



Ежедневный мониторинг СМИ

6 НОЯБРЯ 2020

СОДЕРЖАНИЕ

ТРАНСПОРТ РОССИИ; 2020.06.11; ВРЕМЯ БОЛЬШИХ СТРОЕК; В ЦЕНТРЕ ВНИМАНИЯ – ВОПРОСЫ РАЗВИТИЯ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ5	5
РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА – ФЕДЕРАЛЬНЫЙ ВЫПУСК; ЕВГЕНИЙ ГАЙВА; 2020.06.11; СКИДКА – ДЕЛО ТЕХНИКИ; ВЛАДЕЛЬЦЫ ТРАНСПОНДЕРОВ «АВТОДОРА» БУДУТ ЕЗДИТЬ ПО ЦКАД-3 ЗА ПОЛЦЕНЫ6	6
ВЕСТИ Н.НОВГОРОД; 2020.05.11; ПОПОЛНЕНИЕ В НИЖЕГОРОДСКОМ АВТОПАРКЕ7	7
ГИПЕР НН; ИРИНА ЕЛФИМОВА; 2020.05.11; НИЖЕГОРОДСКАЯ ОБЛАСТЬ ВЫШЛА В ЛИДЕРЫ ПО РЕМОНТУ ДОРОГ В РОССИИ8	8
БЕЛНОВОСТИ; 2020.05.11; БЕЛГОРОД МОЖЕТ РАССЧИТЫВАТЬ НА ОБНОВЛЕНИЕ АВТОБУСОВ В 2021 ГОДУ8	8
ВЕЧЕРНИЙ ЧЕЛЯБИНСК; АНДРЕЙ ВАГАНОВ; 2020.05.11; СЕГОДНЯ ИЗ ЧЕЛЯБИНСКА ОТПРАВИТСЯ ПЕРВАЯ «ЛАСТОЧКА»9	9
АИФ РЯЗАНЬ; 2020.05.11; ЛЮБИМОВ ВЫСКАЗАЛСЯ ПО ПОВОДУ ТЕНДЕРА НА ОБОСНОВАНИЕ СТРОИТЕЛЬСТВА МОСТА.....9	9
МОРСКИЕ НОВОСТИ; 2020.05.11; ЕВГЕНИЙ ДИТРИХ НАГРАДИЛ ПРОЕКТИРОВЩИКОВ И СТРОИТЕЛЕЙ ЛЕДОКОЛА «ВИКТОР ЧЕРНОМЫРДИН»10	10
РЖД-ПАРТНЕР; АЛЕКСАНДР СОЛНЦЕВ; 2020.05.11; К УЖЕ ПРИНЯТОЙ ФОРМУЛЕ ТАРИФООБРАЗОВАНИЯ РЖД НЕ НАДО ПРИКРУЧИВАТЬ СКРЫТЫХ НАДБАВОК10	10
ИНТЕРФАКС; 2020.05.11; МИНТРАНС ОБСУЖДАЕТ ПРОДЛЕНИЕ СУБСИДИЙ НА ТРАНЗИТ КОНТЕЙНЕРОВ, ТРАНСКОНТЕЙНЕР ЖДЕТ ИХ РОСТА В 10 РАЗ11	11
КОММЕРСАНТЬ; АНДРЕЙ РЕПИН; 2020.05.11; ФЕДЕРАЛЬНЫЙ БЮДЖЕТ ЗАПЛАТИТ ЗА НОВЫЕ НИЖЕГОРОДСКИЕ АВТОБУСЫ 367 МЛН РУБЛЕЙ12	12
ВЕДОМОСТИ; АНАСТАСИЯ ЛЬВОВА; 2020.06.11; ОПЕРАТОРЫ КАРШЕРИНГА ВЫСТУПИЛИ ПРОТИВ РЕГУЛИРОВАНИЯ ОТРАСЛИ; ИЗБИРАТЕЛЬНОЕ РЕГУЛИРОВАНИЕ ИМЕННО КАРШЕРИНГА ИЗБЫТОЧНО, СЧИТАЮТ ОНИ.....13	13
КОММЕРСАНТЬ; НАТАЛЬЯ СКОРЛЫГИНА; 2020.06.11; ЦЕЛЬНОКАТАНЫЙ СПАД; ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЕ КОЛЕСА ЖДЕТ ПАДЕНИЕ СПРОСА15	15
ИЗВЕСТИЯ; ЮЛИЯ РОМАНОВА; 2020.06.11; ДОРОГА БЕЗ ОПАСНОСТИ: КАК ЗАЩИЩАЮТ ОТ ВИРУСА ПАССАЖИРОВ ПОЕЗДОВ; ПОЧЕМУ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЕ ПЕРЕВОЗКИ ОКАЗАЛИСЬ ВОСТРЕБОВАННЫМИ ДАЖЕ В ПАНДЕМИЮ17	17
ИЗВЕСТИЯ; GERMAN КОСТРИНСКИЙ; 2020.06.11; ЦЕНЫ ИДУТ НА ПОСАДКУ: АВИАБИЛЕТЫ НА НОВОГОДНИЕ ПРАЗДНИКИ ПОДЕШЕВЕЛИ; СПРОС НЕ ВОССТАНОВИТСЯ ДАЖЕ В ТРАДИЦИОННО ВЫСОКИЙ ДЛЯ ПЕРЕВОЗЧИКОВ ПЕРИОД, ГОВОРЯТ ЭКСПЕРТЫ.....19	19
РБК; ТИМОФЕЙ ДЗЯДКО; 2020.05.11; «РОССИЯ» НЕ НАШЛА ПРЕТЕНДЕНТОВ НА ПОСТАВКУ ЕЙ ТРЕХ SUPERJET21	21
РБК +; 2020.05.11; «НАСТАЛА ОЧЕРЕДЬ БИЗНЕС-АВИАЦИИ ПЕРЕЙТИ В ОНЛАЙН-РЕЖИМ»22	22
ВЕДОМОСТИ; БОРИС ТИТОВ; 2020.06.11; ИНВЕСТИЦИОННЫЙ КЭШБЭК РЕГИОНАМ ОТ ПРАВИТЕЛЬСТВА МОЖЕТ НЕ СРАБОТАТЬ; БОГАТЫМ	

СУБЪЕКТАМ ЭТОТ МЕХАНИЗМ НЕИНТЕРЕСЕН, А БЕДНЫЕ ЕГО НЕ ПОТЯНУТ	25
ВЕДОМОСТИ; ОЛЬГА АДАМЧУК; 2020.06.11; ПОПРАВКИ МИНФИНА ОБ СЗПК ГРОЗЯТ РЫНКУ КОЛЛАПСОМ; МИНФИН УВЕРЯЕТ, ЧТО ЕГО НЕВЕРНО ПОНЯЛИ	27
КОММЕРСАНТЪ; ВАДИМ ВИСЛОГУЗОВ, ОЛЕГ САПОЖКОВ; 2020.06.11; ПОЛТОРА ТРИЛЛИОНА НАЙДУТ ЛУЧШЕЕ ПРИМЕНЕНИЕ; БЕЛЫЙ ДОМ ПЕРЕОСМЫСЛИЛ РАСХОДЫ БЮДЖЕТА	28
ТРАНСПОРТ РОССИИ; ИНГА ДМИТРИЕВА; 2020.05.11; ТРАНЗИТОМ НА ЭКСПОРТ; МЕЖДУНАРОДНЫЕ ТРАНСПОРТНЫЕ КОРИДОРЫ РАЗРАБАТЫВАЮТСЯ ПО ПРИНЦИПУ ФОРСАЙТА И С СИСТЕМОЙ КРП.....	29
ТРАНСПОРТ РОССИИ; 2020.05.11; СЕЛЬХОЗАВИАЦИЯ В ПОМОЩЬ; ЕЕ ЭФФЕКТИВНОЕ ИСПОЛЬЗОВАНИЕ СПОСОБСТВУЕТ УВЕЛИЧЕНИЮ УРОЖАЙНОСТИ НА 3-5%	33
ТРАНСПОРТ РОССИИ; 2020.05.11; КЛЮЧЕВЫЕ ПРИЧИНЫ СМЕРТНОСТИ НА ДОРОГАХ ПРОАНАЛИЗИРОВАЛИ НА ЗАСЕДАНИИ ПРАВИТЕЛЬСТВЕННОЙ КОМИССИИ ПО ОБЕСПЕЧЕНИЮ БДД	34
ИНДУСТРИЯ БЕЗОПАСНОСТИ; 2020.05.11; НОВЫЕ ТРЕБОВАНИЯ К ИНФРАСТРУКТУРЕ ВОЗДУШНОГО ТРАНСПОРТА – ПОСЛЕДСТВИЯ	35
РОССИЯ 24; 2020.06.11 00.47; «ЛЯСТОЧКА» ВДВОЕ СОКРАТИЛА ПУТЬ МЕЖДУ ЧЕЛЯБИНСКОМ И МАГНИТОГОРСКОМ. НОВОСТИ НА «РОССИИ 24».....	36
РОССИЯ 1; 2020.05.11 17.29; ТЕНЬКИНСКАЯ ТРАССА НА КОЛЫМЕ ОТКРЫТА ДЛЯ ПРОЕЗДА. ВЕСТИ	37
РОССИЯ 1; ЭДУАРД ПУНЕГОВ; 2020.05.11 15.58; «СВОБОДНЫЙ ПОТОК» НА ЦКАД ПРОПУСКАЕТ ВОДИТЕЛЕЙ БЕЗ ОСТАНОВОК ДЛЯ ОПЛАТЫ. ВЕСТИ-МОСКВА	37
РОССИЯ 1 ВЕСТИ; ВЛАДИСЛАВ ЛОЖЕНИЦЫН; 2020.05.11 09.21; НАЦПРОЕКТ ПОЗВОЛИЛ ОТРЕМОНТИРОВАТЬ 30 КИЛОМЕТРОВ ДОРОГ В УЛАН-УДЭ	37
РОССИЯ 24; 2020.05.11 06.39; «АВТОДОР» ОЗВУЧИЛ РАСЦЕНКИ НА ПРОЕЗД ПО ЦКАД-3 В ПОДМОСКОВЬЕ	38
ВЕСТИ ЧЕЛЯБИНСК; 2020.05.11; ТИШЕ, ЧИЩЕ, БЫСТРЕЕ. НОВЫЕ АВТОБУСЫ НА ГАЗОВОМ ТОПЛИВЕ ПОЯВИЛИСЬ В ЧЕЛЯБИНСКОЙ ОБЛАСТИ.....	38
ПЕРВЫЙ ТУЛЬСКИЙ; 2020.05.11 10:36; ГОСАВТОИНСПЕКЦИЯ ПРОВЕРИТ РАБОТУ ТАКСИ В ТУЛЬСКОЙ ОБЛАСТИ	39
РОССИЯ 24; 2020.06.11 02.31; ЕЩЕ ОДНА ЭЛЕКТРИЧКА СОШЛА С РЕЛЬСОВ В ПОДМОСКОВЬЕ.....	39
РОССИЯ 24; 23.25; НА МОСКОВСКОЙ ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГЕ С РЕЛЬСОВ СОШЛА ЭЛЕКТРИЧКА	39
ТАСС; 2020.05.11; ДВИЖЕНИЕ ПО ЦКАД-3 ПЛАНИРУЮТ ЗАПУСТИТЬ 11 НОЯБРЯ.....	40
ИНТЕРФАКС; 2020.05.11; РОСНЕФТЬ К ДЕКАБРЮ ЖДЕТ КОНЦЕПЦИЮ ДОСТАВКИ ГРУЗОВ ДЛЯ ПРОЕКТА НА СЕВЕРЕ КРАСНОЯРСКОГО КРАЯ	40
КРАСНОЯРСКИЙ РАБОЧИЙ; 2020.05.11; МОСТ В БУДУЩЕЕ СИБИРИ	41
КОММЕРСАНТЪ ПЕРМЬ; 2020.05.11; ДО КОНЦА ГОДА В ПРИКАМЬЕ ОТРЕМОНТИРУЮТ ПОЧТИ 1 ТЫС. КМ ДОРОГ	43
КОММЕРСАНТЪ САРАТОВ; 2020.05.11; ЗАВЕРШАЕТСЯ СТРОИТЕЛЬСТВО 14-КИЛОМЕТРОВОЙ ДОРОГИ «ОЗИНКИ-ПЕРЕЛЮБ»	44
КП РЯЗАНЬ; 2020.05.11; РЯЗАНЦЫ НАЧАЛИ ВЫСКАЗЫВАТЬСЯ ПРОТИВ СТРОИТЕЛЬСТВА ВТОРОГО МОСТА ЧЕРЕЗ ОКУ.....	44
ТАСС; 2020.05.11; В ОМСКОЙ ОБЛАСТИ ПОСТРОЯТ НОВЫЙ МОСТ В ГОРОДЕ КАЛАЧИНСКЕ.....	45

