



Ежедневный мониторинг СМИ

19 ОКТЯБРЯ 2020

СОДЕРЖАНИЕ

| | |
|--|----|
| ИЗВЕСТИЯ; ДМИТРИЙ ГРИНКЕВИЧ; 2020.19.10; НЕ ДЛЯ СЛАБОРЕЗЕРВНЫХ: ВЭБ МОЖЕТ ПОЛУЧИТЬ ДЕНЬГИ ФНБ НА ИНВЕСТИЦИИ; ИСТОЧНИКИ «ИЗВЕСТИЙ» СООБЩАЮТ, ЧТО В ПРАВИТЕЛЬСТВЕ ОБСУЖДАЮТСЯ КОРРЕКТИРОВКИ СИСТЕМЫ БЮДЖЕТНЫХ ПРАВИЛ | 3 |
| ИЗВЕСТИЯ; НАТАЛЬЯ БАШЛЫКОВА; 2020.19.10; БУДЕТ ПРИНЯТО: ОБНОВЛЕННЫЙ ГОССОВЕТ МОЖЕТ НАЧАТЬ РАБОТУ В ЭТОМ ГОДУ; ГОСДУМА И СОВЕТ ФЕДЕРАЦИИ ГОТОВЫ РАССМОТРЕТЬ ПРЕЗИДЕНТСКИЙ ЗАКОНОПРОЕКТ В УСКОРЕННЫЕ СРОКИ | 5 |
| КОММЕРСАНТЬ; НАТАЛЬЯ СКОРЛЫГИНА; 2020.19.10; КРИЗИС ПОШЕЛ В НАГРУЗКУ; ПОКАЗАТЕЛЬ ОАО РЖД ВЫШЕЛ В ПЛЮС ВПЕРВЫЕ ЗА ГОД | 7 |
| ИЗВЕСТИЯ; GERMAN КОСТРИНСКИЙ; 2020.19.10; ПАССАЖИРООТТОК: ЖЕЛЕЗНЫЕ ДОРОГИ ОТБРОСИЛО НА 10 ЛЕТ НАЗАД; ПЕРЕВОЗКИ ГРАЖДАН ПО ИТОГАМ ГОДА СНИЗЯТСЯ ДО УРОВНЯ 2010-ГО | 8 |
| КОММЕРСАНТЬ; АНАСТАСИЯ ВЕДЕНЕЕВА; 2020.19.10; ГОСПОДДЕРЖКУ КЛАДУТ НА СТАПЕЛЬ; ПРАВИТЕЛЬСТВО ПРОДЛИТ СУБСИДИИ ПО КРЕДИТАМ НА НОВЫЕ СУДА | 11 |
| КОММЕРСАНТЬ; АЛЕКСЕЙ ЧЕРНЫШЕВ, ИВАН БУРАНОВ; 2020.17.10; ПРАВОМУ СНОВА ДАЮТ ПРАВА; ВВОЗ АВТОМОБИЛЕЙ БЕЗ СИСТЕМЫ «ЭРА-ГЛОНАСС» НА ДАЛЬНИЙ ВОСТОК МОГУТ ПРОДЛИТЬ | 12 |
| ГАЗЕТА.РУ; ТИМУР ХАСАНОВ; 2020.17.10; РИСК УТЕЧКИ И НАГРУЗКА НА БИЗНЕС: ПРОЕКТ СЛЕЖЕНИЯ ЗА АВТОМОБИЛИСТАМИ ВСТРЕТИЛ ОТПОР; ЗАКОНОПРОЕКТ ПО СОЗДАНИЮ СИСТЕМЫ СЛЕЖЕНИЯ ЗА ТРАНСПОРТОМ «АВТОДАТА» СТОЛКНУЛСЯ С КРИТИКОЙ | 13 |
| РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; ЕВГЕНИЙ ГАЙВА; 2020.16.10; В ТУРИНДУСТРИИ ПОДДЕРЖАЛИ ОТМЕНУ ЗАПРЕТА ВОЗИТЬ ДЕТЕЙ НА СТАРЫХ АВТОБУСАХ | 16 |
| КОММЕРСАНТЬ FM; УЛЬЯНА МИНЕНКОВА; 2020.16.10; САМОЛЕТЫ РАЗВЕРНУЛИСЬ НА КУБУ; БУДЕТ ЛИ НАПРАВЛЕНИЕ ПОЛЬЗОВАТЬСЯ СПРОСОМ СРЕДИ РОССИЯН | 17 |
| ЭКСПЕРТ; КСЕНИЯ КЛЕПЧА; 2020.19.10; ВОЗВРАЩЕНИЕ АЛЮМИНИЯ ДОМОЙ | 18 |
| ЭКСПЕРТ; АЛЕКСАНДР ИВАНТЕР; 2020.19.10; ТИХАЯ ИНФРАСТРУКТУРНАЯ РЕВОЛЮЦИЯ; ТРАССА МОСКВА – КАЗАНЬ: НЕЗАМЕЧЕННАЯ РЕВОЛЮЦИЯ В ДОРОЖНОМ СТРОИТЕЛЬСТВЕ | 23 |
| ВОЛГА НЬЮС; ЮРИЙ САХАРОВ; 2020.16.10; АВТОМАГИСТРАЛЬ «ЕВРОПА – ЗАПАДНЫЙ КИТАЙ»: ДОРОГА-ШАНС ДЛЯ ПФО | 31 |
| ТАСС; 2020.16.10; ТРАНЗИТ МЕЖДУ КИТАЕМ И ЕВРОПОЙ ПО ИНФРАСТРУКТУРЕ РЖД УЖЕ ПРЕВЫСИЛ ПОКАЗАТЕЛИ 2019 ГОДА | 34 |
| ТАСС; 2020.16.10; В КУЗБАССЕ В 2020 ГОДУ ОТРЕМОНТИРОВАЛИ ПОЧТИ 400 КМ АВТОМОБИЛЬНЫХ ДОРОГ | 35 |
| ТАСС; 2020.16.10; В НОВГОРОДСКОЙ ОБЛАСТИ ПОСТРОЯТ НОВЫЕ ДОРОГИ ДЛЯ РАЗВИТИЯ ТУРИСТИЧЕСКИХ МАРШРУТОВ | 35 |
| ТАСС; 2020.16.10; ВЛАСТИ ПЕТЕРБУРГА ПЛАНИРУЮТ ПОСТРОИТЬ ПЕРВЫЙ УЧАСТОК ШИРОТНОЙ МАГИСТРАЛИ В 2024 ГОДУ | 36 |

| | |
|---|----|
| ТАСС; 2020.16.10; ЧИСЛО СООТВЕТСТВУЮЩИХ НОРМАТИВАМ ПСКОВСКИХ ГОРОДСКИХ ДОРОГ К 2021 ГОДУ ВЫРАСТЕТ В 1,5 РАЗА..... | 36 |
| ТАСС; 2020.16.10; ТВЕРСКАЯ ОБЛАСТЬ СТАЛА РЕМОНТИРОВАТЬ В ЧЕТЫРЕ РАЗА БОЛЬШЕ ДОРОГ | 37 |
| ТАСС; 2020.19.10; В ЧИТЕ ДОРОЖНЫЕ СЛУЖБЫ ЗАВЕРШИЛИ АСФАЛЬТИРОВАНИЕ УЛИЦ ПО НАЦПРОЕКТУ | 38 |
| ТАСС; 2020.16.10; ДВИЖЕНИЕ АВТОМОБИЛЕЙ ЗАПУСТИЛИ НА ОТРЕМОНТИРОВАННОМ УЧАСТКЕ ТРАССЫ М7 В ЧУВАШИИ..... | 38 |
| ТАСС; 2020.16.10; БОЛЕЕ 20 ПЕРЕКРЕСТКОВ ХАБАРОВСКА ОБОРУДУЮТ КАМЕРАМИ ФИКСАЦИИ НАРУШЕНИЙ ДО КОНЦА ОКТЯБРЯ | 39 |
| ТАСС; 2020.16.10; УДАЛЕННОЕ ПОСЕЛЕНИЕ ЛЕСОЗАГОТОВИТЕЛЕЙ В ЮГРЕ ВПЕРВЫЕ СВЯЗАЛИ ТРАССОЙ С «БОЛЬШОЙ ЗЕМЛЕЙ» | 39 |
| ТАСС; 2020.16.10; МОСТ ЧЕРЕЗ РЕКУ ПУР, КОТОРОГО ЖИТЕЛИ ЖДАЛИ 40 ЛЕТ, ОТКРЫЛСЯ НА ЯМАЛЕ..... | 40 |
| ТАСС; 2020.16.10; ФОТОВЫСТАВКА «ДОРОГИ РОССИИ. ЛЮДИ В КАДРЕ» ОТКРЫЛАСЬ В МОСКВЕ | 42 |
| РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; ЕЛЕНА ПАНОВА; 2020.16.10; ЮГРА СТАЛА ЛИДЕРОМ В РОССИИ ПО САМОМУ БЕРЕЖНОМУ ОТНОШЕНИЮ К ДОРОГАМ | 43 |
| ПАРЛАМЕНТСКАЯ ГАЗЕТА; ГЕННАДИЙ МЕЛЬНИК; 2020.17.10; ЗА РЕЗИНУ НЕ ПО СЕЗОНУ ГОТОВЯТ ШТРАФЫ; СО СЛЕДУЮЩЕГО ГОДА ВОДИТЕЛЯМ ПРИДЁТСЯ ВНИМАТЕЛЬНЕЕ СЛЕДИТЬ ЗА КАЛЕНДАРЁМ | 44 |
| ТАСС; 2020.16.10; КАБМИН ОБЯЗАЛ ПЕРЕВОЗЧИКОВ ОБЕСПЕЧИТЬ ВИДЕОНАБЛЮДЕНИЕ В ПОЕЗДАХ ДАЛЬНЕГО СЛЕДОВАНИЯ | 45 |
| Ъ; 2020.16.10; СТРОИТЕЛЬСТВО ДЕТСКОЙ ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГИ В ПЕРМИ ЗАПЛАНИРОВАНО НА 2021 ГОД..... | 46 |
| ПРАЙМ; 2020.19.10; АВИАРЕЙСЫ ВЛАДИВОСТОК – СЕУЛ ПЛАНИРУЕТСЯ ВОЗОБНОВИТЬ С 23 ОКТЯБРЯ..... | 46 |

ПУБЛИКАЦИИ

ИЗВЕСТИЯ; ДМИТРИЙ ГРИНКЕВИЧ; 2020.19.10; НЕ ДЛЯ СЛАБОРЕЗЕРВНЫХ: ВЭБ МОЖЕТ ПОЛУЧИТЬ ДЕНЬГИ ФНБ НА ИНВЕСТИЦИИ; ИСТОЧНИКИ «ИЗВЕСТИЙ» СООБЩАЮТ, ЧТО В ПРАВИТЕЛЬСТВЕ ОБСУЖДАЮТСЯ КОРРЕКТИРОВКИ СИСТЕМЫ БЮДЖЕТНЫХ ПРАВИЛ

Часть средств Фонда национального благосостояния (ФНБ) – в том числе из его ликвидной части – может быть переведена на депозиты в ВЭБ. Об этом сообщили «Известиям» два близких к правительству источника. Информацию также подтвердил один из федеральных чиновников. Таким образом кабмин планирует направить резервы в экономику, не дестабилизируя систему бюджетных правил, хотя частично нормы управления деньгами фонда всё же придется переписать, уверяют собеседники редакции. По их словам, не исключено, что может быть скорректировано обязательство хранить в ЦБ деньги фонда в размере не ниже 7% ВВП. Эксперты полагают, что в приоритете сейчас должен быть выход из кризиса, а не неприкосновенность бюджетных правил.

В экономику через ВЭБ

Сейчас на депозитах в ВЭБ размещено 580 млрд рублей из средств ФНБ, следует из материалов Минфина. Максимально, согласно нормативам ведомства, на вкладах в госкорпорации может находиться до 955 млрд рублей фонда. Используя их, ВЭБ может выдавать кредиты, но – также исключительно в установленных пределах. Реальный сектор экономики может быть профинансирован не более чем на 300 млрд рублей. На данный момент госкорпорация прокредитовала инвестпроекты на 62 млрд. Остальная часть денег ФНБ вложена главным образом в капитал ВЭБ.

Сейчас в правительстве обсуждают выделение ВЭБ дополнительных денег из фонда, рассказали «Известиям» два близких к правительству источника. Речь, по их данным, идет о нескольких сотнях миллиардов рублей.

Действующая система бюджетных правил обязывает держать на счетах в ЦБ накопления фонда, соответствующие как минимум 7% ВВП. Это так называемая ликвидная часть ФНБ, регулятор управляет этими деньгами в составе всей суммы международных резервов.

По данным на 1 октября, в Банке России хранились деньги ФНБ в размере 8,2% ВВП. Теоретически 1,2% могли быть вложены в другие активы, но, поскольку практически вся сумма накоплений размещена в иностранные валюты, размер фонда в рублевом выражении постоянно пересматривается – как только рубль укрепится, стоимость активов ФНБ снизится. Ранее глава Минфина Антон Силуанов, отвечая на вопросы журналистов, утверждал, что по итогам года ликвидная часть фонда вряд ли существенно превысит 7% ВВП, поэтому всерьез рассуждать об инвестициях из его ресурсов не приходится.

По словам собеседника, близкого к правительству, сейчас кабмин обсуждает изменение этого норматива – в частности, корректировку правила, предписывающего держать в ЦБ ресурсы не менее 7% ВВП.

– Это не дестабилизирует систему бюджетных правил, поскольку речь идет, по сути, о размещении, а не о расходах ФНБ, – пояснил он «Известиям».

Другой источник также подтвердил, что такое обсуждение ведется – но «скорее в вялотекущем режиме». Если инициатива всё же пройдет, в проектах, в которые будут вкладываться деньги фонда, должны будут участвовать и другие кредиторы или инвесторы.

В прошлом году Минфин подготовил критерии размещения средств ФНБ в инвестпроекты. Доля вложений фонда не должна быть выше 20% стоимости инициативы, а ее доходность – не ниже ставок ОФЗ.

Выше семи

Как ранее писали «Известия», первый вице-премьер Андрей Белоусов поручил Минэку и Минтрансу подготовить перечень проектов, которые могли бы быть профинансированы из денег фонда на возвратной основе. Список должны были сформировать мероприятия из транспортной части комплексного плана модернизации и расширения магистральной инфраструктуры.

«Известия» направили запросы в правительство, Минфин, ВЭБ, Минэкономразвития и Минтранс с просьбой прокомментировать планы перераспределить часть ресурсов ФНБ на депозиты в госкорпорацию и инвестировать их в проекты.

В пресс-службе кабмина заявили, что прорабатывают федеральный закон о внесении изменений в ст. 96.11 и 125 Бюджетного кодекса. Документом будет устанавливаться порядок вложений средств ФНБ в самокупаемые инфраструктурные проекты и проекты ВЭБ.РФ, уточнили в правительстве. Правила коснутся предельного объема средств ФНБ от общего размера финансирования, доходности, срока размещения ресурсов, добавили там. Разделы БК, которые планируется скорректировать, посвящены правилам размещения ресурсов фонда и условиям предоставления госкредитов.

В пресс-службе Минфина в ответ на вопросы «Известий» привели слова главы ведомства Антона Силуанова.

– Если мы в ходе исполнения бюджета увидим, что наши прогнозы по пополнению фонда будут выше уровня 7%, мы продолжим инвестирование средств этого источника на инфраструктурные проекты и, соответственно, будем направлять средства этого источника на развитие, – заявил министр на профильном комитете в Госдуме.

В Минтрансе сообщили, что в общенациональном плане восстановления экономики предусмотрено выделение РЖД в 2020 году средств ФНБ на развитие Восточного полигона. Кроме того, прорабатывается использования средств ФНБ для строительства автодороги М-12 Москва – Нижний Новгород – Казань. Предложения согласовываются с профильными ведомствами, добавили в Минтрансе.

Пресс-служба ВЭБ рекомендовала обратиться в Минфин. В Минэке на запрос «Известий» не ответили.

Чтобы не стало привычкой

Основное ограничение, которое на ФНБ накладывает законодательство, – в том, что после новой инвестиции в ликвидной части фонда должно оставаться 7% ВВП, отметил замдиректора группы суверенных рейтингов и макроэкономического анализа АКРА Дмитрий Куликов. Остальные нормы, например по сумме максимальных вложений в каждый тип актива, скорее часть инвестиционной политики, второстепенные по отношению к главному требованию правила, уверен эксперт.

Сейчас стоит задача не сохранить неприкосновенность бюджетного правила, а вывести экономику из кризиса, уверен **руководитель направления «Макроэкономика» ЦМАКП Дмитрий Белоусов.**

– В определенный момент стало казаться, что хотя и с серьезными потерями, но мы вышли из коронакризиса, по крайней мере стабилизировалась безработица, – отметил эксперт. – Сейчас этот показатель вновь начал расти. Характерная черта российских компаний, особенно крупных, – увольнять людей только в случае, когда перспективы становятся совсем туманными. Поэтому, судя по всему, возможностей для быстрого восстановления российский бизнес видит немного.

Необходимо максимально быстро вернуть экономике динамику, и поэтому лучше скорректировать бюджетное правило, которое разрабатывалось под совершенно другие условия, чем вынуждать бизнес приспособливаться к кризису, считает он.

– Хуже всего, когда стагнация становится привычкой, – резюмировал Дмитрий Белоусов. Вопросы о том, какой должна быть система бюджетных правил и сколько нужно накапливать в ФНБ, – всегда предмет дискуссии, добавил директор Центра региональной политики РАНХиГС Владимир Климанов. Очевидно, что определенный запас на черный день нужен. Однако есть большие сомнения в том, что в нынешней кризисной ситуации, когда экономика фактически трещит по швам, необходим столь существенный объем средств в фонде, который фактически не пущен в оборот. Впрочем, считает эксперт, если и вкладывать эти ресурсы в проекты, то они как минимум должны гарантировать долгосрочные выгоды для страны и давать мультипликативный эффект – например, развитие БАМа или строительство высокоскоростных магистралей.

<https://iz.ru/1075225/dmitrii-grinkevich/ne-dlia-slaborezervnykh-veb-mozhet-poluchit-dengi-fnb-na-investitcii>

ИЗВЕСТИЯ; НАТАЛЬЯ БАШЛЫКОВА; 2020.19.10; БУДЕТ ПРИНЯТО: ОБНОВЛЕННЫЙ ГОССОВЕТ МОЖЕТ НАЧАТЬ РАБОТУ В ЭТОМ ГОДУ; ГОСДУМА И СОВЕТ ФЕДЕРАЦИИ ГОТОВЫ РАССМОТРЕТЬ ПРЕЗИДЕНТСКИЙ ЗАКОНОПРОЕКТ В УСКОРЕННЫЕ СРОКИ

По информации «Известий», Госдума может рассмотреть президентский законопроект о Госсовете в ноябре. После этого начнется формирование состава обновленного органа. Эту информацию подтверждают в СФ, где ждут документ к этим датам. Эксперты считают, что Госссовет может стать реальным механизмом единой публичной власти в России, остаться совещательным органом с расширенным функционалом или площадкой согласования интересов центра и регионов. Всё будет зависеть от того, какие задачи будут перед ним поставлены.

В ускоренном порядке

Обновленный Госссовет может начать свою работу уже в 2020 году. Об этом «Известиям» сообщили источники в нижней палате, которая начнет рассмотрение текста президентского законопроекта о создании в России единой публичной власти после 2 ноября. До этой даты парламентарии будут получать на него отзывы и предложения регионов.

– Поскольку это президентский законопроект, мы постараемся очень быстро его рассмотреть и передать в верхнюю палату. Думаю, что это произойдет в первой половине ноября, – подтвердил «Известиям» ускоренный порядок принятия документа первый зампред комитета Госдумы по госстроительству и законодательству Михаил Емельянов.

По его словам, Госссовет образован указом президента 1 сентября 2000 года, однако все эти 20 лет он не был прописан в Конституции. Сейчас у него появляется другой статус, это самое важное, подчеркнул парламентарий.

– Кроме того, он повышает возможности субъектов, региональных элит и населения доводить свои проблемы до федерального центра напрямую. То есть появляется такой очень нужный коммуникационный канал, поэтому важно, чтобы он заработал как можно быстрее, – отметил депутат.

В Совете Федерации также ждут текст законопроекта в следующем месяце.

– Действительно, мы ждем его в ноябре. Президентские законопроекты для нас в приоритете, тем более принимаются во исполнение поправок, которые были приняты в Конституцию, – пояснил «Известиям» первый заместитель председателя комитета СФ по конституционному законодательству и государственному строительству Владимир Полетаев.

По его словам, принять этот законопроект важно, потому что обновленный Госссовет станет одним из самых прямых способов, когда регионы в таком большом формате могут довести свою позицию по любому волнующему их вопросу. Парламентарий обратил внимание на дополнительные полномочия, которые получит обновленный орган, а также

на включение в его состав спикеров СФ и Госдумы и председателя правительства. Это, по его мнению, повысит кумулятивный эффект при принятии тех или иных решений федеральной власти.

