закрывают».

В Российском союзе промышленников и предпринимателей «Б» сообщили, что обращались в правительство с предложением о продлении моратория. Просила об этом и «Опора России» – как поясняет президент объединения Александр Калинин, «многие предприятия только начинают понимать меру платежеспособности, что позволяет им более трезво оценивать ситуацию и подключать механизмы финансового оздоровления», а пролонгация «даст стабильность в отношениях с контрагентами и не позволит использовать сложную для предприятий ситуацию как рычаг для давления в плане недобросовестной конкуренции». Член генсовета «Деловой России» Сергей Гебель полагает, что эффективность этой меры «была поставлена в зависимость от восстановления экономики после пандемии – восстанавливается она не очень хорошо, поэтому для многих предприятий это обернулось усугублением положения». Теперь, считает господин Гебель, «ситуация опять замораживается». Он также указывает на неоднозначность судебной практики по поданным заявлениям о банкротстве подпадающих под действие моратория организаций.

Отказ от продления моратория для стратегических предприятий может быть также связан с необходимостью корректировки судебной практики, полагает управляющий партнер РВ Legal Александр Панин: «Суды стали отказываться вводить процедуры банкротства даже в отношении их «дочек» без объективных предпосылок». В целом же он считает продление моратория «необходимой мерой, позволяющей сгладить последствия пандемии для бизнеса и сохранить тысячи рабочих мест». Партнер юридической компании «Сотби» Владимир Журавчик, напротив, отмечает, что в период моратория задолженность компаний в большинстве случаев увеличивалась и «без реальной финансовой поддержки государства продление лишь отсрочит повальное банкротство».

Юристы напоминают и о проблемах кредиторов таких должников.

Адвокат АБ «Андрей Городисский и партнеры» Дмитрий Якушев отмечает, что после продления моратория им будет сложнее добиваться исполнения судебных актов, что отразится уже на их финансовом положении. По мнению председателя Банкротного клуба Олега Зайцева, нужно «срочно принять» поправки к закону о банкротстве в части реабилитационных процедур (см. “Ъ” от 17 марта), чтобы после моратория компании «могли... не только ликвидировать, но и спасти бизнес». Впрочем, принятие законопроекта в эту сессию, признал в четверг Илья Торосов, будет «сверхзадачей».

<https://www.kommersant.ru/doc/4512601>

ВЕДОМОСТИ; АНАСТАСИЯ ЛЬВОВА; 2020.02.10; «ЯНДЕКС.ТАКСИ» ЗАПУСТИЛО ПРОГРАММУ АВТОКРЕДИТОВАНИЯ ДЛЯ ВОДИТЕЛЕЙ; АГРЕГАТОР ИЗБАВЛЯЕТСЯ ОТ ТАКСОПАРКОВ КАК ПОСРЕДНИКОВ

До 21% от платы за проезд в «Яндекс.Такси» в Москве и области на самых дорогих тарифах достаются организаторам поездки – платформе и таксопарку, если он задействован в схеме (в регионах комиссия может быть другой). Как сообщал ранее гендиректор «Яндекс.Такси» Даниил Шулейко, в I квартале сама платформа получала менее 10% от стоимости заказа. При этом таксопарки, получающие оставшуюся долю, чаще всего выступают лишь владельцами автомобилей и посредниками.

«Брать в штат водителей никому не выгодно – мы посчитали, что только уплата налогов компанией, в которой официально трудоустроены 100 водителей, будет составлять 25 млн руб. в год. Это не считая затрат на администрирование этого процесса, на отпуска. Таксопарки уже и так напрямую не работают с водителями в части предоставления заказов, а только сдают им автомобили в аренду. Водители при этом либо ИП, либо физлица, находящиеся в серой зоне», – говорит председатель комитета Московской ТПП по таксомоторным перевозкам Богдан Коношенко. «Яндекс» стремится обелить рынок таксомоторных перевозок за счет перехода на прямые взаимоотношения с водителями», – добавляет эксперт.

Кредитование водителей на покупку автомобиля происходит не с баланса «Яндекса», а традиционно – через банки. Программа была запущена в начале сентября, с тех пор было подано около 10 000 заявок на оформление кредитов, одобрено более 100 кредитов, уточнил представитель сервиса. Сейчас «Яндекс» реализует программу в партнерстве с «Русфинанс банком» (лидер на рынке автокредитования в России по итогам июля, по данным аналитического агентства Frank RG), но сервис ведет переговоры о подключении еще четырех банков, уточняет представитель.

ВТБ прорабатывает возможность кредитования самозанятых, в том числе их сферы такси. Сегодня в ВТБ автокредит могут получить как физические лица по двум документам – паспорту и водительскому удостоверению, так и ИП», – сообщили в **пресс-службе** банка. В автокредитующей «дочке» Сбербанка «Сетелем» не ответили на запрос.

Согласно условиям программы, получить кредит смогут самозанятые водители или ИП, проработавшие в «Яндексе» как минимум два месяца и совершившие за этот период 100 поездок без получения блокировок сервиса, – так сервис обезопасит себя от аферистов,

которые захотят получить кредит. На кредит могут рассчитывать только россияне, а размер процентной ставки для него рассчитывается индивидуально, начиная от 12,9% годовых.

«Мы ищем новые возможности для того, чтобы сделать удобнее работу водителей в статусе предпринимателей без образования юридического лица и замотивировать водителей переходить в этот режим. Уже реализованы бесплатные юридические консультации для водителей, работающих с платформой «Яндекс.Про» (для поиска подработки по разным направлениям бизнеса компании и оплаты налогов. – «Ведомости»)), – сообщил представитель агрегатора.

«Самозанятые водители такси в 80% случаев не могут получить одобрение банка на выдачу автокредита, – говорит председатель координационного совета межрегионального профсоюза работников общественного транспорта «Таксист» Андрей Попков. – Мы получаем множество жалоб по этому поводу. Доход самозанятого нестабилен, никто не может выступить его гарантом, поэтому банки не рискуют выдавать им кредит на 3–5 лет». Оформить автокредит через «Яндекс.Такси» можно в режиме онлайн, без посещения офиса банка, при наличии паспорта и водительского удостоверения, утверждает представитель компании.

Сейчас напрямую с «Яндекс.Такси» сотрудничают более 170 000 водителей в статусе ИП или самозанятых, их долю в общем количестве водителей компания не раскрывает. Всего в 12 странах, где присутствует сервис (Белоруссии, Армении, Грузии, Казахстане, Киргизии, Узбекистане, Эстонии, Латвии, Литве, Сербии и Молдавии), в нем работает 700 000 активных водителей. По оценке Коношенко, доля водителей такси, работающих с агрегаторами напрямую, не через таксопарки, в Москве превышает 30%.

Как пояснил «Ведомостям» источник на рынке таксомоторных перевозок, «Яндекс» заинтересован в наращивании доли водителей, работающих с сервисом напрямую, потому что такая схема более прозрачна для расчетов. Некоторые таксопарки иногда задерживают или не выплачивают зарплаты водителям, при этом репутационные риски несет именно агрегатор. Но до 100% долю самозанятых в сервисе доводить не планируется, утверждает источник.

«Таксопарки, сдающие автомобили в аренду водителям, не исчезнут с рынка вообще. Кредит более выгоден только в первые 6–8 месяцев после покупки автомобиля, в долгосрочной перспективе в отдельных случаях аренда получается дешевле. Например, в случае поломки и простоя машины ее собственнику придется изыскивать средства и на выплату кредита, и на поиск новой машины для работы. Если это машина таксопарка, то все расходы несет он. Расходы на техобслуживание и стоимость владения по прошествии лет резко возрастают», – комментирует Коношенко.

«В России большая часть водителей ездят на арендованных машинах, и именно таксопарки обеспечивают водителей автомобилями. Мы также продолжаем сотрудничество с парками, это крупнейшие партнеры сервиса. Для таксопарков мы организовали с банками программы льготного лизинга», – уверяет представитель «Яндекс.Такси».

Плюсом режима самозанятого является низкий, фиксированный налог и гарантии платежеспособности водителя перед банками при пользовании кредитными продуктами. Мы плавно переходим на внедрение СМЗ в нашей модели», – сообщили «Ведомостям» в сервисе заказа такси «Ситимобил». В компании «Максим» сообщили, что комиссия сервиса для самозанятых в среднем на 3% ниже без учета брендинга автомобиля, чем у водителя таксопарка. В «Везет» отметили, что легально работающий на себя и на собственном автомобиле перевозчик «проявит больше ответственности за качество предоставляемой услуги». В Gett не ответили на запрос.

Финансовые условия программы «Яндекса» вряд ли будут более выгодными, чем условия при оформлении автомобиля в лизинг по госпрограмме «Доступная аренда», считает

гендиректор лизинговой компании «Европлан» Александр Михайлов. «25%-ную скидку при авансовом платеже очень трудно перебить чисто финансовыми условиями, особенно ставкой в процентах годовых. Выгодоприобретателями же этой программы являются в том числе и самозанятые», – рассказывает Михайлов. При этом у операционного лизинга есть ряд преимуществ перед кредитом – он позволяет включить сопутствующие расходы на обслуживание автомобиля в лизинговые платежи.

<https://www.vedomosti.ru/business/articles/2020/10/01/841894-yandekstaksi-zapustilo>

КОММЕРСАНТЪ; НАТАЛЬЯ СКОРЛЫГИНА; 2020.02.10; ЖЕЛЕЗНЫЕ ДОРОГИ ПОЛУЧИЛИ НА ЧАЙ; ПРАВИТЕЛЬСТВО РАЗРЕШИЛО ИМ НЕ ПЛАТИТЬ ДИВИДЕНДЫ

Разрешение ОАО РЖД не платить дивиденды по обыкновенным акциям за 2019 год и, возможно, в последующие годы не окажет существенного влияния на финансирование растущей инвестпрограммы монополии. Ее объем традиционно превышает прибыль ОАО РЖД по МСФО как минимум в несколько раз, а с 2026 года должен будет удвоиться из-за новых, преимущественно пассажирских, проектов. По мнению экспертов, такой перекося в инвестпрограмме в пользу некупаемых проектов потребует либо обособления и финансирования из бюджета, либо отказа от них.

Правительство, как и просило несколько лет ОАО РЖД, дало монополии возможность не платить дивиденды по обыкновенным акциям. Твердо в распоряжении правительства от 29 сентября говорится лишь о прибыли за 2019 год. Но и в дальнейшем монополии, возможно, выплачивать дивиденды тоже не придется: ведомства во главе с **Минтрансом** поручено представить предложения по поэтапному доведению дивидендов ОАО РЖД до 50% от прибыли по МСФО, но с оговоркой, что при их расчете следует учитывать финансирование инвестпрограммы монополии в полном объеме.

В минувшем году, несмотря на то что в долгосрочной программе развития (ДПР) до 2025 года закреплена постулат о выплате дивидендов только по привилегированным акциям, сохранить у себя прибыль монополии не удалось – она заплатила 72,7% чистой прибыли по РСБУ за 2018 год, или 13,4 млрд руб. (см. “Ъ” от 8 июля 2019 года). В этом году комитет по аудиту и рискам совета директоров монополии предлагал оставить в компании 90% от прибыли по РСБУ за 2019 год, или 48,12 млрд руб., разделив остаток между дивидендами по привилегированным акциям и резервным фондом (см. “Ъ” от 25 июня).

Что касается последующих лет, то оглядка на инвестпрограмму сильно снижает шансы правительства хоть что-нибудь изъять у ОАО РЖД: опыт последних пяти лет показывает, что годовая инвестпрограмма монополии превосходит ее прибыль по МСФО в 3,6–44,6 раза (2017 и 2015 годы соответственно).

При этом ОАО РЖД в последних материалах сообщало о резком росте инвестпрограммы в связи с учетом в ней июльского указа президента о целях развития до 2030 года и новых проектов комплексного плана модернизации инфраструктуры. Ее объем составит 9,9 трлн руб., а в 2026 году среднегодовые инвестиции скакнут вдвое и будут держаться на уровне 1,1–1,4 трлн руб. в год (см. “Ъ” от 18 сентября).

Возможности финплана не позволяют монополии обеспечить инвестиции в полном объеме, говорили в ОАО РЖД: придется изыскивать тарифные источники и занимать на рынке. Формальное удовлетворение требований ОАО РЖД о сохранении дивидендов в компании не приведет к существенному пополнению источников финансирования инвестпрограммы: плановые инвестиции выше чистой прибыли всего холдинга, спрогнозированной даже в оптимистичном сценарии текущей ДПР, сформированной до кризиса, в 2,5–9 раз.

Проекты ОАО РЖД можно разделить на две части, напоминает глава «Infoline-Аналитики» Михаил Бурмистров: те, которые включены в инвестпрограмму по критериям экономической эффективности, и те, где ОАО РЖД фактически выступает лишь агентом

по реализации задач, обозначенных правительством. Сейчас, с появлением в планах монополии большого количества дорогостоящих и некупаемых проектов, таких как ВСМ, произошло смешение двух этих категорий, говорит он, и в инвестпрограмме наметился глобальный перекосяк: планы строятся с фокусом на пассажирский сегмент, а доходы приносит грузовой. Получается, говорит господин Бурмистров, что после долгой борьбы с перекрестным субсидированием между сегментами оно возвращается, причем в огромных масштабах. По мнению эксперта, правительству было бы целесообразно обозначить, какие проекты нужны именно для решения государственных задач (например, Крымский мост). Возможно, полагает эксперт, в этой связи следует задуматься о разделении ОАО РЖД по видам деятельности – на инфраструктурную компанию, грузового и пассажирского перевозчика – с тем, чтобы грузовой перевозчик стал правопреемником публичного статуса компании.

<https://www.kommersant.ru/doc/4512552>

КОММЕРСАНТЪ; ОЛЬГА НИКИТИНА, ДМИТРИЙ КОЗЛОВ; 2020.02.10; МАК ПРИЮТИЛ БОРЦА С МОНОПОЛИЯМИ; АНАТОЛИЙ ГОЛОМОЛЗИН СТАЛ ПЕРВЫМ ЗАМПРЕДОМ КОМИТЕТА

Как выяснил “Ъ”, бывший замглавы Федеральной антимонопольной службы (ФАС) Анатолий Голомолзин, уволившийся в июле, стал первым зампредом Межгосударственного авиационного комитета (МАК). В ФАС он более 15 лет курировал ТЭК и наиболее известен серией крупнейших в российской истории антимонопольных штрафов в адрес нефтяников в 2008–2009 годах. Также господин Голомолзин курировал тарифную политику в авиаотрасли. Эксперты отмечают большой опыт чиновника, но расходятся в понимании того, как его можно применить в МАК, давно конфликтующем с властями РФ.