ИНТЕРФАКС; 2020.05.11; ИНТЕРВЬЮ: «НАИХУДШИЕ ОЖИДАНИЯ ОТ 2020 ГОДА НЕ ОПРАВДАЮТСЯ» – ГЛАВА «ВТБ ЛИЗИНГА»	45
РАДИО КОМСОМОЛЬСКАЯ ПРАВДА; 2020.05.11; «ПОЛЬЗА ОЧЕНЬ СОМНИТЕЛЬНА»: ШАПАРИН ОБ ИНИЦИАТИВЕ МИНТРАНСА СОЗДАТЬ ГОСНАВИГАТОР	51
РАДИО РОССИИ; 2020.05.11; НОВЫЙ НАВИГАТОР?! ЧЕМ НАС ХОЧЕТ УДИВИТЬ МИНТРАНС – НОВЫМ «ВЕЛОСИПЕДОМ»?!.....	52
РАДИО 1; КСЕНИЯ САКУРОВА, ЛОРА ЛУГАНСКАЯ; 2020.04.11; ДЛЯ ИНВАЛИДОВ И ДЛЯ ВСЕХ? ЭКСПЕРТЫ ПОСПОРИЛИ ПО ПОВОДУ ПРЕДЛАГАЕМОЙ МАРКИРОВКИ ТРАНСПОРТА	52
ПРАЙМ; 2020.05.11; МИНТРАНС ПРЕДЛОЖИЛ СОКРАТИТЬ КОЛИЧЕСТВО ПОГРАНПЕРЕХОДОВ ДЛЯ ЭКСПОРТА ЛЕСА ИЗ РФ.....	53
ТРАНСПОРТ РОССИИ; ЕЛИЗАВЕТА КАРПОВА; 2020.05.11; ЭФФЕКТИВНОЕ ВЗАИМОДЕЙСТВИЕ; КАК НАЛАЖЕНА РАБОТА МЕЖДУ ОТРАСЛЕВЫМИ ВУЗАМИ РОССИИ И КИТАЯ.....	53
ТАСС; 2020.05.11; В ТВЕРСКОЙ ОБЛАСТИ ПЛАНИРУЮТ ПОСТРОИТЬ ТРАНСПОРТНУЮ РАЗВЯЗКУ НА ТРАССЕ М-11	57
КОММЕРСАНТЪ; 2020.05.11; СВЕРДЛОВСКИМ ТАКСИСТАМ ДАЛИ ЕЩЕ НЕДЕЛЮ НА УСТАНОВКУ ЭКРАНОВ, ПОСЛЕ ЭТОГО НАЧНУТ ШТРАФОВАТЬ	57
РЖД-ПАРТНЕР; НАТАЛЬЯ ГУСАЧЕНКО; 2020.05.11; ФТС ПРИЗВАЛА УЧАСТНИКОВ ТРАНЗИТА АКТИВНЕЕ ПОЛЬЗОВАТЬСЯ МЕХАНИЗМОМ ПРЕДВАРИТЕЛЬНОГО ДЕКЛАРИРОВАНИЯ.....	58
РАДИО СПУТНИК; МИЛА ЖУРАВЛЕВА; 2020.05.11; ИЗ ЯПОНИИ В ЕВРОПУ ЧЕРЕЗ РОССИЮ. ТОКИО ПОВЕЗЕТ ГРУЗЫ ПО ТРАНССИБУ	59
ПРАЙМ; 2020.05.11; FESCO СОВМЕСТНО С РЖД В НОЯБРЕ ОРГАНИЗУЮТ УСКОРЕННУЮ ОТПРАВКУ ЯПОНСКИХ ГРУЗОВ В ЕВРОПУ	59
ПРАЙМ; 2020.05.11; РЖД ОТМЕНИЛИ ОГРАНИЧЕНИЯ НА ОТПРАВКУ ВСЕХ ГРУЗОВ В АДРЕС ВМТП – FESCO.....	60
ПРАЙМ; 2020.05.11; КИТАЙ ПРОЯВЛЯЕТ БОЛЬШОЙ ИНТЕРЕС К ЗАКУПКЕ УГЛЯ ИЗ ЯКУТИИ – ПРЕДСТАВИТЕЛЬ РЕГИОНА	61
ПРАЙМ; 2020.05.11; РЖД ЗА 10 МЕСЯЦЕВ УВЕЛИЧИЛИ ПОГРУЗКУ ЭКСПОРТНЫХ ГРУЗОВ В ПОРТЫ РФ ПОЧТИ НА 4%.....	61
РИА НОВОСТИ; 2020.05.11; ЛИЧНОЕ ПРОСТРАНСТВО И ДЛИННЫЕ ПОЛКИ: ЧЕМ НРАВИТСЯ НОВЫЙ КОНЦЕПТ ПЛАЦКАРТА.....	61
ТАСС; 2020.05.11; РЖД И «ПОЧТА РОССИИ» ОРГАНИЗУЮТ КУРСИРОВАНИЕ ПОЧТОВОГО ПОЕЗДА МОСКВА – ЭРЛЯНЬ	63
КОММЕРСАНТ С-ПЕТЕРБУРГ; 2020.05.11; МЕЖДУ ФИНЛЯНДСКИМ И БАЛТИЙСКИМ ВОКЗАЛАМИ В ПЕТЕРБУРГЕ МОГУТ ПОСТРОИТЬ Ж/Д ТОНNELЬ.....	64
ФОНТАНКА; 2020.05.11; ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОЕ КОЛЬЦО В ПЕТЕРБУРГЕ ВКЛЮЧИЛИ В БЮДЖЕТ. В 2021 ГОДУ НАЧНУТ ТРАТИТЬ НА ПРОЕКТ.....	64
ИНТЕРФАКС; 2020.05.11; РЕЗИДЕНТ СВОБОДНОГО ПОРТА ВЛАДИВОСТОК КУПИЛ 530 ВАГОНОВ ДЛЯ ОРГАНИЗАЦИИ МУЛЬТИМОДАЛЬНЫХ ПЕРЕВОЗОК	65
ИНТЕРФАКС; 2020.05.11; ОМК ПОСТЕПЕННО ВОЗВРАЩАЕТСЯ НА ЭКСПОРТНЫЕ РЫНКИ НА ФОНЕ ЗАМЕДЛЕНИЯ СПРОСА НА Ж/Д КОЛЕСА В РФ.....	65
ТАСС; 2020.05.11; ВЛАСТИ АРХАНГЕЛЬСКОЙ ОБЛАСТИ ПЛАНИРУЮТ СОЗДАТЬ АРКТИЧЕСКИЙ ЯХТЕННЫЙ ПОРТ	66

ИНТЕРФАКС; 2020.05.11; ПИЛОТЫ «АЭРОФЛОТА» ОЖИДАЮТ СОКРАЩЕНИЯ ЗАРПЛАТ С ПЕРЕХОДОМ НА НОВУЮ СИСТЕМУ ОПЛАТЫ ТРУДА	67
ИНТЕРФАКС; 2020.05.11; «АЭРОФЛОТ» ВОЗОБНОВИЛ ПЛАТЕЖИ ЗА САМОЛЕТЫ «ВТБ ЛИЗИНГУ» ПОСЛЕ ПОЛУГОДОВОЙ ОТСРОЧКИ.....	68
ИНТЕРФАКС; 2020.05.11; «ЮТЭЙР» РАЗРЕШИЛИ В НОЯБРЕ ЧАРТЕРНЫЕ РЕЙСЫ МЕЖДУ ТАДЖИКИСТАНОМ И РОССИЕЙ	68
РИА ФЕДЕРАЛПРЕСС; 2020.05.11; ЭКСПЕРТ О СОСТОЯНИИ ОТЕЧЕСТВЕННОЙ АВИАЦИИ: «ВЗЛЕТ БУДЕТ, НО НЕ СРАЗУ»	68
РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА – СТОЛИЧНЫЙ ВЫПУСК; ЕВГЕНИЙ ГАЙВА; 2020.03.11; ДОСТАВКА РВЕТСЯ В НЕБО; МАЛОЙ АВИАЦИИ РАЗРЕШИЛИ ВОЗИТЬ ГРУЗЫ	71
РБК УФА; АНАСТАСИЯ АНДРЕЕВА; 2020.05.11; АЭРОПОРТ УФЫ ПЕРВЫМ В ПФО ОБСЛУЖИЛ ДВУХМИЛЛИОННОГО ПАССАЖИРА	71
ТАСС; 2020.06.11; ДВА ЧЕЛОВЕКА ПОСТРАДАЛИ ПРИ СТОЛКНОВЕНИИ ГРУЗОВИКА С ЭЛЕКТРИЧКОЙ В ПОДМОСКОВЬЕ.....	72
ТАСС; 2020.05.11; ДВА ВАГОНА ЭЛЕКТРИЧКИ СОШЛИ С РЕЛЬСОВ НА СТАНЦИИ ТОЛСТОПАЛЬЦЕВО КИЕВСКОГО НАПРАВЛЕНИЯ МЖД.....	73
ТАСС; 2020.05.11; НА ТРАССЕ В КЕМЕРОВСКОЙ ОБЛАСТИ СТОЛКНУЛИСЬ АВТОБУС И ГРУЗОВИК	73
ТАСС; 2020.05.11; В ИРКУТСКОЙ ОБЛАСТИ ПРИОСТАНОВИЛИ ПОИСКИ ПРОПАВШЕГО В ИЮЛЕ АН-2	73
РИА НОВОСТИ; 2020.05.11; САМОЛЕТ «УРАЛЬСКИХ АВИАЛИНИЙ» ПОТЕРЯЛ ТРАП ПРИ ВЫЛЕТЕ ИЗ КРАСНОЯРСКА	74

ПУБЛИКАЦИИ

ТРАНСПОРТ РОССИИ; 2020.06.11; ВРЕМЯ БОЛЬШИХ СТРОЕК; В ЦЕНТРЕ ВНИМАНИЯ – ВОПРОСЫ РАЗВИТИЯ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ

В рамках XIX Общероссийского форума «Стратегическое планирование в регионах и городах России» состоялось пленарное заседание «Как обеспечить устойчивое развитие в эпоху неустойчивости». В мероприятии, прошедшем в режиме онлайн, приняли участие **министр транспорта РФ Евгений Дитрих**, министр экономического развития РФ Максим Решетников, министр науки и высшего образования РФ Валерий Фальков, председатель Счетной палаты Алексей Кудрин, губернатор Ульяновской области Сергей Морозов, председатель правления ПАО «СИБУР Холдинг» Дмитрий Конов.

Ранее Счетной палатой было организовано экспертно-аналитическое мероприятие «Анализ системы государственного управления по внедрению Повестки устойчивого развития». Эксперты пришли к выводу, что для достижения целей и задач документов стратегического планирования необходимо существенно повысить взаимодействие между органами государственной власти. Пленарное заседание стало важным шагом в синхронизации подходов и организации такой работы.

Евгений Дитрих рассказал на нем о приоритетах развития транспортной инфраструктуры. По его словам, в 2011 году на федеральные дорожные стройки из бюджета было выделено порядка 250 млрд руб. К 2019 году эта сумма выросла до 400 млрд руб. В период пандемии удалось увеличить объемы транспортного строительства. В 2020 году на федеральные трассы выделено 600 млрд руб., объемы строек увеличились в полтора раза.

Глава Минтранса также подчеркнул, что транспортная стройка – это процесс непрерывного цикла. Он напомнил, что во время пандемии дорожное строительство не останавливалось практически ни на секунду. Сейчас в стране строится около 2000 км автодорог, 16 тыс. км реконструируется. В этом году по поручению **Президента России** в регионы были направлены дополнительные 100 млрд руб. на опережающее строительство автодорог в рамках национального проекта «**Безопасные и качественные автомобильные дороги**».

«Внутри **нацпроектов** у нас есть важнейшая задача, связанная с формированием опорной дорожной сети. Порядка 170 тыс. км должны быть сформированы и к 2030 году содержаться в нормативном состоянии. Если до сих пор мы приводили в порядок региональные трассы, которые выберут российские субъекты, то теперь мы хотим вместе с ними определить основные транспортные магистрали, по которым будут доставляться грузы и перемещаться основные людские потоки», – сказал **Евгений Дитрих**.

«Мы четко видим сегодня, что страна нуждается в развитии транспортной инфраструктуры. И одной из главных целей является безопасность. За последние 10 лет удалось практически вдвое снизить смертность из-за дорожно-транспортных происшествий. На дорогах только с 2012 по 2018 год эта цифра снизилась на треть. Мы смогли спасти десять тысяч человеческих жизней за этот период. Это, в общем, население небольшого городка», – подчеркнул министр.