Владимир Путин внес законопроект в Госдуму 14 октября. Среди новаций, прописанных в нем, – запрет на участие в его работе лиц с иностранным гражданством или видом на жительство, а также счетами и ценностями в иностранных банках. Для решения текущих вопросов деятельности в Госсовете создается президиум, персональный состав которого определяется председателем – **президентом РФ**. Обеспечивать деятельность Госсвета будут комиссии. Также могут создаваться рабочие группы и иные органы. Все члены Госсвета участвуют в его работе на общественных началах.

Исходя из текста документа, в число задач органа входит подготовка предложений президенту по целому ряду вопросов. В том числе целям и приоритетам социально-экономического и регионального – муниципального развития, госстроительству, укреплению основ федерализма и местного самоуправления, а также по вопросам, касающимся взаимоотношений уровней публичной власти. Кроме того, в функции Госсвета будет входить определение мер по поощрению субъектов РФ и муниципальных образований.

Площадка согласования интересов

Эксперты считают, что судьба обновленного Госсвета во многом будет зависеть от задач, которые ему поставят, а также от работы его аппарата, на который возложат очень много функций.

– Несмотря на то что документ называется законопроектом о Госсовете, он посвящен системе единства публичной власти. Впервые объединяются все государственные органы и институты, в том числе общественные. Во-вторых, определяется принцип ее деятельности, где Госсвет должен стать главным координирующим звеном, – пояснил «Известиям» директор Института прикладных политических исследований Григорий Добромелов.

Что же касается полномочий Госсвета, то, по его словам, формально они сильно не меняются, но для них задается максимально широкая рамка. В каждом из пунктов законопроекта идет приписка: «и другие полномочия, поручения и так далее».

– То есть дальше всё будет зависеть от задач, которые поставят. Если будет поставлена задача сделать его сильным, координирующим органом, то установленная в документе рамка это позволяет, – отметил эксперт.

Если Госсвет сможет с ними справляться, то Россия получит очень эффективный механизм управления, координирования и развития внутривластной системы. Если такой задачи поставлено не будет, то Госсвет будет «клубом» губернаторов с чуть-чуть расширенным функционалом, полагает эксперт.

Глава «Политической экспертной группы» Константин Калачев, напротив, считает, что Госсвет останется только совещательным органом, так как он не стал площадкой для транзита власти, например, по сценарию Казахстана. В Конституцию была внесена поправка, дающая возможность нынешнему президенту выдвигаться на новый срок.

– К тому, что центр принятия решений в стране теперь перемещается в Госсвет, лично я отношусь скептически. Исходя из текста законопроекта, он не становится органом власти, а остается совещательной структурой. При этом мы все понимаем, что он может иметь власть, пока его возглавляет **Владимир Путин**. Поэтому в этой истории мне интересней, кто в итоге войдет в его состав, – рассуждает эксперт.

При этом он отметил, что новый Госсвет может стать реальной площадкой для регионов, которую не смог до конца реализовать Совет Федерации.

Согласен с Константином Калачевым вице-президент Центра политических технологий Алексей Макашкин. По его мнению, власть отказалась от транзита через эту структуру, хотя именно для этого Госсвет насыщался различными полномочиями. А поскольку он

все-таки был вписан в Конституцию, его решили немного реформировать, но при этом не наделять какими-то серьезными функциями.

– В последнее время роль Совета Федерации как палаты регионов снижается. Есть послабления для того, чтобы генералам и дипломатам стать сенаторами, сейчас появятся президентские сенаторы. Поэтому в Госсовете повышается статусность губернаторов, которые смогут теперь, например, обсуждать параметры федерального бюджета или законопроект, который предложит им глава государства, – отметил эксперт.

Глава АПЭК Дмитрий Орлов полагает, что Госсовет будет с высокой вероятностью не «властью над властями», а площадкой согласования интересов, прежде всего интересов центра и регионов. Эксперт убежден, что именно это следует из законопроекта о Госсовете и отвечает заявленной президентом логике работы этого органа.

<https://iz.ru/1074601/natalia-bashlykova/budet-priniato-obnovlenniy-gossovet-mozhet-nachat-rabotu-v-etom-godu>

На ту же тему:

<https://www.kommersant.ru/doc/4538470>

КОММЕРСАНТЪ; НАТАЛЬЯ СКОРЛЫГИНА; 2020.19.10; КРИЗИС ПОШЕЛ В НАГРУЗКУ; ПОКАЗАТЕЛЬ ОАО РЖД ВЫШЕЛ В ПЛЮС ВПЕРВЫЕ ЗА ГОД

ОАО РЖД впервые в этом году показало прирост суточной погрузки относительно прошлого года. Это соответствует плану компании вернуться к прошлогоднему уровню погрузки в четвертом квартале, хотя в целом по итогам 2020 года монополия ждет падения показателя в пределах 3,5%. Перевозки высокодоходных грузов на сети продолжают снижаться, однако, по мнению аналитиков, в инфраструктурном сегменте доходность ОАО РЖД может даже вырасти за счет сокращения расходов. Но с учетом дочерних компаний, в том числе серьезно пострадавших от коронавируса сегментов пассажирских перевозок и оперирования вагонами, общая доходность по группе все равно снизится.

Погрузка ОАО РЖД вышла в плюс по итогам 15 дней октября, сообщил «Интерфакс» со ссылкой на свои источники и подтвердили “Ъ” в ОАО РЖД. За этот период она выросла на 0,3% относительно того же периода 2019 года и на 1,3% превзошла октябрьский план в 3,5 млн тонн в сутки, составив 3,545 млн тонн.

Если во многих отраслях спад производственных показателей был приурочен к карантинным мерам по коронавирусу, у ОАО РЖД кризис начался раньше.

Погрузка ОАО РЖД начала падать в конце прошлого года и вышла в минус в ноябре (см. “Ъ” от 3 декабря 2019 года). По итогам 2019 года падение составило 0,9%. В марте монополия пересмотрела и оптимистичный прогноз на 2020 год, предполагавший рост на 2,9% – в него на тот момент уже не верили ни участники рынка, ни аналитики, – и заговорила о падении в 1% (см. “Ъ” от 18 марта), а потом, с развитием пандемии, и о более серьезных величинах.

Сейчас **Минтранс** прогнозирует по итогам года снижение погрузки на 4%, до 1228,2 млн тонн, Минэкономики – на 4,5%, до 1221,2 млн тонн. Сама монополия придерживается прогноза сокращения в пределах 3,5%, или до 1233,5 млн тонн.

При этом глава ОАО РЖД Олег Белозеров в начале октября говорил, что компания «нацелена на то, чтобы в четвертом квартале не только выйти на показатели 2019 года, но и превзойти их». В первом полугодии отставание месячной погрузки на сети ОАО РЖД от прошлогодних показателей держалось в интервале 4–6%, кроме февраля, где на статистику повлиял високосный год (месячная погрузка упала на 0,6%, а среднесуточная – на 4%).

Но уже в конце лета отставание погрузки от динамики прошлого года стало сокращаться: в августе оно составило только 0,8%, в сентябре – 0,7%. Заместитель гендиректора

монополии Алексей Шило говорил, что в первые дни октября отставание погрузки от прошлого года составляло 0,3%.

Погрузка в физическом выражении не прямо коррелирует с доходностью, так как они отличаются в зависимости от вида груза.

С одной стороны, у ОАО РЖД существенно падает погрузка высокодоходных грузов. За девять месяцев объем перевозки нефтеналивных грузов сократился на 9,6% (в сентябре – на 14,5%), черных металлов – на 10,9%. Хотя при этом растет погрузка удобрений (на 2,7%) и зерна (на 24%), этот прирост не компенсирует более существенный по объему отток нефтегрузов. С другой стороны, отмечает глава «Infoline-Аналитики» Михаил Бурмистров, ОАО РЖД заметно сократило расходы – и возможно, если считать без дочерних компаний, на большую величину, нежели упали доходы. Он отмечает, что монополии удалось снизить расходы на топливо (на 13% по итогам первого полугодия), электроэнергию (на 4,7%), при этом расходы на зарплату остались на уровне прошлого года, на материалы выросли незначительно (на 1,5%). Доходы ОАО РЖД в грузевом сегменте по итогам девяти месяцев сократились на 1,8%, в порожнем – на 1,6%, а по итогам года, прогнозирует аналитик, падение в обоих сегментах составит 1%. В третьем квартале, резюмирует он, доходы ОАО РЖД вышли на уровень третьего квартала 2019 года.

Но, если смотреть на ситуацию в целом, то доходность ОАО РЖД с учетом дочерних структур пострадала, отмечает Михаил Бурмистров, прежде всего за счет Федеральной грузовой компании (ФГК), которая сильно потеряла в доходах из-за снижения ставок оперирования, и пассажирского сегмента.

<https://www.kommersant.ru/doc/4538397>

ИЗВЕСТИЯ; GERMAN КОСТРИНСКИЙ; 2020.19.10; ПАССАЖИРООТТОК: ЖЕЛЕЗНЫЕ ДОРОГИ ОТБРОСИЛО НА 10 ЛЕТ НАЗАД; ПЕРЕВОЗКИ ГРАЖДАН ПО ИТОГАМ ГОДА СНИЗЯТСЯ ДО УРОВНЯ 2010-ГО

Железнодорожная отрасль сможет восстановиться после пандемии коронавируса не ранее 2022 года. В следующем году перевозки пассажиров и грузов будут ниже, чем в 2019-м, – до начала ограничений, связанных с эпидемией. Об этом говорится в обзоре Национального рейтингового агентства (НРА), с которым ознакомились «Известия». В 2021 году поездами воспользуются около 1,17 млрд человек, то есть на 2% меньше, чем в 2019 году. В этом году прогнозируется падение пассажиропотока до 900–940 млн человек, что сопоставимо с показателями десятилетней давности. В РЖД говорят, что все будет зависеть от эпидемиологической ситуации, а называть точные сроки выхода на «доковидный» уровень сейчас преждевременно.

Рекордное падение

Причиной сокращения объема пассажирских перевозок на железной дороге стало существенное снижение трафика в высокий сезон. По итогам 2020-го показатель может приблизиться к показателю 2010 года, когда было перевезено 947 млн пассажиров, говорится в аналитическом обзоре НРА.

«Пассажирские перевозки сокращаются с марта 2020 года, что связано со снижением мобильности населения и борьбой с распространением COVID-19. В период весенних ограничений был отменен ряд рейсов на внутренних маршрутах, из-за закрытия границ прекращены почти все международные рейсы», – говорится в обзоре.

В апреле и мае падение пассажиропотока составляло почти 70%, с лета темпы сокращения замедляются. В сентябре спад составил 16% год к году, в том числе в пригородном сообщении – 14%, в дальнем – 32%, отмечают в НРА.

Кроме ограничительных мер (режим самоизоляции) на рынок оказали влияние спад деловой активности и снижение мобильности населения. Свою роль также сыграли опасения граждан по поводу безопасности путешествий. В НРА считают, что при

улучшении эпидемиологической ситуации влияние этих факторов будет исчерпано. Но трафик 2021 года все равно будет на 2% отставать от показателей 2019-го и составит около 1,17 млрд пассажиров, полагают аналитики.

Основой для прогноза стали показатели российского ВВП, объяснили в НРА. В 2020 году внутренний продукт упадет примерно на 4%, а в следующем году вырастет только на 2% к текущему году. Прогноз не учитывает вероятность повторных масштабных ограничительных мер из-за второй волны пандемии.

В РЖД сказали «Известиям», что рассчитывают по итогам года перевезти около 851 млн человек, или около 70% от прошлогодних показателей.

– Холдинг готов перевезти и больше. Но, конечно, все будет зависеть от эпидемиологической ситуации. Говорить о точных сроках выхода на «доковидный» уровень сейчас преждевременно, – добавили в компании.

Давление на железнодорожные пассажирские перевозки также оказывает и усиление ценовой конкуренции с авиатранспортом, отмечают эксперты НРА. Такая борьба наблюдалась и до пандемии, но в 2020 году она усилилась, утверждает младший партнер Bain Сергей Глушкин.

– В условиях закрытых международных линий авиация вынуждена была искать другие источники дохода и переключала провозные емкости на самые пассажироёмкие внутренние линии и, чтобы обеспечить загрузку, снижала цены, – говорит аналитик.

Сохранение тенденции во многом будет зависеть от скорости восстановления спроса на международных линиях, а это связано и с ограничением авиасообщения, и с доходами клиентов, считает Сергей Глушкин.

Весенний провал

Объем перевозок грузов по железной дороге также уступает прошлогодним показателям. Погрузка по итогам 2020 года снизится до 1,24 млрд т. Это на 3% ниже, чем в 2019-м, считают в НРА. Восстановительный рост в следующем году может составить около 2,6%, но его будет недостаточно, чтобы достигнуть уровня прошлого года.

В целом темпы роста будут коррелировать со скоростью восстановления российского ВВП. Прогноз восстановительного роста в 2021 году связан, в частности, с отсутствием шоковых колебаний цен на основные виды грузов – уголь, нефть, металлы, объяснили в НРА. Потери от последствий распространения COVID-19 уже составили около 26 млн т за период с января по сентябрь.

За три квартала 2020 года погрузка на сети РЖД упала на 3,6% – до 922 млн т. В весенние месяцы снижение объема грузоперевозок превышало 5%, с июня спад начал замедляться благодаря восстановлению деловой активности, а в сентябре падение составило всего 0,7%, практически достигнув прошлогоднего уровня.

В НРА отмечают, что сокращение погрузки вызвано снижением объемов перевозок основных типов грузов – каменного угля, нефти и нефтепродуктов, черных металлов. Это связано с падением производства, внутреннего спроса и с нарушением логистических цепочек из-за закрытия границ. В совокупности на эти товары приходится половина объемов железнодорожных грузовых перевозок.

За январь–сентябрь 2020 года перевозки угля сократились на 7% год к году, нефти и нефтепродуктов – на 10%, черных металлов – на 11%. При этом отрицательная динамика фиксировалась еще в «доковидное» время. По итогам 2019 года объемы перевозки этих грузов снизились на 1%, 2% и 6% соответственно под воздействием замедления динамики ВВП России и из-за слабого роста мировой экономики.

В РЖД сохраняют уверенность, что в ближайшее время начнется активная фаза восстановительного роста. По итогам года в компании ожидают снижения погрузки не более чем на 3,5%.

– Уже третий месяц подряд отставание по погрузке к уровню прошлого года постепенно сокращается. Драйвером здесь послужил отложенный спрос, сформировавшийся в период действия карантинных ограничений, – добавили в компании.

Снижение эффективности

Спад перевозок привел к двукратному сокращению арендной ставки на полувагоны и снижению эффективности функционирования сети РЖД. Время оборота грузового вагона в первом полугодии 2020 года выросло на 11% по сравнению с тем же периодом прошлого года. Это произошло на фоне увеличения количества простаивающих вагонов на путях в полтора раза.

При этом финансовое состояние грузовых операторов железнодорожных перевозок остается стабильным, несмотря на ухудшение их финансовых результатов, отмечают в НРА.

Правда, по итогам года у финансово прозрачных операторов показатель EBITDA может снизиться почти на четверть, а рентабельность по EBITDA – в среднем на 6 п.п. Долговая нагрузка в среднем может вырасти почти наполовину, с 0,9 общего долга к показателю EBITDA на конец 2019-го до 1,3, прогнозируют в НРА.

Правительство окажет отрасли поддержку, необходимую как для продолжения инвестпроектов, направленных на развитие инфраструктуры, так и для приобретения подвижного состава в ранее запланированных объемах, сообщили «Известиям» в Минтрансе. Для этого РЖД по решению кабмина разместит облигации без срока погашения общей номинальной стоимостью всех выпусков до 370 млрд рублей. Кроме того, ставка налога на имущество в отношении объектов железнодорожной инфраструктуры на 2021 год снижена до 1,6%. Также в рамках господдержки отрасли пригородным пассажирским компаниям будет выделено 3,24 млрд рублей субсидий на уплату лизинговых платежей за подвижной состав. Кроме того, правительство направит АО ТК «Гранд Сервис Экспресс» 982,7 млн рублей для сохранения перевозок в направлении и на территории Крыма.

Директор ПГК по логистике Михаил Петров считает, что восстановление погрузки может наблюдаться в отдельных сегментах по типам подвижного состава и видам грузов.

– В 2021 году возможно увеличение перевозок в полувагонах относительно 2019 года за счет текущей позитивной динамики щебня в пределах 1%. Перевозки угля в базовом сценарии вырастут на 4–5% выше уровня 2020 года, но выше уровня прошлого года вряд ли поднимутся. Если зима в европейской части России будет холодной, результат может быть выше ожидаемого, – сказал он.

По мнению представителя ПГК, при условии активного восстановления мировых экономик и экспорта хорошую динамику может показать сегмент руды. Будут расти перевозки зерна и продукции, доставляемой в контейнерах. За счет реализации **нацпроектов** и льготной ипотеки в 2021 году прогнозируется рост погрузки цемента относительно 2020 года. Но в целом объем перевозок все равно будет на 3–4% ниже уровня 2019 года.

В Западной Европе на расстояниях до 400 км почти безраздельно доминирует наземный транспорт, отметил исполнительный директор агентства «Авиапорт» Олег Пантелеев. На плече от 400 до 700 км находится буферная зона, где авиация конкурирует с наземным транспортом, а на дистанции выше 700 км выигрывает уже авиатранспорт, считает он.

– В Центральной части России всего два направления, где железная дорога по времени в пути конкурирует с авиатранспортом: Москва – Санкт-Петербург и Москва – Нижний Новгород. По остальным востребованным направлениям авиатранспорт экономит время в пути. Но даже на дистанциях свыше 1000 км значительную роль играет ценовая конкуренция, – объясняет свою позицию эксперт.

В следующем году ценовая конкуренция с железной дорогой начнет ослабевать, уверен он.

– Авиакомпании перестанут демпинговать после того, как несколько игроков рынка обанкротится, а международное авиасообщение возобновится. Предположительно, существенная коррекция цен произойдет к апрелю 2021 года, – полагает Олег Пантелеев. В «Новотрансе» (основная номенклатура грузов – каменный уголь, лесоматериалы, металлопродукция) не комментируют тему. В «Трансконтейнере» и Globaltrans не ответили на запросы «Известий».

<https://iz.ru/1074702/german-kostrinskii/passazhiroottok-zheleznye-dorogi-otbrosilo-na-10-let-nazad>

КОММЕРСАНТЪ; АНАСТАСИЯ ВЕДЕНЕЕВА; 2020.19.10; ГОСПОДДЕРЖКУ КЛАДУТ НА СТАПЕЛЬ; ПРАВИТЕЛЬСТВО ПРОДЛИТ СУБСИДИИ ПО КРЕДИТАМ НА НОВЫЕ СУДА

Минпромторг готов продлить до 2023 года одну из основных мер господдержки строительства судов на российских верфях. Речь идет о компенсации двух третей процентной ставки по кредиту или лизинговому платежу, что обойдется бюджету в 10,4 млрд руб. в 2021–2023 годах. На этот раз к субсидии могут быть массово допущены рыбопромысловые суда, для которых снимут ограничение в предельной стоимости судна в размере 1,5 млрд руб. Эксперты называют продление господдержки логичным с учетом сокращения темпов строительства грузового флота «река-море» и бума на рыбопромысловые заказы.

Минпромторг собирается продлить до 2023 года субсидии, которые частично компенсируют заказчикам строительства новых судов в РФ расходы на выплату процентов по кредиту или лизингу. Соответствующий проект поправок в постановление правительства 383 размещен на портале regulation.gov.ru.

Эти субсидии были утверждены правительством еще в 2008 году и затем неоднократно продлевались (последний раз – до 2021 года). Механизм позволяет судоходным компаниям получать компенсацию из бюджета в размере двух третей ставки кредита либо лизингового платежа на строительство судна в РФ. В 2019 году в бюджете на эти цели заложено 3,8 млрд руб. В новой редакции бюджета на эту субсидию планируется выделить 3,4 млрд руб. в 2021 году и по 3,5 млрд руб. в 2022 и 2023 годах.

В проекте документа указано, что теперь, чтобы получить господдержку, компания также должна быть включена в реестр организаций на получение субсидий, что соответствует требованиям нового постановления правительства 1492. Собеседники “Ъ” полагают, что это изменение никак не повлияет на получение субсидии.

По данным “Ъ”, в 2009–2019 годах на субсидирование процентов по кредитам и лизингу было выделено около 12 млрд руб. – в основном на танкеры и сухогрузы.

Как сообщал Минпромторг, на начало 2020 года было закончено субсидирование 27 судов, а по 120 судам оно продолжалось. По итогам 2019 года министерство не предоставило субсидии на 58 судов, поскольку средств в бюджете не хватило (на 1,9 млрд руб.).