Анатолий Голомолзин стал первым зампредом МАК, рассказали источники “Ъ” и подтвердили в комитете. Там отмечают, что господин Голомолзин – «авторитетный и опытный профессионал в широком круге вопросов». С ним заключен трудовой договор в соответствии с законодательством РФ, продолжают в МАК, но не комментируют полномочия. Сам Анатолий Голомолзин не стал обсуждать с “Ъ” свое назначение.

Господин Голомолзин ушел в отставку с должности замглавы ФАС в июле 2020 года, проработав 16 лет. В службе говорили об увольнении по собственному желанию в связи с переходом на другую работу. Ключевым направлением экс-чиновника в ФАС была сфера ТЭКа, однако он также занимался вопросами тарифов естественных монополий. Наибольшую известность получили проводимые под его руководством расследования в отношении нефтяных компаний в 2008–2009 годах за завышение цен на топливо, когда в целом на четыре крупнейших компании наложили около 15 млрд руб. штрафов. Эти расследования привели в том числе к созданию организованных торгов нефтепродуктами. С 2006 года Анатолий Голомолзин возглавлял штаб по проведению совместных антимонопольных расследований на рынках СНГ при Межгосударственном совете по антимонопольной политике, где в том числе работал с МАК по развитию рынка авиаперевозок.

МАК с 1991 года возглавляет Татьяна Анодина. В 2015 году комитет потерял полномочия по сертификации авиатехники в России на фоне банкротства авиакомпании «Трансаэро» (ее контролировала семья госпожи Анодиной). Эти функции передали **Росавиации**. Предполагалось, что теперь российские авиавласти создадут новый сертифицирующий орган, работа которого будет признана зарубежными авиавластями. Однако процесс идет очень сложно. Основной проблемой остается отсутствие у **Росавиации**, в отличие от МАК, пула соглашений о признании на международном уровне сертификационных процедур, проводимых «Авиационным регистром РФ». Чтобы экспортировать

авиатехнику, российским производителям нужно по-прежнему проходить сертификацию в МАК.

Исполнительный директор «Авиапорта» Олег Пантелеев отмечает, что полномочия МАК в области расследования происшествий правительство РФ тоже собиралось передать – в ведение Международного бюро по расследованию авиационных происшествий. Последнее так до сих пор и не было реализовано. Говорить о том, что МАК утратил позиции, некорректно, полагает эксперт, поскольку авиапром РФ все еще взаимодействует с ним.

Борис Рыбак из Infomost уточняет, что господину Голомолзину «были не чужды проблемы авиации», он активно принимал участие в рабочих группах и отраслевых мероприятиях, но господин Рыбак затрудняется сказать, каким образом он сможет способствовать МАК, который сильно пострадал из-за передачи полномочий по сертификации в Росавиацию. Олег Пантелеев, впрочем, напоминает, что заявления чиновника о деятельности и тарифной политике на авиатранспорте во время работы в ФАС были несовместимы с интересами эксплуатантов.

Партнер адвокатского бюро КИАП Илья Ищук считает, что чиновник с таким многогранным опытом работы будет полезен на любой государственной должности: прежде всего его опыт мог бы пригодиться в таких сферах деятельности МАК, как межгосударственная координация развития авиации и гармонизация развития систем организации воздушного движения.

<https://www.kommersant.ru/doc/4512555>

ИНДУСТРИЯ БЕЗОПАСНОСТИ; 2020.01.10; НОВЫЙ ФОРМАТ СЕКЦИЙ КОНФЕРЕНЦИИ ПО ТБ В РОСТОВЕ 2020: ИТОГИ РАБОТЫ

Участники тематических секций высказали предложения по улучшению нормотворческой деятельности и практической работы.

Участники прошедшей в Ростове-на-Дону IX Всероссийской конференции «Транспортная безопасность и технологии противодействия терроризму» в рамках пленарного заседания рассказали об итогах работы специализированных секций конференции. Эксперты подвели итоги секционных заседаний, обобщили мнения и позиции докладчиков и участников дискуссий и сформулировали пожелания и предложения профессионального сообщества по тематике специализированных секций, направленные на улучшение законодательства и совершенствование практической деятельности участников рынка, надзорных органов и регулятора в сфере ОТБ.

Бахарев

Первым с докладом выступил **Георгий Бахарев, заместитель руководителя Федерального агентства воздушного транспорта**. Он подытожил работу секции №1 «Силы обеспечения транспортной безопасности». В ходе секции обсуждались вопросы обеспечения законодательного обеспечения деятельности сил обеспечения транспортной безопасности, аттестации сил ОТБ и аккредитации подразделений транспортной безопасности, процедуры контроля ПТБ со стороны **Ространснадзора**. По словам Георгия Бахарева, участники секции выражают надежду, что высказанные ими предложения войдут в итоговую резолюцию конференции.

С докладом о работе секции №2 «Обеспечение транспортной безопасности объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств. Проблемы. Изменения. Решения» выступил Геннадий Денисюк, начальник аналитического центра службы безопасности ГУП «Московский метрополитен». В своем выступлении он рассказал о тематике докладов и дискуссий, проходивших в рамках секции.

Денисюк

Представители **Ространснадзора** по ЮАО и южного территориального управления **Росавиации** рассказали о состоянии транспортной безопасности в регионе и работе, которая проводится по поддержанию высокого уровня ОТБ.

Большая группа докладов была посвящена проектированию объектов транспортной инфраструктуры, применению требований по ОТБ к ОТИ на этапе проектирования, а также использованию норм законодательства по ОТБ при госэкспертизе проектной документации на строительство объектов транспортной инфраструктуры. Тема, по мнению участников секции, актуальная и получающая незаслуженно мало внимания со стороны государства: большинство нормативно-правовых актов регулируют деятельность уже построенных и эксплуатирующихся объектов, а в отношении объектов проектирующихся и строящихся существует единственный – постановление Правительства РФ от 23 января 2016 г. №29, которое, по мнению участников секции, содержат общие положения и принципы.

«Хотелось бы иметь добротную конкретику, которая существует в других документах. При сдаче объектов в эксплуатацию субъекты – проектировщики, застройщики – сталкиваются с необходимостью осуществлять доработки, дооснащение, контрольно-надзорные органы применяют различные штрафные санкции. Это вызывает дополнительные затраты застройщиков. Наиболее яркий пример такого рода – это Московское центральное кольцо. МЦК сдано в эксплуатацию 4 года назад, недавно метрополитен стал субъектом половины ОТИ МЦК и мы до сих пор дооснащаем досмотровые зоны, устраняем ошибки, которые были допущены при проектировании и оснащении объектов», – отметил Геннадий Денисюк.

Он выразил общее мнение участников секции №2, что необходимо издать нормативные акты, например, технические регламенты или рекомендации по проектированию ОТИ с учетом требований по ОТБ. Застройщики – субъекты транспортной инфраструктуры – на этапе проектирования не имеют нормативной основы для того, чтобы сформулировать требования к проектной документации, а проектанты не всегда обладают достаточным опытом, чтобы учесть их в проекте.

Также Геннадий Денисюк озвучил пожелание участников секции провести еще одну тематическую конференцию по проблематике обеспечения транспортной безопасности на этапе проектирования и строительства с привлечением профильных департаментов Минстроя РФ и представителей ведущих проектировщиков и застройщиков ОТИ. Одной из возможностей по созданию нормативной основы для проектирования с учетом требований по ОТБ является, по словам Геннадия Денисюка, его разработка в составе корпуса документов Минстроя по проектированию, например, в составе технических регламентов министерства.

Среди предложений и пожеланий, не нашедших единодушной поддержки участников секции, Геннадий Денисюк перечислил проведение дополнительной оценки уязвимостей объекта после получения предварительного категорирования, привлечение ЧОП вместо ПТБ к обеспечению безопасности строящегося объекта, разработка типовых регламентов и стандартов для строящихся объектов, создание сметных нормативов для проектных работ.

Завершил подведение итогов секций Сергей Леонов, заместитель начальника Управления транспортной безопасности **Федерального агентства железнодорожного транспорта (Росжелдора)**. Он рассказал о работе секции №3 «Практика обеспечения транспортной безопасности субъектами транспортной инфраструктуры». Он отметил, что тематика выступлений и дискуссий секции №3 во многом пересекалась с выступлениями, звучавшими на секции №2. По его мнению, это говорит о целостности и неделимости тематики ОТБ на отдельные фрагменты.

Участники секции «Практика обеспечения транспортной безопасности» обсудили вопросы применения законодательства по ОТБ на различных видах транспорта, о

практике работы по ОТБ как на объектах транспортной инфраструктуры (здесь выделяется доклад о работе кинологического подразделения Симферопольского аэропорта), так и на пассажироперевозках (доклад представителя компании «ВодоходЪ»). Основные вопросы, обсуждавшиеся в ходе секции, таковы: принятие новых редакций требований по ОТБ на различных видах транспорта, разграничение сфер ответственности частных охранных предприятий, ведомственной охраны и подразделений транспортной безопасности, реализация требований по антитеррористической защищенности объектов транспорта, которые не являются ОТИ. Здесь участники рынка просят ликвидировать дефицит регулирования и издать нормативные акты по АТЗ такого типа объектов. Ряд любопытных предложений, по словам Сергея Леонова, связан с тем, что правоприменительная практика в отношении одной и той же процедуры в различных регионах страны отличается. Это касается протоколов передачи данных с техсредств ОТБ в компетентные органы, работы региональных антитеррористических комиссий и ряда других. Важным для участников дискуссии стал вопрос сметного нормирования работы подразделений транспортной безопасности и техобслуживания ТС ОТБ.

«Представитель **Минтранса РФ** призвал нас с уважением относиться к различным точкам зрения, учитывать их при разработке и принятии решений. По итогам конференции мы планируем продолжить работу по обобщению предложений участников сессии именно в этом ключе. Надеемся, что работа секции запомнилась участникам, а предложения, сформулированные в ее ходе, найдут отражение в нормотворческой деятельности и практической работе», – добавил Сергей Леонов.

https://www.securitymedia.ru/news_one_11594.html

ZNAK.COM; 2020.01.10; ОБОРУДОВАНИЕ НЕ СМОНТИРОВАНО; В АЭРОПОРТУ ЧЕЛЯБИНСКА НЕ РАБОТАЕТ «СЛЕПАЯ ПОСАДКА», СДЕЛАННАЯ К САММИТАМ

Оборудование, которое позволяет осуществлять «слепую посадку» и не зависеть от погоды, в челябинском аэропорту еще не смонтировано. Об этом Znak.com сообщили в **пресс-службе** воздушной гавани. Челябинск уже два дня накрыт густым туманом, из-за которого порт не принимает утренние рейсы и откладывает вылеты. При этом еще несколько лет назад власти обещали, что после модернизации аэропорт получит третью категорию ИКАО и сможет принимать рейсы в любую погоду.

Как сообщили Znak.com в аэропорту Челябинска утром 1 октября отменили рейсы из Минеральных Вод, Казани, Москвы, Ростова-на-Дону, Краснодара и Санкт-Петербурга.

«Их прибытие планируется в интервале от 11:00 до 15:00, соответственно будут внесены корректировки в расписание их вылета, – сообщили в авиапредприятии. – Кроме того, авиакомпания „Победа“ отменила два рейса № 550 и 414 из Москвы и Санкт-Петербурга, пассажиры могут вернуть деньги за билеты».

Вчера часть рейсов принял аэропорт Кольцово, который также окутан туманом, но тем не менее продолжает принимать самолеты. А в Челябинск уже больше суток не могут попасть сотни людей. Например, член общественной палаты России Олег Дубровин, который принимал участие в семинаре мастерской управления «Сенеж».

«Из Москвы вылететь не могу со вчерашнего дня. Сначала объединили рейсы на 17:25 и 22:15, а потом откладывали на 8:00, 9:00, уже на 10:00. Где системы приема самолетов, анонсированная к саммитам ШОС и БРИКС?» – говорит Дубровин.

Как сообщили Znak.com в аэропорту, необходимое для «слепой посадки» оборудование до сих пор не смонтировано, хотя по первоначальным планам должно было быть введено в эксплуатацию задолго до лета 2020 года, на которое планировались саммиты ШОС и БРИКС.

«Отметим, сейчас аэропорт работает, готов принимать самолеты, но сами экипажи принимают решение о посадке, они считают, что условия не благоприятные, поэтому

задерживаются, – сообщили в **пресс-службе** воздушной гавани. – Аэропорт Челябинск соответствует первой категории ИКАО. Что касается оборудования в рамках третьей категории, то сейчас идут работы по установке светосигнального оборудования, затем предстоит обкатка и лицензирование».

Напомним, модернизация аэропорта Челябинска началась несколько лет назад. Работы ускорили в рамках подготовки города к саммитам ШОС и БРИКС, которые регион планировал провести летом 2020 года. Тогда компания «Новпорт», владеющая аэропортом, вложила несколько миллиардов рублей в строительство нового терминала, а **Минтранс РФ** профинансировал модернизацию аэродромной инфраструктуры. По заявлениям властей, после завершения всех работ аэропорт смог бы получить третью категорию ИКАО, которая позволяет осуществлять «слепую» посадку. Экс-губернатор Борис Дубровский тогда утверждал, что такие системы в стране имеют только аэропорты Москвы и Санкт-Петербурга. На этом фоне даже произошел публичный спор с соседями: мэр Екатеринбурга Александр Высокинский высказался в том духе, что Уралу не нужны два сильных аэропорта и логичнее направить челябинские деньги на усиление аэропорта Кольцово. На это Дубровский ответил, что Екатеринбург «просто завидует».

В 2018 году большинству экспертов было понятно, что Челябинск не успеют подготовить к саммитам, официально об этом объявили уже в 2019 году после отставки Дубровского. Мероприятия перенесли в Санкт-Петербург, но окончательные коррективы внес COVID-19, из-за которого встречу глав государств перенесли на неопределенный срок.

Отметим, туман – это не единственная проблема в аэропорту Челябинска в последнее время. Так, в конце августа здесь погасли огни на взлетно-посадочной полосе. Расследованием инцидента занялась транспортная прокуратура, которая проверяет работу в том числе подрядной организации, монтировавшей оборудование. Ранее было возбуждено уголовное дело в отношении основного исполнителя работ при реконструкции аэродрома, компании «Центрдорстрой», несколько сотрудников которого были осуждены за мошенничество и являются фигурантами дела о взятках в Ростехнадзор.