В настоящее время для нас необходимо, прежде всего, повышение качества планирования и управления, отметил в своем выступлении Максим Решетников. Необходимо также предусмотреть влияние пандемии на экономику страны и мира.

«В нашу жизнь вошли новые реальности, – отметил он, – удаленная работа, шеринговая экономика, а вслед за этим изменение рынка и потребительских предпочтений, что

существенно ускорило очень многие процессы. Поэтому задача правительства – адаптировать к ним новую систему управления».

При этом важно ввести в нее обратную связь, ориентироваться не только на достижение целевых показателей, но и на мнение граждан.

Глава Минэкономразвития отметил, что инфраструктура, особенно дороги, – один из драйверов экономического роста. Максим Решетников рассказал о новом инструменте, который должен привлечь инвестиции в отрасль: «В этом году мы запустили новый механизм – соглашение о защите и поощрении капиталовложений. Теперь инвесторы могут вкладывать свои деньги, которые потом им возместятся из бюджета за счет новых налогов, полученных от реализации инвестиционного проекта».

В свою очередь Алексей Кудрин также отметил важность развития инфраструктуры, в том числе дорожной, для экономического роста. «Инвестиции в инфраструктуру дают отдачу на экономический рост не сразу. Она не дает взрывной рост ВВП сразу. В этом смысле это инвестиция в будущее, в такое более пролонгированное, но она должна быть. Потому что потом вдруг, когда ее нет, оказывается, что именно это сдерживает экономический рост», – сказал глава Счетной палаты. Инфраструктура меняет качество общения внутри страны, скорость движения товаров и населения, а также пространственное развитие, добавил он. Алексей Кудрин также считает, что правильный выбор стратегических приоритетов на 50% решает вопрос достижения целей. А сложная иерархия стратегических документов, отсутствие точных данных по достижению показателей или слишком большое их число мешают принятию управленческих решений.

Кстати, в ближайшее время на государственном уровне будут представлены уточненные **нацпроекты**, а также единый план достижения национальных целей до 2030 года. Которые, в частности, предполагают разделение на «проекты», то есть достижения в течение определенного срока, и «процессы», протекающие во времени постоянно – такие как лечить и учить.

Напомним, что форум стратегов проводится уже в девятнадцатый раз и является одним из ключевых мероприятий в области стратегического планирования, собирая на своей площадке российских и международных экспертов, представителей федеральных, региональных и муниципальных органов власти, лидеров бизнеса.

<https://transportrussia.ru/item/5875-vremya-bolshikh-stroek.html>

РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА – ФЕДЕРАЛЬНЫЙ ВЫПУСК; ЕВГЕНИЙ ГАЙВА; 2020.06.11; СКИДКА – ДЕЛО ТЕХНИКИ; ВЛАДЕЛЬЦЫ ТРАНСПОНДЕРОВ «АВТОДОРА» БУДУТ ЕЗДИТЬ ПО ЦКАД-3 ЗА ПОЛЦЕНЫ

Владельцы транспондеров госкомпании «Автодор» T-pass за проезд по третьему пусковому участку Центральной кольцевой автодороги (ЦКАД) от трассы М-11 «Нева» до М-7 «Волга» на легковом автомобиле будут платить по 255 рублей, сообщили в госкомпании. Таким образом, для этих пользователей будет действовать скидка в 50% – водители без транспондеров за проезд по всему участку в 105 километров на легковом автомобиле заплатят по базовому тарифу 510 рублей.

Для грузовиков с транспондерами T-pass плата составит 830 рублей, а без него – 1660 рублей. Автомобилисты с транспондерами других компаний будут платить со скидкой в 15% от базового тарифа.

Открыть ЦКАД-3 планируется уже на следующей неделе. Всю автодорогу запустят в следующем году. Эта трасса важна не только для столичного региона, но и всей Центральной России. Например, следующие транзитом большегрузные автомобили смогут двигаться без светофоров, без необходимости снижать скорость, отмечал ранее **министр транспорта Евгений Дитрих**.

Пользоваться ЦКАД-3 водители будут на платной основе. Но на трассе не будет уже привычных рамок со шлагбаумами. Здесь установили первую в России безбарьерную систему взимания платы «Свободный поток».

Водителям не придется останавливаться, чтобы внести плату. Удастся сэкономить время в пути, сократить расход горючего, будет меньше выхлопных газов, отметил заместитель председателя правления по интеллектуальным транспортным системам и цифровизации госкомпании «Автодор» Игорь Козубенко. К тому же установка рамок без шлагбаумов обходится в половину дешевле пунктов взимания платы со шлагбаумами.

Система «Свободный поток» сама будет считывать госномера автомобилей, их габариты и начислять плату.

Например, за проезд от трассы М-11 до М-8 «Холмогоры» на легковом автомобиле владельцы T-pass заплатят 182 рубля, а на грузовике – 595 рублей. Скидка составит 30% от базового тарифа. За более короткий маршрут, протяженностью 15 километров, например, от М-11 до съезда на региональную дорогу Никольское – Горки, владелец транспондера T-pass получит скидку в 15%. То есть водитель легковой машины заплатит 55,25 рубля, а грузовика – 178,5 рубля.

Если у автомобилиста нет транспондера, то он может заранее купить билет на проезд или оплатить после проезда. Сделать это можно на сайте госкомпании, в мобильном приложении «Автодор», в центрах обслуживания и поддержки или в терминалах «Элекснет». При покупке билета потребуется указать маршрут поездки, дату и время поездки, госномер и категорию автомобиля. Такой билет будет действовать в течение дня, а если поездка не состоится, можно будет вернуть деньги, отметил Козубенко. Оплату после проезда нужно внести в течение пяти дней после проезда. Если плата не будет внесена, начислят штраф. Далее на оплату проезда пользователю будет дано 60 дней. Если пользователь внесет оплату в этот срок, штраф аннулируют, пояснил представитель госкомпании.

Начислить штраф могут и владельцу транспондера, например, если на счете не окажется необходимой суммы и счет не будет пополнен в течение пяти дней после проезда по ЦКАД-3. В этом случае поездка по транспондеру не будет засчитана и оплатить проезд придется по базовому тарифу.

Пока в соответствии с изменениями в КоАП, которые прошли первое чтение в Госдуме, для легкового транспорта штраф за проезд без оплаты установлен в 2,5 тысячи рублей, для грузового – пять тысяч рублей.

Проверить задолженность можно на сайте госкомпании.

<https://rg.ru/2020/11/05/skolko-budet-stoit-proezd-po-ckad-3.html>

ВЕСТИ Н.НОВГОРОД; 2020.05.11; ПОПОЛНЕНИЕ В НИЖЕГОРОДСКОМ АВТОПАРКЕ

И снова пополнение в нижегородском автопарке. 51 автобус получил Нижний Новгород в рамках национального проекта «**Безопасные и качественные автомобильные дороги**». Ключи от нового, современного транспорта на газомоторном топливе – вручили **Министр транспорта России – Евгений Дитрих** и Губернатор нижегородской области – Глеб Никитин. В прошлом году региону уже было передано 260 автобусов, 60 из которых были отправлены в районы.

Вместимость автобуса 108 пассажиров, они низкопрофильные – это удобно для маломобильных нижегородцев, оборудованы и специальные места для крепления инвалидных колясок и для собаки-поводыря. Все необходимые процедуры по подготовке нового транспорта уже проведены, в первые рейсы автобусы отправятся 6 ноября по маршрутам №48, 43, 72 и 10.

<https://vestinn.ru/news/politics/162623/>

На ту же тему:

<http://newsroom24.ru/news/zhizn/218488>

<https://nn-now.ru/novye-avtobusy-vyjdut-v-rejs-v-nizhnem-novgorode-6-noyabrya>

<https://vz-nn.ru/news/economica/37276>

<https://pravda-nn.ru/news/novye-avtobusy-vyjdut-na-marshruty-48-43-72-i-10-v-nizhnem-novgorode/>

<https://zvopros.ru/community/news/nizhniy-novgorod-poluchil-51-novyy-avtobus>

<https://www.nnov.kp.ru/online/news/4071463>

<https://nn.mk.ru/economics/2020/11/05/pochti-50-novykh-avtobusov-vyydut-na-marshruty-v-nizhnem-novgorode.html>

<https://nn.rbc.ru/nn/freenews/5fa3d0839a7947683922b127>

<https://regnum.ru/news/3107850.html>

https://www.securitymedia.ru/news_one_11788.html

ГИПЕР НН; ИРИНА ЕЛФИМОВА; 2020.05.11; НИЖЕГОРОДСКАЯ ОБЛАСТЬ ВЫШЛА В ЛИДЕРЫ ПО РЕМОНТУ ДОРОГ В РОССИИ

Нижегородская область вышла в лидеры по объему и темпам ремонта дорог в России. В 2020 году в регионе приведено в порядок более 880 км дорожной сети – на 15% больше, чем годом ранее. Об этом сообщил губернатор Нижегородской области Глеб Никитин во время рабочей встречи с **министром транспорта РФ Евгением Дитрихом** 4 ноября.

По словам Глеба Никитина, по объемам ремонта дорог Нижегородская область занимает в стране второе место после Московской области. По темпам проведения ремонтной кампании регион также числится в первых рядах.

По-новому мы подходим к вопросу ремонта и строительства дорог. Объем средств после начала реализации национального проекта **«Безопасные и качественные автомобильные дороги»** по сравнению с предыдущими годами вырос фактически в 1,5 раза, – подчеркнул Глеб Никитин.

Ранее сообщалось, что **Евгений Дитрих** посетил Нижегородскую область с рабочим визитом в День народного единства. Вместе с Глебом Никитиным он передал «Нижегородпассажиравтотрансу» 51 новый автобус на газомоторном топливе, а также пообещал способствовать ускорению строительства транспортных развязок в Нижнем Новгороде. При поддержке федерального **Минтранса** инфраструктурные проекты в Ольгино и Сормове планируется завершить досрочно.

<https://www.gipernn.ru/zhurnal/remont/novosti/nizhegorodskaya-oblast-vyshla-v-lidery-po-remontu-dorog-v-rossii>

БЕЛНОВОСТИ; 2020.05.11; БЕЛГОРОД МОЖЕТ РАССЧИТЫВАТЬ НА ОБНОВЛЕНИЕ АВТОБУСОВ В 2021 ГОДУ

В рамках **нацпроекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги»** в 12 городов России поставят 447 газомоторных автобусов и 64 троллейбуса. По сообщению ТАСС, финансирование программы обновления пассажирского транспорта в будущем году не сократится.

«В 2021 году получают обновленную технику 12 городов – по предварительной оценке заявок. Многие будут зависеть от того, насколько в этом году опережающими темпами мы сможем поставить технику из объема следующего года», – отметил **министр транспорта РФ Евгений Дитрих**.

Помимо Белгорода, обновленную технику получают Воронеж, Екатеринбург, Иваново, Казань, Кемерово, Липецк, Нижний Новгород, Омск, Пермь, Самара и Череповец.

Объем финансирования составил 7 млрд рублей, из которых 4 млрд бюджетные средства, 3 млрд рублей – лизинговых компаний.

<https://www.belnovosti.ru/obschestvo/2020/11/05/id90773>

<https://bel.ru/news/economy/05-11-2020/ditrih-nazval-goroda-kotorye-poluchat-novye-avtobusy-po-natsproektu>

ВЕЧЕРНИЙ ЧЕЛЯБИНСК; АНДРЕЙ ВАГАНОВ; 2020.05.11; СЕГОДНЯ ИЗ ЧЕЛЯБИНСКА ОТПРАВИТСЯ ПЕРВАЯ «ЛАСТОЧКА»

Идея запуска в Челябинской области скоростных электропоездов «Ласточка» обсуждалась в ходе переговоров главы региона Алексея Текслера с **министром транспорта РФ Евгением Дитрихом**. В результате проект получил поддержку и на федеральном, и на региональном уровне.

Запуск поездов подобного класса, бесспорно, событие для нашей области. Автор этих строк имел возможность на своем опыте испытать возможности «Ласточки» и в Сочи, и в столице. Старые электрички не выдерживают никакого сравнения с этим летящим над рельсами современным и комфортным составом.

Вместимость «Ласточки» – 341 человек. В поезде есть и места для пассажиров с ограниченными возможностями. Всюду энергосберегающее освещение, чистота и, что немаловажно, система обеззараживания воздуха, особенно актуальная в наше время.

Подробнее о расписании следования поездов и приобретении билетов можно узнать [здесь](https://vecherka.su/articles/news/163349/). Завтра мы расскажем подробности о первом регулярном рейсе.