Из-за нехватки средств Минпромторг решил ограничить субсидирование только судами стоимостью до 1,5 млрд руб. (см. “Ъ” от 5 февраля). Исключение было сделано лишь для пассажирских судов. Однако в новой редакции предлагается расширить это исключение и на рыбопромысловые суда. Как отмечается в пояснительной записке, средний возраст рыбопромыслового флота в РФ составляет 32 года, такие суда окупаются медленнее, чем транспортные или пассажирские, поэтому их строительство необходимо субсидировать. Кроме того, признает Минпромторг, иностранные верфи готовы строить рыбопромысловые суда на 30–40% дешевле и на 0,5–1,5 года быстрее, чем верфи РФ, а субсидия позволит улучшить конкурентные условия строительства.

В Минпромторге традиционно на запрос “Ъ” не ответили.

Один из собеседников “Ъ” в отрасли отмечает, что с учетом задержек в строительстве рыбопромыслового флота стоимость судов «вылезает» за 1,5 млрд руб., в связи с чем вполне справедливо снять ограничения. Другой источник при этом говорит, что эта субсидия непопулярна среди рыбаков. В то же время собеседник “Ъ” в одной из крупных рыбопромысловых компаний отметил, что там готовы рассмотреть возможность получения субсидии, если ограничение по стоимости судов будет снято. При этом нужно четко уточнить, имеют ли право компании, строящие суда через инвестквоты – а на этот механизм приходится более 80% новых заказов в отрасли, – дополнительно прибегать к субсидиям по 383-му постановлению, заключает он.

Надежда Малышева из PortNews считает логичным расширить госсубсидию на дорогостоящие рыбопромысловые суда. «Основные серии грузовых судов в сегменте «река-море» уже завершены, а новые заказы в большинстве еще в стадии проработки», – говорит она. Эксперт отмечает: чем более востребована будет эта субсидия со стороны широкого круга судовладельцев, тем больше шансов закрепить ее законодательно, чтобы закрыть дискуссию о ежегодном продлении.

<https://www.kommersant.ru/doc/4538395>

КОММЕРСАНТЪ; АЛЕКСЕЙ ЧЕРНЫШЕВ, ИВАН БУРАНОВ; 2020.17.10; ПРАВому Снова Дают ПРАВА; ВВОЗ АВТОМОБИЛЕЙ БЕЗ СИСТЕМЫ «ЭРА-ГЛОНАСС» НА ДАЛЬНИЙ ВОСТОК МОГУТ ПРОДЛИТЬ

В правительстве РФ вернулись к обсуждению продления упрощенного порядка ввоза праворульных автомобилей для жителей Дальнего Востока. Речь идет о возможности ввезти одну машину в год без установки на нее дорогостоящей системы вызова экстренных служб «ЭРА-ГЛОНАСС». С января 2017 года все выпускаемые в обращение на территории РФ автомобили должны быть оборудованы «ЭРА-ГЛОНАСС», однако мораторий на действие этой директивы был введен в 2018 году после протестов и продлевался уже дважды. Эксперты считают, что и на этот раз власти, опасаясь социальной напряженности, пролонгируют льготный период.

О возможности продления льготного порядка ввоза праворульных автомобилей в дальневосточные регионы (без установки систем «ЭРА-ГЛОНАСС») сообщили в Министерстве по развитию Дальнего Востока и Арктики. В ведомстве рассказали, что в аппарат полномочного представителя президента РФ в ДФО вице-преьера Юрия Трутнева поступают соответствующие «обращения от граждан и общественных организаций автомобилистов». «На Дальнем Востоке использование праворульных импортных автомобилей получило достаточно широкое распространение, – заявил господин Трутнев. –

Пролонгация временных правил ввоза таких машин важна для дальневосточников. В связи с этим на уровне правительства России прорабатывается вопрос о продлении срока временных правил».

С 1 января 2017 года, напомним, в соответствии с техрегламентом Таможенного союза «О безопасности колесных транспортных средств» все выпускаемые в обращение на территории автомобили (продаваемые через официальные каналы или пересекающие границу) должны быть оборудованы системами оперативного реагирования на ДТП «ЭРА-ГЛОНАСС». Для этого в транспортных средствах устанавливаются устройства экстренного вызова оператора. На Дальнем Востоке нововведение фактически заблокировало систему импорта праворульных автомобилей. Цена установки системы на подержанные авто варьируется от 30 до 70 тыс. руб., что становится чувствительной прибавкой к стоимости дешевых б/у авто из Японии. В начале 2017 года во Владивостоке прошла серия митингов протеста (“Ъ” рассказывал об этом). После этого и был введен временный порядок ввоза: граждане, проживающие в ДФО, могут раз в год ввезти одну легковую машину или один небольшой грузовик (массой до 3,5 тонны) без установки

системы. Такой порядок должен был действовать до 1 июля 2018 года, но его дважды продлевали. В декабре 2020 года льготный период вновь заканчивается.

В 2019 году, по данным Федеральной таможенной службы, на территорию ДФО было ввезено физическими лицами 100 тыс. авто. Из них 73 тыс. – без системы «ЭРА-ГЛОНАСС». В ДФО, по данным ГИБДД, зарегистрировано 1,8 млн иномарок с правым рулем, что составляет 50% всего автопарка округа. В Приморском крае 64% всех автомобилей – праворульные, в Хабаровском крае – 55%. В России на начало года было зафиксировано более 3,2 млн иномарок с правым расположением руля, это 5% от всего автопарка.

Глава фракции КПРФ в заксобрании Приморья, первый секретарь крайкома компартии Анатолий Долгачев полагает, что «власти мониторят ситуацию и понимают, что Хабаровский и Приморский края – протестные регионы». «Людей лучше не злить поборами на кнопки «ЭРА-ГЛОНАСС», – заявил “Ъ” господин Долгачев. – Если заставят опять за них платить, возможны стихийные протесты. Хабаровск в ситуации с Фургалом (бывший губернатор Сергей Фургал. – “Ъ”) доказал, что люди способны выходить на улицы. Поэтому, думаю, что Юрий Трутнев как человек, хорошо знающий ситуацию на Дальнем Востоке, продавит продление нынешнего порядка ввоза подержанных «праворулек»».

Права граждан на пользование японскими машинами и так ущемлены заградительными пошлинами (их размер зависит от объема двигателя), добавляет депутат Госдумы Вячеслав Лысаков, поэтому сейчас население ввозит небольшими партиями малолитражные машины. «Если они будут обязаны ставить еще и «ЭРА-ГЛОНАСС», то там все точно на уши встанут, – подтверждает он. – Решение о продлении льготного периода правильное, но я бы на месте правительства проверил, насколько эффективно были потрачены средства на саму систему и есть ли вообще от нее какой-то эффект».

Отметим, в ходе кампании по выборам губернатора Приморья в декабре 2018 года Олег Кожемяко (выиграл выборы) критиковал обязательную установку системы. «Платить по 30 тыс. руб. за бесполезный инструмент – это противоречит интересам людей и создает дополнительные трудности», – заявлял он на встрече с избирателями. Система «показала себя неэффективной в условиях и пробок, и сложностей с приездом спасателей в определенные территории», объясняла позицию врио губернатора его пресс-служба.

В АО «ГЛОНАСС» (оператор системы) ситуацию в пятницу не комментировали. По данным на 12 октября, в системе зарегистрировано более 6 млн автомобилей. Контактный центр системы обрабатывает в среднем 16,7 тыс. вызовов в сутки. За время существования «ЭРА-ГЛОНАСС» обработала 7 млн вызовов, из них 90,8 тыс. потребовали вызова экстренных оперативных служб (60,2 тыс. – в автоматическом режиме без участия людей).

<https://www.kommersant.ru/doc/4537719>

ГАЗЕТА.РУ; ТИМУР ХАСАНОВ; 2020.17.10; РИСК УТЕЧКИ И НАГРУЗКА НА БИЗНЕС: ПРОЕКТ СЛЕЖЕНИЯ ЗА АВТОМОБИЛИСТАМИ ВСТРЕТИЛ ОТПОР; ЗАКОНОПРОЕКТ ПО СОЗДАНИЮ СИСТЕМЫ СЛЕЖЕНИЯ ЗА ТРАНСПОРТОМ «АВТОДАТА» СТОЛКНУЛСЯ С КРИТИКОЙ

Законопроект по созданию единого центра «Автодата», который должен аккумулировать информацию о географии передвижении россиян и прочие данные об автомобилях встретил жесткую критику – против него высказались перевозчики, российские IT-гиганты и логистические компании. Почему идея собирать информацию о движимом имуществе граждан не получила одобрения, разбиралась «Газета.Ру».

Законопроект, который должен наделить оператора «Автодата» правом собирать данные об автомобилях и их собственниках, столкнулся с критикой сразу нескольких связанных отраслей. Накануне против него выступили крупные перевозчики, торговые сети, автопроизводители и информационно-телематические операторы. Хотя в публичном

доступе самого документа пока нет, по данным «Коммерсанта», он уже подготовлен НП «ГЛОНАСС» (оператор платформы «Автодата») и межправительственной рабочей группой НТИ «Автонет». Обсуждение инициативы продолжается уже несколько месяцев. Ранее представители НП «ГЛОНАСС» и «Автонета» уже озвучивали цель создания «Автодаты». Автопроизводители и дилеры в ходе обслуживания автомобилей собирают огромную базу данных о проданном транспорте. Эта информация включает в себя геопозиционную информацию о передвижении машины, все данные о ремонте и сервисном обслуживании, ДТП и даже манере вождения. Именно эти сведения разработчики «Автодаты» хотят аккумулировать в своем облачном сервисе.

Кроме того, они рассчитывают получать данные от собственников дорог, перевозчиков и непосредственно самих автовладельцев. В последнем случае, очевидно, речь идет о тех автомобилистах, которые уже не посещают официальных дилеров, где во время сервисных операций из бортовых устройств их автомобилей извлекаются сохраненные файлы.

В НП «ГЛОНАСС» рассчитывают весь этот массив информации коммерциализировать и продавать в неперсонализированном виде частным организациям, а также предоставлять государственным ведомствам, в том числе правоохранительным органам.

Проект «Автодата» вызвал критику, прежде всего, у автопроизводителей. Против него на заседании рабочей группы НП «ГЛОНАСС» проголосовали представители российского офиса Volkswagen и «КамАЗа». Не поддержали инициативу и представители Минтранса, IT-компаний (Mail.ru, «Яндекс»), АО «ГЛОНАСС», АО «Электронный паспорт»), ранее сообщал «Интерфакс».

«Газета.Ru» обратилась в эти компании и ведомства для разъяснения причин. Официальный представитель «Яндекса» сообщил, что в текущем виде законопроект об «Автодате» требует доработки и обсуждения с отраслью, органами власти и экспертным сообществом, «чтобы он стал учитывать интересы всех участников рынка».

«КамАЗ» негативно относится к возможной передаче информации о транспорте, об эксплуатантах, перемещении автомобилей и иной информации в платформу «Автодата», уточнил в разговоре с «Газетой.Ru» представитель автозавода. Среди потенциальных рисков «Автодаты» компания выделяет создание новой монополии на рынке, которая не направлена на решение государственной и общенациональной задачи;

риск утечки персональных данных, коммерческих тайн, данные о контрактных взаимоотношениях;

финансовые и трудовые затраты на «надстройку» системы «Автодата»; обременение платной системой автопроизводителей и эксплуатантов транспортных средств; непрогнозируемое изменение законодательства и снижение инвестиционной активности.

Вероятность непрогнозируемого вмешательства в законодательство против интересов граждан также вызвала опасения в Национальном союзе экспертов в сфере транспорта и логистики (СЭЛ), который включает такие компании, как Coca-Cola HBC, X5 Retail Group, «Лента», Pepsico и другие. Правительство сможет простым постановлением в любой момент расширить список обязательных данных для передачи в «Автодату», оправдывая это, например, коронавирусом, полагает исполнительный директор СЭЛ Ольга Федоткина.

Федеральный закон об «Автодате» обязывает передавать информацию всех автомобилей и, явно, не за государственные деньги, а за счет перевозчиков, грузоотправителей, владельцев таких данных, убеждены в союзе.

«В итоге это вызовет рост стоимости перевозки и цен на товары. Отсутствие открытых публичных обсуждений с бизнес-сообществом такие опасения только подтверждает. Год назад мы обращались к руководителям рабочей группы, чтобы нас включили в ее состав, но запрос проигнорировали.

По сути будет осуществляться тотальный контроль за владельцами данных, в том числе коммерческих, за их же счёт в обмен на предоставление непонятных платных сервисов», – сообщила «Газете.Ru» Ольга Федоткина.

В СЭЛ отмечают, что уже сейчас государство имеет различные данные от таких систем, как «Платон», ЭРА-ГЛОНАСС, Меркурий, ЕГАИС, базы ФТС, ФНС и прочих. В союзе полагают, что нет смысла создавать новые механизмы, а достаточно проработать на государственном уровне использование уже существующих, чтобы не обременять лишними расходами бизнес.

Против принятия законопроекта в предложенной версии выступает и оператор российской системы экстренного реагирования на ДТП ЭРА-ГЛОНАСС – АО «ГЛОНАСС» (не путать с НП «ГЛОНАСС»).

«Ключевые моменты законопроекта (например, состав предоставляемой информации, порядок ее предоставления, требования к оператору платформы и т.п.) предлагается решать на уровне подзаконных актов. Вследствие чего сделать однозначный вывод о пользе или, наоборот, негативном влиянии на рынок проекта «Автодата» сейчас невозможно», – сообщили «Газете.Ru» в АО «ГЛОНАСС».

Сама компания НП «ГЛОНАСС» и представитель НТИ «Автонет» на вопросы «Газеты.Ru» относительно критики проекта и уже затраченных финансов на реализацию «Автодаты» не смогли ответить оперативно.

В Минфине за комментариями о выделенных на платформу «Автодата» средствах попросили обратиться в **Минтранс, последний отказался от комментариев, перенаправив вопросы в Минпромторг.** Министерство промышленности и торговли на запрос не ответило. Также не ответили представители Mail.ru и Volkswagen.

Ранее в интервью газете «Ведомости» советник руководителя НТИ «Автонет» и вице-президент НП «ГЛОНАСС» Евгений Белянко говорил, что на развитие платформы «Автодата» потребуется еще около 1,3 млрд руб. государственных денег, при том что 325 млн на этот проект уже было выдано из бюджета.

Развитие технологий V2V и V2X (передача информации между автомобилями и дорогой), которые учитывались в «Автодате», необходимо с точки зрения повышения безопасности автотранспортной системы, убежден независимый эксперт по автопрому Сергей Бургазиев. Это позволяет понять, например, проблемы с аварийностью в конкретном месте или с конкретными типами автомобилей, полагает он.

Если бы проект «Автодата» был интегрирован с электронным ПТС, базой страховщиков и штрафов ГИБДД, Россия получили бы огромную информационную экосистему, которая позволила бы сделать вторичный рынок автомобилей прозрачнее, цивилизованнее и стабильнее – своего рода более широкий аналог американской программы Carfax, которая позволяет узнать максимум о машине с пробегом, отмечает эксперт.

«К сожалению, реализация «Автодаты» оставляет много вопросов у бизнеса, потому что участникам консорциума, видимо, не до конца ясны цели проекта, с учетом заявлений о возможной продаже данных третьим лицам и коммерциализации собранной информации», – отметил минусы проекта Бургазиев.

По его мнению, ни один автомобилист не захочет, чтобы историю передвижений и иные данные, в том числе по штрафам и регионам эксплуатации, были проданы без его согласия. Целесообразно переработать дорожную карту проекта с учетом мнения автокомпаний, дилеров, страховщиков, логистических компаний, автовладельцев и других участников рынка, уверен Бургазиев.

<https://www.gazeta.ru/business/2020/10/17/13322311.shtml>

РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; ЕВГЕНИЙ ГАЙВА; 2020.16.10; В ТУРИНДУСТРИИ ПОДДЕРЖАЛИ ОТМЕНУ ЗАПРЕТА ВОЗИТЬ ДЕТЕЙ НА СТАРЫХ АВТОБУСАХ

Отмена запрета на перевозку организованных групп детей на автобусах, с момента производства которых прошло десять лет и больше, никак не влияет на безопасность, но позволит развивать детский туризм, считают представители туриндустрии и эксперты.

Новые правила организованной перевозки групп детей автобусами, утвержденные постановлением правительства России, были опубликованы в конце сентября. Они вступят в силу с 1 января 2021 года и будут действовать до 1 января 2027 года. В правилах, в частности, исключено требование об использовании для организованных перевозок детских групп автобусов, с года выпуска которых прошло не более десяти лет. Эта норма должна была вступить в силу с 1 июля 2021 года.

«Опубликованные изменения – результат работы в течение нескольких лет. При этом безопасность нисколько не снижается. В то же время обеспечена возможность использовать транспорт, который есть в регионах. А он на 80% старше 10 лет», – отметил в беседе с «РГ» **вице-президент Российского союза туриндустрии (РСТ) Юрий Барзыкин.**

По его словам, практика показала, что зачастую аварии происходят, когда несвоевременно проводят обслуживание и техосмотр транспорта. Если же за автобусом следят и соблюдают все остальные требования по допуску к перевозкам, риски значительно снижаются.

Введение требования о возрасте автобусов ежегодно переносили шесть раз. Теперь оно перенесено на семь лет, сказал Барзыкин. За это время уже можно будет постепенно обновлять подвижной состав и при этом дать возможность развиваться автотуризму, отправлять школьников и молодежь в экскурсионные туры, пояснил он.

За то время, пока сохранялась неопределенность, многие транспортные предприятия вообще перестали работать с детскими группами, указала руководитель Ассоциации московских туроператоров по внутреннему и въездному туризму Татьяна Козловская. По ее мнению, постановление расширит возможности для работы с детьми. «Мы предлагали вообще отменить это требование. Но хотя бы сейчас оно перенесено на длительный срок», – сказала она.

Главная задача – обеспечить перевозку детей автобусами, которые находятся в надлежащем состоянии, а возраст автобуса не сильно влияет на безопасность, заметила **заместитель председателя Общественного совета Минтранса Наталья Агре.** К тому же до сих пор до 80% автотранспортных происшествий происходит из-за человеческого фактора, добавила она.

Чтобы обеспечить надлежащий контроль за автобусами со стороны автотранспортных предприятий, нужно законодательно уравнивать требования и размеры штрафов за неисполнение предписаний для индивидуальных предпринимателей и юридических лиц, предлагает эксперт. Крупные транспортные предприятия, обладающие большим парком автобусов для перевозки пассажиров, имеют свои технические службы либо заключают контракты на обслуживание парка со специализированными компаниями. Но на теневом рынке пассажирских перевозок действуют также индивидуальные предприниматели. Они требования не выполняют, так как даже если у них выявят нарушения, штраф они заплатят в десятки и сотни раз меньше, чем юридические лица, пояснила Агре.

«Как только мы уравнием требования и последствия за невыполнение требований для ИП и юридических лиц, мы нормализуем всю ситуацию. Будут ездить автобусы с возрастом 15 и 20 лет, но у тех компаний, которые будут отслеживать их техническое состояние», – подчеркнула она.

<https://rg.ru/2020/10/16/v-turindustrii-podderzhali-otmenu-zapreta-vozit-detej-na-staryh-avtobusah.html>

КОММЕРСАНТЪ FM; УЛЬЯНА МИНЕНКОВА; 2020.16.10; САМОЛЕТЫ РАЗВЕРНУЛИСЬ НА КУБУ; БУДЕТ ЛИ НАПРАВЛЕНИЕ ПОЛЬЗОВАТЬСЯ СПРОСОМ СРЕДИ РОССИЯН

Росавиация открыла авиасообщение с Кубой. Полеты туда разрешены с 15 октября, рассказал СМИ представитель ведомства. Между тем 16 октября о запуске чартерных рейсов на Кубу и в Танзанию объявила компания Azur Air. На Занзибар самолеты авиаперевозчика начнут летать с 31 октября раз в десять дней, на кубинские курорты Кайо-Коко и Санта-Клара – два раза в неделю с 4 ноября.

Что это означает для туристической индустрии? И будут ли рейсы пользоваться спросом? Прежде всего, запуск чартерных рейсов, как и параллельное открытие новых туристических направлений, положительно скажется на цене пакетных туров, рассказал советник руководителя Ростуризма Дмитрий Горин:

«Это хорошие новости как для путешественников, так и для туркомпаний. И пусть даже квоты, увы, пока минимальны по многим странам, список открытых государств только увеличивается. Как раз с учетом закрытых границ открытие, например, возможности путешествовать в Занзибар, Объединенные Арабские Эмираты, Мальдивы и теперь на Кубу будут расширять не только предложение, но и нормализовывать цены. Конечно, дефицит по квотам рейсов приводит, увы, именно к повышению цены авиаперелета. На Кубу можно будет путешествовать в рамках турпакетов – то, что будут, мы надеемся, выполнять ряд авиакомпаний.