[https://www.znak.com/2020-10-](https://www.znak.com/2020-10-01/v_aeroportu_chelyabinska_ne_rabotaet_slepaya_posadka_sdelannaya_k_sammitam)

[01/v_aeroportu_chelyabinska_ne_rabotaet_slepaya_posadka_sdelannaya_k_sammitam](https://www.znak.com/2020-10-01/v_aeroportu_chelyabinska_ne_rabotaet_slepaya_posadka_sdelannaya_k_sammitam)

ВЕСТИ; 2020.01.10; МИНЭКОНОМИКИ ПОДДЕРЖАЛО ВКЛЮЧЕНИЕ САМОЗАНЯТЫХ В ЗАКОН О ТАКСИ. НОВОСТИ НА «РОССИИ 24»

Минэкономики поддерживает включение самозанятых в законопроект о такси, сообщили в **пресс-службе** министерства.

<https://www.vesti.ru/video/2227241>

<https://www.vesti.ru/finance/article/2465399>

ВЕСТИ; 2020.01.10; «ЯНДЕКС.ТАКСИ» И «СИТИМОБИЛ» ГОТОВЫ ПЛАТИТЬ ПОСТРАДАВШИМ ПАССАЖИРАМ. ВЕСТИ.NET

Агрегаторы такси готовы выплачивать до 2 млн рублей пострадавшим в ДТП, если водители такси не смогут полностью компенсировать ущерб. Об этом говорится в новых поправках от сервисов «Яндекс.Такси», «Ситимобил», Gett и «Везет» к законопроекту о такси.

<https://www.vesti.ru/video/2227383>

ВЕСТИ; НАИЛЯ АСКЕР-ЗАДЕ; 2020.01.10; СПРОС НА МАРШРУТЫ, НОВЫЕ ВАГОНЫ И НАПРАВЛЕНИЯ: ОЛЕГ БЕЛОЗЕРОВ РАССКАЗАЛ О РАБОТЕ РЖД. ИНТЕРВЬЮ НА «РОССИИ 24»

Компания РЖД запустила новые направления по России. Несмотря на пандемию, спрос на некоторые маршруты по стране вырос. Как компания справляется с коронавирусными

реалиями, какие планы строит на будущее, и как выглядит новый вагон, который скоро презентуют, рассказывает председатель правления и генеральный директор Российский железных дорог Олег Белозеров.

<https://www.vesti.ru/video/2227454>

<https://www.vesti.ru/article/2466131>

ВЕСТИ; 2020.01.10; НЕСКОЛЬКО ТУАЛЕТОВ, ДУШ И ШИРОКИЕ ПОЛКИ. ГЛАВА РЖД РАССКАЗАЛ О НОВЫХ ВАГОНАХ. ВЕСТИ В 20:00

Новые плацкартные вагоны с душем, более длинными и широкими спальными местами, просторными проходами и даже возможностью убирать стенку между отсеками Российские железные дороги готовятся представить уже в ближайшее время.

<https://www.vesti.ru/video/2227290>

<https://www.vesti.ru/article/2465708>

ВЕСТИ; 2020.01.10; АЭРОФЛОТ НАЧАЛ ТРЕНИРОВАТЬ СЛУЖЕБНЫХ СОБАК НА ПОИСК НОСИТЕЛЕЙ COVID-19. НАУЧПОП

«Неинвазивная экспресс-идентификация носителей коронавируса» или проще говоря – бесконтактный и быстрый тест. Именно так, по-научному называется метод диагностики, который сейчас тестируют кинологи «Аэрофлота». Служебные собаки будут учиться находить COVID-19 – по запаху.

<https://www.vesti.ru/video/2227351>

<https://www.vesti.ru/article/2465790>

ИНТЕРФАКС; 2020.01.10; РЖД ПЛАНИРУЮТ ПОСТРОИТЬ ВСМ МОСКВА-ПЕТЕРБУРГ К 2027 ГОДУ

ОАО «Российские железные дороги» планирует построить высокоскоростную ж/д магистраль Москва – Санкт-Петербург к 2027 году, сообщил глава РЖД Олег Белозеров в интервью Наиле Аскер-заде на телеканале «Россия 24».

«Высокоскоростные дороги заложены в наши планы. Есть поручение. Мы сейчас проектируем трассу Москва – Санкт-Петербург. И мы планируем к 2027 году эту дорогу построить», – сказал Белозеров.

«Мы сейчас договорились по этапности (запуска строительства – ИФ) в правительстве, как правильно реализовывать. Это сначала входы в города и потом еще два дополнительных промежуточных участка», – отметил глава РЖД.

По его словам, вложения в ВСМ оцениваются в 1,6-1,7 трлн рублей. «Эффект, который мы должны получить от этой дороги все, более 8 триллионов. Это и 250 тысяч рабочих мест, это и налоги. Это и дополнительные перевозки», – сообщил топ-менеджер.

РЖД приступили к проектированию ВСМ Москва – Санкт-Петербург, его реализация может начаться в 2022 году, сообщил в августе глава Минтранса РФ Евгений Дитрих.

РЖД ожидают, что окончание строительства ВСМ Санкт-Петербург может состояться в 2026 году.

В целом стоимость строительства ВСМ предположительно оценивается в 1,7 трлн руб., из которых 1,3 трлн руб. – внебюджетные инвестиции. 1,6 трлн руб. пойдут на строительство, 44 млрд руб. – на проектирование, 64 млрд руб. – на затраты по финансированию и управлению магистралью.

В последние несколько лет активно прорабатывался вариант строительства ВСМ Москва – Казань с возможностью продления на Урал и создания на ее основе транзитной магистрали между Европой и Китаем. Однако в 2018 г. вновь был реанимирован проект строительства высокоскоростной линии Москва – Санкт-Петербург. Президент РФ Владимир Путин поддержал идею проектирования ВСМ Москва – Петербург.

ИНТЕРФАКС; 2020.01.10; БОЛЕЕ 2 МЛРД РУБЛЕЙ ДОПОЛНИТЕЛЬНО ВЫДЕЛЕНО ХАБАРОВСКОМУ КРАЮ НА СТРОИТЕЛЬНЫЕ И ДОРОЖНЫЕ ПРОЕКТЫ – ХУСНУЛЛИН

Размер дополнительного финансирования на реализацию проектов строительства и ремонта дорог в Хабаровском крае превысил 2 млрд рублей, сообщил **вице-премьер Марат Хуснуллин** журналистам во Владивостоке в четверг.

«Мы Хабаровскому краю более 2 млрд в этом году дополнительно выделили. Буквально за последний месяц мы выделили дополнительные деньги. Я с врио губернатора Хабаровского края (Михаилом Дегтяревым – ИФ) проговорил, встретился, мы обсудили все программы, там непростая ситуация в крае, но он очень активно занимается», – сказал **Хуснуллин**.

Он также отметил, что регион получит финансовую поддержку и в дальнейшем.

«Даже если в этом году что-то не успеют достроить, мы в следующем году дополнительные деньги выделим», – добавил **вице-премьер**.

Региону может потребоваться дополнительное финансирование на расселение из аварийного жилья. **Хуснуллин** ранее пообещал заявки региона на 2020 – 2022 годы поддержать.

Договоренность с **вице-премьером** о поддержке инициатив от Хабаровского края в сфере жилищного и дорожного строительства была достигнута полтора месяца назад, во время рабочей поездки врио губернатора Михаила Дегтярева в Москву.

В частности, речь идет о строительстве трассы «Комсомольск-на-Амуре – Чегдомын», к ее реконструкции приступили после многочисленных обращений жителей.

По информации **пресс-службы** правительства Хабаровского края, дорожники начали работу на объекте две недели назад. За это время отремонтированы 6 из 28 км участков дороги.

На приведение участка трассы в нормативное состояние выделено 70 млн рублей из краевого бюджета.

<https://www.interfax-russia.ru/far-east/news/bolee-2-mlrd-rubley-dopolnitelno-vydeleno-habarovskomu-krayu-na-stroitelnye-i-dorozhnye-proekty-husnullin>

<https://realty.ria.ru/20201001/khabarovsk-1578045574.html>

ТАСС; 2020.01.10; ХУСНУЛЛИН ПОРУЧИЛ СОЗДАТЬ ШТАБЫ ПО УПРАВЛЕНИЮ СТРОЙКАМИ НА ДАЛЬНЕМ ВОСТОКЕ

Штабы по управлению строительными работами необходимо сформировать в регионах Дальневосточного федерального округа (ДФО). Об этом в четверг сообщил **вице-премьер РФ Марат Хуснуллин**, подчеркнув, что в макрорегионе также нужно пересмотреть подходы к управлению жилищным строительством.

В четверг **Хуснуллин** и **вице-премьер** – полномочный представитель **президента РФ** в ДФО Юрий Трутнев в режиме видеоконференции провели совещание с главами регионов ДФО по вопросам развития строительства. На совещании рассматривался ход выполнения дальневосточными регионами показателей национального проекта «Жилье и городская среда», национального проекта «**Безопасные и качественные автомобильные дороги**».

«Надо кардинально пересмотреть подходы к управлению жилищным строительством, формировать штабы по управлению стройками. Собирайте инвесторов, собирайте сетевиков, ищите архитекторов, учите их, используйте земельные участки. Вышло огромное количество законодательных инициатив, которые позволяют работать тем, кто хочет работать. Нужно использовать все существующие механизмы. Закон позволяет взять любую территорию города, сделать упрощенный вариант генплана и делать то, что определено», – привели в **пресс-службе Хуснуллина** его слова.

Кроме того, **вице-премьер** обратил внимание глав регионов на возможности привлечения проектного финансирования на жилищное строительство через инфраструктурные

облигации. «Регионам, где есть крупные проекты по строительству жилья, мы будем готовы совместно с Минфином увеличить размеры возможно допустимого долга примерно на 10 лет под инфраструктурные облигации», – сказал **Хуснуллин**.

Трутнев во время совещания также указал на необходимость проведения системной градостроительной политики. По его словам, в большинстве регионов Дальнего Востока не сформированы архитектурные советы, зачастую отсутствует должность главных архитекторов городов. «Градостроительная политика проводится по принципу: где нашли пустующий участок земли, там что-нибудь и построили. Нет необходимой архитектурной проработки, нет мысли о том, что надо использовать уникальные природные ландшафты и вписывать в них архитектурные комплексы. Изменение этой ситуации, формирование продуманной градостроительной политики создало бы больше оснований для того, чтобы люди гордились своими городами, а значит планировали продолжать жить и работать на Дальнем Востоке», – пояснил Трутнев, слова которого также приводятся в сообщении.

<https://tass.ru/ekonomika/9602669>

Ъ ЮГ РОССИИ; 2020.01.10; В КРАСНОДАРЕ ВЫЯВЛЕНА СХЕМА ПО ОБНАЛИЧИВАЮ СРЕДСТВ НАЦПРОЕКТА «БЕЗОПАСНЫЕ ДОРОГИ»

Сотрудники управления ФСБ России по Краснодарскому краю пресекли незаконные действия группы «обнальщиков», которые выводили средства, выделенные на ремонт дорог в рамках **нацпроекта «Безопасные и качественные дороги»**, сообщает **пресс-служба** краевого УФСБ. Через незаконные схемы прошли около 50 млн руб., уточнили в УФСБ.

По версии следствия, топ-менеджеры ООО «Управляющая компания «Веста» и другие неустановленные лица изготавливали поддельные документы по договорам аренды техники с экипажем при капитальном ремонте автотрассы Краснодар-Новороссийск. Фиктивные платежные поручения на оплату работ и услуг передавались в банки, после чего злоумышленники проводили по счетам и обналичивали средства за фактически невыполненные работы. Уголовное дело возбуждено по ч. 1 ст. 187 УК РФ («Подделка платежных документов»), следствие устанавливает всех причастных к незаконной схеме. Фамилии фигурантов не разглашаются. По данным kartoteka.ru, директором ООО «УК Веста» является Владимир Левченко, учредитель – Сергей Круглов.

<https://www.kommersant.ru/doc/4512438>

ТАСС; 2020.01.10; МИНТРАНС РФ В ТЕСТОВОМ РЕЖИМЕ ЗАПУСТИЛ ЭЛЕКТРОННОЕ ОФОРМЛЕНИЕ АВТОПЕРЕВОЗОК

Минтранс РФ приступил к тестированию электронного оформления транспортной накладной и путевого листа для автоперевозок, эксперимент продлится до 30 октября. Об этом говорится в сообщении министерства.

«Сегодня **Минтранс России** приступил к тестированию механизма оформления транспортной накладной и путевого листа в электронном виде в условиях реальных автоперевозок на территории Российской Федерации. С 1 по 30 октября в Москве, Татарстане, Московской, Калужской, Рязанской областях и Краснодарском крае ведущие грузоперевозчики отрабатывают оформление первичных документов в электронном виде», – отмечается в сообщении.

В ходе практической части электронного взаимодействия будут отработаны различные сценарии оформления перевозки. В частности, замена водителя в рейсе, возврат груза и изменение пункта выгрузки.

В свою очередь государственные органы протестируют работу с электронными реестрами на мобильных устройствах в рамках проводимых проверок.

«Наша основная цель – сделать процессы оформления документов и их проверки проще, быстрее, прозрачнее и экономичнее. Поэтому для выявления всех узких и проблемных зон

мы в реальных условиях в течение месяца будем отрабатывать взаимодействие всех участников – от бизнеса до контролирующих органов – с макетом информационной системы на всех этапах перевозочного процесса. Мы планируем, что в дальнейшем после полной реализации проекта данные внесенных в реестр транспортных средств будут автоматически считываться камерами фото- и видеофиксации, которые установлены на дорогах, и передаваться в систему.», – отметил **замминистра Алексей Семенов**.

Внедрение цифровых решений, в том числе для оказания государственных услуг и документооборота является одной из задач федерального проекта «Цифровое государственное управление» **нацпроекта «Цифровая экономика»**.