<https://vecherka.su/articles/news/163349/>

АИФ РЯЗАНЬ; 2020.05.11; ЛЮБИМОВ ВЫСКАЗАЛСЯ ПО ПОВОДУ ТЕНДЕРА НА ОБОСНОВАНИЕ СТРОИТЕЛЬСТВА МОСТА

Губернатор Рязанской области Николай Любимов прокомментировал информацию о старте электронного аукциона на подготовку обоснования инвестиций строительства нового моста через Оку. Торги начались 2 ноября, начальная стоимость контракта составляет 99,5 млн рублей.

Проект по строительству моста-дублёра через Оку хотят реализовать с привлечением средств федерального бюджета. Рязанская область сейчас является одним из немногих субъектов РФ, который имеет всего один мост через довольно широкую реку. По мнению главы региона, новый мост разгрузит рязанские дороги и улучшит транспортное сообщение областного центра и ближайших населенных пунктов.

«Началась реальная работа по реализации «дорожной карты» строительства стратегически важного для Рязанского региона объекта – моста-дублера через реку Ока вблизи областного центра, – сказал губернатор Николай Любимов. – Этот вопрос обсуждался во время рабочей встречи с **Министром транспорта РФ Евгением Дитрихом** и Председателем комитета по бюджету и налогам Госдумы РФ Андреем Макаровым в сентябре текущего года. Я благодарен **Минтрансу России** и лично Евгению Ивановичу и Андрею Михайловичу за содействие, поддержку Рязанского региона в развитии транспортной инфраструктуры, совместную работу по реализации в этой сфере крупных проектов, очень значимых для экономики и жителей нашей области».

Начальная стоимость контракта составляет более 99,5 млн. рублей. Заявки от потенциальных подрядчиков намечено рассмотреть в конце ноября – начале декабря текущего года. Согласно документации, работы по подготовке обоснования инвестиций должны начаться с момента заключения контракта. Окончание первого этапа запланировано на 21 декабря текущего года, второго этапа – на 31 мая 2021 года.

Планируется, что новый мост соединит автодорогу «Шереметьево – Дядьково – Вышгород – Наумово – Гавердово» и дорогу «Рязань (от села Шумашь) – Спасск-Рязанский – Ижевское – Лакаш» в Рязанском районе.

https://rzn.aif.ru/society/details/lyubimov_vyskazalsya_po_povodu_tendera_na_obosnovanie_str_oitelstva_mosta

На ту же тему:

<https://www.vr-gazeta.ru/novosti/gubernator-prokommentiroval-stroyku-novogo-mosta-cherez-oku-u-ryazani>
<https://regnum.ru/news/3107937.html>

МОРСКИЕ НОВОСТИ; 2020.05.11; ЕВГЕНИЙ ДИТРИХ НАГРАДИЛ ПРОЕКТИРОВЩИКОВ И СТРОИТЕЛЕЙ ЛЕДОКОЛА «ВИКТОР ЧЕРНОМЫРДИН»

Министр транспорта РФ Евгений Дитрих вручил ведомственные награды работникам, принимавшим участие в проектировании и строительстве самого большого и мощного в мире неатомного ледокола «Виктор Черномырдин».

Награды из рук министра получили представители Росморречфлота, ФГУП «Росморпорт», АО «Адмиралтейские верфи», Объединенной судостроительной корпорации и конструкторского бюро «Вымпел».

В частности, медалью «За заслуги в развитии транспортного комплекса России» награжден помощник генерального директора «Росморпорта» Владимир Штрамбранд. Благодарность министра транспорта объявлена экспертам отдела управления развития и строительства флота «Росморпорта» Александру Аликину, Виктору Савельеву и Михаилу Шалаку, а также руководителю проектов управления развития и строительства флота Василию Субботину.

Благодарности министра также получили ведущий специалист отдела управления систем обеспечения безопасности мореплавания и транспортной безопасности «Росморпорта» Владислав Васин и заместитель начальника управления – начальник отдела управления развития и строительства флота Евгений Краснолуцкий.

Нагрудный знак «Почетный работник морского флота» вручен начальнику отдела управления безопасности судоходства Росморречфлота Евгению Макушкину, благодарность объявлена заместителю начальника отдела управления морских портов и развития инфраструктуры Максиму Гусарову.

Благодарностью министра отмечен ряд сотрудников АО «Адмиралтейские верфи». Среди них – заместитель начальника инженерного центра Александр Борисов, начальник и старший мастер участка Сергей Соколов и Александр Редькин, строитель кораблей Егор Поверенный.

В Объединенной судостроительной корпорации награды получили руководитель портфеля проектов департамента гражданского судостроения Анатолий Волков и главный эксперт департамента Андрей Рачин.

Также благодарность объявлена инженеру-конструктору и заместителю главного конструктора конструкторского бюро «Вымпел» Александру Бородину и Павлу Чудакову.

Фото: пресс-служба ФГУП «Росморпорт»

<http://morvesti.ru/news/1679/86626/>

На ту же тему:

<https://rus-shipping.ru/ru/prof/news/?id=42457>

РЖД-ПАРТНЕР; АЛЕКСАНДР СОЛНЦЕВ; 2020.05.11; К УЖЕ ПРИНЯТОЙ ФОРМУЛЕ ТАРИФООБРАЗОВАНИЯ РЖД НЕ НАДО ПРИКРУЧИВАТЬ СКРЫТЫХ НАДБАВОК

Участники рынка восприняли заявление министра транспорта Евгения Дитриха о том, что правительство РФ намерено сохранить параметры долгосрочной тарифной политики РЖД на 2021 год и отказаться от дополнительной индексации грузовых тарифов, как то, что представители власти прислушались к мнению грузоотправителей.

«Правда, мы пока не услышали позицию ФАС. Но высказывание главы Минтранса крайне важно, поскольку именно это ведомство отвечает за тарифную политику российских железных дорог. Для предприятий крайне важно, чтобы достигнутые ранее

договоренности соблюдались. Иначе им сложно строить долгосрочные планы развития и планировать инвестиции в производство», – отметил председатель подкомитета по железнодорожному транспорту комитета по транспорту и экспедированию ТПП РФ Евгений Реутов.

Формула тарифообразования предполагала использование принципа «инфляция минус», а не «плюс». И грузоотправители будут разочарованы, если к нему начнут под разными предлогами прикручивать тарифные решения, которые на практике принесут предприятиям незапланированный рост расходов на железнодорожные перевозки в 2021 году.

Уточним, что на совещании на прошлой неделе параметры финансового плана, инвестпрограммы РЖД на 2021 и 2022–2023 гг. рассматривались в правительстве РФ, где говорилось о сохранении параметров долгосрочной тарифной политики ОАО «РЖД», в которой определены все элементы тарифообразования.

Таким образом, решение в правительстве принято. «Моя позиция в отношении этого решения может быть нацелена только на то, чтобы его исполнить. Точка», – сказал **Е. Дитрих**.

Тем не менее, добавил министр, тарифы на 2022–2023 гг. обсуждаются, этот вопрос остался открытым.

<https://www.rzd-partner.ru/zhd-transport/news/k-uzhe-prinyatoy-formule-tarifoobrazovaniya-rzhd-ne-nado-prikruchivat-skrytykh-nadbavok/>

ИНТЕРФАКС; 2020.05.11; МИНТРАНС ОБСУЖДАЕТ ПРОДЛЕНИЕ СУБСИДИЙ НА ТРАНЗИТ КОНТЕЙНЕРОВ, ТРАНСКОНТЕЙНЕР ЖДЕТ ИХ РОСТА В 10 РАЗ

Субсидии на контейнерные транзитные перевозки в РФ могут быть продлены на 2021 год: над этим работают транспортные чиновники.

«Видим, что это решение востребовано грузовладельцами. Совместно с заинтересованными государственными органами и ОАО «Российские железные дороги» прорабатываем вопрос о продлении субсидии на следующий год», – заявил статс-секретарь – замглавы Минтранса РФ **Дмитрий Зверев** в ходе пленарного заседания **Координационного совета по трансъевразийским перевозкам (КСТП)** в четверг.

Решение о дотациях правительство РФ приняло в августе: они начали действовать с 4 сентября и предполагают возмещение РЖД из федерального бюджета недополученных доходов за льготные тарифы.

Субсидирование осуществляется на маршрутах между Тихим океаном, Балтийским и Черным морями, а также сухопутными пунктами пропуска на границе с Финляндией, Белоруссией, Польшей и Азербайджаном. Размер компенсации – от 25 тыс. до 77 тыс. руб. за контейнер в зависимости от его типа и направления транзита.

С инициативой поддержки контейнерного транзита на майском совещании у **президента РФ Владимира Путина** по мерам поддержки транспортной отрасли выступил Сергей Шишкарев, владелец группы «Дело» недавно ставшей мажоритарием «Трансконтейнера» (позднее в капитал холдинга вошел «Росатом»). «Мы оцениваем такую субсидию в порядка \$900, или 70 тыс. руб. Эти меры, на наш взгляд, уже в ближайший год позволят увеличить транзит по России на 200-250 тыс. контейнеров», – заявлял бизнесмен.

Однако, если по величине ассигнований это предложение было удовлетворено, то общие объемы государственного финансирования оказались меньшими. «Ожидается, что благодаря льготному тарифу в 2020 г. число перевезенных контейнеров достигнет 7,5 тыс. TEU», – отмечало ранее правительство. На этот момент в четверг в ходе заседания КСТП обратил внимание президент «Трансконтейнера» Александр Исурин.

«400 млн руб., выделенных правительством для субсидирования транзита, недостаточно для продолжения развития этого маршрута», – заявил он. «Я предлагаю выступить с

предложением увеличить субсидии как минимум в 10 раз, до 4 млрд руб. на 2021 г., чтобы поддержать дальнейший прирост транзитных потоков из Кореи, Японии, Китая через дальневосточные порты в направлении Европы и обратно», – сказал он, отметив, что это «инициатива сообщества».

По словам Исурина, «общий потенциал дополнительного грузопотока с использованием субсидий в следующем году по всему рынку» оценивается в 100 тыс. TEU (такой объем грузов способна привлечь «индустрия», уточнил он).

Согласно представленной им презентации, общий объем субсидируемого транзита в сентябре составил 784 TEU, в октябре – 1,424 тыс. TEU, в том числе у самого «Трансконтейнера» – 338 и 959 TEU, соответственно (по итогам двух месяцев почти 1,3 тыс. TEU (или 58,7%). «Среднемесячный прирост, включая прогноз на ноябрь, составляет 70%», – заявил топ-менеджер.

При этом он «отдельно отметил работу, которая была под эгидой совета проведена в сентябре по привлечению грузопотока из Японии». По мнению Исурина, есть «высокий потенциал по привлечению груза на транзит» в сообщении с этой азиатской страной.

Представители «Трансконтейнера» ранее уже заявляли о положительном эффекте поддержки транзитных контейнерных перевозок через РФ. «Благодаря субсидиям (...) появляется возможность «раскатать» маршрут, показать преимущества доставки через Транссибирскую магистраль клиентам из Европы и стран Азиатско-Тихоокеанского региона, сформировав предпосылки для дальнейшего роста транзита в 2021 г. за счет дополнительной грузовой базы, которая ранее шла океанским маршрутом», – заявлял директор по продажам и клиентскому сервису оператора Никита Пушкарев.

На ту же тему:

<https://futurerussia.gov.ru/nacionalnye-proekty/mintrans-mozet-prodlit-subsidii-na-kontejnernyj-tranzit-na-2021-god>

<https://tass.ru/ekonomika/9919175>

<https://tass.ru/ekonomika/9922737>

https://logirus.ru/news/transport/prodolzhenie_sleduet_konteynernyy_tranzit_prodolzhat_podderzhivat.html

<https://www.pnp.ru/economics/v-mintranse-prorabatyvayut-vopros-prodleniya-subsidii-na-konteynernyy-tranzit.html>

<https://moscow.sm.news/subsidii-na-kontejnernyj-tranzit-v-2021-godu-mogut-byt-prodleny-32811>

КОММЕРСАНТЪ; АНДРЕЙ РЕПИН; 2020.05.11; ФЕДЕРАЛЬНЫЙ БЮДЖЕТ ЗАПЛАТИТ ЗА НОВЫЕ НИЖЕГОРОДСКИЕ АВТОБУСЫ 367 МЛН РУБЛЕЙ

Нижний Новгород получил 51 новый низкопольный автобус ЛИА3-529267, которые закуплены для города **в рамках национального проекта «Безопасные и качественные дороги»**. При стоимости одного автобуса около 12 млн руб., по 7,2 млн руб. на их покупку будет направлено из федерального бюджета.

Автобусы куплены в лизинг через ПАО «Государственная транспортная лизинговая компания». По словам **директора департамента государственной политики в области автомобильного и городского пассажирского транспорта Минтранса РФ Алексея Бакирея**, федеральные средства могут быть направлены только на компенсацию стоимости автобуса. Процентная ставка при выплате лизинговых платежей за счет этих средств не субсидируется.