Пусть даже пока два рейса, но это даст больше возможностей для доступных путешествий.

С учетом закрытой Юго-Восточной Азии и других направлений мы видим по первым продажам туров, например, в Занзибар большой спрос и интерес. Цена стартует от 140 тыс. руб. на двоих на десять дней, включая перелет, а он не такой уж короткий – девять часов. Не надо забывать, что мы действительно пока не можем путешествовать ни в Индию, ни во Вьетнам, ни в Таиланд. Будем надеяться, что список стран будет только расширяться, и те немногие страны, которые открыты, однозначно привлекут российских туристов».

Как сообщили в Azur Air, компания планирует летать на Кубу из московского аэропорта Внуково, а вот в Танзанию сразу из шести городов, в том числе из Ростова-на-Дону, Казани и Новосибирска. И такой широкий список точек отправления действительно может увеличить спрос на турпоездки, а цена на перелеты может упасть как минимум на треть, рассуждает генеральный директор сети турагентств «Розовый слон» Александр Мкртчян. Впрочем, по его словам, далеко не факт, что **Росавиация** разрешит авиакомпаниям совершать заявленные ею рейсы: «Я не слышал, чтобы были разрешены чартеры на Кубу, пока мы говорим только о том, что по нынешнему соглашению можно осуществлять регулярные полеты два раза в неделю. Пока не было никакого дополнительного соглашения о том, чтобы летали чартеры.

Что касается Танзании, туда чартеры разрешены, они полетят уже не только из Москвы, а из пяти городов, в том числе из Санкт-Петербурга и Ростова.

Это действительно хорошая новость, потому что на сегодняшний день вылеты в Эмираты разрешены только из столицы. Естественно, люди хотят уехать на теплое море. Через пару недель станет некомфортно купаться в Черном. То, что полетят чартеры на Индийский океан, где температура воды в январе +28, это действительно хорошая новость. Если такие полеты возобновятся и на Кубу, то они будут дешевле минимум на 30% – это то, что мы видим по Эмиратам. Будет гигантское понижение цены. Перелет в Гавану занимает 12 часов, стоимость билета, естественно, будет достаточно высокая: чартер будет условно стоить \$800 – 50-60 тыс. руб., а “регулярка” – 100-150 тыс. руб. Зачастую чартер дешевле на 50-60%».

Конкуренцию Azur Air на рынке, скорее всего, будет составлять перевозчик Nordwind Airlines – он получил допуск на регулярные полеты на Кубу и уже запустил рейсы на Занзибар, отмечает генеральный директор туркомпании Regas Touristik Анна Подгорная. По ее словам, если о ценах поездок на кубинские курорты говорить еще рано, то в Танзанию даже регулярными рейсами летать ощутимо дешевле, чем в прошлом году: «По Кубе мы ждем решения **Росавиации**. Дело все в том, что у компании Nordwind есть допуски на выполнение регулярных рейсов по маршруту Москва – Кайо-Коко и по маршруту Москва – Санта-Клара. Nordwind – единственный, кто располагал регулярными рейсами на эти два курорта. В межсезонье и зимой эти направления будут востребованными. Куба входила, наверное, в топ первых пяти направлений, которые популярны осенью-зимой. Если мы говорим о Занзибаре, в этом году, конечно, отели дают очень хорошие предложения. По тем пакетам, которые сформированы, цены действительно очень привлекательны. Скорее всего, туры туда найдут, во-первых, своего покупателя, во-вторых, цены на них будут, конечно, ниже, чем в 2019 году».

Помимо Кубы, 14 октября кабмин согласовал возобновление авиасообщения с Сербией и Японией. Кроме того, было решено увеличить количество рейсов в Белоруссию, на Мальдивы, в Объединенные Арабские Эмираты и Швейцарию.

<https://www.kommersant.ru/doc/4537743>

ЭКСПЕРТ; КСЕНИЯ КЛЕПЧА; 2020.19.10; ВОЗВРАЩЕНИЕ АЛЮМИНИЯ ДОМОЙ

Несмотря на санкции и снижение мировых цен на алюминий, на российскую компанию «Русал» по-прежнему приходится почти 6% мирового производства алюминия и свыше 6% – глинозема. Впрочем, сохранение позиций на внешних рынках, куда идет большая часть продукции, не единственное направление, над которым работает компания

Развитие внутреннего рынка алюминия, его переработки и производство конкурентной продукции из отечественного металла в России – стратегия основателя компании Олега Дерипаски, предложенная более десяти лет назад. За последние годы она привела к росту потребления алюминия отечественными производителями, которые постепенно завоевывают свои позиции не только внутри страны, но и на внешних рынках.

Сегодня это трудно себе представить, но пятьдесят лет назад в России был всего один алюминиевый мост. Маленький, через канал Грибоедова, тогда еще в Ленинграде. Хотя еще с середины прошлого века в Америке, Европе, да и во всем мире алюминиевые мостовые конструкции начали набирать популярность, в России питерский мост все так же стоял в одиночестве, славя местной достопримечательностью, причем, еще и не самой популярной.

Зарубежные строители видят явные преимущества алюминия: такие конструкции в три раза легче стальных и в шесть раз легче железобетонных. Это позволяет экономить до 30% средств на фундаментах и опорах, транспортировке и специальной технике. У нас же традиционной сферой использования алюминия долгое время было производство самолетов и вертолетов, а еще легендарной посуды.

В Швеции, одной из самых передовых европейских стран, алюминий уже давно широко применяется при обновлении старых сооружений: экструзия используется для замены поврежденного бетона, при этом удается еще и снизить нагрузку на опоры. В Японии действует программа замены устаревших мостов на алюминиевые, в которой в конечном счете будет задействовано до миллиона тонн металла. В Китае к Олимпийским играм 2008 года был построен целый комплекс сооружений из алюминия.

В России же с 2017 года построено всего восемь алюминиевых пешеходных мостов: два в Нижегородской области, три в Красноярске, два в Москве и один недавно был открыт в Туле. И даже это стало большой победой алюминиевой отрасли, потому что модернизация и новые технологии сталкиваются с неизбежной необходимостью обновлять нормативную

базу, принимать новые регламенты и документы. В свое время Олег Дерипаска предвидел эти сложности и примерно пять лет назад предложил создать в стране Алюминиевую ассоциацию, которая сегодня объединяет более 120 производителей, поставщиков и потребителей алюминия по всей стране, инициирует и продвигает все глобальные перемены, что случились в промышленности за последнее время – в транспорте, строительстве, автоиндустрии, в авиапроме, в энергетике, в сфере товаров народного потребления.

При этом в нашей стране у алюминия есть объективно огромный потенциал для роста. Если ориентироваться на среднемировые показатели (не говоря уже о китайских), то внутренний спрос со стороны, например, машиностроения должен вырасти в 3,5 раза, со стороны электротехники – в 1,5 раза, строительства – как минимум на 15%. Однако для этого необходимо заниматься развитием всей российской промышленности и переделов.

Непростой год

Забудем на минутку о коронакризисе и вспомним ситуацию прошлого года. 2019-й был для алюминщиков не меньшим испытанием: средняя цена на алюминий на Лондонской бирже металлов упала более чем на 15%. А «Русалу» тогда «повезло» вдвойне: догнали последствия санкций.

Выручка «Русала» за год сократилась на 5,5%, до 9,7 млрд долларов по сравнению с 10,3 млрд в 2018 году. Падение цен на алюминий частично компенсировалось ростом продаж металла.

Напомним, в апреле 2018 года «Русал» оказался в списке приговоренных к одним из самых суровых санкций минфина США. Они предполагали замораживание всех активов в США, резидентам страны запретили заключать любые коммерческие сделки с компанией, а жители всего остального мира оказались под угрозой санкций за торговые связи. Удар был направлен не на самого алюминиевого гиганта, а на его основателя – бизнесмена Олега Дерипаску. Под санкциями оказались и другие его активы.

Минфин США дал американским компаниям всего месяц на то, чтобы избавиться от акций и долговых инструментов санкционных предприятий, а за два месяца они должны были разорвать все контракты с ними. Правда, потом эти сроки не раз продлевались.

Позднее СМИ сообщали со ссылкой на источники, что Дерипаска оказался под санкциями из-за оговорки министра финансов. Действительно ли все это произошло из-за банальной ошибки, доподлинно неизвестно, но многим решение американских властей и впрямь показалось непродуманным: на фоне новостей о санкциях цены на алюминий полетели вверх вместе с тревогами игроков рынка о возможном дефиците металла.

В этих условиях сам г-н Дерипаска принял решение, которое лишило его руководящего поста и контроля над гигантской компанией с мировым именем, но спасло результат двадцатипятилетней работы: предприниматель согласился на большинство выдвинутых минфином США условий и приложил все усилия, чтобы освободить предприятия от санкций. В итоге в начале 2019 года санкции действительно сняли, но на результатах прошлого года они все равно не могли не сказаться: компания фактически пропустила сезон контрактации.

Но история с санкциями отчетливо показала, что алюминиевой отрасли пора разворачивать свое внимание с внешнего рынка на внутренний: уход на экспорт был вынужденной мерой из-за отсутствия спроса внутри страны в 1990-е. Сейчас внутреннее потребление растет, но пока не такими темпами, как в Китае.

Впрочем, производители уже над этим работают. В период с 2014 по 2018 год объем поставок «Русала» в Россию и страны СНГ увеличился более чем на 30%, соответственно выросла и доля в структуре продаж компании. Если в 2014 году на внутренний рынок приходилось менее 20% поставок, то сейчас – 26%. Однако расширить рынки сбыта в России не так просто.

Снизу стучать было некому

История «Русала» началась, когда российская алюминиевая промышленность, впрочем, как и многие отрасли с развалом СССР, достигла дна.

Первое предприятие в стране – Волховский алюминиевый завод – появилось в Ленинградской области в 1932 году. К концу Второй мировой войны предприятий уже было четыре. Война сильно изменила структуру спроса на алюминий: тогда он по-настоящему начал подтверждать свое прозвище «крылатый металл» – на первый план вышли авиация, танки, автомобильные моторы. Потом началась космическая эра, и алюминий пошел на производство ракет и спутников. Кстати, корпус первого спутника в истории человечества был изготовлен как раз из алюминия.

Промышленный рост Советского Союза создал дефицит металла, и, чтобы его покрыть, началось строительство заводов гигантов. Крупные предприятия, которые составляют костяк отрасли и по-прежнему в строю, были построены в середине прошлого века. Тогда их возводили в непосредственной близости от крупнейших ГЭС – источников дешевой энергии.

В 1980-е отрасль достигла пика: тогда возвели крупнейшие алюминиевые заводы мощностью по миллиону тонн металла в год каждый – Братский и Красноярский. В середине 1980-х запустили Саяногорский алюминиевый завод. Потребление алюминия на душу населения достигало 17 кг (для сравнения: сейчас в США – 15-16 кг).

Однако алюминиевое изобилие длилось недолго. Наступили 1990-е, начался распад страны, экономическая разруха, конец плановой экономики и развал промышленности. Проблема была еще и в том, что отрасль осталась без сырья: глиноземные заводы в основном располагались в Украине, Азербайджане, Казахстане. Российские предприятия не могли обеспечить и половины нужного объема.

Для понимания масштабов бедствия показательно потребление алюминия в авиации. Отрасль сократилась на порядок даже к сегодняшнему дню. Если в лучшие годы СССР в стране производилось более 200 гражданских самолетов в год, то сейчас счет идет на три-четыре десятка. Вертолетов производилось по 500-700 штук в год, сейчас – около 200.

В итоге потребление алюминия в 1990-е сократилось в девять раз. И как раз в середине десятилетия в отрасль приходит Олег Дерипаска, идеи которого во многом определили ее будущее. В 1994 году он становится гендиректором Саяногорского алюминиевого завода. Начинает создавать вертикально интегрированную компанию с полным производственным циклом. Сначала это «Сибирский алюминий», в 2000 году – «Русал». В 2007 году Дерипаска заключает еще более масштабную сделку: объединяет алюминиевые и глиноземные активы «Русала», группы СУАЛ и швейцарской компании Glencore. Кроме того, в составе компании появились фольгопрокатный завод «Арменал» в Армении, Всероссийский алюминиево-магниево-институт, Инженерно-технологический центр, другие заводы.

Объединенная компания становится крупнейшим в мире производителем алюминия и фактически охватывает всю алюминиевую промышленность России. В январе 2010 года в рамках IPO на Гонконгской бирже ее оценили в 21 млрд долларов.

Долгое время достижения компании были сосредоточены на внешнем рынке. Но для того, чтобы оставаться в лидерах, стоять не месте было нельзя – алюминщиков всего мира стал поджимать Китай, где с государственной поддержкой буквально за пару десятилетий была создана гигантская алюминиевая отрасль. Сегодня каждая вторая тонна алюминия производится в Китае. Соперничество с производителями такого масштаба – крайне сложная задача.

На втором и третьем местах после Китая по объемам потребления алюминия идут рынки Европы и США, где спрос исторически очень велик по причине высокого уровня промышленного развития экономики. Одновременно американский рынок продолжает показывать одни из самых высоких темпов ежегодного роста за счет развития

транспортостроения, расширения использования алюминия в строительстве и электротехнике, то есть через производство готовой продукции внутри страны.

«Русал» всегда искал новые рынки для роста, концентрируя свое внимание на выпуске продукции более высокой степени передела и на повышении общей экологичности производимого металла. В 2017 году был создан Институт легких материалов и технологий (ИЛМиТ) – научно-производственный центр «Русала», оснащенный самым передовым оборудованием в области материаловедения и выпуска порошков. Он отвечает за разработку новых сплавов на основе алюминия и применение передовых технологий, например в сфере 3D-печати. Производственная база института позволяет изготавливать уникальные по сложности детали для авиации и судостроения и даже протезирования конечностей.

Сапожник без сапог

Еще раньше компания обратилась к внутреннему рынку, который в 2000-е начал восстанавливаться, хоть и с трудом. В современной экономике большим показателем развитости считается не килограмм золота на человека, а килограмм алюминия – его потребление напрямую связано с высокотехнологическими отраслями – освоением космоса, авиацией, электроникой, автопромом. Сегодня в лидерах Германия, Южная Корея с потреблением примерно 26 кг на человека в год. США, Швеция, Япония, ОАЭ примерно на одном уровне – 15-16 кг в год.

У России почетные 6,6 кг на человека в год, что недотягивает даже до среднемирового уровня – около 9 кг на человека. При этом сама структура потребления отличается. За рубежом 40% приходится на транспорт, 17% – на упаковку и 15% – строительство. В России самая большая доля у строительства – 21%, упаковка занимает 20%, кабели – 18%, а на транспорт приходится всего 16%.

Собственно, это одна из причин недостаточного потребления: высокотехнологические отрасли развиваются медленно. Например, мировой флагман – автомобилестроение. Количество алюминия, которое используется в деталях автомобиля, ежегодно растет. Если десять лет назад на один автомобиль приходилось 90-100 кг алюминия, то сейчас этот показатель вырос до 160 кг, а к 2025 году, как ожидается, на один автомобиль будет приходиться не менее 250 кг алюминия. Рост потребности в алюминии со стороны мирового автопрома в первую очередь связан с необходимостью максимально облегчить конструкцию автомобиля, чтобы повысить эффективность его работы и снизить нагрузку на окружающую среду.

В России же автомобилестроение переживает не лучшие времена. Отечественная легковая автомобильная школа была отдана на откуп западным брендам, которые в России в основном занимаются сборкой. Грузовой автопром жив, но он пока не способен обеспечить массовый спрос на алюминий.

Кроме того, недостаточно придумывать новые сплавы. Новые сферы применения металла еще нужно отстоять – доказать эффективность его применения. Сегодня в стране работают ГОСТы и СП, которые зачастую даже не предусматривают применение алюминия и сплавов на его основе в строительстве, железнодорожном транспорте, энергетике: чтобы разработать и утвердить новые стандарты, уже принятые во многих странах, требуются годы.

Например, это хорошо видно в кабельной промышленности. За рубежом почти половина проводки делается из алюминиевых сплавов, у нас же их вновь разрешили использовать в жилых зданиях только три года назад. Это решение – результат долгой и напряженной работы всех участников отрасли.

Всего сейчас в работе порядка 30 нормативных документов, которые касаются как технологий производства алюминия и его сплавов, так и применения продукции на его основе. Это и ГОСТы по катанке, ГОСТы по применению алюминия для производства

элементов кузовов подвижного состава железнодорожного транспорта, а также пересмотр ГОСТа по проводам для воздушных линий электропередачи.

Нет пределов у пределов

Это игра вдолгую, но она стоит свеч: рост использования алюминия может дать толчок дальнейшему развитию промышленности в России по аналогии с другими экономически развитыми странами.

И у российского рынка уже есть козырь – базовое сырье, уровень производства которого на душу населения сопоставим с китайским. Однако вопрос в том, что внутренние перерабатывающие мощности пока ограничены. В том же Китае обратная статистика. Лишь 20% выпущенного в стране металла уходит на экспорт в необработанном виде, большая часть остается в экономике для производства продукции с высокой добавленной стоимостью. В итоге Китаю удалось практически отвязать внутренние цены на металл от мировых: ценообразование на внутреннем рынке происходит на Шанхайской бирже, а не на Лондонской.

Именно переделы – основа благополучия развитых экономик, где уровень жизни выше российского. И в этом направлении уже появляются достижения, хоть и медленно.

Сегодня алюминий в России активно используется в транспортном машиностроении, особенно в вагоностроении. У грузовых вагонов-хопперов и пассажирских вагонов из алюминия есть очевидные преимущества: высокая устойчивость к коррозии, снижение веса вагона увеличивает грузоподъемность, скорость и маневренность поезда. Кроме того, цистерны из алюминия безопасны как для транспортировки продуктов питания, так и агрессивной азотной кислоты. За счет снижения массы вагона поезд может перевозить большее количество пассажиров или грузов – добавляются дополнительные вагоны, а расход электроэнергии и топлива остается прежним или даже уменьшается. При перевозке одной тонны груза экономия затрат существенная – 10%. Увеличивается и срок службы подвижного состава – до 32 лет, снижаются временные и трудовые затраты на техническое обслуживание.

Интересно, что во многих пассажирских поездах, курсирующих по России, уже давно есть алюминиевые детали – например, в «Стрижах» и «Аллегро», но они поставляются из-за рубежа. Но нишу осваивает и российская промышленность. Для создания первого алюминиевого трамвайного кузова ПК «Транспортные системы» полностью модернизировала свою производственную площадку в Твери – Тверской механический завод электротранспорта. Установленное здесь оборудование позволяет обрабатывать алюминиевые профили, проводить сварку, покраску и первичную сборку трамвая. Производство не имеет аналогов в России.

Другой интересный проект – мобильные вертолетные площадки из алюминия, который тут идет на смену бетону и стали. Такая площадка подходит для посадки вертолетов любого типа, в том числе тяжелых Ми-26, в труднодоступных и отдаленных районах. Для нашей страны подобные мобильные решения могут быть особенно востребованы в санитарной, поисково-спасательной, деловой и беспилотной авиации, а также при создании необходимой инфраструктуры для эксплуатации газовых и нефтяных месторождений в условиях Крайнего Севера. Первая алюминиевая вертолетная площадка уже установлена в аэропорту Красноярск-Северный. Сейчас ведутся переговоры с компаниями, которые используют малую авиацию для перевозки своих сотрудников. Интерес к этой теме проявляют не только отечественные компании, но и заказчики из Китая, Казахстана, Испании. В разработке – алюминиевые взлетно-посадочные площадки для самолетов и аэродромная инфраструктура.

И таких примеров, где может быть востребован алюминий как прочная, более легкая альтернатива стали, – множество. И у современной России есть все, чтобы это воплотить: и алюминий собственного производства, и отечественные технологии, и отлаженные

рынки сбыта. Вопрос лишь в том, найдутся ли продолжатели дела, которое более двух десятиков лет назад начал один российский бизнесмен.

ЭКСПЕРТ; АЛЕКСАНДР ИВАНТЕР; 2020.19.10; ТИХАЯ ИНФРАСТРУКТУРНАЯ РЕВОЛЮЦИЯ; ТРАССА МОСКВА – КАЗАНЬ: НЕЗАМЕЧЕННАЯ РЕВОЛЮЦИЯ В ДОРОЖНОМ СТРОИТЕЛЬСТВЕ

Запуск строительства автодороги Москва – Казань сопровождается рядом решений, которые означают смену доминирующей парадигмы развития инфраструктуры. Мы движемся к новой картине рынка, состоящего из государственных проектных компаний-заказчиков и заемщиков, подрядчиков и частного бизнеса по оказанию услуг пользователям платных дорог, считает **глава компании «Инфракап» Александр Баженов.**

Минтранс закончил работу над новой редакцией двух национальных проектов, расширивших, по воле президента, свой горизонт с 2024 до 2030 года, – это **«Безопасные и качественные автодороги» (БКАД)** и **Комплексный план модернизации и расширения магистральной инфраструктуры (КПМИ).** Общая смета БКАД до конца десятилетия весьма внушительна – 11,6 трлн рублей. Наиболее крупные проекты автодорожного строительства отнесены к «зоне ответственности» КПМИ.