<https://futurerussia.gov.ru/nacionalnye-proekty/mintrans-rf-v-testovom-rezime-zapustil-elektronnoe-oformlenie-avtoperevozok>

ЛОГИРУС; 2020.01.10; ГРАНИЦУ С КИТАЕМ ПРИМОРСКИЕ ФУРЫ ПРОДОЛЖАТ ПЕРЕСЕКАТЬ «ПО ЗАПИСИ»

До 1 ноября в Приморье продлен режим электронной очереди на пограничных **пунктах пропуска**, сообщает **пресс-служба** Правительства края. Соответствующее постановление глава региона Олег Кожемяко подписал 30 сентября. История вопроса Российских дальнобойщиков могут обязать пересекать границу с КНР в защитных костюмах За «электронные очереди» на границе хотят сделать ответственной одну из структур **Минтранса** Исключением станет лишь МАПП «Полтавка». С 1 октября въезд на территорию **пункта пропуска** будет осуществляться в обычном режиме. – Это решение обусловлено тем, что на территории, прилегающей к **пункту пропуска** «Полтавка», нет скопления транспорта и людей, соответственно нет угрозы ухудшения санитарно-эпидемиологической обстановки, – уточнили в агентстве международного сотрудничества Приморского края. Режим электронных очередей начал действовать в мае 2020 года. Он был введен после того, как в результате ограничений на пересечение границы, введенных китайской стороной, на подъездах к МАПП «Пограничный» образовалась крупная грузовая пробка. Но несмотря на введение там электронной очереди заторы у погранперехода не пропали. Так, например, 4 августа выезда из РФ ожидали более 200 большегрузов. В связи с чем для наведения порядка на «Пограничном» сотрудникам ГИБДД в помощь направили Росгвардию.

https://logirus.ru/news/custom_and_ved/granitsu_s_kitaem_primorskie_fury_prodolzhat_peresekat_po_zapisi.html

РИА НОВОСТИ; 2020.01.10; ГЛАВА КРЫМА ОТПРАВИЛ В ОТСТАВКУ ВТОРОГО МИНИСТРА ЗА НЕДЕЛЮ

Глава Крыма Сергей Аксенов сообщил об отставке главы республиканского **Минтранса**. «**Министр транспорта** республики Крым Сергей Васильевич Карпов покидает свой пост. На ближайшее время работу отрасли курирует **вице-премьер** Евгений Константинович Кабанов», – сказал Аксенов в ходе совещания по строительной отрасли Крыма, которое транслировалось в эфире телеканала «Крым 24».

Карпов стал шестым с 2014 года **министром транспорта** Крыма и проработал в этой должности дольше своих предшественников – его назначили в октябре 2018 года. В августе 2020-го **министр транспорта России Евгений Дитрих** наградил Карпова медалью ордена «За заслуги перед Отечеством» II степени.

<https://ria.ru/20201001/krym-1578038147.html>

РЖД-ПАРТНЕР; КАТЕРИНА АКУЛОВА; 2020.01.10; МИНТРАНС РОССИИ: ПРЕДПРИЯТИЕ НЕ БУДЕТ ПРИВЛЕКАТЬСЯ К ОТВЕТСТВЕННОСТИ ЗА НЕПРОВЕДЕНИЕ ПРЕДРЕЙСОВОГО КОНТРОЛЯ

Предприятие не будет привлекаться ответственности за непроведение или ненадлежащее проведение предрейсового контроля. Об этом заявил директор департамента государственной политики в области автомобильного и городского пассажирского транспорта Минтранса России Алексей Бакирей, выступая на конференции «Грузовые автоперевозки – 2020: вызовы и возможности. Новая реальность».

Минтранс России: предприятие не будет привлекаться к ответственности за непроведение предрейсового контроля

По его словам, необходима переориентация государства с внутрипроизводственного на внешний контроль.

«В этом смысле перевозчик, предприятие не будут привлекаться к ответственности за непроведение предрейсового контроля. Вот если ты выпустил на линию неисправное транспортное средство, то за это есть административная ответственность. И в рамках этого контроля имеет смысл сосредотачивать усилия органов государственного надзора», – пояснил спикер.

<https://www.rzd-partner.ru/auto/news/mintrans-rf-predpriyatie-ne-budet-privlekatsya-k-otvetstvennosti-za-neprovedenie-predreysovogo-kontr/>

РЖД-ПАРТНЕР; КАТЕРИНА АКУЛОВА; 2020.01.10; МИНТРАНС ГОТОВИТ ЗАКОН ДЛЯ СИСТЕМАТИЗАЦИИ ПРАВОВОГО РЕГУЛИРОВАНИЯ В СФЕРЕ АВТОМОБИЛЬНОГО ТРАНСПОРТА

В **Минтрансе** ведется подготовка пакета законопроектов, которые призваны систематизировать правовое регулирование, исторически сложившееся в сфере автомобильного транспорта. Об этом на конференции «Грузовые автоперевозки – 2020: вызовы и возможности. Новая реальность» рассказал директор департамента государственной политики в области автомобильного и городского пассажирского транспорта Минтранса России Алексей Бакирей.

Минтранс готовит закон для систематизации правового регулирования в сфере автомобильного транспорта

По словам спикера, в настоящее время в сфере автомобильного транспорта отсутствует кодифицирующий федеральный закон, который позволил бы увязать разные аспекты правоотношений, который там сложились.

«Закона об автомобильном транспорте у нас нет, поэтому целый ряд вопросов регулируются либо самостоятельными законами, либо погружены в иные специальные законы. Из-за этого периодически возникают проблемы регулирования. Мы подготовили проект федерального закона с базовым названием «Об автомобильном транспорте и городском наземном электрическом транспорте», который по аналогии с регулированием железнодорожного транспорта будет содержать определенную совокупность как прямых норм, так и отсылочных и бланкетных», — пояснил А. Бакирей.

<https://www.rzd-partner.ru/auto/news/mintrans-gotovit-zakon-dlya-sistematizatsii-pravovogo-regulirovaniya-v-sfere-avtomobilnogo-transport/>

РЖД-ПАРТНЕР; АНАСТАСИЯ ИГОНИНА; 2020.01.10; У АВТОПЕРЕВОЗЧИКОВ НЕТ ПРЯМОГО ДИАЛОГА С МИНТРАНСОМ

У автомобильных грузоперевозчиков нет возможности вести диалог с **Минтрансом**. Об этом на конференции «ТрансЛогистика Санкт-Петербург» рассказал президент «Грузавтотранса» Владимир Матягин.

По словам эксперта, это связано с тем, что у министерства на данный момент нет полномочий для решения данной категории вопросов. Однако же ассоциация ведет

активную работу с другими ведомствами по улучшению правового поля для автомобильных грузоперевозок.

«Мы в 2015 году смогли добиться снижения суммы штрафов по «Платону», снизить по нему тарифы – с 3,53 руб. до 1,53. И вот уже 5 лет мы не даем его поднимать – только индексировать. Потому что вы, извините, не смогли обеспечить всем участникам перевозок равные права», – привел пример В. Матягин.

<https://www.rzd-partner.ru/auto/news/u-avtoperevozhnikov-net-pryamogo-dialoga-s-mintransom/>

ИНТЕРФАКС; 2020.01.10; ПРАВИТЕЛЬСТВО РФ С 2021 ГОДА СНИМАЕТ ОГРАНИЧЕНИЯ НА ВОЗРАСТ АВТОБУСОВ ДЛЯ ПЕРЕВОЗКИ ДЕТСКИХ ГРУПП

Премьер РФ **Михаил Мишустин** подписал постановление об утверждении правил организованной перевозки детей автобусами, оно вступает в силу 1 января 2021 года.

Как следует из документа, размещенного на официальном правовом портале, в нем снято требование о том, чтобы для перевозки детей использовались только автобусы не старше 10 лет. Теперь единственное требование к автобусам – оснащенность ремнями безопасности.

Предыдущее постановление об утверждении правил перевозки детских групп было подписано в 2013 году Дмитрием Медведевым, но его вступление в силу постоянно откладывалось из-за ряда трудновыполнимых требований, самое тяжелое из которых – возрастная планка для автобусов.

«По оценкам специалистов, четыре из пяти автобусов в России не соответствуют этому критерию. И если бы это требование вступило в силу, перевозки детских групп были бы остановлены. Турбизнес с самого начала выступал за полную отмену этого ограничения, так как, согласно статистике, безопасность перевозок не зависит напрямую от возраста автобусов – главным условием безопасной эксплуатации считается техническое состояние транспорта», – пояснила portalу «Интерфакс-Туризм» пресс-секретарь Российского союза туриндустрии (РСТ) Ирина Тюрина.

Она добавила, что снятие возрастных ограничений для автобусов поможет детскому туризму развиваться.

ИНТЕРФАКС; 2020.01.10; НБР ПРЕДОСТАВИТ КРЕДИТЫ НА РАЗВИТИЕ ВОДНОГО ТРАНСПОРТА, ПЛАТНЫХ ДОРОГ И ВОДОСНАБЖЕНИЯ В РОССИИ

Совет директоров Нового банка развития (НБР) одобрил предоставление кредитов на три программы в РФ – в сфере водного транспорта, платных дорог и водоснабжения, говорится в сообщении банка.

Всего совет директоров одобрил пять проектных предложений с общим объемом обязательств около \$1,03 млрд, три из которых российские.

Так, было одобрено предоставление кредита Черноморскому банку торговли и развития (ЧБТР) в размере 100 млн евро для развития сектора водного транспорта России. Средства будут направлены на увеличение пропускной способности и эффективности портов и пассажирских терминалов, а также обновлению флота грузовых и пассажирских судов. Речь идет не только о морских портах и судах, но и о речном транспорте.

Помимо этого, Евразийскому банку развития (ЕАБР) будет предоставлен кредит на \$100 млн для программы платных дорог в России. Кредит будет использован для последующего финансирования ЕАБР нескольких подпроектов по модернизации и строительству новых платных дорог в России в соответствии с Транспортной стратегией РФ до 2030 года. Еще \$100 млн ЕАБР получит на программу водоснабжения и водоотведения в России.

ТАСС; 2020.30.09; СТРОИТЕЛЬСТВО МОСТА В БЛАГОВЕЩЕНСКЕ ЧЕРЕЗ РЕКУ ЗЕЯ ЗАВЕРШАТ В 2023 ГОДУ

Строительство моста через реку Зея в Благовещенске, который планируют возвести в километре от существующего аварийного, завершат в 2023 году. Об этом на своей странице в соцсети Instagram сообщил **вице-премьер** правительства РФ **Марат Хуснуллин**.

«Новый мост возведут в километре от существующего, который находится в аварийном состоянии. Работы завершатся в 2023 году», – сказано в сообщении.

Ранее сообщалось, что на строительство нового моста из федерального бюджета будет выделено дополнительно более 9,5 млрд рублей. Для этого председатель правительства **Михаил Мишустин** своим постановлением внес изменения в госпрограмму «Развитие транспортной системы».

Старый мост через Зею – единственный автомобильный мост, соединяющий Благовещенск с основной дорожной сетью Амурской области и Дальнего Востока. В 2020 году его неоднократно перекрывали на ремонт из-за повреждений.

В июне на строительство моста уже было направлено 4,6 млрд рублей. Госконтракт на строительство заключен с «УСК «Мост», которая ранее занималась возведением моста через Амур, соединяющего Россию и Китай. По предварительным оценкам, реализация проекта разгрузит существующую переправу на 40-60%, что позволит амурчанам с большим комфортом преодолевать путь между городом и федеральной трассой.

<https://tass.ru/ekonomika/9596409>

ТАСС; 2020.01.10; РОСАВТОДОР РЕКОНСТРУИРУЕТ 15 КМ ТРАССЫ ВЛАДИВОСТОК – ХАБАРОВСК ЗА 7,2 МЛРД РУБЛЕЙ

Межрегиональная дирекция по дорожному строительству в Дальневосточном регионе (ДСД «Дальний Восток»), входящая в **Росавтодор**, объявила конкурс на реконструкцию и строительство 15,4 км автодороги «Уссури» между Владивостоком и Хабаровском. Согласно документам за портале госзакупок, начальная цена контракта составляет 7,2 млрд рублей.

Как сказано в документации, подрядчику нужно будет осуществить строительство и реконструкции дороги М-60 на участке с 687,7 км до 703,1 км. Работы по контракту рассчитаны до 2024 года. Обеспечение заявки на участие в конкурсе предусмотрено в размере 5% от начальной цены контракта или 362,9 млн рублей.

Кроме собственно обустройства дорожного полотна предусмотрены работы по демонтажу старого покрытия и мостов с заменой на новые сооружения. Прием заявок завершится 22 октября.

Трасса М-60 (А-370) «Уссури» соединяет самые крупные города Дальнего Востока – Владивосток и Хабаровск. Ее протяженность – 760 км. Большая ее часть проходит по территории Приморского края. Ремонтируемый участок располагается вблизи поселка Раздольное.

Согласно опубликованной в конце сентября национальной программе социально-экономического развития Дальнего Востока, долю региональных и местных дорог в Дальневосточном федеральном округе (ДФО), которые соответствуют нормативам, доведут к 2035 году не менее чем до 50,9% и 55% соответственно.

Летом текущего года **президент России Владимир Путин** на заседании совета по стратегическому развитию и **нацпроектам** назвал среди задач на ближайшее десятилетие укрепление опорной инфраструктуры, в том числе сети автодорог. Глава государства отметил, что уже к 2018 году в РФ был набран «неплохой темп строительства и ремонта федеральных автотрасс», а затем были сосредоточены усилия на приведение в порядок региональных дорог.

<https://tass.ru/ekonomika/9597803>

РИА НОВОСТИ; 2020.01.10; НАД АМУРОМ ПОЯВИТСЯ УНИКАЛЬНАЯ МЕЖДУНАРОДНАЯ КАНАТНАЯ ДОРОГА

В скором времени над рекой Амур появится международная канатная дорога, которая сможет стать новой точкой притяжения туристов в Амурской области. Разговоры о ее создании велись давно, и наконец власти приняли решение о строительстве уникального сооружения, рассказали РИА Новости в Министерстве экономического развития и внешних связей региона.

Место для строительства канатной дороги выбрано неслучайно: удобство маршрута и размещения терминалов были в приоритете у проектировщиков. Они должны были учесть все детали, чтобы новая дорога стала максимально комфортной для пассажиров. Поскольку Благовещенск и Хэйхэ рассматриваются в качестве важнейших туристических и торговых транзитных путей для развития российско-китайского приграничного туризма, было принято решение соединить центры названных городов.

После введения моста в эксплуатацию власти региона прогнозируют большой пассажиропоток: уже с 2025 года канатную дорогу пересечет более миллиона человек. Кроме того, они рассчитывают и на последующий рост потока туристов с 2026 года, рассказала министр экономического развития и внешних связей Приамурья Людмила Старкова.

«Китайские туристы традиционно проявляют высокую заинтересованность в посещении России. Однако привлечение китайских туристов невозможно без создания комфортных условий для пересечения ими границы. Реализация проекта трансграничной канатно-подвесной дороги как раз создаст необходимые условия. Соответственно, после реализации проекта канатной дороги ожидается, что количество граждан Китая, посещающих город с целью туризма, значительно увеличится», – цитирует слова министра **пресс-служба** Минэкономразвития региона.