Глава Нижнего Новгорода Юрий Шалабаев пояснил, что по условиям соглашения о лизинге погашать оставшиеся текущие платежи будет «Нижегородпассажиравтотранс» (НПАТ). «В таких ситуациях в случае необходимости поддержку могут оказывать областной или местный бюджеты. С учетом того, что НПАТ передано на областной уровень, у нас это будет областной бюджет», – уточнил глава города. Он также сообщил,

что в Нижнем Новгороде на маршрутах работает около 900 автобусов, из которых порядка 200 планируются к замене. Новые машины должны выйти на линию с 6 по 13 ноября. «Принято решение об опережающих поставках. Деньги в рамках **нацпроекта 2022-2023** годов и частично 2021 года будут сдвинуты на 2020 год. До конца текущего года мы планируем поставить по России в рамках программы еще 100 автобусов, из них 33 пойдут в Нижний Новгород», – рассказал господин **Бакирей**.

По словам заместителя губернатора Сергея Морозова, в рамках создания нижегородской агломерации уже формируются программы по обновлению подвижного состава городских транспортных предприятий в крупных муниципалитетах и перехода их за счет этого на операционную безубыточность. Все эти транспортные предприятия будут объединены в единую сеть с созданием единой компании-оператора.

<https://www.kommersant.ru/doc/4559337>

ВЕДОМОСТИ; АНАСТАСИЯ ЛЬВОВА; 2020.06.11; ОПЕРАТОРЫ КАРШЕРИНГА ВЫСТУПИЛИ ПРОТИВ РЕГУЛИРОВАНИЯ ОТРАСЛИ; ИЗБИРАТЕЛЬНОЕ РЕГУЛИРОВАНИЕ ИМЕННО КАРШЕРИНГА ИЗБЫТОЧНО, СЧИТАЮТ ОНИ

Крупнейшие компании каршеринга России выступили против разработки отдельного закона о регулировании их деятельности, который планируется начать обсуждать в комитете по транспорту в Госдуме. Аргументы были приведены в письме руководителей «Яндекс.Драйва», Youdrive и Belka.car (есть в распоряжении «Ведомостей») председателю Госдумы Вячеславу Володину. Подлинность документа подтвердили представители всех компаний.

Поводом изложить такую позицию стали заявления членов думского комитета по транспорту о планах разработать законопроект, который бы на федеральном уровне ввел запрет на пользование машинами каршеринга для водителей, грубо нарушающих ПДД, и запрет передавать право управлять автомобилем посторонним лицам – не тем, кто оформляет аренду в приложении. Такие идеи высказывали депутаты Максим Сураев и Виталий Ефимов.

Отдельно Институт развития правового общества (ИРПО) в письме в **Минтранс** в сентябре предложил ввести ответственность компаний за неисправность автомобилей и прописать в договоре между арендодателем и арендатором порядок обязательного обследования ТС. По мнению директора института Дарьи Гладыш, сегодня пользователь проводит лишь беглый визуальный осмотр состояния машины перед его арендой, а многие неисправности можно обнаружить, только начав движение.

40 000– 50 000 автомобилей

составляет парк каршеринга в России – это менее 1% от общего числа легковых автомобилей на дорогах страны (примерно 44,5 млн). Как направление бизнеса он начал развиваться в стране менее пяти лет назад. Самыми массовыми городами внедрения услуги стали Москва и Санкт-Петербург. Ежегодно операторы заказывают до 20 000 новых автомобилей в свой парк, говорится в письме

Депутаты и общественники считают, что пользователи каршеринга развязно ведут себя на дорогах и больше, чем остальные участники движения, создают угрозу аварийности; аварийность повышают и внезапно (для арендатора) возникающие неисправности автомобиля. ИРПО приводит данные московского Центра организации дорожного движения, согласно которым за 2019 г. количество ДТП в столице с участием каршеринга и такси увеличилось в 2,5 раза по сравнению с 2018 г. (до 421 случая). При этом каршеринг является одним из самых молодых и динамично развивающихся видов городского транспорта. Московский каршеринг в 2019 г. стал первым в мире по динамике развития и по количеству автомобилей – в системе сейчас работает 31 000 автомобилей, ими пользуется 1 млн человек, приводит данные ИРПО. Поэтому, по их мнению, отрасль в будущем на фоне своего развития и проблемности потребует регулирования.

Разработка нового регулирования является личной инициативой отдельных депутатов, рабочей группы по этому вопросу в комитете Госдумы по транспорту нет, сообщил «Ведомостям» представитель председателя комитета Евгения Москвичева.

«Отдельное регулирование каршеринга или избирательные обязательства, которые не будут применяться в отношении всех остальных участников рынка аренды транспортных средств или участников дорожного движения, не являются эффективным решением существующих проблем», – говорится в письме компаний Володину. Такое регулирование негативно повлияет на развитие рынка краткосрочной аренды машин и может остановить развитие отрасли в России, предупреждают они.

Возникновение закона поставит операторов каршеринга в неравное положение с остальными участниками рынка аренды – с автопроизводителями или компаниями по прокату автомобилей.

В **Минтрансе** «Ведомостям» сообщили, что тоже не видят необходимости разработки отдельного закона для регулирования отрасли. **«Каршеринг представляет собой услугу предоставления в аренду транспортного средства без экипажа. Такая услуга регулируется ст. 642–644 Гражданского кодекса РФ. В частности, данными статьями урегулированы правоотношения по вопросам сдачи транспортных средств в прокат. Поэтому нет оснований для разработки отдельного федерального закона, направленного на регулирование каршеринга»**, – сообщил представитель **Минтранса**. Он уточнил, что **при необходимости дополнительного регулирования можно внести изменения в действующее законодательство.**

Чего опасаются операторы

Операторы также опасаются введения новых требований и запретов – ограничений в части времени аренды, требований цветовой окраски и отчетности об исполнении требований, – при том что другие участники рынка не будут обременены этими нормами. Компании боятся, что запрет на пользование машинами каршеринга для водителей, грубо нарушающих ПДД, будет контролироваться путем запроса дополнительных документов при допуске водителя за руль, что приведет к оттоку клиентов. «Пользователи получают водительское удостоверение на общих основаниях от государства. Операторы, как представители бизнеса, не имеют права проверять и верифицировать справки и документы, за исключением проверки действительности удостоверений и/или паспорта гражданина», – объясняют компании в своем письме.

Что касается парка, то средний возраст автомобилей каршеринга в России составляет три года, утверждают операторы. «Автомобили каршеринга всегда исправны, поскольку находятся на официальной гарантии производителя, проходят регулярное ТО согласно регламенту производителя», – говорится в письме. Операторы страхуют машины по каско и оснащают их системами телематики, которые своевременно сигнализируют о необходимости провести ремонт, утверждается в письме. Дополнительные требования к возрасту авто, его габаритам или экологическому классу будут избыточны и ограничат появление новых игроков на рынке в тех его сегментах или в тех регионах, где экономика использования отличается от столичной.

Что думают эксперты

Координатор движения «Синие ведерки» Петр Шкуматов напомнил, что первый техосмотр нового автомобиля производится по истечении четырех лет после покупки, а регулярное техобслуживание – на каждые 15 000 км пробега. «Машины каршеринга гораздо быстрее приходят в неисправное состояние, и отловить момент возникновения неисправности за счет длинных межсервисных интервалов в 15 000 км невозможно. Например, для такси сервис нужен каждые три месяца при среднем пробеге 5000 км в месяц. У каршеринга поменьше дневной пробег. Я думаю, раз в четыре месяца они проходят такую замену масла, свечей, фильтров. А за четыре месяца с автомобилем каршеринга может случиться что угодно», – говорит эксперт.

Несмотря на то что данных о количестве неисправных автомобилей в сервисах каршеринга нет, аварийность в этом сегменте высокая, продолжает Шкуматов. «Среди машин каршеринга встречается довольно большое количество с теми или иными неисправностями. Часто шины изношены, с недостаточной высотой протектора. Многие арендаторы в прошлом году отмечали, что высота протектора на зимних колесах у многих автомобилей ниже, чем допустимые 4 мм», – рассказывает эксперт. По его мнению, регулирование отрасли должно быть направлено в целом на сегмент проката автомобилей. «Возможны два сценария – или создание федерального закона о прокате автомобилей как операторами каршеринга, так и автобрендами и классическими операторами проката с определением зон ответственности, штрафов, типовых условий работы. А второй вариант – это определить регулятора для отрасли», – заключает Шкуматов.

Издатель тематического проекта truesharing.ru Юрий Николаев согласен с тем, что регулирование позитивно скажется на развитии отрасли, но оно должно быть минимальным, без ограничительных мер. «Нужно законодательно закрепить возможность сотрудникам ГИБДД проверять аккаунты пользователей, т. е. соотносить паспортные данные водителя с данными аккаунта, чтобы исключить подставных лиц (не зарегистрированных в сервисе и не прошедших проверку на наличие водительского удостоверения. – «Ведомости») за рулем. Эта проверка и сейчас работает, но без законодательного подкрепления. Иногда пользователи встают в позу и не хотят показывать данные аккаунта», – говорит Николаев. Было бы целесообразно прописать требования и к возрасту машины, считает эксперт. Сейчас ограничения для машин моложе трех лет действуют только в столице в рамках программы «Московский каршеринг», в регионах они отсутствуют, парк там может быть какой угодно. Но обновление парка выгодно и самим компаниям. «Обновление парка и поддержка состояния ТС с коммерческой точки зрения выгодно каршерингу. Если у автомобиля есть скрытые повреждения, которые влияют на аварийность, это чревато негативной репутацией, судебными издержками и испорченными машинами. Страховые компании повышают тариф по таким паркам, а пока машина стоит в ремонте, компания продолжает выплачивать за нее лизинговые платежи, что, конечно, обременительно», – объясняет Николаев.

<https://www.vedomosti.ru/business/articles/2020/11/05/845994-operatori-karsheringa>

КОММЕРСАНТЬ; НАТАЛЬЯ СКОРЛЫГИНА; 2020.06.11; ЦЕЛЬНОКАТАНЫЙ СПАД; ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЕ КОЛЕСА ЖДЕТ ПАДЕНИЕ СПРОСА

Объединенная металлургическая компания ждет стагнации на внутреннем рынке железнодорожных колес, которая продлится три-четыре года. При этом экспортный потенциал, который усиливается за счет девальвации рубля, реализовать будет сложно: в ближайшие два года компания будет экспортировать лишь около 20 тыс. колес в год. По оценкам аналитиков, спад спроса продлится шесть-семь лет, но ОМК в этом сегменте может поддержать развитие вагоноремонтного бизнеса, приобретенного в 2019 году.

Объединенная металлургическая компания (ОМК) Анатолия Седых, основной производитель железнодорожных колес на рынке РФ, ожидает затяжного падения спроса. «Рынок (колес.– “Ъ”) всегда работает так: есть короткие периоды всплеска спроса и потом более длинные периоды снижения,– рассказывает председатель правления ОМК Наталья Еремина.–

Как только грузоперевозки растут на 3%, спрос на колеса растет процентов на 30–40. Грузоперевозки падают на 5%, а спрос на колеса – в два раза».

В 2018–2019 годах наблюдался ажиотажный спрос, говорит госпожа Еремина, «значит, следующие три, может, четыре года будут периодом низкого спроса». Топ-менеджер отмечает, что в 2019 году компания выпустила рекордные 950 тыс. колес, но в этом году выпуск будет «существенно меньше в силу спроса и обстоятельств на рынке

грузоперевозок, а 2021 год будет еще ниже, чем 2020-й, потому что этот год мы начинали с высокого спроса». Сейчас компания работает с большим профицитом, говорит топ-менеджер, а «по тем темпам развития экономики, которые прогнозируют Минэкономики и правительство, мы точно производителями России и Казахстана обеспечим спрос в течение ближайших трех лет».

В России два производителя цельнокатаных колес: Выксунский металлургический завод ОМК и Нижнетагильский меткомбинат Evraz. В Evraz о своих прогнозах “Ъ” рассказывать не стали. В 2018–2019 году спрос на колесо превзошел возможности российских производителей, прежде всего из-за сочетания взлета погрузки на сети и увеличения выпуска вагонов. Дефицит привел к резкому росту цен, который стал предметом многочисленных жалоб покупателей и ряда расследований ФАС (см. “Ъ” от 9 июля и 14 октября), а также к закупке колес в Китае. При этом металлурги, защищая свои позиции, отмечали, что отпускные цены на колеса росли куда медленнее, чем на сформированные из них вагоноремонтными предприятиями колесные пары «старая ось–новое колесо» (СОНК).