Одна из «жемчужин» последнего – проект сооружения федеральной автодороги М-12 Москва – Казань. В связке с казанской дорогой идет еще один проект – обход Тольятти. Это, пожалуй, единственный проект плана, где строительство уже разворачивается.

Но еще более важно, что правительство пошло на радикальное изменение схемы реализации проекта: дорога будет построена не по модели ГЧП, а в рамках подряда с использованием бюджетных и собственных средств. При этом – внимание! – трасса все равно будет платной.

Еще одна интересная деталь: три из шести строительных компаний, выигравших конкурсы подряда на сооружение отдельных участков казанской магистрали, находятся под персональными американскими санкциями (входят в SDN-лист минфина США), что создает специфические риски как для них самих, так и для госкомпании «Автодор», являющейся заказчиком по договорам подряда.

Целый клубок прецедентов мы решили обсудить с одним из самых активных игроков на рынке инфраструктурных проектов, главой компании «Инфракап» Александром Баженовым.

– Александр Владиславович, давайте остановимся сначала на самом проекте. Трасса Москва – Казань реализуется в составе российской части транспортного коридора Европа – Западный Китай. Что это значит? Дорога должна «выстрелить» как транзитная?

– Дорога Москва – Казань строится в рамках федерального проекта развития международного транспортного маршрута Европа – Западный Китай (МТМ ЕЗК) общей протяженностью почти 8500 километров. По соглашению России, Китая и Казахстана маршрут должен обеспечить движение пассажиров и грузов от китайского порта Ляньюньган через территорию Казахстана и России до портов Ленинградской области.

Первыми свой кусок маршрута, причем самый длинный, 3425 километров, от Ляньюньгана через Урумчи до Хоргоса построили за восемь лет (2008-2016) китайцы. Недавно завершил строительство своего участка Казахстан: трасса Хоргос – Алматы – Тараз – Шымкент – Кызылорда – Актобе – граница с РФ протяженностью 2787 километров была построена с привлечением китайских подрядчиков и финансовых ресурсов китайских банков.

Что касается России, то длительное время проект МТМ ЕЗК не двигался дальше обсуждения различных вариантов трассировки маршрута по территории нашей страны.

– А на вежливые вопросы партнеров по международному проекту мы предъявляли стройку новой автотрассы М-11 Москва – Санкт-Петербург?

– Во-первых, мы говорили, что построили новые мощные порты в Ленинградской области, в частности порт Усть-Луга. Без их мощностей вряд ли можно было бы рассчитывать на перевалку транзитных китайских и наших экспортных грузов, направляющихся в Европу и Скандинавию. Да и трасса М-11, сооружение которой в целом было завершено осенью 2019 года, также может быть отнесена к ЕЗК.

Теперь осталось обеспечить скоростное бесшовное движение, соответствующее требованиям к международному транспортному коридору, на юго-восток от Москвы, до границы России с Казахстаном в Оренбургской области. И здесь центральное место занимает магистраль М-12 Москва – Казань.

Что касается оценки перспектив ее использования, то расчеты показывают, что при всей важности транзитной функции эта дорога будет обслуживать большей частью внутрисоссийский грузовой и пассажирский трафик регионов, находящихся в зоне ее притяжения. А это весьма развитые в хозяйственном отношении регионы – Московская агломерация, Нижегородская и Самарская области, Татарстан и Башкирия, вплоть до Урала. Помимо межрегионального грузопотока значимая часть перевозок придется на экспортные и импортные грузы. И лишь в третью очередь прогнозные объемы перевозок обеспечит международный транзит.

По оценкам ГК «Автодор», к 2045 году общий объем грузооборота в периметре всей российской части маршрута ЕЗК достигнет 2,1 миллиарда тонн против 935 миллионов тонн в 2014 году, при этом доля международного транзита вырастет менее чем с 10 процентов почти до 16 процентов. Наибольшие перспективы в части переключения на автотранспорт имеют такие грузы, как продукты питания, ширпотреб, автомобили и автокомпоненты, а также машины и оборудование.

– Фактор востребованности магистрали внутрисоссийскими потоками грузов и пассажиров крайне важен. Мне довелось несколько лет назад проехать по казахстанскому участку ЕЗК, от Кызылорды до Байконура. Эта четырехполосная, идеально ровная трасса была практически пуста. Под стать голой полупустыне, которую она разрезает.

– В Казахстане более востребован для обслуживания внутреннего грузопотока южный участок магистрали, от Алматы до Шымкента. Там вряд ли трасса пустует.

Возвращаясь к российской ветке трансевразийского маршрута, хочу обратить внимание еще на один крайне важный эффект его сооружения. Дело в том, что он создаст предпосылки не только для усиления торговых связей, но и для развития кооперационного взаимодействия наших производителей Урала и Поволжья с компаниями центрального промышленного пояса Китая, прежде всего в провинции Сиань и административном центре Чунцин с населением свыше 200 миллионов человек. Сейчас ни эти наши регионы, ни эти китайские регионы не вовлечены значительным образом в двустороннее экономическое сотрудничество.

Трассировка М-12: дешевле и быстрее

– Ну, это дело будущего. Для начала надо построить дорогу. Каковы ее параметры? Трассировка уже определена?

– С конфигурацией российского участка МТМ ЕЗК на восток от Москвы происходят занимательные вещи. До 2018 года этот участок предполагался в виде новой автодороги первой категории общей протяженностью 1484 километра, сначала от Москвы до Казани и далее по маршруту Шали – Бавлы – Кумертау – Сагарчин (это юг Оренбуржья, стыковка с казахстанским участком ЕЗК). Смета проекта оценивалась в 1216 миллиарда рублей.

Президентские нацпроекты образца 2018 года не обошли вниманием и международный коридор. В первой версии КПИИ была поставлена задача открыть сквозное движение по маршруту к 2024 году. Жесткость сроков заставила упростить конфигурацию трассы.

Решено было новую магистраль первой категории строить только от Москвы до Казани протяженностью 729 километров, а движение по МТМ ЕЗК выводить на действующую федеральную автодорогу М-7 в направлении Самары и Оренбурга. На этом отрезке предполагалось лишь одно новое строительство – обход Тольятти протяженностью 102 километра, включая новый мост через Волгу длиной 3,7 километра.

Действующая дорога в районе Тольятти пересекает Жигулевское водохранилище по узкой плотине Куйбышевской ГЭС, с учетом нерасчетного роста нагрузок на плотину от трафика тяжелых грузовиков ее эксплуатация в качестве транспортного объекта ограничивается. В результате сейчас здесь нередко образуются невероятные пробки, потери в пути могут достигать пяти-шести часов.

По проекту обхода Тольятти в октябре 2019 года было подписано концессионное соглашение на сумму почти 121 миллиард рублей, публичной стороной которого впервые выступил субъект федерации – Самарская область. Весь необходимый объем предпроектных работ, равно как и подготовку концессионной инициативы, осуществила наша компания за счет собственных средств. Финансирование проекта на 67 миллиардов рублей обеспечено капитальным грантом РФ, а привлечение недостающих 54 миллиардов рублей организовано концессионером за счет комбинации долгового и акционерного финансирования. Реализация проекта начата. Проект мостового перехода через Волгу успешно прошел Главгосэкспертизу, решен ряд сложных технических проблем по безопасному пересечению дорогой промышленных территорий, вскоре ожидается решение Главгосэкспертизы по дорожным участкам проекта, идет подготовка территории строительства, концессионер представил необходимые банковские гарантии выполнения строительных работ и получил первые средства в счет капитального гранта.

– Правильно ли я понял, что остальные участки маршрута от дороги на Казань до границы с Казахстаном будут реализованы в виде не нового строительства, а реконструкции действующих автодорог?

– Вы правильно поняли. Но на дороге Москва – Казань также оптимизируются проектные решения, чтобы вписаться в пределы выбранного решения по финансированию и срокам строительства проекта. Это обеспечивается путем проектирования дороги М-12 исходя из прогноза трафика, пока не учитывающего перспективный международный транзитный трафик. Это примерно на треть меньше по количеству автомобилей в сутки и на треть меньше по прогнозируемым доходам от сбора платы по сравнению с расчетами, на основании которых принималось решение о включении МТМ ЕЗК в Магистральный план. Однако если, скажем, через десять лет дорога М-12 сумеет все-таки перетянуть на себя значимые объемы транзитных грузов, несущие характеристики дороги придется увеличивать, что называется, «на марше». Потребуется реконструкция, и скупой заплатит дважды. Правда, это будет уже другой скупой.

– Какова цена вопроса?

– В текущей редакции КПМИ проект «Строительство автомобильных дорог международного транспортного коридора Европа – Западный Китай», включающий в себя десять объектов – девять этапов строительства автомобильной дороги М-12 и строительство обхода Тольятти, имеет общую смету 655,05 миллиарда рублей, в том числе 390,4 миллиарда составляют средства федерального бюджета. На сегодняшний день из девяти этапов М-12 законтрактовано семь на общую сумму 464,2 миллиарда рублей. Конкурс на седьмой этап (стартовая стоимость – 42,6 миллиарда рублей) объявлен несостоявшимся. Конкурс на первый пусковой комплекс нулевого этапа (стартовая стоимость – 20,9 миллиарда рублей) находится на стадии подачи заявок, подведение итогов конкурса запланировано на 22 октября этого года.

Сейчас средний километр строительства магистрали Москва – Казань (без стоимости двух крупных мостов) эксперты оценивают примерно в 500 миллионов рублей, при том что уже большое количество реализуемых проектов Московского транспортного узла с

сопоставимыми прогнозными для МТМ ЕЗК значениями интенсивности движения показывают стоимость строительства в диапазоне 700-750 миллионов рублей за километр.

– То есть смета строительства снижена примерно на треть от той, которая позволила бы построить магистраль сразу «на вырост», с учетом будущего трафика транзитных международных грузов?

– Грубо говоря, да.

Мобилизационная стройка

– Каким образом законтрактовано строительство М-12?

– Первоначально ГК «Автодор» планировала реализовать строительство на условиях концессий и долгосрочных инвестиционных соглашений. Однако из-за отсутствия заблаговременной работы госкомпании по подготовке концессионных проектов в 2018-2019 годах не получалось вывести проекты на рынок своевременно. Да и вряд ли это было возможно в условиях, когда правительство погрузилось в долгие дискуссии о формате реализации проекта. Одна из точек зрения сводилась к тому, что дескать, давайте вообще новую дорогу строить не будем, а просто на старой дороге построим скоростные объезды городов и разошьем другие узкие места. На эти споры ушел 2018 год.

В конце концов от реализации проекта на условиях концессионных соглашений правительство отказалось. Выступая в июле в Набережных Челнах, премьер **Михаил Мишустин** озвучил распоряжение до 10 сентября нынешнего года провести все конкурсные процедуры по выбору подрядчиков на проектирование и строительство проекта. И в указанный срок они действительно были проведены.

Запуск строительства М-12 происходит в мобилизационном распределительном порядке. На конкурсы по заключению договоров подряда пришло по одному участнику на каждый. По результатам несостоявшихся конкурсов договоры заключены с единственными участниками конкурсов.

Проектирование и строительство всех участков производятся одновременно. Объединение проектирования и строительства уже было в рамках господряда на строительство Крымского моста, что позволило обеспечить выбор проектных решений в соответствии с технологическими возможностями подрядчика, организовать заблаговременную мобилизацию, обеспечить строительство в рамках цены по договору и в установленные сроки.

Одновременное строительство всех этапов – это новация. В результате сквозное движение по магистрали должно быть открыто в 2024 году, к президентским выборам. Это намерение, если оно реализуется, будет принципиальным достижением нового подхода, отменяющим любые его прегрешения и недостатки по принципу «победителей не судят». Сопоставимые проекты – М-11 Москва – Санкт-Петербург и ЦКАД, вторая все еще в процессе стройки, несопоставимо дольше.

– Не представляю, как строители могут успеть. Аналогичные сроки – три с половиной года – потребовались для реализации проекта модернизации трассы «Таврида» от Керчи до Севастополя в Крыму. Однако протяженность «Тавриды» – 250 километров, почти втрое меньше, чем дороги Москва – Казань. Кроме того, новое строительство было лишь на половине дистанции «Тавриды», вторую половину представляли собой участки, подлежащие реконструкции.

– Ну почему же? Здесь концентрируются очень большие строительные мощности, за счет параллельного строительства этапов фронт работ обеспечен. Конечно, при этом стройка должна исправно финансироваться государственной компанией в заявленных объемах.

Финансирование строительства обеспечивается за счет государственных инвестиций и корпоративного финансирования ГК «Автодор» с использованием средств ФНБ. Форма деятельности государственной компании позволяет нивелировать ограниченные сроки привлечения заемных средств в модели концессии, реализуя проект как собственное

строительство и привлекая проектный долг на стороне заказчика на сколь угодно долгий срок.

С макроэкономической точки зрения вовлечение в экономику большого объема денег на стройку произойдет быстро, стимулирующий экономический эффект от запуска движения тоже появится достаточно скоро.

– Вы можете поименовать смельчаков, дерзнувших включиться в стройку?

– В одну лодку сели «Стройтрансгаз», «Трансстройинвест», компания ВАД, ДСК «Автобан», «Трансстроймеханизация» («дочка» компании «Мостотрест») и ООО «СиАрСиСи Рус» – стопроцентная «дочка» китайского инфраструктурного гиганта, государственной компании CRCC.

– Из шести подрядчиков два включены в самый жесткий список санкций минфина США

– «Стройтрансгаз» (подконтрольна Геннадию Тимченко, человеку из ближнего круга президента) и ВАД (за участие в строительстве упомянутой крымской трассы «Таврида»), а «Трансстрой механизация», хотя она и не входит в SDN-список, несет на себе риски вторичных санкций как «дочка» санкционного «Мостотреста» – основного подрядчика строительства Крымского моста. Разве это не создает специфические риски для проекта? Ведь компании под санкциями не могут, по крайней мере напрямую, привлекать даже рублевое финансирование либо гарантии даже у российских банков?

– Конечно создает. Более того, наличие таких подрядчиков несет определенные риски вторичных санкций и для самой ГК «Автодор», в частности, корпоративный долг «Автодора» становится токсичным для негосударственных инвесторов.

Но, знаете ли, выбирать на рынке инфраструктурного строительства у нас особо не из кого. Каждая крупная инфраструктурная стройка, будь то подготовка к саммиту АТЭС во Владивостоке в 2012 году, сочинская Олимпиада в 2014-м или чемпионат мира по футболу 2018 года, приводит к вымыванию, банкротству значимых игроков. В результате проект сооружения дороги Москва – Казань стал своеобразным спасательным кругом для участников, ведь других крупных строек дорог в стране не запускается.

Провал модели ГЧП

– Итак, трасса Москва – Казань – это первый крупный инфраструктурный проект после Крымского моста, который реализуется не по схеме ГЧП, а по старой доброй схеме бюджетного строительства. Я лично это приветствую. Наличие частного в проекте автоматически приводит к удорожанию стройки – банки кредитуют его дороже, чем государство или госкомпанию и на более короткие сроки, кроме того, частная сторона должна что-то заработать на проекте.

– В известном смысле случившееся событие показывает разворот политики инфраструктурного развития от концессий и в целом тех или иных моделей государственно-частного партнерства к бюджетному строительству. Если в бытность Алексея Кудрина министром финансов в начале 2000-х было принято стратегическое решение ликвидировать дорожные фонды, резко урезать бюджетные расходы на дорожное строительство до развития ГЧП и конкуренции при госзакупках в отрасли, то сейчас, похоже, наметился обратный ход маятника. Механизмы ГЧП, как они де-факто сложились в отрасли, признаны неэффективными, не соответствующими необходимой скорости развития. На самом деле трудно представить более талмудический характер переговоров при финансовом закрытии концессий, когда весь пафос обсуждения сводится к определению заемщика, способного закрыть своим балансом все риски проекта.

И действительно, есть целый ряд преимуществ бюджетной модели дорожной стройки. Помимо упомянутых вами я бы упомянул еще одно обстоятельство. Выбранный механизм позволяет гораздо легче использовать возможности суверенных займов, в том числе привлекать к финансированию инфраструктуры нетрадиционные международные источники, созданные с участием России. Я имею в виду ресурсы Азиатского банка инфраструктурных инвестиций и Нового банка развития (НБР), наднационального

института развития стран БРИКС. НБР, например, готов вкладывать до миллиарда долларов в год в российские инфраструктурные проекты, но только под государственные гарантии или в государственные облигации, выпущенные под инфраструктурные проекты. В государственный долг НБР готов инвестировать, в проектный долг – нет. Это требует своей экспертизы проектов, хлопотное дело.

Откуда взялся «второй счетчик»

– Помимо внешних есть и внутренние внебюджетные источники. Недавно **вице-премьер Марат Хуснуллин** заявил о планах правительства выпустить инфраструктурные облигации на сумму до одного триллиона рублей, половину этой суммы планирует привлечь ГК «Автодор» на строительство дорог. Большие надежды, в частности, связываются с вечными (бессрочными) облигациями, пионерный выпуск которых осуществила компания РЖД на сумму 370 миллиардов рублей для реализации своей инвестиционной программы.

– Я бы предостерег от эйфории в отношении инфраструктурных облигаций. Уже после заявления **Хуснуллина** представители крупнейших госбанков публично заявили, что новый инструмент не представляет для них интереса. Объяснение следующее. Уважаемым банкам не хотелось бы видеть госкомпанию «Автодор» в качестве потенциального заемщика таких облигаций. Предпочтительным для банков выглядит вариант, когда заемщиком выступает специальное общество проектного финансирования (СОПФ), которое выкупило бы выручку по этой дороге на много лет вперед, тогда было бы понятно, чем обеспечены потоки платежей по этим облигациям. А госкомпания чем может ответить по таким облигациям? Собственного имущества у нее очень мало, все дороги, находящиеся у нее в доверительном управлении, – это федеральная собственность. Если вдруг завтра государство решит упразднить ГК «Автодор», держателям ее облигаций останутся лишь, как говорил в свое время один ушлый банкир, от дохлого осла уши.

И, надо сказать, определенная логика в этих рассуждениях есть. Как есть и громкий прецедент – госкорпорация «Олимпстрой», ликвидация которой лишила Внешэкономбанк обеспечения по многим олимпийским кредитам.

– Вы произнесли фразу «СОПФ выкупит выручку по этой дороге на много лет вперед». О какой выручке идет речь? Ведь дорога, построенная по бюджетной модели, будет бесплатной.

– Нет, трасса Москва – Казань будет платной для пользователей.

– Но позвольте! Это уже ни в какие ворота не лезет. Я уже один раз заплатил общие налоги и целевой транспортный налог государству, чтобы оно строило дороги.

А теперь вы заставляете платить меня за эту услугу второй раз?

– Эта дорога все-таки не бюджетная. Помимо бюджетного гранта и возвратных средств ФНБ ГК «Автодор» привлекает под реализацию этого проекта и внебюджетные средства из частных источников. Поэтому независимо от того, банкротится «Автодор» или нет, плата за проезд должна быть, чтобы возвращать долг на ее строительство.

– Тогда возникает вопрос: зачем вообще нужна эта госкомпания? Собственным имуществом она не обладает, концессионные проекты готовит медленно, банки ее кредитуют дорого и не хотят покупать облигации. Зачем тогда эта прослойка? Давайте отбросим ее и будем строить по-советски, по чисто бюджетной модели либо оформляя привлеченные средства как государственный долг. Вот Китай, преуспевший в строительстве инфраструктуры, он же строит по-советски, за государственный счет, бесплатные автомагистрали?

– Такие идеи не новость. При прежнем министре транспорта Максиме Соколове шли разговоры о том, как объединить ГК «Автодор» и Федеральное дорожное агентство (Росавтодор). Но с учетом принятого решения по строительству дороги Москва – Казань ГК «Автодор», скорее, становится специальной проектной компанией для этого

мегапроекта – занимает деньги, организует строительство, эксплуатирует, оказывает услуги, собирает плату. При этом размер ее обязательств увеличивается настолько, что для следующего мегапроекта, видимо, придется создавать ГК «Автодор-2». Впрочем, в той же Франции компании-концеденты как раз организовывались и впоследствии приватизировались по направлениям – дороги юга, дороги севера и так далее.

Но не горячитесь. Давайте разбираться. Этот тезис известен, что все дороги должны быть бесплатными, мусор должен вывозиться за счет переработчиков отходов, а вода и вовсе дар природы. Мой прежний начальник в Suez в ответ говорил, что Бог дал людям воду, но не дал трубы.