Известно также, что на российской стороне будут размещены пассажирский терминал, **пункт пропуска** через границу Российской Федерации, магазин беспошлинной торговли, рестораны, торговые и развлекательные объекты.

Проект будет реализован за счет частных инвестиций. Проектировщики рассчитывают, что период окупаемости составит порядка десяти лет.

<https://ria.ru/20201001/amur-1577952787.html>

РИА НОВОСТИ КРЫМ; 2020.01.10; ПОДРЯДЧИК «ТАВРИДЫ» ДОСТРОИТ ДОРОГУ ДУБКИ-ЛЕВАДКИ В КРЫМУ

Достраиванием объездной дороги Симферополя Дубки–Левадки займется компания «ВАД», которая построила трассу «Таврида». Об этом сообщил **вице-премьер** республики Евгений Кабанов на совещании по проблемам строительной отрасли региона.

По его словам, это связано с банкротством предыдущего подрядчика – компании «Сибавтобан». «По плану сдача объекта стоит в 2021 году. Там объективная проблема с «Сибавтобаном», потеряна исполнительная документация. Сейчас «ВАД» будем привлекать. Согласовано и с Минэкономразвития, и с **вице-премьером Маратом Хуснуллиным**, что эту дорогу до конца 2021 года введем (в эксплуатацию)», – рассказал Кабанов. Глава РК Сергей Аксенов в свою очередь сообщил, что рабочее движение по дороге уже открыто, но трасса не освещена. Скоростной объезд Симферополя: как и где проходит дорога Дубки-Левадки «Подработайте освещение, чтобы трассу можно было хоть в таком режиме использовать. Столбы установлены, фонари стоят, но попадаешь со светлых участков на темные – хоть глаз выколи», – поручил он. Строительство участка объездной дороги Симферополя Дубки–Левадки началось в феврале 2017 года в рамках федеральной целевой программы социально-экономического развития Крыма. Движение по участку было открыто в феврале 2019 года, но сам объект не был окончательно сдан в эксплуатацию.

Генеральным подрядчиком строительства объекта являлось ООО «Сибавтобан» (Новосибирск). В августе прошлого года следственные органы возбудили уголовное дело в отношении гендиректора компании. Причиной стали долги по зарплате перед работниками предприятия на сумму более 50 миллионов рублей. Впоследствии «Сибавтобан» был признан банкротом, а на имущество фирмы стоимостью около 900 млн рублей наложен арест.

<https://crimea.ria.ru/society/20201001/1118788153/Podryadchik-Tavridy-dostroit-dorogu-Dubki-Levadki-v-Krymu.html>

РИА НОВОСТИ КРЫМ; 2020.01.10; ВЛАСТИ КРЫМА ОТВЕТИЛИ НА ЖАЛОБЫ ПАССАЖИРОВ ИЗ-ЗА НЕРАБОЧИХ ВАЛИДАТОРОВ

Правила перевозок не обязывают перевозчиков предоставлять пассажирам возможность безналичной оплаты проезда, это услуга является дополнительной. Однако при отключенных валидаторах, пассажиры льготной категории до 1 ноября могут предъявлять удостоверения. Такое пояснение РИА Новости Крым дали в пресс-службе Министерства транспорта РК.

Ранее в социальных сетях неоднократно публиковались жалобы пассажиров на якобы неисправные валидаторы АСОП, которые подключены во всем крымском транспорте с 1 сентября. По их мнению, сами водители различными способами закрывают рабочие валидаторы, так как хотят получить дополнительную прибыль. В Минтрансе уточнили, что контролировать исправность валидатора должен сам водитель, и в случае неполадок обратиться в службу поддержки. При этом если пассажир заметил неработающую систему, то он может обратиться к водителю, а если тот не отреагирует, на горячую линию министерства, или в контролирующие органы. В ведомстве также напомнили, что до 1 ноября крымские льготники смогут ездить в общественном транспорте по удостоверениям, а после – только с помощью льготной банковской карты. При этом в ведомстве пока не смогли ответить на вопрос, что делать льготнику после первого ноября, если валидатор в транспорте не будет работать.

«В сентябре 888 975 жителей и гостей Крыма оплатили проезд картой «Мир». Из них 589 383 граждане льготной категории. Отметим, что на данный момент более 70% транспорта Республики Крым оборудовано АСОП – 1264 единицы», – сообщили данные в министерстве. В ноябре прошлого года вице-премьер Крыма Юлия Жукова сообщила, что в мае 2020 года в Крыму заработает АСОП. Общественный транспорт оснастили валидаторами, но и оплата наличными остается доступной. Новая персонифицированная система позволит подсчитывать, сколько на каждом конкретном маршруте проехало льготников. Для этого всем крымчанам, у которых есть льготы на проезд, будут выданы бесконтактные банковские карты.

<https://crimea.ria.ru/society/20201001/1118789295/Vlasti-Kryma-otvetili-na-zhaloby-passazhirov-iz-za-nerabochikh-validatorov.html>

РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА – ЭКОНОМИКА СИБИРИ; СВЕТЛАНА СИБИНА; 2020.01.10; НЕ ВЫХОДЯ ЗА ГРАНИЦЫ; В ОМСКОЙ ОБЛАСТИ С МИНИМАЛЬНЫМИ ЗАТРАТАМИ И ПРИМЕНЕНИЕМ НОВЫХ ТЕХНОЛОГИЙ ПОСТРОИЛИ СТРАТЕГИЧЕСКИ ВАЖНУЮ ДОРОГУ

В Омской области ввели в эксплуатацию автомобильную дорогу в обход Казахстана. Ранее из Омска в Русско-Полянский район области вела только одна трасса, участок которой проходит через территорию соседней республики. Теперь это «недоразумение» устранено, а событие, которого ждали шесть лет, назвали историческим.

Строительство 16-километрового участка «Милоградовка – Алабота» обошлось бюджету в 723,5 миллиона рублей. Маршрут проложили по оптимальной линии, чтобы свести к минимуму затраты на изъятие земель сельскохозяйственного назначения. Удалось

экономить и на обустройстве дорожного основания – вместо традиционного и весьма дорогого щебня использовали местный грунт.

Потребность в дороге возникла давно, строить ее планировали еще в 2014 году, после решения о демаркации границ между Республикой Казахстан и Российской Федерацией. Однако средств региональной казны было недостаточно, чтобы самостоятельно реализовать проект. Спустя четыре года, когда руководство страны приняло решение выделить 65 процентов необходимых средств из федерального бюджета (областному осталось только 35), строительству включили зеленый свет.

В прошлом году власти Казахстана намеревались закрыть проезд по старой дороге. Жителям Русско-Полянского района с населением более восемнадцати тысяч человек предлагали пользоваться автодорогой через Нововаршавку, а это крюк в десятки километров. Но глава региона Александр Бурков уговорил акима Кумара Аксакалова не вводить ограничения до окончания стройки.

По новой дороге уже идут потоки машин. Транзитный путь весьма востребован и при грузовых, и при пассажирских перевозках.

– Дорога – это новая качественная основа для транспортно-логистической связи между нашими странами, импульс торгово-экономическим отношениям, – заявил на открытии участка вице-министр индустрии и инфраструктурного развития Республики Казахстан Берик Камалиев.

В строительстве магистрали впервые использовались местные материалы. Специалисты Сибирского государственного автомобильно-дорожного университета подсчитали, что применять традиционный щебень нерентабельно. Во-первых, это дороже, во-вторых, при таком объеме перевозок грузовики напрочь разбили бы сотни километров сопутствующих трасс. Ученые предложили новую технологию – использовать суглинок с бетоном. «Это эксперимент, окончательные результаты которого мы увидим только зимой. Но есть уверенность, что все пройдет успешно», – утверждают специалисты.

В этом году омичи внедряют ноу-хау и на других магистралях.

В частности, идет эксперимент по ремонту дорог в Муромцевском, Усть-Ишимском и Павлоградском районах. В укладке «дорожной одежды» на участках с низкой интенсивностью движения используют «облегченные» конструкции. Все расчеты выполнили ученые Сибирской автодорожной академии. Если эксперимент пройдет успешно, опыт распространят на другие сельские магистрали. За счет экономии можно будет ремонтировать дорог гораздо больше, чем теперь.

Благодаря **национальному проекту «Безопасные и качественные дороги»** за два последних года региональную дорожную сеть основательно модернизировали. Если раньше строители не справлялись с объемом работ и федеральные деньги приходилось возвращать, то в этом году за высокие темпы Омской области выделили дополнительно два миллиарда рублей из средств федерального бюджета.

<https://rg.ru/2020/10/01/reg-sibfo/v-omskoj-oblasti-postroili-strategicheski-vazhnuu-dorogu.html>

КОММЕРСАНТЪ (Н.НОВГОРОД); РОМАН РЫСКАЛЬ; 2020.01.10; ПИТЕРСКИЕ ИДУТ В ОБХОД БАЛАХНЫ; НИЖЕГОРОДСКИЙ МИНТРАНС СФОРМИРОВАЛ ТАРИФЫ ДЛЯ ЕЩЕ НЕ ПОСТРОЕННОЙ ДОРОГИ

Правительство Нижегородской области разработало методику расчета стоимости проезда для автомобильного обхода Балахны, который еще не построен. Первую в регионе платную дорогу ориентировочной стоимостью 15 млрд руб. планируется строить с участием Евразийского банка развития. Концессионером может выступить петербургская Первая концессионная компания, связанная с СК «Орион плюс», новым игроком на рынке нижегородского дорожного строительства. Тариф на километр пути по дороге, строительство которой начнется в 2022 году, уже варьируется от 8 до 24 руб.

Министерство транспорта и автомобильных дорог Нижегородской области представило на публичное обсуждение методику расчета стоимости проезда по платным трассам. Как следует из пояснительной записки к проекту нормативного акта, документ необходим для верстки финансовых моделей инвестиционных проектов в дорожно-транспортной сфере в интересах потенциальных инвесторов. Окончательный размер платы за проезд предложено устанавливать владельцу платной автодороги или ее участка, при этом стоимость километра пути для каждой категории транспортных средств утверждается ежегодно, и год остается неизменным. Тариф для разных машин одной категории будет одинаковым. По предварительным расчетам минтранса, водители легковых (в том числе с прицепом) машин и мотоциклов могут платить по 4 руб. за 1 км. Проезд среднегабаритных фургонов, грузовиков, туристических и междугородных автобусов на двух осях обойдется в 8 руб. за 1 км. Втрое больше (24 руб. за 1 км) рассчитан тариф для тяжелых грузовиков на трех и более осях и таких же автобусов, а также транспортных средств с прицепом выше 2,6 м.

Отметим, что ставки сформированы исходя из экономических реалий 2020 года, и в дальнейшем будут проиндексированы с учетом инфляции и прогноза социально-экономического развития, следует из проекта постановления правительства Нижегородской области. Тариф формируется исходя из категории транспортного средства, базового размера платы 1 руб. за 1 км, коэффициента дифференциации (оси, класс) и среднегодового индекса потребительских цен в Нижегородской области. Чем меньше и легче автомобиль, тем меньше платит его владелец за проезд по платным дорогам.

Как сообщили “Ъ-Приволжье” в региональном минтрансе, расчет потребовался для строительства второй очереди участка дороги Р-152 Шопша – Иваново – Нижний Новгород протяженностью 24,8 км с эстакадами и развязками (обход Балахны). Первая очередь (обход Заволжья) была построена в 2008 году при губернаторе Валерии Шанцеве, который затем обещал реализовать второй этап проекта, но не смог выбить деньги из федерального бюджета. Достроить дорогу перед выборами в 2018 году пообещал новый губернатор Глеб Никитин. Строительство второй очереди обхода призвано вывести транзитный трафик из Балахны и прилегающего поселка Лукино, разгрузить их от пробок и улучшить транспортное сообщение с Чкаловским районом и соседней Ивановской областью. Как ранее писал “Ъ-Приволжье”, корректировка проекта дороги привела к проволочкам и судам. В октябре 2019 года госзаказчик – Главное управление автомобильных дорог Нижегородской области (ГУАД) – расторг договор с проектировщиком ООО «Проектный институт «Волгаавтодорпроект»» со ссылкой на отрицательное заключение госэкспертизы, и сейчас проектно-сметную документацию за 101,7 млн руб. доделал Институт Гипростроймост Санкт-Петербург. Она проходит госэкспертизу.

Финансировать строительство нижегородские власти рассчитывают за счет средств Евразийского банка развития, с которым губернатор Глеб Никитин в 2019 году на полях Петербургского экономического форума договорился об инвестировании в дорожные проекты в регионе. Ранее в ЕБР сообщали, что общая стоимость вложений в нижегородскую транспортную инфраструктуру оценивается в 20 млрд руб.

Как сообщили в минтрансе области, в рамках соглашения с ЕБР ведутся переговоры с ООО «Центральная концессионная компания», которое может заняться строительством автомобильного обхода Балахны. Платной эту дорогу могут сделать для возврата вложений потенциального концессионера.

По данным Kartoteka.ru, ООО «Центральная концессионная компания» (ООО ЦКК) зарегистрировано в Санкт-Петербурге в 2019 году с уставным капиталом 30 тыс. руб. Долей в 99% уставного капитала ЦКК владеет ООО «Орион плюс». По данным петербургских СМИ, эта строительная компания, учрежденная Петром Усовым и

Алексеем Вихаревым, сотрудничает со Смольным с 2000-х годов. В Нижегородской области у «Орион плюс» с приходом команды губернатора Глеба Никитина также появились заказы. Компания участвует в подряде по строительству развязки в Неклюдово-Золотово, получила госконтракт на строительство обхода Дивеева, а также выходила на тендеры по крупным проектам строительства развязок в Ольгино и на ул. Циолковского, но не выиграла их.

В правительстве Нижегородской области не уточнили детали переговоров с возможным инвестором-концессионером. Как ранее писал “Ъ-Приволжье”, финансирование строительства обхода запланировано на 2022 год.

<https://www.kommersant.ru/doc/4512590>

ТАСС; 2020.01.10; РЖД И СОЮЗ ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГ КУБЫ РАЗРАБОТАЮТ ПЛАН ПО МОДЕРНИЗАЦИИ ИНФРАСТРУКТУРЫ ОСТРОВА

РЖД и Союз железных дорог Кубы разработают план модернизации инфраструктуры острова на 2021 год. Об этом говорится в пресс-релизе **Минтранса России** по итогам встречи **замглавы министерства Дмитрия Зверева** с заместителем **премьер-министра** Республики Куба Рикардо Кабрисасом Руисом.