На себестоимость производства колеса негативно влияет снижение курса рубля.

«Мы покупаем колесную заготовку, цена которой в природе своей имеет большую экспортную составляющую, мы покупаем станки и запчасти для колесопрокатного цеха из-за границы, поэтому это, естественно, приведет к увеличению себестоимости», – говорит Наталья Еремина. А оборотную сторону девальвации – увеличение экспортного потенциала – использовать будет сложно. «Мы, к сожалению, в силу обстоятельств и ажиотажного спроса ушли в 2018 году с экспортных рынков, а в лучшие для экспорта годы мы экспортировали свыше 100 тыс. колес», – рассказывает госпожа Еремина. – Сейчас мы не экспортируем почти ничего». При этом, отмечает она, те рынки, куда ОМК традиционно поставляла колеса, «тоже сейчас находятся не в лучшем положении: везде пандемия, почти везде, кроме Китая, экономический спад, поэтому никто нас на этих рынках не ждет, с учетом того что нас там два года не было». В перспективе при сохранении поставок на ключевой внутренний рынок компания хотела бы вернуться на все экспортные рынки, говорит госпожа Еремина, однако в 2020 и 2021 годах ожидается экспорт на уровне 20 тыс. штук.

При этом компания намерена наращивать свое присутствие на рынке колесных пар за счет расширения потенциала приобретенной ОМК в прошлом году ВРК-3 (см. “Ъ” от 4 октября 2019 года), говорит топ-менеджер: в компании 38 депо, в некоторых из них есть вагонно-колесные мастерские, которые делают СОНК. «ВРК-3, к сожалению, отставала и от ВРК-1, и от ВРК-2 по количеству таких колесных мастерских», – говорит госпожа Еремина. – Сейчас мы это отставание нагоняем, в этом году открыли три участка по производству СОНК и будем эту тему дальше расширять».

Замгендиректора ИПЕМ Владимир Савчук полагает, что период низкого спроса и профицита мощностей российских производителей колес продлится дольше, чем предполагает ОМК.

По оценке ИПЕМ, спрос вернется к объемам 2018–2019 годов к 2026–2027 годам, при этом его минимальный уровень ожидается в 2023–2024 годах. Но, отмечает он, для хеджирования рисков и выхода в новые ниши ОМК сделала правильный шаг, приобретя ВРК-3: «Этот рынок – не столько колес, сколько колесных пар». Он согласен, что потенциал ВРК-3 еще не до конца реализован.

<https://www.kommersant.ru/doc/4559693>

ИЗВЕСТИЯ; ЮЛИЯ РОМАНОВА; 2020.06.11; ДОРОГА БЕЗ ОПАСНОСТИ: КАК ЗАЩИЩАЮТ ОТ ВИРУСА ПАССАЖИРОВ ПОЕЗДОВ; ПОЧЕМУ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЕ ПЕРЕВОЗКИ ОКАЗАЛИСЬ ВОСТРЕБОВАННЫМИ ДАЖЕ В ПАНДЕМИЮ

Непростая эпидемиологическая обстановка каждый день ставит нас перед выбором: что делать, чтобы избежать заражения коронавирусом. С первых дней пандемии решать ее приходится и железнодорожникам – пассажиропоток хотя и восстанавливается, но пока не вернулся к прежним значениям. Согласно мониторингу транспортной активности россиян, который проводит оперативный штаб, организованный АО «ФПК», 79% граждан так или иначе испытали на себе влияние пандемии: отменили или перенесли запланированные поездки или, напротив, совершили вынужденную и незапланированную. Как минимизировать это влияние, безопасно ли сегодня передвигаться железнодорожным транспортом и что нужно знать, если вы выбрали для путешествия поезд – в материале «Известий».

В полной мере

Чтобы обезопасить россиян, выбравших поезд для передвижения по стране, в «ФПК» заметно усилили меры безопасности. Так, частота уборки подвижного состава увеличилась до четырех раз в сутки, а для персонала введен обязательный масочный режим. У сотрудников перед рейсом и у пассажиров во время поездки дважды в сутки измеряют температуру с помощью бесконтактных инфракрасных термометров. К тем, кому нездоровится, на ближайшей станции приглашают медработников, которые принимают решение, какую помощь оказывать пассажиру. Кроме того, пассажирам во время поездки рекомендуют использовать средства индивидуальной защиты – за маской, перчатками и антисептиком можно обратиться к проводнику для их покупки. В целом «ФПК» в полной мере выполняет все рекомендации врачей и специалистов Роспотребнадзора, уверяют в компании.

Сейчас риск заражения коронавирусом в поездах дальнего следования меньше, чем на других видах транспорта, так как здесь между пассажирами больше расстояние, и при желании можно выкупить всё купе, отмечают эксперты, опрошенные «Известиями».

Эпидемиологически железнодорожные перевозки безопаснее воздушных и автобусных по той причине, что в поезде на одного человека приходится больше квадратных метров, отметил председатель Союза пассажиров России Кирилл Янков. По его словам, в вагонах всегда можно обеспечить приток воздуха, в отличие от самолетов, где замкнутая вентиляция. А также в поезде можно выкупить всё купе и ехать вообще изолированно.

– Пассажиры предпочитают поездки на поездах, так как они безопаснее, поэтому железнодорожное сообщение восстанавливалось быстрее, чем авиаперевозки, – отметил Кирилл Янков.

Он добавил, что пассажиры доверяют РЖД, так как компания приняла все меры по защите от заражения, которые потребовал Роспотребнадзор.

При этом на поездах не только безопасно. Этот вид транспорта позволяет комфортно перевезти даже довольно объемный багаж и без проблем взять с собой животных, если есть такая необходимость. А если вы предпочитаете передвигаться на личном авто или мотоцикле, то и их можно перевезти по железной дороге. Летом этой услугой воспользовались полторы тысячи раз. Наиболее популярные направления для перевозки автомобиля – Санкт-Петербург–Москва, а также Москва–Адлер и Санкт-Петербург–Адлер.

Поскольку столичные, да и региональные вокзалы обычно располагаются в центре города, путешествие на поезде позволяет сразу же приступить к осмотру достопримечательностей, не тратя много времени на передвижения в самом пункте назначения.

Обновление вагонов

Конечно, современным путешественникам также важен и комфорт во время поездки. Чтобы повысить его, ФПК регулярно проводит обновление подвижного состава.

На железную дорогу продолжают поступать новые вагоны для поездов дальнего следования – двухвагонные сцепы. Железнодорожники постарались учесть все потребности путешественников: в каждом вагоне установили душевую кабину, а один из туалетов оснастили пеленальным столиком для младенцев. Места в купе оборудовали индивидуальными USB-разъемами и розетками, сейфами и светильниками.

Двухвагонные сцепы уже курсируют из Москвы в Белгород, Владивосток, Читу, Балаково, Волгоград, Псков. С начала 2020 года «ФПК» получила 310 таких вагонов. Еще 113 новых вагонов – двухэтажные различного типа: с местами для сидения, СВ, купе и вагоны-рестораны.

Продолжается и модернизация существующего парка. В этом году ее пройдут почти 450 вагонов: в них установят кондиционеры, биотуалеты, новые системы контроля работы, а также полностью обновят интерьер.

Традиционно осенью РЖД порадовали и новыми разработками: у Павелецкого вокзала представили новую версию плацкарта с удлиненными полками, который сможет начать перевозить пассажиров в следующем году.

Оптимальные цены

Как отмечают эксперты, комфортный железнодорожный транспорт и закрытые границы с зарубежными государствами мотивируют российских туристов больше ездить по собственной стране. При этом перевозчик стремится сохранить цены на оптимальном уровне (индексация стоимости железнодорожных билетов составила 3,7%, что ниже инфляции).

– Конечно, финансовое состояние компаний довольно сложное, но, я думаю, у них есть определенный ресурс, который они сейчас стараются использовать. И в ближайшее время, по моей оценке, серьезного увеличения тарифов не произойдет, – подчеркнул **руководитель Центра независимых комплексных транспортных исследований Российского университета транспорта (МИИТ) Алексей Колин.**

Отправляясь в поездку осенью, можно, наоборот, получить скидку. Так, сэкономить на проезде смогут те, кто решил продлить бархатный сезон и собрался на море. Верхние места купейных вагонов стоят от 999 рублей, а в плацкартах они и вовсе предлагаются со скидкой 40%. Акция будет действовать с 1 октября по 24 декабря на множестве маршрутов, соединяющих регионы страны с курортами Черноморского побережья.

Также до конца года билеты на ежедневную «Ласточку» из Екатеринбурга в Тюмень и Курган будут стоить от 395 рублей.

Из Санкт-Петербурга в Мурманск с 11 октября по 24 декабря можно будет проехать на верхних полках купе в новом двухэтажном поезде за 999 рублей.

По мнению председателя Союза пассажиров России Кирилла Янкова, путешественников привлекает гибкая тарифная политика ФПК и скидки, которые действуют, и сейчас это способствует тому, что пассажиров в поездах становится больше. После падения пассажиропотока весной, когда билетов продавали в два раза меньше, летом и осенью он увеличился, резюмировал собеседник «Известий».

Восстановление связей

Как отмечает руководитель туристического проекта Всероссийского общества охраны памятников истории и культуры Константин Анучин, закрытые до сих пор границы с большинством государств дали новый импульс внутреннему туризму. Причем осенью он получил второе дыхание.

– В начале эпидемии было опасение, что туристический сезон будет нулевым, но этого не произошло. Мы очень рады, что наконец-то внутренний туризм получил потенциал для роста. Наверное, люди слишком устали сидеть дома. Особенно активный турпоток

наблюдается на Алтай, Байкал, Камчатку. Даже места в отелях отсутствовали, такого никогда раньше не было, – подчеркнул представитель туротрасли.

Константин Анучин полагает, что обновление вагонного парка также вносит вклад в развитие внутреннего туризма.

– Одновременно модернизируются железнодорожные вокзалы, запускаются новые туристические поезда – например, поезд «Сочи» сообщением Туапсе–Гагра, – напомнил эксперт.

Колорит путешествию по Черноморскому побережью придает интерьер вагонов, стилизованный под 70–80-е годы прошлого века. При этом сами вагоны прошли капитально-восстановительный ремонт: в них установлены кондиционеры, биотуалеты, индивидуальные розетки и USB-порты для подзарядки гаджетов.

В двух вагонах-ресторанах ретропоезда подают блюда русской и абхазской кухни. Через мультимедийный портал можно узнать информацию об интересных местах Черноморского побережья.

Для любителей сурового северного моря есть отличная возможность посетить знаковые места Калининградской области. Тем более что АО «ФПК» вместе с «Единой транспортной дирекцией» запустили мультимодальные маршруты «поезд + автобус» до самых популярных курортов Балтики – Куршской косы, поселка Янтарный и Светлогорска.

Куда ехать осенью и на Новый год

Путешественники могут отправиться на выходные в гастрономические путешествия в Казань, Самару и Ижевск, где могут познакомиться с уникальной кухней этих регионов. Увидеть удивительную природу Карелии можно, отправившись в Петрозаводск. Из новинок этого года можно отметить интереснейшие железнодорожные пакетные туры в горный парк «Рускеала», в древние города Великий Новгород, Переславль-Залесский, Псков, Тверь и Торжок. Эти места станут настоящим открытием для тех, кто еще никогда здесь не был. Для их посещения можно воспользоваться готовой программой от «РЖД Тур» или придумать свою.

В преддверии новогодних праздников разрабатываются маршруты специальных туристических поездов. Помимо традиционных сказочных туров из Москвы и Санкт-Петербурга к Деду Морозу в Великий Устюг, Снегурочке в Кострому и из Самары к Кикиморе Вятской в Киров, на новогодние каникулы подготовлена программа захватывающего круизного железнодорожного путешествия «Величие Севера», включающая в себя посещение горного парка «Рускеала», Архангельска и Великого Устюга.

<https://iz.ru/1083314/iuliia-romanova/doroga-bez-opasnosti-kak-zashchishchaiut-ot-virusa-passazhirov-poezdov>

ИЗВЕСТИЯ; GERMAN КОСТРИНСКИЙ; 2020.06.11; ЦЕНЫ ИДУТ НА ПОСАДКУ: АВИАБИЛЕТЫ НА НОВОГОДНИЕ ПРАЗДНИКИ ПОДЕШЕВЕЛИ; СПРОС НЕ ВОССТАНОВИТСЯ ДАЖЕ В ТРАДИЦИОННО ВЫСОКИЙ ДЛЯ ПЕРЕВОЗЧИКОВ ПЕРИОД, ГОВОРЯТ ЭКСПЕРТЫ

Цены на перелеты на новогодние праздники (с вылетом 25 декабря – 10 января) будут на 14–17% ниже, чем в этот же период прошлого года. Такие данные «Известиям» предоставили сервисы по продаже авиабилетов. При этом цены на полеты в Стамбул из российских городов – единственное открытое массовое международное направление в Новый год – выросли на 39%, говорят в Aviasales. В 2021 году авиабилеты подорожают в случае ослабления карантинных мер или банкротства одного из игроков российского рынка, говорят эксперты.