На самом деле платность проезда у нас обеспечивает не окупаемость всей дороги, а лишь покрытие и обслуживание акционерного и заемного финансирования, которое было привлечено под сооружение дороги. И его там должно быть не больше того, сколько проектных рисков государство хочет передать, а частный бизнес может принять. Одновременно платность должна обеспечивать определенное качество движения и обслуживания магистрали, которые закладываются в категории этих дорог.

Зарубежный опыт инфраструктурного строительства показывает, что использование схемы ГЧП приводит к меньшим перерасходам средств и меньшим нарушениям сроков реализации проектов по сравнению с бюджетной моделью. Не всегда, но как правило частник строит более эффективно.

Правда, по российской статистике проверить этот вывод не представляется возможным. Во время работы во Внешэкономбанке мы неоднократно пытались запустить консультационные контракты, чтобы найти в Минстрое, в Минфине, в бюджетном контроле информацию о том, сколько у нас государственных строек реализуется с превышением изначальной сметы и сроков, но оказалось, что такой накопленной статистики попросту нет. Это стало тяжелым ударом по возможностям объективного обоснования эффективности концессий и ГЧП, так как стоимость передачи риска проектирования и строительства частной компании так и осталась не определенной. Это свело смысл развития ГЧП на современном этапе в основном к забалансовому финансированию общественной инфраструктуры в условиях ограничений на привлечение государственного или муниципального долга.

– Если вы хотите знать мою позицию, то должны сосуществовать обе модели. Базовая сеть автодорог должна поддерживаться и формироваться по бюджетной модели и быть бесплатной для пользователя. Если определенные куски базовой сети не справляются с нагрузкой, их можно дублировать платными участками, сооруженными по схеме ГЧП.

– Александр, именно это и прописано в соответствующем федеральном законе.

– Но по факту это же не всегда соблюдается! Платная трасса М-11 до Санкт-Петербурга, дублирующая страшную старую Ленинградку – окей, нет вопросов. Обход Тольятти – окей. Если у вас много времени или жаль денег, можете ползти по плотине, наслаждаться видами Жигулевского моря, живописные барашки, летом серферы ходят под яркими парусами, очень красиво. Если вам не до красот, времени в обрез или груз протухает, вы платите деньги и мчитесь по новому мосту и обходу, который будет построен при участии вашей компании. Но единственный мост через Лену рядом с Якутском, строительство которого планируется в рамках концессии по результату частной концессионной инициативы, и он, естественно, будет платным, – это безобразие.

– В отношении мостов закон не требует бесплатной альтернативы. Но это только требует еще более тщательной экспертизы при принятии решения. Например, есть мнение, что ленский мост в проектируемой сейчас конфигурации вообще не нужен.

– Как это? А зачем тогда надо было тянуть туда железную дорогу, которая заканчивается на правом берегу Лены, почти напротив Якутска?

– В том-то и дело, что там нужен железнодорожный мост, замыкающий экономику по всему движению грузов по Якутской железной дороге вплоть до порта в Якутске, – это все

смотрели еще в рамках комплексного проекта развития Южной Якутии. Ну, может быть, мост совмещенный, автомобильно-железнодорожный, как Крымский, хотя в Швейцарии автомобили массово перевозят вагонами-челноками для обхода длинных и дорогих перевалов, и ничего. А в рамках нынешней частной концессионной инициативы планируется строительство чисто автомобильного моста.

– Оказывается, это не просто безобразие, но еще и бесхозяйственность. Двойная глупость!

– Ну почему же глупость. Инфраструктурные проекты могут или повышать эффективность действующих цепочек поставок, или замещать их целиком. Выбранное решение исходит из консервативных предположений.

Но давайте вернемся к фундаментальным вопросам. Если разбираться глубже, то платные и бесплатные дороги неверно считать альтернативами. Кто действительно едет на большие расстояния, дорожит временем и удобством в пути, тот платит именно за эту услугу. Кто хочет внутри региона совершить поездку, тот на платную магистраль вообще не заезжает. Таким образом, платные и бесплатные дороги обслуживают разные группы потребителей и разные экономические активности.

Первоначальный замысел создания ГК «Автодор» заключался в том, чтобы построить новую сеть автомобильных дорог с новым качеством услуги мобильности, а вовсе не в том, чтобы за счет платы за проезд окупать все инвестиции в дороги. Иначе бы тарифы пришлось заирать до небес. На самом деле дороги окупаются не за счет платы за проезд, а за счет экономического развития территорий их прохождения и возникающих на них новых бизнесов. Так, в Европе иной раз проекты строительства новых автодорог структурируются таким образом, что концессионер получает не только плату за проезд, но и определенные территории для их деvelopeмента.

– Ровно такая же схема используется для привлечения частных инвестиций в японские высокоскоростные железные дороги.

– Давайте зафиксируем важный тезис. С точки зрения автомобильных дорог (в других отраслях инфраструктуры может быть по-другому) наибольший экономический эффект от вовлечения частного сектора достигается, если частники строят в рамках сметы и в срок. Тридцать-сорок процентов сметы стройки отдается на риск частного инвестора для чего? Чтобы строительные компании несли на себе ответственность реализации проекта в пределах определенной сметы и определенного срока. Если это соблюдается, история работает. – По ЦКАД история не сработала?

– По ЦКАД сложная история. Сроки нарушены, сметы превышены. Стороны спорят, кто виноват: строители, что плохо строят, или «Автодор», что плохо подготовил документацию.

Выбор модели

– Таким образом, кейс ЦКАД – еще один аргумент в пользу возврата к бюджетной модели дорожного строительства.

– Но все-таки третий и четвертый участки ЦКАД, запущенные по концессии позже других, сдаются в эксплуатацию раньше. Модель концессии может работать.

Есть простой пример. У вас есть десять проектов по десять рублей, каждый окупается за счет услуг только наполовину. В бюджете у вас пятьдесят рублей. Если все строить по бюджетной модели, вы построите пять проектов, если с использованием внебюджетного финансирования – все десять, удвоив экономический рост относительно базы.

Бюджетная модель не бездонна. Ну сколько проектов крупных строек способен потянуть бюджет, даже с учетом некоторого расширения госзаимствований? А ведь в перспективе у нас, например, есть мегапроект развития дорог Юга России общей стоимостью более 2,4 триллиона рублей.

Если взять региональный аспект, то бюджетная обеспеченность Москвы позволяет осуществлять колоссальное инфраструктурное строительство дорог и метро

исключительно по бюджетной модели (единственный за последние годы инфраструктурный ГЧП-проект в столице – дублер Кутузовского проспекта). Ну а как бюджетная модель будет работать без привлечения долга, скажем, в Перми? Или в той же Якутии? И давайте не забывать, сколько у нас всевозможных замороженных объектов, недостроенных за бюджетные деньги, или вспомним недавний кризис неприхода подрядчиков на большие подрядные конкурсы из-за регулирования цен на товары и услуги, используемые в строительстве.

– Согласен, финансовая емкость бюджетной модели ограничена. Во всяком случае, она заведомо меньше емкости рынка инструментов инфраструктурной ипотеки.

Но мы же не создаем этот рынок, несмотря на прямое указание президента.

– Механизм коллективных инвестиций в инфраструктуру чрезвычайно перспективен. Пожалуй, это самая эффективная модель финансирования развития инфраструктуры. Бюджет с госдолгом не резиновый. Поэтому важно создать систему рефинансирования долга, выпущенного под реализацию инфраструктурных проектов.

Стали притчей во языцех стоны о том, что в России нет длинных денег. Так длинных денег нет нигде в мире! Есть непрерывные деньги, когда созданы институты и рыночные инструменты, позволяющие вам в любой момент перезанять, рефинансировать свои обязательства. Налаженная система рефинансирования делает долг, а значит, и деньги неограниченно длинными. Недавно смотрел проведенное Сорбонной исследование французских автодорожных концессий – срока меньше 50 лет там нет.

Было бы логично, чтобы ГК «Автодор» в своей ипостаси института развития, а не суперпроектной компании, не финансировала, а рефинансировала дорожное строительство, выпуская длинные облигации против объекта, который уже построен и генерирует доход, и являясь их маркетмейкером.

В России есть опыт рефинансирования жилой стройки ипотечным кредитованием покупателей жилья. Был также создан механизм поддержки обращения ипотечных облигаций на базе АИЖК. В результате за десять лет с небольшим был создан новый сегмент финансового рынка емкостью семь триллионов рублей. Мы вполне можем тиражировать этот опыт при создании рынка коллективных инвестиций в инфраструктуру.

<https://expert.ru/expert/2020/43/tihaya-infrastrukturmaya-revolyutsiya/>

ВОЛГА НЬЮС; ЮРИЙ САХАРОВ; 2020.16.10; АВТОМАГИСТРАЛЬ «ЕВРОПА – ЗАПАДНЫЙ КИТАЙ»: ДОРОГА-ШАНС ДЛЯ ПФО

Посткризисное восстановление мировой экономики еще больше, чем прежде, связывается с развитием двусторонней торговли между Европой и Азией (с акцентом на емкие китайские рынки). Этот глобальный тренд формирует запрос на удобный во всех отношениях транзитный грузопоток через территорию России и, в частности, Приволжского федерального округа (ПФО).

Уточним, что речь идет в основном об импорте в восточно-западном направлении: к примеру, страны Евразийского экономического союза (ЕАЭС), куда, кроме России, входят Армения, Беларусь, Казахстан и Киргизия, автотранспортом ввозят примерно треть от общего объема импортируемых товаров, а экспортируют всего 2%. Причем в структуре импорта самых западных участников ЕАЭС Армении и Беларуси этот вид транспорта, по данным на конец 2019 г., занимает около 60% и 33% соответственно.

С первого взгляда на карту

Серединное географическое положение ПФО – на пересечении двух транспортно-логистических направлений «Север – Юг» и «Восток – Запад» придает ему статус хаба, интегрирующего транзитные связи между Европой (включая европейскую часть России) и Восточной Азией (включая Сибирь, Дальний Восток, Казахстан, Узбекистан, Таджикистан и Западный Китай).

Отсюда традиционно высокий уровень развития транспортной инфраструктуры округа: по плотности железных дорог он занимает третье место в стране после Центра и Юга (143 км путей на 10 тыс. кв. км), а по плотности автодорог – второе (140 км путей на 1000 кв. км). По территории ПФО проходят три транспортно-логистических коридора в направлении «Запад – Восток»: северный (Москва – Нижний Новгород – Киров – Пермь – Екатеринбург), центральный (Москва – Казань – Ижевск – Екатеринбург) и южный (Новороссийск – Краснодар – Ростов-на-Дону – Волгоград – Саратов – Самара – Уфа – Челябинск).

Развитие этой сложившейся транспортной системы сегодня определяется **нацпроектом «Комплексный план модернизации и расширения магистральной инфраструктуры»**. При том что практически все приволжские регионы с готовностью демонстрируют желание принять участие в транзите на Китай, федеральный Центр после нескольких лет колебаний запустил проект, связанный со строительством скоростной трассы М-12 «Москва – Казань». Она соединит четыре российских агломерации (Московскую, Нижегородскую, Казанскую, Самарско-Тольяттинскую) и вдвое сократит время в пути между Москвой и Казанью.

Ответвление от этой трассы, начавшись возле г. Канаш (Республика Чувашия), пойдет через Самарскую и Оренбургскую области до международного автомобильного **пункта пропуска «Сагарчин»** на границе с Казахстаном – основного для транспортного коридора «Европа – Западный Китай». Правда, его возможности уже сегодня не отвечают объемам грузопотоков (на этом участке границу пересекает втрое больше транспортных средств, чем положено по норме), а потому региональные власти добиваются модернизации этого пункта.

Строительство четырехполосной трассы М-12 протяженностью 729 км ГК «Автодор» начала в нынешнем году. Оно разделено на четыре этапа: в 2024 г. планируется запустить движение от Москвы до Владимира и от Канаша (Чувашская Республика) до Шали (Республика Татарстан), в 2025 г. – от Владимира до Арзамаса (Нижегородская область), в 2027 году – от Арзамаса до Канаша. Нижегородская область и Чувашия первыми в ПФО согласовали с ГК «Автодор» трассировку М-12 по их территориям.

По расчетным данным, экономический эффект от строительства этой магистрали для одной только Нижегородской области составит 156 млрд руб. Понятно, что создание М-12 окажет большое влияние на многие межрегиональные и региональные проекты в рамках ПФО.

Точки активности

Тактика строительства трассы М-12 предусматривает одновременное ведение многих объектов, таких, например, как транспортно-логистические центры, перекладка (вынос) инженерных сетей (по оценке **вице-премьера правительства РФ Марата Хуснуллина**, число таких мест приближается к 870); капитальный ремонт тысяч километров существующих дорог; возведение сотен искусственных сооружений; обход коммуникаций, населенных пунктов и природоохранных территорий; форсирование Волги (в частности, в районе Тольятти), а также множества других водных преград.

Впрочем, многие из объектов магистрали М-12 к моменту утверждения ее проекта были уже в работе. К числу таковых относится, например, первый пусковой комплекс автодороги «Обход Оренбурга» длиной 12 км и стоимостью около 4 млрд. рублей, открытый еще в конце сентября 2018 г. Инженерный уровень сооружения характеризуют четыре полосы движения, две многоуровневых развязки, четыре путепровода и современное трехслойное покрытие из асфальтобетона с расчетной нагрузкой до 11,5 тонн на ось.

Чтобы замкнуть транспортное кольцо вокруг Оренбурга, на федеральном уровне прорабатывается вопрос о строительстве второй очереди данной трассы.

Создание автодороги в обход Тольятти с мостом через Волгу и выходом на трассу М-5 «Урал» тоже началось (по крайней мере, на уровне проектных разработок) задолго до запуска проекта коридора «Европа – Западный Китай». Потребность в этой магистрали диктовалась низкой пропускной способностью трассы М-5 в районе Жигулевской ГЭС: мост через плотину, построенную в середине 1950-х годов, со временем стал узким горлом трассы, связывающей центральную часть России с регионами Сибири и Дальнего Востока.

Сегодня новый мостовой переход рассматривается как часть автомагистрали «Европа – Западный Китай» и строится в районе села **Климовка** (Самарская область). Протяженность трассы составит около 100 км, в том числе длина самой переправы – 3,7 км.

Ввод в строй моста через Волгу и подъездных путей к нему позволит вдвое сократить время на поездку от Москвы до Самары (с 16 до 8 часов). Возведение этих объектов ведется на основе концессионного соглашения, согласно которому общий объем инвестиций составит 121 млрд рублей, из которых 67 млрд будет выделен из федерального бюджета, а остальные средства привлекут частные компании-партнеры. Строительные работы планируется завершить в 2024 году. А пока на месте будущего моста завершается создание вспомогательной инфраструктуры (включая обустройство временных дорог и производственных площадок, берегоукрепление, сооружение причальных стенок для доставки стройматериалов по воде, монтаж мобильного бетонного завода, переустройство коммуникаций и установку буронабивных свай).

Для обслуживания магистрали «Европа – Западный Китай» в России уже около 15 лет шаг за шагом создается целая сеть узловых мультимодальных транспортно-логистических центров (ММЛЦ). Один из них – крупнейший в Поволжье – создается в Татарстане вблизи впадения реки Свияга в Волгу и имеет удобные выходы на федеральные магистрали железнодорожного, автомобильного и водного сообщения.

Свияжский ММЛЦ уже сейчас является крупной площадкой для перевалки экспортно-импортных грузов с последующей их доставкой во все регионы Поволжья. За счет своего местоположения он обеспечивает минимизацию затрат на доставку товаров по принципу «от двери до двери» в такие города ПФО, как Казань, Зеленодольск, Волжск, Канаш, Йошкар-Ола, Новочебоксарск, Чебоксары, Ульяновск, Арзамас, Нижний Новгород и Саранск.

Первый этап проекта, полная реализация которого предполагает создание портовых, контейнерных, складских и промышленных зон, комплексов техобслуживания, стоянок для грузового транспорта, а также административно-сервисного центра, не без трудностей и задержек был завершён в 2015 г. Сейчас строительство продолжается, и республиканское правительство ищет партнеров для его завершения и участия в эксплуатации созданных объектов. Одним из якорных операторов Свияжского ММЛЦ может стать АО «РЖД Логистика».

Уровень развития транспортной сети в значительной мере определяет развитие экономики данного региона, что подтверждается научными исследованиями: так, объем валового регионального продукта на душу населения имеет близкий к единице коэффициент корреляции с протяженностью, плотностью и качеством региональных автодорог. Иными словами, реализация проекта автомагистрали «Европа – Западный Китай» может и должна быть использована как еще один рычаг для повышения социально-экономического уровня поволжских регионов.

К примеру, в Татарстане в качестве стратегических целей развития республиканской транспортной системы видят:

1. повышение эффективности и пропускной способности дорожной инфраструктуры;

2. обеспечение доступности и качества транспортно-логистических услуг на уровне потребностей развития региональной экономики; реализация транзитного потенциала республики;

3. обеспечение доступности и качества транспортных услуг для населения Татарстана;

4. снижение негативного воздействия транспортной системы республики на окружающую среду.

Шелковый путь

Автодорога «Европа – Западный Китай», называемая еще «Новый шелковый путь», является совместным проектом трех стран Шанхайской организации сотрудничества России, Казахстана и КНР. Его идея родилась в 2015 году в рамках договора о сотрудничестве, подписанного президентом России Владимиром Путиным и председателем КНР Си Цзиньпином.

Длина этой магистрали – более 8,4 тыс. км, из которых 2,3 тыс. приходится на Россию, 2,7 тыс. – на Казахстан и 3,1 тыс. – на Китай. Всю трассу можно будет проехать за 10 суток. Для сравнения: железнодорожный маршрут по Транссибирской магистрали составляет 11,5 тыс. км и занимает 14 суток, а морской путь через Суэцкий канал – 24 тысяч км и 45 дней. Сегодня львиная доля грузоперевозок между Китаем и Европой осуществляется именно по этому морскому пути.

На строительство трассы М-12, которая является частью магистрали «Европа – Западный Китай», правительство РФ выделит 150 млрд рублей из Фонда национального благосостояния. Общие же затраты на ее создание Минтранс оценивает сегодня в 705 млрд рублей, причем 322 млрд будут выделены из федерального бюджета в 2021-23 г. г. Кроме того, планируется привлечь внебюджетное финансирование в размере около 270 млрд рублей. Ввод трассы в эксплуатацию намечен на 2024 г.

«Проект даст импульс ускоренному развитию ряда регионов Поволжья, – заверил премьер Михаил Мишустин 10 июля 2020 г. на совещании в ОЭЗ «Алабуга» (Республика Татарстан). – К 2050 году суммарный прирост ВРП на этих территориях составит более 500 млрд рублей».

<https://pfo.volga.news/article/561473.html>

ТАСС; 2020.16.10; ТРАНЗИТ МЕЖДУ КИТАЕМ И ЕВРОПОЙ ПО ИНФРАСТРУКТУРЕ РЖД УЖЕ ПРЕВЫСИЛ ПОКАЗАТЕЛИ 2019 ГОДА

В сентябре 2020 года перевозки контейнеров в сообщении Китай – Европа – Китай по инфраструктуре ОАО «РЖД» выросли по сравнению с аналогичным периодом прошлого года в 1,7 раза, до 50,8 тыс. ДФЭ (двадцатифутовый эквивалент, условная единица вместимости грузового транспорта), говорится в сообщении компании. Это превышает показатели за весь 2019 год, когда было отправлено 347 тыс. ДФЭ.

«В январе – сентябре 2020 года перевозки контейнеров в сообщении Китай – Европа – Китай составили 387,9 тыс. ДФЭ (в 1,6 раза больше, чем за аналогичный период прошлого года), в том числе гружёных – 374,8 тыс. ДФЭ (рост в 1,8 раза)», – отмечается в сообщении РЖД.

Таким образом, объемы перевозок за девять месяцев текущего года уже более чем на 40 тыс. ДФЭ превзошли показатели за весь 2019 год, когда было отправлено 347 тыс. ДФЭ.

Как поясняют РЖД, росту объемов транзита способствует установление конкурентоспособных ценовых условий, расширение спектра и повышение качества услуг, а также диверсификация транзитных маршрутов. Также развиваются коридоры следования контейнерных поездов. Так, например, перевозки в сообщении Китай – Европа – Китай по «северному» маршруту через Монголию за январь-сентябрь 2020 года выросли на 25%, до более 15 тыс. ДФЭ.

Транзитные контейнеры доставляются как через сухопутные железнодорожные пограничные переходы, так и в мультимодальном сообщении. В сентябре текущего года

через Калининградскую железную дорогу отправлено около 6,9 тыс. ДФЭ, что более чем в 10 раз превышает показатели прошлого года. При этом в мультимодальном сообщении, с использованием морских линий была перевезена половина этого объема – 3,5 тыс. ДФЭ. Развитие транзитных грузовых перевозок через Россию одна из задач Комплексного плана модернизации и расширения магистральной инфраструктуры до 2024 года.