В сообщении говорится, что стороны достигли договоренности о подготовке дорожной карты российско-кубинского сотрудничества в области транспорта на ближайшую перспективу.

В июне 2017 года «РЖД интернешнл» (дочерняя компания РЖД) и Союз железных дорог Кубы подписали соглашение по проекту восстановления и модернизации инфраструктуры железных дорог на острове. В качестве возможных источников финансирования называются кредиты российских банков и средства специального счета, на который идут платежи в погашение долга Гаваны перед Москвой. Кубинская сторона также должна полностью освободить «РЖД Интернешнл» и ее российских субподрядчиков, зарегистрированных на Кубе, от всех налогов, сборов и пошлин.

<https://tass.ru/ekonomika/9602213>

ИНТЕРФАКС; 2020.01.10; ПРАВИТЕЛЬСТВО РФ ЖДЕТ ПРЕДЛОЖЕНИЙ ПО ПОЭТАПНОМУ ДОВЕДЕНИЮ ДИВИДЕНДОВ РЖД ДО 50% ПРИБЫЛИ ПО МСФО

Правительство РФ предписало **министерству транспорта РФ**, **министерству финансов РФ** и **Федеральному агентству по управлению государственным имуществом (Росимущество)** представить предложения по поэтапному доведению дивидендов ОАО «Российские железные дороги» до 50% от чистой прибыли по МСФО.

При этом по итогам работы компании в 2019 г. поручено не предусматривать выплату дивидендов по обыкновенным акциям.

ИНТЕРФАКС; 2020.01.10; РЖД ВОССТАНОВИЛИ ПОРЯДКА 90% ОТМЕНЕННЫХ РАНЕЕ ПАССАЖИРСКИХ ПОЕЗДОВ, СОХРАНЯЮТ ПЛАНЫ ОБНОВЛЕНИЯ ПОДВИЖНОГО СОСТАВА

ОАО «Российские железные дороги» на фоне повышения спроса на пассажирские перевозки продолжает восстанавливать отмененные ранее поезда, сообщил глава РЖД Олег Белозеров в интервью Наиле Аскер-заде на телеканале «Россия 24».

«Экономика исправляется, и пассажиры поехали, мы восстановили практически 90% поездов», – сказал Белозеров.

«Соответственно четко реагируем на заказ субъектов РФ, нужно меньше (поездов – ИФ) – значит меньше, нужно больше – значит больше, все люди перевозятся в соответствии с (санитарными – ИФ) требованиями», – отметил глава РЖД.

Белозеров напомнил, что наиболее тяжелое время было весной, когда пассажиропоток в дальнем следовании снизился в среднем на 70%. «Мы (во время действия ограничений – ИФ) очень серьезно просели по объемам перевозок, по дальнему пассажирскому следованию, потому что поезд движется по нескольким территориям, не как авиация – из точки в точку, в точку В, а решения принимаются в разных территориях, абсолютно справедливо, разные, там разная ситуация», – пояснил он.

По его словам, в условиях закрытия границ и развития внутреннего туризма РЖД отмечают повышенный спрос на перевозки пассажиров. «Этот год действительно стал для нас удивительным. Во-первых, мы не отменили запуска новых направлений, ну из последних, вот, допустим, электричка в Кострому, уникальный с железнодорожной точки зрения, технический вопрос. Мы запустили новый подвижной состав Москва – Владивосток. Люди по направлениям, не только южному, увеличили объемы передвижения. Люди больше стали ездить по стране. Москва – Брянск, Москва – Нижний Новгород, Хабаровск – Владивосток. Вот по таким направлениям для нас было удивительно, но количество людей несколько выросло, либо пассажиропоток стабилизировался», – сказал Белозеров.

Топ-менеджер также отметил, что РЖД не снижали цели по программе обновления пассажирского подвижного состава. «Есть элементы технологические, где вагоны или сам подвижной состав должен обновляться, соответственно мы конечно же, туда направляем новые вагоны, более того, наша программа по обновлению вагонов будет увеличена в этом году. Она не снизилась. Президент РФ поддержал и правительство выпуск специального механизма вечных облигаций. И это дало возможность нам поддержать нашу инвестпрограмму, соответственно в пассажирском комплексе инвестпрограмма у нас сохранена», – сообщил глава РЖД.

На ту же тему:

<https://tass.ru/ekonomika/9600363>

ИНТЕРФАКС; 2020.01.10; ГЛАВА РЖД ЖДЕТ ВОССТАНОВЛЕНИЯ ДОКРИЗИСНОГО УРОВНЯ ПАССАЖИРСКИХ Ж/Д ПЕРЕВОЗОК В 2021Г

Восстановление объемов перевозок пассажиров на докризисном уровне ожидается в 2021 года, сообщил глава ОАО «Российские железные дороги» Олег Белозеров в интервью Наиле Аскер-заде на телеканале «Россия 24».

«По поводу пассажирского движения (восстановление к докризисному уровню – ИФ) в части наших прогнозов – это следующий год. Здесь нужно смотреть, как будет складываться общая ситуация в этом году», – сказал глава РЖД.

По данным РЖД, перевозки пассажиров в поездах дальнего следования в РФ в августе 2020 года сократились на 33,4% по сравнению с тем же периодом 2019 года, до 9,3 млн человек. В целом пассажирские перевозки в августе сократились на 19,9%, до 86,8 млн человек.

По прогнозу Минэкономразвития, восстановление объемов перевозок пассажиров железнодорожным транспортом ожидается к первому кварталу 2021 года.

РЖД прогнозируют 30% снижение пассажирских перевозок в поездах дальнего следования по итогам 2020 года.

ИНТЕРФАКС; 2020.01.10; РЖД ПОДПИСАЛИ С «НЕКОТОРЫМИ КОМПАНИЯМИ» ДОГОВОРЫ SHIP-OR-PAY ДЛЯ ДОСТАВКИ В ПОРТ УСТЬ-ЛУГУ

ОАО «Российские железные дороги» подписало с «некоторыми компаниями» договоры ship-or-pay для доставки грузов в порт Усть-Луга (Ленинградская область, южное побережье Финского залива).

«Мы с некоторыми компаниями подписали договор по Усть-Луге ship-or-pay. Коллеги подписались под тем, что они готовы вести к себе определенный объем, если этот объем не поедет, у них будут штрафные санкции за недоставку груза», – сообщил генеральный директор РЖД Олег Белозеров в интервью Наиле Аскер-заде на телеканале «Россия 24».

«Мы такую работу планируем провести, ну практически со всеми нашими грузоотправителями. Чтобы и у них были обязательства, и у нас. Иначе получается определенная форма дискриминации, когда одни говорят: «а мы бы хотели проехать, нам надо», и другие говорят: «должны быть правила». Вот эти правила сейчас будут дорабатываться», – отметил топ-менеджер.

ИНТЕРФАКС; 2020.01.10; РЖД К 2022Г ОСНАСТЯТ АВТОБЛОКИРОВКОЙ УЧАСТОК БЕСТУЖЕВО-НЕРЮНГРИ В ЯКУТИИ

ОАО «Российские железные дороги» (РЖД) объявило открытый конкурс на выполнение строительно-монтажных работ по оснащению автоблокировкой участка «Дальневосточной железной дороги» Бестужево-Беркакит-Нерюнгри в Якутии.

Из материалов сайта госзакупок следует, что работы должны быть выполнены не позднее 15 декабря 2021 года, сам договор действует до мая 2022 года.

Начальная (максимальная) цена контракта – 2,015 млрд рублей с НДС. Источником финансирования являются собственные средства РЖД.

Заявки на участие в конкурсе принимаются до 19 октября, подведение итогов назначено на 4 ноября.

Автоматическая блокировка – это система интервального регулирования и обеспечения безопасности движения поездов. Система управляет сигналами проходных светофоров, контролирует последовательное занятие и освобождение рельсовых цепей, управляет и контролирует работу автоматической переездной сигнализации, обеспечивает автоматическое и ручное блокирование и деблокирование запрещающих сигналов проходных светофоров, а также смену направления движения поездов на перегоне.

Линия Бестужево-Беркакит-Нерюнгри обеспечивает выход Якутии на Байкало-Амурскую магистраль (БАМ) и далее на Транссибирскую магистраль.

Ранее власти Якутии сообщали о необходимости увеличения пропускной способности участка Беркакит-Бестужево. Необходимость его развития связана с активным развитием юга Якутии, в частности, со значительным увеличением объемов перевозок угля с Инаглинского ГОКа группы компаний «Колмар».

ИНТЕРФАКС; 2020.01.10; РЖД ПЛАНИРУЮТ ПРЕДСТАВИТЬ НОВУЮ КОНЦЕПЦИЮ ПАССАЖИРСКОГО ВАГОНА С УВЕЛИЧЕННОЙ ДЛИНОЙ ПОЛКИ

ОАО «Российские железные дороги» планируют представить новую концепцию пассажирского вагона, сообщил глава РЖД Олег Белозеров в интервью Наиле Аскер-заде в программе «Вести» на телеканале «Россия 1».

«Мы предоставим сейчас абсолютно новый вагон. Вагон габарита «Т», он по ширине больше на 28 сантиметров, сам вагон длиннее. При этом иная компоновка, которая дает возможность увеличить сам вагон и размещение более, чем на три метра», – сказал он.

«Там появится новое купе, но самое важное – это длина места будет не метр 70 (см), а метр 80 (см)», – уточнил глава РЖД.

Новой концепцией предусмотрен механизм, позволяющий менять пространство в купе и открывать перегородки между соседними купе, отметил Белозеров. По его словам, в купе также предусмотрено отдельное место для расположения чемоданов, обуви, есть душ и несколько туалетов.

«У нас было деление: плацкарт, СВ. Есть вагоны, которые старше 15 лет и соответственно в одних вагонах есть условия биотуалета, да, а где-то мы еще не до конца изменили.

Почему пассажир должен платить одинаковую цену что за один, что за другой вагон, если не предоставляется услуга? Соответственно мы вот эти элементы разделили», – сказал также Белозеров, отвечая на вопрос о запуске новых тарифных классов и стоимости билетов.

Индексация стоимости ж/д билетов в регулируемом сегменте в следующем году составит 3,7%, напомнил он, отметив что это ниже уровня инфляции.

ИНТЕРФАКС; 2020.01.10; РЖД ВИДЯТ ВОЗМОЖНОСТЬ СОКРАЩЕНИЯ ИНТЕРВАЛА В ДВИЖЕНИИ ЭЛЕКТРИЧЕК НА МЦК ДО 2 МИНУТ

Интервал в движении поездов на Московском центральном кольце (МЦК) в перспективе может быть сокращен до двух минут, заявил глава ОАО «Российские железные дороги» Олег Белозеров в интервью Наиле Аскер-заде на телеканале «Россия 24».

«Мы изначально предполагали, что, наверное, 220 тысяч человек можно будет по кольцу (МЦК) перевести, и потом спрос в течение пяти или десяти лет будет увеличиваться», – сказал Белозеров.

«Пик был 560 тысяч человек, мы вынуждены были перестроить вместе с Москвой всю технологию, то есть, мы изначально закладывали интервал шесть минут, потом перешли на пять, потом на четыре, и вот смотрим на сегодняшний момент, уже дальше три и две минуты, все востребовано», – сообщил глава РЖД.

ИНТЕРФАКС; 2020.01.10; ПОГРУЗКА В СЕНТЯБРЕ СОКРАТИЛАСЬ НА 0,7%, РЖД ЖДУТ ЕЕ «ОСНОВНОГО ВОССТАНОВЛЕНИЯ» В I ПОЛУГОДИИ

Среднесуточная погрузка на сети ОАО «Российские железные дороги» в сентябре 2020 года составила 3,508 млн тонн, что на 0,7% меньше, чем в том же периоде годом ранее, сообщил «Интерфаксу» источник, знакомый с деятельностью компании.

В целом за месяц объем отправки составил 105,2 млн тонн. Ранее замглавы РЖД Алексей Шило говорил, что компания ожидает в сентябре падение погрузки на 2%. «Есть позитивная динамика последние уже, пожалуй, четыре месяца, поэтому мы в абсолюте рассчитываем, что на эту цифру сможем выйти», – отмечал он. По состоянию на 20 сентября снижение погрузки составляло 1%, сообщал источник агентства.

По его словам, в октябре план работы «Российских железных дорог» предполагает среднесуточную погрузку на уровне 3,5 млн тонн, что на 0,1% меньше, чем в том же периоде годом ранее.

Динамика ж/д отправки грузов существенно улучшилась в августе после провала в начале года. В июне падение составляло 4,4%, в июле – 3,9%. В августе же погрузка сократилась лишь на 0,8% при плане работы в минус 5%.

«Сейчас в некоторые дни мы даже превышаем погрузку предыдущего года. Я думаю, что основное восстановление произойдет в первой половине следующего года», – сообщил в четверг гендиректор РЖД Олег Белозеров в интервью телеканалу «Россия 24».

ТАСС; ВЯЧЕСЛАВ КОКУРКИН; 2020.01.10; ПЕРВЫЙ ВО ЛЬДАХ: КАК В РОССИИ СТРОЯТ СОВРЕМЕННЫЕ АТОМНЫЕ ЛЕДОКОЛЫ

Атомные ледоколы – уникальные суда, которые есть только в России. Их масштабное строительство продолжалось в советские годы, однако затем встало на вынужденную паузу, прервавшуюся лишь в 2007 году сдачей атомохода «50 лет Победы». Однако уже в начале октября свой первый лед «попробует» новый флагман – самый мощный в мире атомный ледокол «Арктика». А в течение двух лет сдадут еще два аналогичных судна. Корреспондент портала «Будущее России. Национальные проекты» узнал, чем уникальны атомоходы проекта 22220, как организовано их строительство на Балтийском заводе в Санкт-Петербурге и когда атомный ледокольный флот России будет полностью обновлен. Необходимое обновление

Масштабная программа обновления атомного флота для дальнейшего освоения Арктики вошла в число задач национальных проектов, инициированных **президентом России Владимиром Путиным**. Она стала частью Комплексного плана модернизации и расширения магистральной инфраструктуры в составе федерального проекта «Северный морской путь». Он предполагает строительство пяти ледоколов проекта 22220, а также десятков других судов, среди которых и неатомные ледоколы, и вспомогательные суда ледового класса.

Это необходимо, поскольку используемые сейчас ледоколы постепенно вырабатывают свой ресурс и должны выводиться из эксплуатации. В частности, три из четырех действующих атомоходов потребуют вывода из эксплуатации к 2022 году. А вот объем грузов, которые планируется перевозить по Севморпути, только растет: к 2024 году он может более чем удвоиться, достигнув 60–80 млн тонн.