Снижение на авиатранспорте

Средний чек на полеты по России в предстоящие новогодние праздники снизился по сравнению с прошлым годом на 14–17%, рассказали «Известиям» в онлайн-сервисах по продаже билетов.

По данным Tutu.ru, цена на путешествия по России с вылетом 25 декабря – 10 января снизилась на 14%. В среднем билет туда-обратно стоит 13 тыс. рублей вместо 15,1 тыс. рублей год назад (с учетом билетов, забронированных с 1 июня по 30 октября). Подорожали на 1% только рейсы Москва–Симферополь, средняя цена билета составила 10 тыс. рублей. На остальных направлениях из топ-10 цены снизились. Так, билеты на рейсы Москва–Сочи подешевели на 9%, до 12,7 тыс. рублей, Москва–Калининград – на 2% (9,5 тыс. рублей), Москва–Минеральные Воды – на 20% (10,7 тыс. рублей), Москва–Новосибирск – на 31% (10,6 тыс. рублей). Полет из Санкт-Петербурга в Симферополь стал дешевле на 23% (12 тыс. рублей), в Краснодар – на 19% (10,4 тыс. рублей).

Из-за конкуренции с железной дорогой на 38% упали цены на направление Москва–Санкт-Петербург, до 4,7 тыс. рублей. Билеты на рейсы из Петербурга в Калининград подешевели на 24% (8,4 тыс. рублей), в Минеральные Воды – на 2% (17,2 тыс. рублей).

OneTwoTrip, в свою очередь, зафиксировал снижение средней цены на перелеты на 15%. Средний билет подешевел с 13,7 тыс. рублей в каникулы-2020 до 11,6 тыс. рублей в праздники 2021 года. Из 10 наиболее популярных для авиапутешествий городов рост средней цены фиксируется только на билеты в Симферополь – в среднем на 8% (из разных городов России). Билеты в Москву подешевели на 20%, в Сочи – на 5%, в Санкт-Петербург – на 15%, в Краснодар – на 28%, в Калининград – на 12%. Но спрос на подешевевшие билеты пока ниже прошлогоднего: заказов на 40% меньше, отметили в сервисе.

– В этом году россияне не спешат заранее покупать билеты и планировать свои поездки, так как ситуация с распространением коронавирусной инфекции остается нестабильной, – сказали в OneTwoTrip.

По данным Aviasales, средняя стоимость перелета на одного человека с 25 декабря по 10 января упала на 17%, до 10,9 тыс. рублей. Чаще всего россияне покупали билеты в Москву, Санкт-Петербург, Сочи, Краснодар, Минеральные Воды, Уфу, Калининград, Махачкалу, Красноярск и Новосибирск, сообщили там. При этом доля продаж билетов на полеты внутри страны выросла до 96% с 50% в предыдущие новогодние праздники. Это произошло из-за того, что большинство международных направлений остаются закрытыми для полетов, сказал представитель Aviasales.

Год назад в топе самых востребованных направлений были рейсы в Таиланд и страны Европы (Чехия, Германия). При этом, по данным Aviasales, существенно выросли цены на полеты из российских городов в Стамбул. В среднем билет стоит 23,5 тыс. рублей – на 39% больше, чем в прошлом году.

В S7 подтвердили «Известиям», что отмечают высокий спрос на полеты в новогодние праздники, хотя на рынке действительно наблюдается тренд на снижение среднего тарифа. Сегодня все самолеты авиакомпании задействованы в расписании, добавили в **пресс-службе** перевозчика.

Оценить спрос на полеты в канун и сразу после Нового года очень сложно, так как глубина продаж остается невысокой: люди опасаются планировать и покупать билеты, отметили в «Уральских авиалиниях». При этом на прошлогодний декабрь было выполнено больше рейсов, чем запланировано на тот же месяц 2020 года.

В других авиакомпаниях на запросы «Известий» не ответили.

По всем направлениям

Путешествия на поездах тоже становятся дешевле почти по всем направлениям. По данным OneTwoTrip, подорожали только билеты в Адлер – на 12%, и в Тюмень – на 7%. Средние цены на поездку по железной дороге в Москву упали на 7%, в Санкт-Петербург – на 6%, в Казань – на 16%, в Сочи – на 2%, в Ярославль – на 19%, в Петрозаводск – на 20%,

в Хабаровск – на 12%. Стоимость поездки в Нижний Новгород, по данным OneTwoTrip, в среднем осталась неизменной.

По информации Tutu.ru, средний чек на железнодорожные билеты по всем направлениям в России вырос в рамках статистической погрешности – на 2%, с 2,6 тыс. до 2,7 тыс. рублей. На трех самых популярных железнодорожных направлениях цены снизились. Цены на поезда Москва–Петербург упали на 8%, до 2,2 тыс. рублей, Москва–Казань – на 3%, до 2,6 тыс. рублей, Москва–Петрозаводск – на 18%, до 2,8 тыс. рублей. На направлении Москва–Нижний Новгород Tutu.ru зафиксировал подорожание билетов на 26% до 1,2 тыс. рублей, а поездка Москва–Сочи стала дешевле на 6% (6 тыс. рублей).

Окно в мир

Сегодня Россия и Китай – это два единственных рынка в мире, которые начали немного восстанавливаться по пассажиропотоку относительно предыдущего года, рассказал гендиректор FriendlyAviaSupport Александр Ланецкий. Правда, в денежном выражении они показывают существенное падение: средний пассажир теперь почти не приносит прибыли. Это происходит из-за того, что предложение продолжает существенно превышать спрос. А выросшие цены на полеты в Стамбул стали исключением, так как полеты туда – единственное открытое массовое международное направление для российских путешественников. В силу ограниченной конкуренции и высокого спроса на поездки в этот турецкий город, который остается крупным транзитным узлом, авиакомпании могут хоть немного зарабатывать на перелетах.

Эксперт считает, что в России восстановление уровня цен 2019 года может произойти в случае банкротства одной или нескольких авиакомпаний – предложение провозных мощностей снизится, и компании получат возможность поднять тариф.

Частично восстановиться рынок сможет только к лету следующего года, если власти России и других стран ослабят карантинные меры. Правда, такой сценарий эксперт считает маловероятным.

<https://iz.ru/1083233/german-kostrinskii/tceny-idut-na-posadku-aviability-na-novogodnie-prazdniki-podesheveli>

РБК; ТИМОФЕЙ ДЗЯДКО; 2020.05.11; «РОССИЯ» НЕ НАШЛА ПРЕТЕНДЕНТОВ НА ПОСТАВКУ ЕЙ ТРЕХ SUPERJET

Тендер «России» на поставку первых трех самолетов Superjet не состоялся из-за отсутствия претендентов – партнеры хотят обеспечения со стороны «Аэрофлота». Но «Россия» по-прежнему рассчитывает получить 10 самолетов до конца 2020-го

Авиакомпания «Россия» не удалось найти претендентов на поставку ей первых трех авиалайнеров Sukhoi Superjet (SSJ): 12 октября она объявила тендер на закупку двух таких самолетов, а 14 октября – еще на один. Но в обоих случаях конкурсы были признаны не состоявшимися из-за отсутствия заявок, говорится в протоколах по итогам двух тендеров (первый протокол был подписан 30 октября, а второй – 3 ноября).

Компания планировала взять новые самолеты в операционный лизинг на 12 лет, а поставки должны были состояться уже в ноябре–декабре 2020 года. Стоимость лизинга на этот срок, включая техобслуживание, для одного SSJ оценивалась в 3,256 млрд руб.

Сделка не состоялась из-за недостаточного обеспечения по этому заказу, сказали РБК источники в двух крупных лизинговых компаниях. По словам одного из них, потенциального лизингодателя мог не устроить риск на авиакомпанию «Россия» – без поручительства или гарантии головной компании группы – «Аэрофлота». Это подтвердили два источника, близкие к разным сторонам переговоров.

«Возможно, сейчас между лизингодателями и «Аэрофлотом» идет поиск новых решений, предусматривающих усиление обеспеченности сделки посредством привлечения гарантии «Аэрофлотом» или реформатирование сделки в лизинг на головную компанию, а далее – сублизинг на авиакомпанию «Россия», – добавил один из источников РБК.

Представитель авиакомпании «Россия» не стал комментировать причины срыва сделки. РБК направил запрос в **пресс-службы** «Аэрофлота» и производителя SSJ – корпорацию «Иркут» (входит в Объединенную авиастроительную корпорацию, подконтрольную «Ростеху»).

Источник РБК в одной из крупнейших лизинговых компаний ранее говорил, что сделку профинансирует «ПСБ Лизинг» («дочка» Промсвязьбанка), которая должна приобрести всего 59 невостребованных лайнеров SSJ. Предполагалось, что «ПСБ Лизинг» купит эти самолеты примерно за 140 млрд руб. за счет кредита Промсвязьбанка, президент **Владимир Путин** еще в мае одобрил предоставление госгарантий на закупку этих самолетов у производителя в течение двух лет в рамках новой программы поддержки лизинга российских самолетов. Представитель «ПСБ Лизинг» отказался от комментариев, но ранее в **пресс-службе** компании говорили РБК, что «в настоящий момент» она не планирует принимать участие в тендере «России».

Представитель авиакомпании «Россия» отметил, что в рамках реализации обновленной стратегии по трансформации флота планируется масштабное расширение парка преимущественно лайнерами российского производства. По его словам, несмотря на отсутствие заявок на первом тендере, авиакомпания собирается до конца 2020 года ввести в эксплуатацию до десяти самолетов Superjet, которые будут базироваться в Шереметьево. «В рамках этого авиакомпания уже приняла на работу семь первых экипажей», – добавил он.

Переход авиакомпании «Россия» на самолеты российского производства предусмотрен новой стратегией группы «Аэрофлот», принятой летом. Она предполагает, что к 2028 году у «России» будет 250 самолетов, из них 235 – российского производства, говорил глава «Аэрофлота» Виталий Савельев на встрече с премьером **Михаилом Мишустиним** в июле. Сейчас у «России» 58 самолетов, из них большинство – Airbus (319, 320) и Boeing (747, 777, 737). «России» также будут переданы все лайнеры одноименной авиакомпании («Аэрофлот») российского производства, включая Superjet (сейчас у «Аэрофлота» 54 таких самолета), то есть она будет получать не только новые самолеты от производителя.

Помимо российских самолетов «Россия» вместо «Аэрофлота» займется социальными направлениями, в том числе с «плоскими тарифами», которые применяются на рейсах на Дальний Восток, в Калининград и Крым. До одобрения новой стратегии группы «Россия» больше занималась зарубежными маршрутами, включая туристические и чартерные (Бангкок, Анталья, Тель-Авив). Компания выполняет перевозки совместно с туроператором «Библио-Глобус».

<https://www.rbc.ru/business/05/11/2020/5fa3c7099a794761f872c0fb>

РБК +; 2020.05.11; «НАСТАЛА ОЧЕРЕДЬ БИЗНЕС-АВИАЦИИ ПЕРЕЙТИ В ОНЛАЙН-РЕЖИМ»

На рынке деловой авиации появилась новая услуга – сервис онлайн-бронирования и продажи рейсов NAJET. С его помощью, утверждает сооснователь проекта Михаил Титов, заказать бизнес-джет можно за одну минуту – как такси.

– Заказ бизнес-джета – дорогостоящая услуга и относится к luxury-сегменту. Считается, что в связи со сложностью процесса авиационных согласований и необходимостью учета всех нюансов перелета заказ самолета лучше осуществлять через так называемых авиаброкеров. В связи с чем было принято решение о выводе деловой авиации в режим онлайн-продаж? Почему вы решили, что эта услуга востребована?

– Переход в онлайн ретейла и сферы заказа услуг – это очевидный и главный современный тренд развития бизнеса. Сегодня для нас стали привычными онлайн-сервисы по заказу такси, доставки, покупки авиабилетов и туров. Мы посчитали, что настала очередь и бизнес-авиации. Порядка 80% заказываемых пользователями перелетов являются по сути стандартными, и их заказ может быть автоматизирован.

Мы уверены, что очевидные удобства сервиса NAJET в кратчайшие сроки сделают его модным и востребованным. Клиенты устали «ловить рыбу в мутной воде», ведя длительные телефонные переговоры с «надежными парнями» по поводу возможности организации того или иного рейса. Они хотят выбирать. Они хотят получить возможные детальные предложения мгновенно. И они получают их, воспользовавшись сервисом онлайн-бронирования и продаж рейсов деловой авиации NAJET.