<https://futuresussia.gov.ru/nacionalnye-proekty/tranzit-mezdu-kitaem-i-evropoj-po-infrastrukture-rzd-uze-prevysil-pokazateli-2019-goda>

ТАСС; 2020.16.10; В КУЗБАССЕ В 2020 ГОДУ ОТРЕМОНТИРОВАЛИ ПОЧТИ 400 КМ АВТОМОБИЛЬНЫХ ДОРОГ

Дорожники в Кузбассе завершили сезонный ремонт автомагистралей, который в этом году охватил в общей сложности 385 км дорог. Почти половина из них – 170 км – были отремонтированы по **нацпроекту «Безопасные и качественные автодороги»**, сообщает в пятницу **пресс-служба** регионального правительства.

«Даже в условиях пандемии в Кузбассе не останавливался ремонт дорог. В результате около 400 км отремонтировано за счет финансирования из бюджетов разных уровней. В том числе с 1,2 млрд до 1,75 млрд рублей была увеличена областная субсидия на дорожные работы. Это позволило привести в порядок 105 км муниципальных дорог вместо запланированных изначально 70 км. Все объекты для ремонта выбирались с учетом мнения жителей», – приводят в сообщении слова губернатора Кузбасса Сергея Цивилева.

Как пояснили ТАСС в Министерстве жилищно-коммунального и дорожного комплекса Кузбасса, в сравнении с 2019 годом протяженность отремонтированных дорог увеличилась на 25 км. В целом на строительство и содержание дорог в текущем году было направлено свыше 15 млрд рублей из бюджетов всех уровней.

«По национальному проекту **«Безопасные и качественные автомобильные дороги»** мы смогли привлечь дополнительное финансирование из резервного фонда Правительства РФ, а также сэкономить средства по итогам торгов, что позволило отремонтировать около 170 км дорожного полотна. Среди крупных объектов – трасса Ленинск-Кузнецкий – Прокопьевск – Новокузнецк (соединяет север и юг Кузбасса – прим. ТАСС), проспект Metallургов и Бызовское шоссе в Новокузнецке, весь проспект Шахтеров в областной столице», – рассказали в министерстве.

<https://futuresussia.gov.ru/nacionalnye-proekty/v-kuzbasse-v-2020-godu-otremontirovali-pochti-400-km-avtomobilnyh>

ТАСС; 2020.16.10; В НОВГОРОДСКОЙ ОБЛАСТИ ПОСТРОЯТ НОВЫЕ ДОРОГИ ДЛЯ РАЗВИТИЯ ТУРИСТИЧЕСКИХ МАРШРУТОВ

Власти Новгородской области с 2021 года планируют впервые за последние несколько лет не только ремонтировать уже существующие магистрали, но и начать строительство новых дорог – выходов за территорию региона, в том числе для создания более сложных и интересных маршрутов для туристов, сообщил в интервью в онлайн-проекте «Прямая линия гостеприимства» в среду губернатор Новгородской области Андрей Никитин.

«На следующий год <...> впервые за последнюю такую историю мы не только будем ремонтировать дороги, мы будем строить новые дороги, новые выходы за территорию нашего региона, которые позволят туристам делать более сложные маршруты. <...> Есть такой поселок Молвотицы на юге области, там грунтовая дорога, которая соединяет с Тверской областью. Мы договорились с губернатором Тверской области, что и он, и я переведем это в асфальт, сделаем нормальное освещение», – сказал Никитин.

Также, по словам Никитина, в следующем году начнут делать в асфальтовом покрытии дорогу на Бокситогорск (Ленинградской область). «Три года назад Новгородская область,

мягко скажем, не славилась хорошими дорогами, и огромное количество людей это отмечало. За последние три года больше, наверное, трех тысяч, могу чуть ошибаться, региональных дорог мы отремонтировали и, конечно, мы всегда учитывали туристические объекты, когда составляли план ремонта», – сказал Никитин.

В ходе интервью Никитин сообщил, что первый туристский информационный центр (ТИЦ) для информирования туристов об интересных местах в Новгородской области, экскурсиях, гостиницах, кафе и т. д. появится на скоростной трассе М-11 в этом году, еще один – в 2021 году.

<https://futuresussia.gov.ru/nacionalnye-proekty/v-novgorodskoj-oblasti-postroat-novye-dorogi-dla-razvitiya-turisticskih-marsrutov>

ТАСС; 2020.16.10; ВЛАСТИ ПЕТЕРБУРГА ПЛАНИРУЮТ ПОСТРОИТЬ ПЕРВЫЙ УЧАСТОК ШИРОТНОЙ МАГИСТРАЛИ В 2024 ГОДУ

Власти Санкт-Петербурга планируют построить первый участок широтной магистрали скоростного движения (Восточный скоростной диаметр, ВСД) к концу 2024 года. Об этом сообщил журналистам в пятницу вице-губернатор города Максим Соколов на выставке ко Дню работников дорожного хозяйства.

«Первый участок – Витебская развязка <...> может быть уже введена на рубеже 2024-2025 годов. И мы нацелены на то, чтобы еще сдвинуть эти сроки – как можно раньше, понимая, как она будет важна для нашего города», – сказал Соколов.

Он также отметил, что проект будет реализован за счет государственного и частного партнерства в рамках соглашения, заключенного с АО «Западный скоростной диаметр» (ЗСД).

По его словам, тарифная политика Витебской развязки будет идентична тарифам ЗСД. Конкурс на строительство второго и четвертого участков с мостом через реку Неву со стыковкой с кольцевой автомобильной дорогой на северо-востоке и дальнейшим выходом на федеральную трассу «Кола» власти планируют провести в 2021-2022 годах.

В 2019 году петербургский филиал Главгосэкспертизы России одобрил проектно-сметную документацию по подготовке территории строительства на участке от транспортной развязки ЗСД с Благодатной улицей до транспортной развязки проектной широтной магистрали с Витебским проспектом на юге Санкт-Петербурга. Проект реализуется с целью подключения ЗСД к широтной магистрали скоростного движения, которая свяжет автомобильные маршруты на юге и востоке Санкт-Петербурга.

Широтная скоростная магистраль – проект платной магистрали на шесть полос протяженностью 27,4 км, из них 14,2 км – в Санкт-Петербурге и 13,2 км – в Ленинградской области. Объект будет разделен на шесть участков. Основное назначение строительства, стоимость которого оценивается в 170 млрд рублей, – обход центральных районов Петербурга с выходом на Невский и Красногвардейский районы. Интенсивность движения составит около 230 тыс. автомобилей в сутки.

<https://futuresussia.gov.ru/nacionalnye-proekty/vlasti-peterburga-planiruyut-postroit-pervyj-uchastok-sirotnoj-magistrali-v-2024-godu>

ТАСС; 2020.16.10; ЧИСЛО СООТВЕТСТВУЮЩИХ НОРМАТИВАМ ПСКОВСКИХ ГОРОДСКИХ ДОРОГ К 2021 ГОДУ ВЫРАСТЕТ В 1,5 РАЗА

Власти Псковской области за счет участия в национальном проекте «Безопасные и качественные автомобильные дороги» к 2021 году увеличат в полтора раза число отремонтированных дорог городской агломерации, в которой проживает больше половины населения региона. В нормативное состояние будут приведены более 67% трасс между муниципалитетами, это повысит безопасность пассажирских перевозок и снизит число жалоб жителей на качество дорожного полотна, сообщил в пятницу ТАСС

председатель комитета по транспорту и дорожному хозяйству Псковской области Борис Елкин.

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

«Доля автомобильных дорог псковской городской агломерации, соответствующих нормативным требованиям, в 2021 году превысит 67%. То есть число таких дорог по сравнению с текущими показателями увеличится более чем в полтора раза. Увеличение будет достигнуто за счет экономии на госзакупках и роста финансирования, в том числе за счет федерального бюджета. Эффект от этой работы прежде всего заметят наши граждане, которые очень активно перемещаются по трассам городской агломерации: дороги будут приведены в порядок и станут безопаснее, так как мы оборудуем их необходимой инфраструктурой», – сказал собеседник агентства.

В псковскую городскую агломерацию входит Псков, а также муниципальные образования-«спутники»: Псковский, Островский, Печорский и Палкинский районы, на территории которых в общей сложности проживает примерно половина населения региона. Общая протяженность дорог агломерации составляет почти 620 км, из которых 120 км – это федеральные трассы.

«Проезд по дорогам городской агломерации мы делаем максимально удобным и комфортным: кроме приведения в порядок асфальтобетонного покрытия, устанавливаем освещение вдоль трасс в пределах населенных пунктов, наносим разметку из термопластика, которая в разы заметнее при езде в ночное время и в непогоду. Это крайне важно, так как по дорогам агломерации ежедневно проезжают десятки тыс. автомобилей: жители из близлежащих муниципалитетов едут в Псков на работу и обратно, кроме того, эти трассы являются основными транспортными артериями для доставки грузов, для осуществления пассажирских перевозок, в том числе международных», – резюмировал председатель комитета по транспорту и дорожному хозяйству Псковской области.

<https://futuresussia.gov.ru/nacionalnye-proekty/cislo-sootvetstvuisih-normativam-pskovskih-gorodskih-dorog-k-2021-godu-vyrastet-v-15-raza>

ТАСС; 2020.16.10; ТВЕРСКАЯ ОБЛАСТЬ СТАЛА РЕМОНТИРОВАТЬ В ЧЕТЫРЕ РАЗА БОЛЬШЕ ДОРОГ

Более 540 км отремонтированных автомобильных дорог вводится в эксплуатацию в Тверской области в текущем году, это в четыре раза больше объектов, чем было сдано в 2016 году. Об этом в пятницу сообщает **пресс-служба** правительства региона.

«В Тверской области по итогам дорожного сезона 2020 года вводится в эксплуатацию 543 км отремонтированных автомобильных дорог, что в четыре раза больше объектов, чем было приведено в порядок в 2016 году», – сообщает **пресс-служба**.

По данным правительства, в области утверждены региональные стандарты дорожных работ, в соответствии с которыми ведется контроль и приемка объектов. «Наша задача – максимально используя возможности федеральных проектов и программ, поэтапно наращивать объемы дорожного ремонта и строительства. За прошедшие четыре года в Тверской области приведено в нормативное состояние около 1900 км магистралей. Акцент сделан на ключевых пассажирских, школьных и туристических маршрутах, а также тех дорогах, которые связывают Тверскую область с другими регионами», – приводит слова Рудени **пресс-служба**.

В текущем году в регионе были реализованы такие масштабные проекты, как автодорога «Москва-Рига» – Хорошево, которая является частью создания Ржевского мемориала Советскому солдату, открытого к 75-летию Великой Победы. По **нацпроекту** были

отремонтированы направления Торжок – Осташков, «Москва-Рига» – Андреаполь – Пено – Хитино, Осташков – Селижарово – Ржев и другие, всего 153,6 км региональных автодорог, что в полтора раза больше по сравнению с начальным годом реализации дорожного **нацпроекта**.

Кроме того, в этом году в Тверской области завершена работа по передаче автомобильных дорог регионального значения в федеральную собственность. Федеральный статус получили семь региональных трасс общей протяженностью 328 км, которые стали частью федеральной трассы «Золотое кольцо».

<https://futurerussia.gov.ru/nacionalnye-proekty/tverskaa-oblast-stala-remontirovat-v-cetyre-raza-bolse-dorog>

ТАСС; 2020.19.10; В ЧИТЕ ДОРОЖНЫЕ СЛУЖБЫ ЗАВЕРШИЛИ АСФАЛЬТИРОВАНИЕ УЛИЦ ПО НАЦПРОЕКТУ

Подрядчики в Чите завершили асфальтирование дорог, предусмотренное нацпроектом «**Безопасные и качественные автомобильные дороги**» (БКАД), сообщили ТАСС в **пресс-службе** городской администрации.

«В целом работы по нацпроекту завершены, местами идет шлифовка, где-то монтируют пешеходные ограждения. Теперь проходят приемочные работы», – уточнили в **пресс-службе**.

Последние приемочные работы пройдут 30 октября. Всего в Чите по БКАД за год было отремонтировано 37 км дорог и восемь пешеходных зон. Как ранее сообщила **пресс-служба** правительства Забайкальского края, в 2021 году в столице региона по нацпроекту предполагается отремонтировать 24 км дорог.

Нацпроект «**Безопасные и качественные автодороги**» реализуется по инициативе **президента РФ Владимира Путина**, проект охватит 104 города, формирующих агломерации, в 83 субъектах РФ.

<https://tass.ru/nacionalnye-proekty/9750549>

ТАСС; 2020.16.10; ДВИЖЕНИЕ АВТОМОБИЛЕЙ ЗАПУСТИЛИ НА ОТРЕМОНТИРОВАННОМ УЧАСТКЕ ТРАССЫ М7 В ЧУВАШИИ

Власти Чувашии открыли автомобильное движение на автомобильной дороге М7 «Волга» вблизи Козловского района после капитального ремонта 17 км дороги. Ремонт участка проходил в рамках **нацпроекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги»**, сообщает в пятницу **пресс-служба** республиканского правительства.

«На ремонт дороги протяженностью 17 км направлено порядка 1,5 млрд рублей из федеральной казны. В процессе реализации дорожных работ мы стараемся синхронизировать все виды работ. Важно, что здесь обеспечены развороты, примыкания, которые нужны близлежащим населенным пунктам», – пояснил глава Чувашии Олег Николаев, слова которого приводит **пресс-служба**.

В ходе ремонта на участке дороги М7 «Волга» привели в нормативное техническое состояние 16 примыканий, сделали пешеходные дорожки, установили автобусные остановки, а также шумозащитные экраны, электроосвещение с улучшенными светильниками диодного типа.

Глава региона также добавил, что через год возле трассы М7, на повороте к селу Байгулово Козловского района появится памятник строителям Сурского рубежа, так как именно там в 1941 году около 3 тыс. человек строили Казанский обвод.

<https://futurerussia.gov.ru/nacionalnye-proekty/dvizenie-avtomobilej-zapustili-na-otremontirovannom-ucastke-trassy-m7-v-cuvasii>

ТАСС; 2020.16.10; БОЛЕЕ 20 ПЕРЕКРЕСТКОВ ХАБАРОВСКА ОБОРУДУЮТ КАМЕРАМИ ФИКСАЦИИ НАРУШЕНИЙ ДО КОНЦА ОКТЯБРЯ

Власти в Хабаровске оборудуют свыше 20 перекрестков системами автоматической фиксации нарушителей правил дорожного движения до конца октября. Об этом сообщается в пятницу на сайте регионального правительства.

«В Хабаровске 21 перекресток планируется оснастить системой автоматической фотовидеофиксации нарушений ПДД «Интегра». Также на автомагистралях установят шесть измерительных комплексов «Кордон». Монтаж проведут сразу по двум федеральным проектам – «Безопасные и качественные автомобильные дороги» и «Умный город». Работы обойдутся в 156 млн рублей», – говорится в сообщении.

Системы «Интегра» и «Кордон» установят в зонах повышенной опасности. Еще 24,6 млн рублей направят на подключение десяти перекрестков краевой столицы к автоматизированной системе управления дорожным движением. Сейчас она охватывает 189 городских светофоров. Комплексами фиксации до конца года оснастят и два перекрестка в Комсомольске-на-Амуре.

Сделать города умнее

Ведомственный проект Министерства строительства и жилищно-коммунального хозяйства РФ «Умный город» предполагает цифровизацию в регионах городского хозяйства. В Хабаровском крае его участниками являются Хабаровск и Комсомольск-на-Амуре. По проекту планируется автоматизировать многие процессы управления в городах, в том числе и дорожное движение.

Повысить безопасность на автомагистралях предполагается за счет внедрения передовых цифровых и инженерных решений в городскую транспортную инфраструктуру. В числе других популярных направлений развития системы «Умный город» – установка освещения на улицах.

В сентябре в Комсомольске-на-Амуре по проекту установили «умные» фонари освещения в трех городских скверах, на что администрация получила 3,5 млн рублей. Как уточнили ТАСС в **пресс-службе** регионального правительства, фонари управляются автоматизированной системой, позволяющей контролировать запуск и выключение света, регулировать яркость, автоматически диагностировать поломки, выстраивать графики экономической работы.

Год назад система хорошо показала себя в одном из парков, удалось уменьшить потребление электроэнергии на 866 тысяч кВт*ч. Экономия для городского бюджета составила 4,5 млн рублей.

<https://futurerussia.gov.ru/nacionalnye-proekty/bole-20-perekrestkov-habarovska-oboruduut-kamerami-fiksacii-narusenij-do-konca-oktabra>

ТАСС; 2020.16.10; УДАЛЕННОЕ ПОСЕЛЕНИЕ ЛЕСОЗАГОТОВИТЕЛЕЙ В ЮГРЕ ВПЕРВЫЕ СВЯЗАЛИ ТРАССОЙ С «БОЛЬШОЙ ЗЕМЛЕЙ»

Участие в **нацпроекте «Безопасные и качественные автодороги»** позволило связать автомобильной трассой удаленное поселение Куминский в Ханты-Мансийском автономном округе с другими городами региона. Дорога примыкает к строящейся автомагистрали от Тюмени до Надыма (Ямало-Ненецкий автономный округ), трасса досрочно открыта в пятницу в ходе прямого эфира с участием губернатора Югры Натальи Комаровой.

Поселок Куминский располагается в Кондинском районе на юге Югры. В нем проживают около трех тыс. жителей. Основная сфера деятельности – лесозаготовка, производство древесины и пиломатериалов. Располагается на одноименной железнодорожной станции, основной профиль которой – доставка грузов. С нее можно добраться только в сторону Екатеринбурга, что создает массу неудобств жителям, которым необходимо приехать в Ханты-Мансийск, Сургут, Нижневартовск или Тюмень.

«Важно присоединение еще одного поселка нашего региона – Куминский к развитой системе автодорог. Я уверена, что дорога получилась правильная и отвечающая всем стандартам <...> Поздравляю с окончанием работ по данному участку дорог. Сейчас вы приступили к работе над продолжением этой дороги до Свердловской области и выхода на большую федеральную систему автодорог», – сказала Комарова.

В свою очередь генеральный директор АО «Ханты-Мансийск – Дорстрой» Константин Чертков сообщил, что к реализации данного проекта компания приступила в ноябре 2017 года и по контракту должна была завершить работы 10 декабря 2020 года. «Но мы сдали раньше на два месяца, и дорога готова к эксплуатации на 100%. Во время строительства было круглосуточно задействовано более 300 единиц техники и почти 200 человек», – сказал Чертков и дал старт движению транспорта по трассе.

Ранее в департаменте дорожного хозяйства и транспорта Югры ТАСС сообщали, что в 2020 году в регионе планируют сдать по **нацпроекту** в эксплуатацию участок автодороги протяженностью 41,5 км от Тюмени до поселка Междуреченский – формирующейся автомагистрали «Тюмень – Урай – Советский – Нягань – Белоярский – Надым». Строительство этого участка обеспечит жителей поселка Куминский Кондинского района круглогодичным автомобильным сообщением с другими населенными пунктами региона. Дорога позволит существенно экономить на доставке товаров в поселение и круглогодично добираться жителям до райцентра в поселок Междуреченский и в другие города региона. Ранее добраться на автомобиле можно было до поселка только по зимней автодороге, а в летнее время года дороги к поселению не было.

<https://futurerussia.gov.ru/nacionalnye-proekty/udalennoe-poselenie-lesozagotovitelej-v-ugre-vpervye-svazali-trassojs-s-bolsoj-zem>

ТАСС; 2020.16.10; МОСТ ЧЕРЕЗ РЕКУ ПУР, КОТОРОГО ЖИТЕЛИ ЖДАЛИ 40 ЛЕТ, ОТКРЫЛСЯ НА ЯМАЛЕ

Открытие моста через реку Пур, которого жители ждали 40 лет, состоялось в Ямало-Ненецком автономном округе (ЯНАО) в пятницу. Важный для региона объект был построен за два года, сообщил глава Ямала Дмитрий Артюхов на торжественной церемонии открытия Пу ровского моста.

Мост через реку Пур обеспечит круглогодичное сообщение с Большой землей для жителей поселка Уренгой, Тазовского и Красноселькупского районов, где проживают порядка 20 тыс. человек. Проект включен в схему территориального планирования Ямала и имеет статус социально значимого проекта. Содействие в реализации проекта оказывали ПАО «Транснефть» по шестистороннему соглашению и Газпромбанк.

«Мы поставили перед собой задачу обязательно этот мост построить, хотя все, казалось, вдет к сложностям. Тем не менее, прошло всего лишь два года, и сегодня мы открываем мост. Это пример того, как мы ставим перед собой цели и обязательно их достигаем», – сказал губернатор. Исполнительный вице-президент – начальник департамента инфраструктурных проектов и государственно-частного партнерства Газпромбанка Павел Бруссер, заявил, что сотрудничество региона и банка может быть продолжено и на других проектах.