Проект нового атомного ледокола был разработан еще в 2009 году, рассказывает гендиректор Балтийского завода (входит в Объединенную судостроительную корпорацию, ОСК) Алексей Кадилов. Предполагалось, что новые суда заменят действующие сейчас ледоколы «Ямал», «Таймыр» и «Вайгач», которые скоро выработают свой почти сорокалетний ресурс.

«Они должны были обеспечить прежде всего жизнедеятельность Норильского комбината [группы компаний «Норникель»], но в процессе разработки появился также запрос на поставки на Запад сжиженного природного газа компании «Новатэк». Так появился второй крупный потребитель», – объясняет Кадилов.

Сверхзадача заключалась в том, чтобы создать принципиально новый – универсальный – атомный ледокол, который сможет заменить как проходящие через тяжелые льды северных морей «Ямал» и «50 лет Победы», так и легко заходящие в устья сибирских рек «Таймыр» и «Вайгач». Первым двум судам при осадке 11 метров сложно заходить в Енисей и устье Оби, где сейчас ведутся большие проекты по добычи нефти и газа. Так и появился проект 22220 – серийный атомный ледокол с двойной осадкой: глубина его погружения в воду меняется с 10,5 до 8,65 метра.

Новые вызовы

Головной ледокол проекта, то есть самое первое судно, которое будет построено по такой схеме, назвали в честь легендарного ледокола «Арктика» – первого в истории судна, достигшего Северного полюса в надводном положении. Сейчас этот ледокол уже выведен из состава флота. Контракт на создание серии новых атомоходов был заключен с Балтийским заводом еще в 2012 году, однако фактически к строительству головного судна серии приступили только два года спустя – в 2014-м.

Сроки сдвинули из-за трех ключевых факторов. При строительстве решили максимально использовать оборудование отечественного производства: так, изначально предусмотренную проектом систему электродвижения французской фирмы Converteam заменили на отечественную, разработанную Крыловским государственным научным центром. Заказчик и в целом изменил требования, что потребовало внесения изменений в технический проект. Кроме того, принятый в 2011 году Федеральный закон № 223-ФЗ «О закупках товаров, работ, услуг отдельными видами юридических лиц» потребовал выбирать всех поставщиков только по конкурсу.

Как вспоминает Алексей Кадилов, из всего первоначального проекта остались только корпус, атомный реактор и вспомогательные дизель-генераторы.

«Все остальное оборудование выбиралось по конкурсу и фактически заменило все то, что предварительно ЦКБ «Айсберг» выбирало для этого ледокола», – говорит он.

Инновационный проект

Проект 22220 – во многом инновационный. Заместитель главного конструктора Балтийского завода Вадим Ивлев объясняет это так: «На судне (головном корабле серии, «Арктике». – Прим. ред.) огромное количество впервые примененных и реализованных

решений – как технических, эксплуатационных, так и функциональных. Поэтому ледокол можно назвать инновационным, он в значительной степени отличается от ледокола, который имел такое же имя, «Арктика» предыдущая, и превосходит его практически во всем».

Главное новшество – двухосадочная система. Технически она выполнена за счет изменяемого балласта: у каждого ледокола есть так называемые балластные танки, это большие цистерны, расположенные по одному на каждом борту. В них специальными насосами набирается забортная вода, за счет этого ледокол садится ниже, у него увеличивается осадка, и он способен проламывать лед большей толщины. Когда же ему необходимо зайти в устья рек, этот балласт откачивается, ледокол поднимается выше, осадка у него уменьшается, и он осуществляет работу уже в портовой зоне.

Специалист перечисляет и другие инновации атомных ледоколов проекта 22220:

два ядерных реактора «РИТМ-200» мощностью по 175 МВт, специально разработанных для новых ледоколов – они гораздо компактнее предшественников, но при этом выдают такую же энергетическую тепловую мощность;

три гребных электродвигателя, по 20 МВт, что позволяет ледоколу проходить лед более трех метров толщиной и практически круглогодично эксплуатировать Северный морской путь;

система электродвижения переменного тока, во многом инновационная для отечественного гражданского судостроения;

повышенная комфортность присутствующих – например, на борту есть беспроводной высокоскоростной интернет, навигационная связь, телефонная связь, бассейн, спортзал, обзорный салон, комната отдыха, отдельные каюты либо каюты на двух человек, где также предусмотрены все удобства. Ивлев говорит, что «это не просто какой-то отрезанный от мира кусочек железа, это полноценно функционирующий город на воде».

Благодаря последней особенности экипаж ледокола может проводить на борту до полугода, то есть весь период навигации. Экипаж составляет 75 человек, и при этом на борт можно поместить значительно большее количество пассажиров – это могут быть и туристы, и экспедиционная или спасательная команда. Так что после вывода из эксплуатации атомного ледокола «50 лет Победы», который сейчас возит туристов на Северный полюс, суда серии 22220 также можно будет использовать для перевозки пассажиров и экспедиций.

Корабельные крестные

При всех перечисленных инновациях что-то остается неизменным. Например, традиция «крестить» корабли при спуске на воду. Первые три атомохода, которые уже прошли через это, получили своих крестных матерей. «Арктику» отправляла в добрый путь спикер Совета Федерации Валентина Матвиенко, «Сибирь» – вице-премьер Татьяна Голикова, а «Урал» – глава Центробанка Эльвира Набиуллина.

Алексей Кадилов объясняет, что это давняя традиция судостроителей: «Выбирает крестную мать заказчик, это его прерогатива, и вот она произносит речь и разрезает ленточку, с помощью которой бутылка бьется о борт корабля. Получается, крестит его бутылкой шампанского, а не святой водой». При этом, добавляет он, разрезать ленточку необходимо для того, чтобы пришло в действие специальное устройство, с помощью которого и разбивается бутылка.

Командная работа

Но до этого момента постройка ледокола требует слаженной и сложной работы целого ряда предприятий по всей стране. Так, разработкой ядерной энергетической установки занимается ОКБМ имени И. И. Африкантова, изготавливает реакторы машиностроительный завод «ЗиО-Подольск». Паротурбинные установки разрабатывает, изготавливает и испытывает Кировский завод, Уральский турбинный завод отвечает за

паровые турбины, Крыловский центр и «Русэлпром» – за систему электродвижения, АО «Армалит» – за судовую трубопроводную арматуру.

Вся работа выстраивается совместно, а затем «распараллеливается». Головной ледокол серии уже прошел серию ходовых испытаний, которые проводила сдаточная команда, в чей состав входят многие работники Балтийского завода.

Второй и третий ледоколы проекта 22220 – «Сибирь» и «Урал» – дорабатываются на достроечной набережной. «Сибирь» готовится к погрузке ядерного топлива. На «Урале» ведутся электромонтажные работы. На стапеле уже формируется корпус «Якутии», а для будущей «Чукотки» началось изготовление секций.

«Каждый корабль состоит примерно из 360 секций и блоков, сейчас полным ходом идет изготовление этих секций и блоков корпуса ледокола [«Якутия»]. Также в производство запущено оборудование для него. И параллельно с этим сейчас запустили изготовление секций «Чукотки», потому что мы хотим заложить ее в этом году», – рассказывает Кадилов.

Над всем этим трудятся 6500 работников Балтийского завода и 1500 сотрудников организаций-подрядчиков. Так, до спуска на воду атомными ледоколами занимаются именно рабочие завода, а вот достроечные работы ведут во многом подрядчики.

«Детские болезни»

Термин из автопрома, говорящий о часто выявляемых шероховатостях новых моделей, можно применить и к судостроению. Вот только в отличие от автопрома опытный образец размером с ледокол строить и дорого, и долго. Поэтому, как говорят на заводе, собственно головное судно серии и становится практически опытным образцом.

Конечно, для выявления проблем на ранних стадиях при производстве отдельного сложного оборудования создаются опытные образцы – именно на них проводят испытания, выявляя недостатки, и после этого вносят коррективы в документацию. У подрядчиков есть отдельные стенды для реактора, парогенераторов, автоматики, на которых все отработывается. Но вместе это все впервые собирается на судне, и взаимодействие отработывать приходится именно там – других вариантов нет.

Так, во время испытаний «Арктики» сгорел носовой статор гребного электродвигателя на правом борту. Ледокол может работать и без него, и пока принято решение оставить все как есть – год атомоход будет эксплуатироваться без этого статора, а летом 2021 года весь двигатель поменяют, и мощность ледокола выйдет на проектные 60 МВт. При этом изменение эксплуатационных характеристик судна будет незначительным: временная потеря в ледопробитости составит до 20 см, а в скорости – до 0,6 узла.

Все подобные проблемы, которые выявили на испытаниях «Арктики», учитывают при строительстве следующих четырех ледоколов серии, окончание строительства которых ждать совсем недолго. При входе на Балтийский завод через главную проходную висит большое табло с обратным отсчетом до времени сдачи в эксплуатацию всех пяти ледоколов серии. «Чукотку» планируют передать заказчику в конце 2026 года, а уже через год после этого «Росатомфлот» рассчитывает получить с верфи «Звезда» на Дальнем Востоке первый атомный ледокол еще более амбициозного проекта 10510 «Лидер».

<https://futurerussia.gov.ru/nacionalnye-proekty/pervyj-vo-ldah-kak-v-rossii-stroat-sovremennye-atomnye-ledokoly>

ИНТЕРФАКС; 2020.01.10; ТРИ УГОЛЬНЫХ СТИВИДОРА ПОРТА НАХОДКА ИНВЕСТИРУЮТ В УДВОЕНИЕ МОЩНОСТИ ПРИПОРТОВОЙ СТАНЦИИ

Реконструкция ж/д станции Мыс Астафьева, обслуживающей порт Находка в Приморском крае, позволит увеличить ее пропускную способность в 2 раза, говорится в сообщении АО «Терминал Астафьева».

АО «Терминал Астафьева» и еще два крупных стивидора, специализирующихся на перевалке угля через порт Находка, ранее учредили ООО «Реконструкция

железнодорожной станции Мыс Астафьева» – управляющую компанию, которая займется проектом реконструкции.

По данным РЖД, с начала года среднесуточная выгрузка на станции составляет около 400 вагонов при перерабатывающей способности станции 396 вагонов в сутки.

АО «Терминал Астафьева» отмечает, что инициатива проведения совместных работ предприятиями в 2019 году была представлена главе ОАО «Российские железные дороги» (РЖД) Олегу Белозерову.

«И была одобрена и поддержана руководством «Российских железных дорог». В настоящий момент создана управляющая компания, которая займется коллективным запросом предприятий, примыкающих к одной станции, на проведение ее реконструкции», – говорится в сообщении.

«В рамках соглашения о сотрудничестве порты Находки и РЖД договорились о совместной работе для увеличения объема перевозок грузов в адрес участников. Первым этапом станет предоставление от РЖД технических условий для проведения работ», – приводятся в сообщении слова заместителя директора АО «Терминал Астафьева» Алексея Владимирова.

В последующем созданная УК займется проектированием реконструкции станции и работами по увеличению пропускной способности.

Ранее сообщалось, что учредителями ООО «Реконструкция железнодорожной станции Мыс Астафьева» выступили АО «Находкинский морской торговый порт» (крупнейшая стивидорная компания в порту Находка) – 44,72% долей, АО «Терминал Астафьева» – 43,35%, ООО «Компания «Аттис Энтерпрайс» – 11%. Миноритарным собственником выступает ООО «Портовые услуги» (Москва) – 0,93%.

Компания зарегистрирована 25 сентября с уставным капиталом 100 тыс. рублей, в качестве основного вида деятельности указаны «прочие строительные специализированные работы».

Владельцем «Аттис Энтерпрайс» и «Портовых услуг» является ООО «Портовый холдинг» (Москва), 51% которого принадлежит Артему Козовому (сын Геннадия Козового, совладельца Evraz), 49% – Татьяне Пустошинской.

«Находкинский морской торговый порт» в 2019 году перевалил 9,449 млн тонн угля, «Терминал Астафьева» – 2,95 млн тонн, «Аттис Энтерпрайс» – 1,438 млн тонн.

Развитие железнодорожной инфраструктуры станции Мыс Астафьева имеет критически важное значение для увеличения объемов перевалки угля в страны Азиатско-Тихоокеанского региона через порт Находка.

В 2017 году Evraz продал «Находкинский морской торговый порт» своим основным акционерам – Роману Абрамовичу и партнерам. При этом компании заключили долгосрочное соглашение о перевалке грузов в определенном объеме.

ИНТЕРФАКС; 2020.01.10; FESCO СЧИТАЕТ САМОУПРАВСТВОМ ОРГАНИЗОВАННУЮ ГЕНДИРЕКТОРОМ ВМТП ЗАБАСТОВКУ ДОКЕРОВ ПОРТА

Менеджмент ПАО «Дальневосточное морское пароходство» (МОЕХ: FESH) (ДВМП, головная компания группы FESCO) в связи с забастовкой работников ПАО «Владивостокский морской торговый порт» (МОЕХ: VMTP) (ВМТП, крупнейшая стивидорная компания в порту Владивосток, входит в группу FESCO) называет самоуправством действия генерального директора ВМТП Заирбека Юсупова.

«На территории стратегического предприятия, которым является «Владивостокский морской торговый порт», запрещено проведение каких-либо забастовок, препятствующих работе предприятия. Таким образом, забастовка, организованная Заирбеком Юсуповым, чьи полномочия на посту гендиректора ВМТП заканчиваются сегодня, 1 октября, является

самоуправством. Этим действиям будет дана соответствующая правовая оценка «, – заявили в FESCO.

В четверг докеры ВМТП вышли на митинг, протестуя против смены гендиректора порта. «Работа докеров на сегодняшний день не приостановлена, утром было заседание профкома, решили выйти на общее собрание, чтобы выразить позицию в отношении прекращения полномочий генерального директора Заирбека Юсупова. Докеры поддерживают этого директора и возражают против прекращения его полномочий», – сообщила «Интерфаксу» зампредседателя Российского профсоюза докеров, представитель профкома докеров ВМТП Елена Хорошун.

По ее словам, протест выражают свыше 100 докеров, часть собралась у здания управления порта, часть оставалась на причалах. Докеры опасаются, что после смены руководителя ухудшатся условия работы на предприятии, пояснила представитель профкома. «Они не понимают, почему это происходит, поскольку предприятие увеличивает производительность работы, ставит рекорды по грузопереработке, прибыль увеличивается», – сказала Хорошун.