Как рассказали ТАСС в **пресс-службе** регионального правительства, мост имеет важное значение для освоения восточной части округа, побережья Тазовской губы. Он открывает непрерывный доступ к 50 месторождениям для нефтегазовых компаний. «Раньше на реке Пур действовала платная понтонная переправа. Дважды в год, в период межсезонья, ее приходилось разбирать, и автомобильное сообщение останавливалось на срок до месяца», – добавили в **пресс-службе**.

Длина нового моста составляет 1 023 метра, с подходами и насыпью – почти 2 700 метров. Длина пролетных строений моста – по 105 м. Название для моста – Пу ровский – жители Ямала сами выбрали в ходе голосования.

Несмотря на то, что мост, в первую очередь, предназначен для автотранспорта, первыми по нему пробежали ямальские спортсмены. Участники массового забега преодолели дистанцию в 1 000 метров, что равно длине моста без подходов.

В мероприятии приняли участие спортсмены и жители города Тарко-Сале, районов Лимбяха и Коротчаево, поселков Уренгой, Тазовский и Газ-Сале, всего по мосту пробежало более 100 человек. После забега участники получили на память футболку и медаль с символикой моста.

Без бюджетных средств

Пуровский мост – единственный в России, возведенный без использования бюджетных средств. Он был построен за счет частного инвестора, рассказали ТАСС в **пресс-службе** регионального правительства. Возвращать свои вложения инвестор будет за счет платного проезда коммерческого транспорта. При этом жители будут пользоваться мостом бесплатно – эта гарантия закреплена в федеральном законодательстве.

Тариф на проезд для грузовиков и спецтехники существенно ниже, чем действовавший ранее на понтонной переправе. Так, грузовик массой до 12 тонн платит за проезд по понтонной переправе 12 тыс. рублей, а на капитальном мосту будет платить около 3 тыс. рублей.

Еще одной важной особенностью Пуровского моста является то, что он был построен с опережением графика почти в два раза, добавили в правительстве ЯНАО. При этом активные работы начались зимой 2019 года.

«Мостовики установили 11 опор, завершили сооружение пролетов между ними – это более 5 800 тонн металлоконструкций. На отсыпку подходов к будущему мосту потребовалось более 270 тысяч кубометров песка. На стройке трудились около 1 500 человек – инженеры, строители, дорожники», – рассказали в правительстве региона.

Сэкономленное пойдет на соцобъекты

Мост через Пур стоит 10 млрд рублей. Благодаря тому, что строительство шло полностью на средства частных инвестиций, региону не пришлось вкладывать эти деньги в возведение моста, и теперь они направлены на развитие социальных объектов Ямала. «Стоимость Пуровского моста составляет 10 млрд рублей. Эти средства мы уже направили на развитие социальных программ, а именно – благоустройство, модернизация образовательных учреждения и строительство 30 детских садов», – сказал ТАСС первый заместитель губернатора ЯНАО Александр Калинин.

По его словам, благодаря экономии Ямалу также удалось значительно увеличить объем финансирования кампании по ремонту и строительству дорог. Кроме того, с экономической точки зрения мост выгоден для восточных районов Ямала.

«Пуровский мост позволит по-новому развивать экономику восточных районов округа, так как он открывает постоянный доступ к 50 месторождениям для 20 нефтегазовых компаний. Здесь идет речь о масштабном освоении побережья Тазовской губы, а это значительные ресурсы не только для нашего округа, но и для развития всей страны. Кроме того, тысячи жителей Пуровского, Тазовского и Красноселькупского районов навсегда могут забыть о необходимости делать запасы на время распутицы, сложностях с получением медицинской помощи из-за проблем на переправе», – рассказал он.

Калинин отметил, что концессионное соглашение заключено на 15 лет. После окончания его действия – в 2033 году проезд по мосту будет полностью бесплатным.

Ямало-Ненецкий автономный был образован в 1930 году. Большая часть региона расположена за Полярным кругом, часть – на склоне Уральского хребта. Климат холодный, на территории округа есть многолетняя мерзлота, близко расположено холодное Карское море, зима длится до 8 месяцев, продолжается более 100 дней (в арктической и субарктической зонах не более 68 дней).

<https://futurerussia.gov.ru/nacionalnye-proekty/most-cerez-reku-pur-kotorogo-ziteli-zdali-40-let-otkrylsa-na-amale>

ТАСС; 2020.16.10; ФОТОВЫСТАВКА «ДОРОГИ РОССИИ. ЛЮДИ В КАДРЕ» ОТКРЫЛАСЬ В МОСКВЕ

Открылась фотовыставка «Дороги России. Люди в кадре», приуроченная ко Дню работников дорожного хозяйства. Он отмечается ежегодно в третье воскресенье октября и в этом году выпадает на 18 октября.

Дорожная отрасль по праву считается одной из ключевых для экономики России. Она обеспечивает и единое экономическое пространство, необходимое для устойчивого хозяйственного и промышленного развития регионов, и комфортное передвижение для миллионов жителей страны. В рамках поставленных **Президентом России Владимиром Путиным** национальных целей развития развернут беспрецедентный для страны по объемам финансирования и масштабам работ национальный проект «**Безопасные и качественные автомобильные дороги**».

Как отмечает заместитель **председателя правительства РФ Марат Хуснуллин**, на дорожное строительство в условиях пандемии был сделан серьезный упор. «Благодаря поддержке президента и председателя правительства регионы получили почти 100 млрд рублей на опережающее строительство дорог. Это дало существенный толчок всей отрасли. В целом в этом году работы пройдут на более чем 6,6 тыс. объектах национального проекта «**Безопасные и качественные автомобильные дороги**» общей протяженностью более 15 тыс. км: строятся, реконструируются, капитально ремонтируются трассы, магистрали и мосты, в нормативное состояние приводятся участки улично-дорожной сети в городах и районах», – рассказал он.

По мнению генерального директора ТАСС Сергея Михайлова, позитивные изменения, которые проходят в дорожной отрасли России на протяжении последних лет, видны невооруженным взглядом.

«Открываются новые автотрассы, мосты и развязки, становятся современными улицы городов и поселков, – и все это неизменно находит отражение в новостной повестке ТАСС, – говорит он. – Для нас было особенно важно подчеркнуть, что за масштабами проделанной работы, за этими достижениями стоят конкретные люди – наши соседи, родственники, друзья. Именно их каждодневный труд лежит в основе успешного развития дорожной отрасли страны».

«Национальные проекты не только для людей, но и про людей. Ежедневно благодаря представителям самых разных профессий наша страна уверенно продвигается на пути к достижению национальных целей, поставленных президентом, улучшается качество жизни каждого из нас. Сегодня мы говорим «спасибо» работникам дорожной отрасли, благодаря которым путь от дома до работы становится комфортнее, границы между городами и регионами стираются, внутренний туризм выходит на качественно новый уровень. Впереди еще много работы. Но я уверена, Россия сегодня на верном пути к тому, чтобы называться страной безопасных и качественных автомобильных дорог», – говорит генеральный директор АНО «Национальные приоритеты» София Малявина.

«Люди – наш самый ценный ресурс. Любая созидательная работа (дорожное строительство можно отнести именно к такой категории) невозможна без взаимопомощи, взаимоуважения, взаимовыручки. И от того, насколько сильна команда, насколько она профессиональна, зависит результат общего дела. То, что качество дорог в стране становится все лучше, а сама профессия дорожника – престижнее, говорит о том, что в нашей стране работают отличные специалисты! И каждый из них вносит свой огромный вклад в улучшение качества жизни в России», – добавил Игорь Костюченко, заместитель руководителя **Федерального дорожного агентства**.

Именно поэтому герои выставки – изыскатели, проектировщики, инженеры, строители, профессионалы своего дела. Те, кто каждый день вносят вклад в развитие отечественной дорожной отрасли и обеспечивают успешную реализацию национального проекта

«Безопасные и качественные автомобильные дороги» в самых разных уголках нашей большой родины.

Поздравляем дорожников России и желаем им новых достижений в труде, успехов, благополучия и всего самого доброго!

<https://futurerussia.gov.ru/nacionalnye-proekty/fotovystavka-dorogi-rossii-ludi-v-kadre-otkrylas-v-moskve>

РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; ЕЛЕНА ПАНОВА; 2020.16.10; ЮГРА СТАЛА ЛИДЕРОМ В РОССИИ ПО САМОМУ БЕРЕЖНОМУ ОТНОШЕНИЮ К ДОРОГАМ

Эти данные прозвучали сегодня в ходе очередного прямого эфира главы Югры Натальи Комаровой в ее аккаунте в Instagram. Участниками онлайн-встречи стали югорчане, представители органов местного самоуправления, специалисты дорожной отрасли. Они обсудили предварительные итоги строительных и ремонтных работ на дорогах округа. А также то, как идет создание инфраструктуры в рамках национального проекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги».

К участию в эфире присоединился генеральный директор Российской ассоциации территориальных органов управления автомобильными дорогами «РАДОР» Игорь Старыгин. Он отметил, что по итогам 2019 года Югра стала победителем в конкурсе **Минтранса России** в номинации «За самое бережное отношение к сети автомобильных дорог регионального и местного значения».

– На протяжении последних лет округ устойчиво занимает лидирующие позиции в России по качеству региональной дорожной сети. Это, безусловно, результат серьезной многоплановой работы правительства региона и отраслевых ведомств. Что касается этого года, по многим показателям Югра уже демонстрирует хорошие результаты. Важно не останавливаться на этом, – подчеркнул руководитель федерального ведомства.

– Состояние дорог не случайно притягивает внимание – это один из первых показателей качества жителей региона, страны в целом. Отмечу: содержание трасс в нормативном состоянии – серьезная и важная задача. Особенно для Югры, с ее огромными территориями, – отметила Наталья Комарова.

В ходе разговора было отмечено, что по национальному проекту «Безопасные и качественные автомобильные дороги» в текущем году в Кондинском районе завершилось строительство участка Куминский – Тынкуль, протяженностью 41,5 км. Объект в прямом эфире представил генеральный директор «Ханты-Мансийск дорстрой» Константин Чертков.

– К строительству компания приступила в ноябре 2017 года. Было привлечено 33 единицы дорожно-строительной техники, 185 человек, 70 автосамосвалов. Благодаря сплоченной работе закончили раньше срока, и сейчас объект уже готов к эксплуатации, – отметил Константин Чертков.

Еще один дорожный объект готов к эксплуатации в Нягани.

Отметим, в директ в Instagram Натальи Комаровой в конце сентября обращалась семья Калмыковых. Они просили сделать дорогу на улице Хвойная, 5. Губернатор Югры поручила главе города решить эту проблему.

В ходе эфира исполняющий обязанности главы Нягани Василий Меркулов подчеркнул, что на указанных участках к сегодняшнему дню уже наведен полный порядок.

В прямой эфир из Сургута вышел замглавы города Владимир Шмидт.

– Сегодня очень важный день для нашего города: мы открываем один из самых долгожданных объектов – улицу Маяковского. Ее строительство началось пять лет назад, затянули сроки проблемы с инженерными сетями. Сейчас все они решены. Изначально открытие дороги планировалось в декабре, но, понимая потребность горожан в этой транспортной артерии, подрядчик ускорил темпы работ, – констатировал он.

Отметим: всего в Югре построено и реконструировано 262 километра дорог, отремонтировано более 914 км.

В завершение встречи Наталья Комарова поздравила дорожников с предстоящим праздником.

– Мы высоко ценим ваш труд, и считаем, что специалисты по дорогам в Югре – лучшие, – отметила глава региона.

<https://rg.ru/2020/10/16/reg-urfo/iugra-stala-liderom-v-rossii-po-samomu-berezhnomu-otnosheniiu-k-dorogam.html>

ПАРЛАМЕНТСКАЯ ГАЗЕТА; ГЕННАДИЙ МЕЛЬНИК; 2020.17.10; ЗА РЕЗИНУ НЕ ПО СЕЗОНУ ГОТОВЯТ ШТРАФЫ; СО СЛЕДУЮЩЕГО ГОДА ВОДИТЕЛЯМ ПРИДЁТСЯ ВНИМАТЕЛЬНЕЕ СЛЕДИТЬ ЗА КАЛЕНДАРЁМ

В выходные, 17-18 октября, в Москве ожидается похолодание и мокрый снег. Власти уже предупредили столичных водителей о необходимости смены шин на зимние комплекты. Когда россиянам следует «переобувать» свои машины и какая ответственность предусмотрена для забывчивых автовладельцев, разбиралась «Парламентская газета».

Эксперты утверждают, что переходить с летних покрышек на зимние нужно, когда среднесуточная температура опускается до +4 градусов. При ночных заморозках на дороге уже может появиться лёд, и оказаться на нём на летней резине очень опасно. В мороз такие покрышки теряют эластичность, превращаясь в «коньки». По данным МВД, из-за использования несезонной резины в стране случается около 1,5 тысячи ДТП.

Конечно, у каждого региона свои климатические особенности. Поэтому автомобилисты из Сибири, как правило, меняют летнюю резину в начале октября, а жители столицы и Санкт-Петербурга отправляются на шиномонтаж ближе к концу этого месяца. Хотя строго за этим никто не следит, так как штрафов за неподходящую резину в России сейчас нет. Запрещено только использовать старые покрышки, если остаточная глубина рисунка протектора шин меньше минимально разрешённой (например, для легковых автомобилей – не менее 1,6 мм).

Однако со следующего года ситуация поменяется. Совсем недавно Министерство внутренних дел подготовило проект изменений в перечень неисправностей, при которых нельзя будет эксплуатировать автомобиль с 1 июня 2021 года. Документ разработан для гармонизации отечественной нормативной базы с требованиями технического регламента Таможенного союза «О безопасности колесных транспортных средств». Если поправки к Правилам дорожного движения вступят в силу, появятся наказания для водителей, которые используют автомобильные покрышки не по сезону.

Согласно документу, в летние месяцы (июнь, июль, август) запрещается ездить на шипованных шинах. Из-за них тормозной путь у автомобиля увеличивается минимум в полтора раза. Запрет относится ко всем транспортным средствам.

В зимние месяцы (декабрь, январь, февраль) разрешается использовать только зимние шины. Можно поставить на автомобиль как шипованные, так и нешипованные шины, в эксплуатационных характеристиках которых предусмотрено их использование при пониженных температурах и в грязи. Главное, чтобы они имели специальную маркировку «M+S». Требование распространяется только на легковые и грузовые автомобили.

При этом в проекте документа есть примечание, что, по решению региональных властей, летний и зимний периоды использования шин могут быть изменены. Но только в сторону увеличения этих периодов.

После вступления норм в силу, сотрудники ГИБДД получают право составлять на нарушителей протоколы и выписывать штрафы по ч. 1 ст. 12.5 КоАП «Управление транспортным средством при наличии неисправностей или условий, при которых

эксплуатация транспортных средств запрещена». Наказание за это – штраф 500 рублей или предупреждение.

Шипы – зло

Координатор проекта «Дорожная инспекция ОНФ/Карта убитых дорог», депутат Госдумы Александр Васильев считает такое наказание несоизмеримым с последствиями для участников движения, которые могут стать как жертвами любителя шипованной резины летом, так и для дорожного покрытия, стираемого шипами.

«Штраф должен быть равен стоимости комплекта покрышек, хотя бы подержанных, – рассказал депутат «Парламентской газете». – Пусть это будет три тысячи рублей, тогда у водителя не возникнет сомнений, «переобуваться» на сезон или нет».

При этом Васильев предлагает запретить шипы не только в летний период, но и зимой на платных скоростных трассах и в городах, где снег хорошо убирают.

«Необходимо дать право регионам и владельцам дорог вводить ограничения на использование шипованной резины, – считает парламентарий. – Такие покрышки убивают дороги. В Европе вам на посту могут выдать плоскогубцы и отпустить только тогда, когда вы повыдёргиваете все шипы на своих колёсах».

Например, в Белоруссии практически не используют шипованную резину, хотя она и не запрещена, потому что люди часто выезжают на своём авто в Польшу, а там на шипы табу.

«Прошлая зима в Москве показала, что необходимости ездить на шипах в столице нет, – отмечает Александр Васильев. – По нашим данным, даже в Якутии в зимний период преимущественно используют «липучку». Все рассказы о преимуществе шипов – это маркетинговый ход производителей, заинтересованных в повышении спроса на свой товар. Водителя обезопасит не шипованная резина, а чистая дорога, навыки вождения и осторожность».

Ранее в **Минтрансе** заявляли о невозможности введения ограничений на шины не по сезону из-за разных погодно-климатических условий в России и значительной доли транзитного автомобильного транспорта, пересекающего несколько климатических регионов.

<https://www.pnp.ru/social/za-rezinu-ne-po-sezonu-gotovyat-shtrafy.html>

ТАСС; 2020.16.10; КАБМИН ОБЯЗАЛ ПЕРЕВОЗЧИКОВ ОБЕСПЕЧИТЬ ВИДЕОНАБЛЮДЕНИЕ В ПОЕЗДАХ ДАЛЬНЕГО СЛЕДОВАНИЯ

Кабмин обязал железнодорожных перевозчиков установить камеры видеонаблюдения в салонах поездов дальнего следования. Об этом говорится в постановлении правительства РФ, опубликованном на официальном интернет-портале правовой информации.

«Субъекты транспортной инфраструктуры (перевозчики) в отношении транспортных средств, осуществляющих перевозки пассажиров в дальнем следовании, дополнительно к требованиям, предусмотренным пунктом <...> настоящего документа, обязаны <...> оснастить транспортные средства следующими техническими средствами обеспечения транспортной безопасности: средства видеонаблюдения в пассажирском салоне транспортного средства (в вагоне), переходных тамбурах и технических помещениях», – говорится в документе.

Основным перевозчиком поездами дальнего следования в России является Федеральная пассажирская компания (дочка РЖД).

Ранее правительство опубликовало постановление, согласно которому авиакомпании РФ должны будут установить в самолетах камеры видеонаблюдения. Как следует из документа, требование станет обязательным для уже используемых самолетов с 2025 года, а для новых самолетов, которые только поступают в парк перевозчика, – с 2023 года.

<https://futurerussia.gov.ru/nacionalnye-proekty/kabmin-obazal-perevozcikov-obespecit-videonabludenie-v-poezdah-dalnego-sledovania>

Ъ; 2020.16.10; СТРОИТЕЛЬСТВО ДЕТСКОЙ ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГИ В ПЕРМИ ЗАПЛАНИРОВАНО НА 2021 ГОД

Губернатор Пермского края Дмитрий Махонин обсудил с представителями ОАО «РЖД» строительство детской железной дороги на набережной Перми. Об этом сообщили в **пресс-службе** регионального правительства. По словам начальника Свердловской железной дороги Ивана Колесникова детская железная дорога соединит станции Пермь I и Мотовилиха (в районе музея Пермской артиллерии на улице 1905 года). По ветке планируется запустить как современные узкоколейные поезда, так и ретро-поезда на паровозной тяге.

Также в рамках проекта запланировано обустройство остановки Набережная в районе Порты Кама (ул. Монастырская, 1Б). Станция будет расположена примерно на середине маршрута. Здесь планируется разместить круговое депо по дореволюционному проекту. Таким образом пассажиров будет возможность прогуляться по учебно-экспозиционному центру. Кроме того, на базе депо будет организован филиал детского технопарка «Кванториум» Свердловской детской железной дороги. Кроме того, проект детской железной дороги включает в себя учебный комплекс на пересечении улиц Горького и Советской. К строительству железной дороги, при условии оперативного решения всех вопросов, «РЖД» рассчитывает приступить в следующем году.

<https://www.kommersant.ru/doc/4537596>

ПРАЙМ; 2020.19.10; АВИАРЕЙСЫ ВЛАДИВОСТОК – СЕУЛ ПЛАНИРУЕТСЯ ВОЗОБНОВИТЬ С 23 ОКТЯБРЯ

Авиакомпания «Аврора», входящая в **группу «Аэрофлот»**, с 23 октября планирует возобновить рейсы Владивосток – Сеул, сообщает перевозчик.

На прошлой неделе оперативный штаб по борьбе с распространением коронавируса проинформировал, что Россия возобновляет авиасообщение с Сербией, Кубой и Японией, принято решение увеличить число рейсов и пунктов назначения в Швейцарию, на Мальдивы, в ОАЭ и Белоруссию. В касающейся Японии части распоряжения указывалось, что с 1 ноября возобновляются три рейса в неделю (два рейса Москва – Токио и один рейс Владивосток – Токио). Аэропорт Владивостока сообщал, что «Аврора» будет совершать полеты по маршруту Владивосток – Токио. С 27 сентября Россия возобновила авиасообщение с Сеулом (Южная Корея).

«Авиакомпания «Аврора», несмотря на сложное время, ведет активную работу по возобновлению международного сообщения, в Сеул – с 23 октября, Токио – с 1 ноября 2020 года», – говорится в сообщении.

Летать на этих рейсах будут самолеты Airbus A319.

<https://1prime.ru/business/20201019/832179873.html>

[Вернуться в оглавление](#)