«Работники переживают за условия труда, которые сейчас есть. Это хороший коллективный договор, высокая, стабильная зарплата, которая индексируется, льготы, дополнительное медстрахование. Это не только докеры, но и работники структурных подразделений, которые обеспечивают работу порта. Все переживают, чтобы не потерять тот уровень заработных плат... Мы предполагаем, что меняют руководство, чтобы забрать как можно больше гарантий у работников, чтобы меньше было расходов на это», – сказала собеседница агентства.

По итогам собрания готовится резолюция с требованиями работников, которая будет направлена руководству транспортной группы FESCO.

Наблюдательный совет ВМТП 30 сентября принял решение досрочно прекратить полномочия гендиректора Заирбека Юсупова. Новым гендиректором ПАО «Владивостокский морской торговый порт» со 2 октября станет Роман Кухарук.

ИНТЕРФАКС; 2020.01.10; ДОКЕРЫ ВМТП ПРОТЕСТУЮТ ПРОТИВ УВОЛЬНЕНИЯ ГЕНДИРЕКТОРА

Работники ПАО «Владивостокский морской торговый порт» (МОЕХ: VMTP) (ВМТП, крупнейшая стивидорная компания в порту Владивосток, входит в группу FESCO) в четверг вышли на митинг, протестуя против смены гендиректора предприятия, сообщила «Интерфаксу» зампредседателя Российского профсоюза докеров, представитель профкома докеров ВМТП Елена Хорошун.

«Работа докеров на сегодняшний день не приостановлена, утром было заседание профкома, решили выйти на общее собрание, чтобы выразить позицию в отношении прекращения полномочий генерального директора Заирбека Юсупова. Докеры поддерживают этого директора и возражают против прекращения его полномочий», – сказала Хорошун.

По ее словам, протест выражают свыше 100 докеров, часть собралась у здания управления порта, часть оставалась на причалах.

Докеры опасаются, что после смены руководителя ухудшатся условия работы на предприятии, пояснила представитель профкома.

«Они не понимают, почему это происходит, поскольку предприятие увеличивает производительность работы, ставит рекорды по грузопереработке, прибыль увеличивается», – сказала Хорошун.

«Работники переживают за условия труда, которые сейчас есть. Это хороший коллективный договор, высокая, стабильная зарплата, которая индексируется, льготы, дополнительное медстрахование. Это не только докеры, но и работники структурных подразделений, которые обеспечивают работу порта. Все переживают, чтобы не потерять

тот уровень заработных плат... Мы предполагаем, что меняют руководство, чтобы забрать как можно больше гарантий у работников, чтобы меньше было расходов на это», – сказала собеседница агентства.

По итогам собрания готовится резолюция с требованиями работников, которая будет направлена руководству транспортной группы FESCO.

«Интерфакс» обратился за комментарием в ВМТП, однако пока не получил его.

Как сообщалось, новым гендиректором ПАО «Владивостокский морской торговый порт» со 2 октября назначен Роман Кухарук.

В **пресс-службе FESCO «Интерфаксу»** сообщили, что новый генеральный директор ранее работал в ВМТП, не уточнив должности.

По данным аналитической системы «СПАРК-Интерфакс», Кухарук является генеральным директором и владельцем ООО «Рейл-Траст» (Владивосток). Основной вид деятельности компании связан с перевозками.

В сообщении FESCO говорится, что наблюдательный совет ВМТП 30 сентября принял решение досрочно прекратить полномочия гендиректора Заирбека Юсупова.

ИНТЕРФАКС; 2020.01.10; ЗЕРНОВОЙ ТЕРМИНАЛ ГРУППЫ «ДЕЛОПОРТС» В СЕНТЯБРЕ ПОСТАВИЛ РЕКОРД ПО ПЕРЕВАЛКЕ НА ЭКСПОРТ – 662 ТЫС. Т

Зерновой терминал КСК (входит в группу «Дело» Сергея Шишкарева и «Росатома») в сентябре 2020 года установил новый рекорд месячной перевалки зерновых, отгрузив 661,758 тыс. тонн, говорится в сообщении «ДелоПорТС» (холдинговая компания, владеющая стивидорными активами в морском порту Новороссийск).

Предыдущий рекорд по перевалке зерна был поставлен в октябре 2017 года и составлял 567,78 тыс. тонн.

По словам генерального директора КСК Александра Трухановича, росту показателя способствовали решения менеджмента, грамотная эксплуатация новых мощностей терминала. «Кроме того, за нас сыграли удачно складывающаяся конъюнктура зернового рынка и высокий урожай в России», – отметил Труханович.

При этом уже на старте зернового сезона была пересмотрена логистическая составляющая доставки зерна автомобильным транспортом, достигнута договоренность с клиентами о задействовании другого автотерминала большей вместимости и с более рациональной организацией оборота автомашин.

Как отмечает компания, в разгар перевалки зерновых руководству КСК пришлось принимать ряд оперативных корректирующих решений: из-за меньшего урожая в соседних южных регионах страны сократился поток автозерновозов, но резко увеличилось количество заявок на прием железнодорожных составов с зерном, достигнув пиковых значений за все время работы терминала. В связи с этим методика обработки вагонов была пересмотрена, что позволило увеличить объем обработки со 125 вагонов в сутки в начале августа до 188 вагонов в середине сентября.

В настоящее время терминал заказал дополнительную тяговую технику в железнодорожный сегмент. Уже внедрено и проходит практическое испытание оборудование, призванное автоматизировать и сократить время технологических процедур – весового контроля, отбора проб зерна и ряда других. Общие инвестиции в модернизацию КСК составляют около \$68 млн.

ИНТЕРФАКС; 2020.01.10; РОСМОРРЕЧФЛОТ ИЩЕТ ПОДРЯДЧИКА ДЛЯ РЕКОНСТРУКЦИИ ТРЕХ ГИДРОУЗЛОВ ВОЛГО-ДОНСКОГО КАНАЛА ЗА 967 МЛН РУБ

Росморречфлот объявил конкурс с ограниченным участием на второй этап реконструкции Волго-Донского судоходного канала, говорится в материалах сайта госзакупок.

Работы ведутся в рамках подпрограммы «Морской и речной транспорт» ФЦП «Развитие транспортной системы, России (2010-2021 годы)».

Начальная (максимальная) цена контракта составляет 967,316 млн рублей. Заявки принимаются до 20 октября, их рассмотрение пройдет в два этапа – 21 и 26 октября. Согласно техническому заданию, победителю предстоит в срок до 1 ноября 2023 года выполнить реконструкцию оборудования на гидроузлах №6 и №13, Николаевском гидроузле.

В ФБУ «Администрация Волго-Донского бассейна внутренних водных путей» «Интерфаксу» уточнили, что в рамках реконструкции будет осуществлена замена «ворот и наиболее ответственного механического оборудования, которое находится в длительной эксплуатации, для повышения уровня безопасности гидроузлов».

Работы будут проводиться в пос. Соляной (гидроузел №6), Калачевском районе, пос. Пятиморск (Ильевский гидроузел №13) и на Николаевском гидроузле в Ростовской области.

По данным ФБУ, второй этап реконструкции Волго-Донского канала, в состав которого входят 15 гидроузлов, ведется с 2010 года. «Реконструкция идет постепенно, потому что протяженность канала большая, объемы реконструкции и строительства предполагаются тоже большие, по мере закрепления денежных средств и разработки проектно-сметной документации и, что немаловажно, прохождения государственной экспертизы. Параллельно тоже с 2010 года ведется первый этап реконструкции, но там немного другой состав работ», – отметил представитель учреждения, добавив, что в настоящее время запланированы мероприятия по реконструкции канала вплоть до 2030 года.

«Но есть еще гидроузлы, которые не были охвачены реконструкцией в Волгоградской области, Цимлянский гидроузел в Ростовской области, Федоровский гидроузел в Адыгее, первый гидроузел. Есть над чем работать. Сейчас разрабатывается проектная документация на реконструкцию гидроузлов NN4, 5 и 9, пока ведутся проектно-изыскательские работы», – сказал собеседник агентства.

Волго-Донской судоходный канал имени В.И. Ленина соединяет две реки в месте их наибольшего сближения и одновременно обеспечивает связь Каспийского моря с Мировым океаном. По каналу ежегодно проходит более 7 тыс. судов грузоподъемностью до 6 тыс. тонн, перевозящих более 12 млн тонн грузов.

ИНТЕРФАКС; 2020.01.10; РОСМОРПОРТ ПЛАНИРУЕТ ПРИВЛЕЧЬ 5 МЛРД РУБ. КРЕДИТНЫХ СРЕДСТВ НА СТРОИТЕЛЬСТВО ФЛОТА

ФГУП «Росморпорт» объявило аукцион на открытие невозобновляемой кредитной линии с суммарным лимитом 5 млрд рублей, сообщается в материалах на сайте госзакупок.

Цель кредитования – финансирование строительства и приобретения судов.

Срок предоставления средств – три года, процентная ставка – ключевая ставка ЦБ РФ плюс 2,5% годовых.

Заявки на аукцион будут приниматься до 30 октября, подведение итогов намечено на 12 ноября 2020 года.

ЯКУТИЯ 24; 2020.01.10; АЙСЕН НИКОЛАЕВ: РЕГИОНЫ ДАЛЬНЕГО ВОСТОКА ПОДДЕРЖАЛИ СОЗДАНИЕ АЛЬЯНСА АВИАКОМПАНИЙ

Глава республики Айсен Николаев сообщил, что регионы Дальневосточного федерального округа поддержали идею создания альянса авиакомпаний с сохранением юридической независимости, передает телеканал «Якутия 24» со ссылкой на пресс-службу главы и правительства региона. «Все дальневосточные субъекты выступают за создание альянса с некоей управляющей компанией, при сохранении юридической независимости существующих авиаперевозчиков», – сказал он в ходе выступления на площадке медиашколы «Дальневосточный репортер». При этом глава подчеркнул, что

между Якутией и Сахалинской областью нет конфликтных ситуаций в этом вопросе. «У нас с Сахалином позиции совпадают на 99%. Есть детали по созданию авиаальянса, но они несущественны», – сказал он. По словам Айсена Николаева, главной задачей создания нового объединения является предоставление возможностей населению осуществлять перелеты как можно дешевле и на новых отечественных самолетах. «Наши позиции с **Минтрансом России** практически совпали при последней встрече, когда обсуждали создание консорциума дальневосточных авиаперевозчиков», – отметил руководитель республики.

<https://yk24.ru/index/obshhestvo/ajsen-nikolaev-regionyi-dalnego-vostoka-podderzhali-sozdanie-alyansa-aviakompanij>

<https://yakutia.mk.ru/economics/2020/10/01/aysen-nikolaev-vse-regiony-dfo-podderzhivayut-sozdanie-aviaalyansa.html>

ТАСС; 2020.01.10; РАЗВИТИЕ АЭРОПОРТОВ В ОТДАЛЕННЫХ ПОСЕЛЕНИЯХ ХАБАРОВСКОГО КРАЯ ВКЛЮЧИЛИ В НАЦПРОГРАММУ

Вошедшие в нацпрограмму по развитию Дальнего Востока мероприятия по реконструкции аэропортов отдаленных и труднодоступных поселений Хабаровского края повысят качество и безопасность полетов на внутренних рейсах. Об этом ТАСС в четверг сообщили в Министерстве транспорта и дорожного хозяйства региона.

Реконструкция аэропортов в поселениях Херпучи, Аян и в самом северном поселке региона Охотске вошла в перечень мероприятий национальной программы социально-экономического развития Дальнего Востока на период до 2024 года и на перспективу до 2035 года. В нее также вошла реконструкция аэропорта Хабаровска.

«Со следующего года начнется реконструкция аэропортов Охотск и Аян, летом будущего года уже должны начать завозить туда материалы. Работы завершатся в 2023 году», – сказал представитель министерства.

В аэропорту Охотска заменят старую металлическую взлетно-посадочную полосу, которая из-за давности не отвечает современным требованиям безопасности. В Аяне, помимо реконструкции полосы, построят новое здание аэропорта. На работы по аэропорту Охотска направят более 2,9 млрд рублей, Аяна – свыше 912 млн рублей. Сообщение с этими населенными пунктами есть только по воздуху, через эти аэропорты обеспечивается связь 8 тыс. жителей Охотского и Аяно-Майского районов с остальным краем.

В 2022 году, как сообщили в министерстве, начнется работа по строительству нового здания аэропорта и реконструкции полосы в поселке Херпучи. Этот аэропорт связывает жителей с краевым центром, другого регулярного сообщения у них нет. На планируемые работы направят более 1,2 млрд рублей, сдать объекты должны в 2024 году.

«Реконструкция этих аэропортовых комплексов позволит сохранить авиасообщение с этими поселениями, так как имеющаяся инфраструктура устарела и требует обновления для повышения безопасности полетов. Кроме того, это улучшит качество обслуживания пассажиров, повысит регулярность полетов», – сказал представитель ведомства. Реконструкция аэропортов включена в госпрограмму по развитию транспортной системы.

<https://tass.ru/ekonomika/9599057>

ИНТЕРФАКС; 2020.01.10; АВИАКОМПАНИЯ NORDWIND С 27 ОКТЯБРЯ НАЧНЕТ ЛЕТАТЬ ИЗ РОСТОВА-НА-ДОНУ В СТАМБУЛ

Авиакомпания Nordwind с 27 октября начнет выполнять рейсы из международного аэропорта «Платов» (Ростов-на-Дону) в Стамбул, сообщила **пресс-служба** ростовского аэропорта.

Перелеты будут выполняться на воздушных судах Boeing-737-800W.

Выполнение рейсов запланировано дважды в неделю: по вторникам и пятницам. Вылет из аэропорта «Платов» в 11:15, прилет в стамбульский аэропорт в 13:45. Вылет в обратном направлении в 14:45, прибытие в Ростов-на-Дону в 17:10.

В настоящее время данный маршрут обслуживает авиакомпания Turkish Airlines с частотой 6 раз в неделю.

По данным **Росавиации**, в 2019 году компания Nordwind перевезла 5,5 млн пассажиров (рост на 13% к 2018 году), став по этому показателю 8-й среди российских перевозчиков. По данным системы «СПАРК-Интерфакс», Nordwind контролирует глава туроператора Regas Touristik Каринэ Букрей.

Ростовский аэропорт «Платов» начал обслуживание коммерческих рейсов в декабре 2017 года. По итогам первого полугодия 2020 года пассажиропоток аэропорта составил 700,4 тыс. человек, что на 53% меньше, чем годом ранее. Базовым перевозчиком является авиакомпания «Азимут», которая в минувшем году увеличила перевозки пассажиров через «Платов» в 1,8 раза – до 592 тыс. человек.

[Вернуться в оглавление](#)