Теперь любой руководитель, планирующий полет, с помощью смартфона за секунды сможет легко проверить работу своего офиса, который занимается организацией деловой поездки. Думаю, что это действительно крайне удобно и современно. Осталось лишь «приучить» клиентов, показать им, что «завтра настало» – сервис www.najet.online уже в сети и работает!

Михаил Титов, сооснователь сервиса NAJET, является членом Общественного совета при **Росавиации**. Выпускник МАИ. Работает в области бизнес-авиации с середины 1990-х годов, до 2016 года был генеральным директором ОАО «ЦУГА «Русаэро» – крупнейшей российской компании по обеспечению полетов. Был одним из создателей и генеральным директором (до 2016 года) авиакомпания «РусДжет», крупнейшей авиакомпании бизнес-авиации России. С 2018 года генеральный директор ООО «Наджет», специально созданного для работы над проектом NAJET – сервисом онлайн-бронирования и продаж рейсов деловой авиации.

– Почему клиенты должны считать сервис NAJET надежным? Ведь даже взаимоотношения простых авиапассажиров с авиакомпаниями при покупке авиабилетов непростые. А здесь автоматизирован заказ целого самолета.

– Надежность сервиса NAJET – это комбинация целого ряда факторов. Во-первых, сервис не прячет авиакомпании и клиентов друг от друга. Наоборот, на нашей площадке они встречаются. Все договоры и правила перевозок авиакомпаний опубликованы на сайте, и клиент должен с ними ознакомиться, поставив галочку, как при покупке обычного авиабилета. Во-вторых, клиент может убедиться в достоверности бронирования до оплаты, просто связавшись с авиакомпанией. В-третьих, на сервисе представлены только самолеты, на которых разрешено выполнение коммерческих чартеров (не путать с самолетами частной регистрации, коммерческая эксплуатация которых запрещена). То есть мы не подставляем своих клиентов ради сиюминутной выгоды. Кроме того, наш сервис имеет четко регламентированную структуру правил пользования, разработанную лучшими юристами. Наши клиенты надежно защищены юридически. Наконец, в нашей команде работают лучшие специалисты двух областей – бизнес-авиации и ИТ. Проект NAJET публичен. Два года мы продвигаем его на профессиональных конференциях совершенно открыто.

– Каким способом рейс может быть оплачен?

– Как это принято в современном онлайн сервисе, клиент может выбрать любой удобный для себя способ оплаты: с помощью банковской карты, по QR-коду, переводом по счету. Можно создать ссылку и отправить ее для оплаты другому лицу. Сервис адаптирован к работе как с физическими, так и юридическими лицами. Сам платеж осуществляется через «Сбер», технически оплата безопасна. Возврат средств в случае отказа от перевозки осуществляется согласно правилам авиакомпании и на основании норм закона о потребителях.

– Какую информацию содержат сформированные по онлайн-запросу пользователя предложения на перелет?

– Мы создали специальную программу управления производством для авиакомпаний бизнес-авиации, в которой отражается вся их многосторонняя деятельность. Наши партнеры – авиакомпании, которые осуществляют продажу авиаперевозок на своих самолетах онлайн посредством сервиса NAJET, используют эту программу и ведут в ней всю свою производственную деятельность.

Каждое предложение на авиаперевозку будет содержать детальную информацию о полете: тип самолета; бортовой номер конкретного самолета, его фотографии и компоновка кабины; количество пассажирских мест; расписание; стоимость авиаперевозки.

– Какие авиакомпании сегодня являются партнерами проекта?

– Первым партнером проекта стала авиакомпания «Джет Экспресс».

Генеральный директор авиакомпании «Джет Экспресс» Николай Музоваткин:

«Как показывает анализ рынка, порядка 80-85% внутренних перевозок выполняется из 20 наиболее популярных аэропортов в России. Так, например, лидерство держат перелеты Москва – Санкт-Петербург и Москва – Сочи. Для подобного рода типовых авиаперевозок онлайн-сервис NAJET оптимален. Метод онлайн-продаж по отношению к бизнес-авиации ранее не использовался в силу объективных причин – слишком уж много нюансов, но наши партнеры из компании «Наджет» доказали, что и в деловой авиации этот инструмент вполне может стать рабочим и рынок к этому готов. Авиакомпания «Джет Экспресс», оперирующая самолетами типов Challenger 300 и Hawker 750 первой разместила свои самолеты в сервисе NAJET. И мы ожидаем устойчивого роста продаж».

– Существуют ли зарубежные аналоги вашего сервиса?

– Многие компании стремятся к созданию в бизнес-авиации сервисов онлайн. На западе было анонсировано немало громких проектов такого профиля. Однако большая часть ограничилась созданием лишь эффектных сайтов и мобильных приложений. Пользователям предлагалось заполнить длинную форму заявки на заказ авиаперевозки. Далее, после регистрации, когда пользователь отправлял заявку в надежде немедленно получить обещанное сервисом предложение на авиаперевозку, он получал сообщение о приеме заявки в работу и обещание вскоре направить ему предложения. То есть как таковой услуги в режиме реального времени они не предоставляли.

– Почему, с учетом привлекательности рынка и высоким спросом у клиентов, еще не существует 100% автоматизации всех процессов?

– Ответ на этот вопрос простой. Создание математической модели и алгоритма для анализа сотен взаимосвязанных факторов, параметров и критериев для автоматизации процесса и формирования истинных предложений выбора и заказа воздушного чартера в режиме онлайн, является крайне сложной технической задачей. Но мы сделали это!

– Отразился ли кризис, связанный с COVID-19, на объемах деловых перевозок?

– Пандемия вынудила многих работать онлайн и в удаленном режиме. В этом смысле мы соответствуем всем трендам этого кризисного года. Но главный минус для нас: мы сейчас не можем с помощью нашего сервиса предложить своим клиентам международные полеты, так как огромное количество постоянно изменяющихся правил и порядок согласований каждого полета приравнивает подготовку таких рейсов к тяжелой ручной работе. Так что пока в режиме онлайн международные перелеты мы не предлагаем.

Генеральный директор ЗАО «Виппорт», единого оператора по оказанию услуг для рейсов бизнес-авиации аэропорта Внуково-3 Игорь Мудрик:

«Внуково-3 трепетно относится к своим клиентам. Мы рады любым нововведениям и проектам, которые потенциально могут увеличить объемы перевозок и сделать бизнес-авиацию удобнее и доступнее, а также позволяют экономить и время, и деньги. Сервис NAJET, несомненно, современен и интересен. С его создателями мы много лет работали вместе, с учетом их огромного отраслевого опыта, можно ожидать, что NAJET не только будет востребован, но и станет модным среди пользователей».

– Как вы оцениваете российский рынок деловой авиации в целом?

– Российская бизнес авиация развивается неравномерно. Отмечу, что в области инфраструктуры сделаны солидные инвестиции: в ряде аэропортов созданы полноценные комплексы, включающие как терминалы для обслуживания пассажиров, так и ангары для хранения самолетов. В этих комплексах работает множество специализированных компаний. Одним из крупнейших и наиболее популярных из них является Внуково-3. А

вот что касается флота, то он недостаточен и не всегда отвечает чаяниям клиентов. Почти весь парк составляют, позволю себе такое сравнение, машины типа Mercedes S-класса. А ведь номенклатура бизнес-авиации очень широка. В Европе на недорогих и легких джетах взлетным весом менее пяти тонн выполняется более 50% всех перевозок, у нас же лишь около 2%.

Сооснователь сервиса NAJET, президент «Объединенной национальной ассоциации деловой авиации» Ярослав Одинцев:

«Бизнес-авиацию иногда упрощенно рассматривают только как luxury-продукт. Это не совсем так. Бизнес авиация – от слова «бизнес», это прежде всего высокотехнологичная отрасль авиационного транспорта, с тысячами рабочих мест. Уникальные IT-технологии делают эту отрасль удобнее и доступнее, а также позволяют экономить и время, и деньги. Мы в NAJET прогнозируем в качестве трендов развития российской деловой авиации появление на рынке новых моделей самолетов – более дешевых и легких, а также снижение цен на авиаперевозки и расширение круга клиентов».

– Как вы планируете развивать проект? Собираетесь ли вы привлекать инвесторов?

– Стратегия у нас очень простая. Первый этап – непосредственное развитие сервиса NAJET. Это подразумевает одновременное и сбалансированное увеличение клиентской базы и наращивание флота проекта. Мы считаем, что пока основным местом развития сервиса должна стать Россия. После расширения числа российских авиакомпаний-партнеров мы планируем начать подключение иностранных, но только для международных перевозок. В планах также открытие вертолетного сервиса, построенного на аналогичных принципах.

Ну и самое главное. Я уже упоминал о проблеме самолетного парка бизнес-авиации России. Так вот, сейчас мы работаем над бизнес-планом поставок российским авиакомпаниям современных легких и недорогих джетов. Продажу рейсов на эти самолеты мы будем осуществлять сами с помощью NAJET. А их эксплуатация будет доверена авиакомпаниям из разных регионов. Таким образом, будет создана оптимальная система авиатакси, которая позволит значительно снизить стоимость авиаперевозок и увеличить круг их пользователей. К этой части проекта мы планируем привлечь стратегического инвестора, поскольку только первый этап поставок самолетов обойдется в сумму не менее \$100 млн.

<https://plus.rbc.ru/partners/5fa259067a8aa9073ca7a6dd>

ВЕДОМОСТИ; БОРИС ТИТОВ; 2020.06.11; ИНВЕСТИЦИОННЫЙ КЭШБЭК РЕГИОНАМ ОТ ПРАВИТЕЛЬСТВА МОЖЕТ НЕ СРАБОТАТЬ; БОГАТЫМ СУБЪЕКТАМ ЭТОТ МЕХАНИЗМ НЕИНТЕРЕСЕН, А БЕДНЫЕ ЕГО НЕ ПОТЯНУТ

Правительство намерено более активно вовлекать регионы в реализацию инвестиционных проектов. Для этого оно готово «простить» им часть бюджетных кредитов, выданных из центра, – на ту сумму налогов, которую новые инвестиции принесут в федеральный бюджет.

То есть механизм предлагается такой. В регионе обсуждается некий инвестиционный проект. Пока – согласно постановлениям правительства – речь идет о следующих сферах: сельское хозяйство, добыча полезных ископаемых (за исключением нефти и газа), обрабатывающие производства, туризм, логистика, дорожное и жилищное строительство, создание коммунальной инфраструктуры. Участие региональных властей в инвестпроекте чаще всего заключается в создании за счет регионального бюджета соответствующей транспортной, энергетической и коммунальной инфраструктуры. Это большие расходы. И для того, чтобы местная власть шла на них более решительно, правительство и готово давать дополнительные финансовые стимулы. Часть будущих налогов от проекта, как и полагается по Налоговому кодексу, будет зачисляться в региональный бюджет (и там

оставаться), другая часть пойдет в федеральный бюджет. Так вот, каждый рубль налогов, ушедший «наверх», будет вычитаться из суммы кредита, который регион ранее получил для выравнивания собственного бюджетного дефицита. Эдакий инвестиционный кэшбэк. Игра большая и на первый взгляд однозначно выгодная, win-win. Однако есть большое «но».

Согласно данным Федерального казначейства за первое полугодие 2020 г., расходы консолидированных региональных бюджетов после коронавирусной встряски предсказуемо превысили доходы. Если в первом полугодии 2019 г. наблюдался совокупный профицит в 696 млрд руб., то за тот же период 2020-го – уже дефицит в 213,7 млрд. В минус ушло 48 регионов против 27 год назад. С учетом того что в конце года расходы только нарастают, во втором полугодии цифра будет явно больше.

Совокупный долг субъектов Федерации плавно нарастает. По состоянию на 1 октября было 2,178 трлн руб. Федеральный бюджет, конечно, помогает – безвозмездных трансфертов за полугодие стало больше на 510 млрд руб. (а общая их сумма почти 1,5 трлн руб.). Больше стало и тех самых бюджетных кредитов, о которых идет речь, – на 168 млрд руб. За счет них регионы избавляются от бремени более дорогостоящих банковских займов – это одна из немногих позиций долга регионов, которая уменьшается. И еще один важный показатель: незакрытая потребность в инфраструктурных инвестициях исчисляется сотнями миллиардов рублей.

Перейдем теперь к выводам. Конечно, получить списание части бюджетного кредита хорошо, но для этого региону сначала нужно найти живые деньги на инвестиции. И только потом рассчитывать на новые налоги, которые и приведут к списанию долга. Соответственно, временной лаг неизбежен.

И вот парадокс: чем более финансово устойчивым является регион, тем меньше у него стимулов так стараться ради погашения бюджетного кредита – много кредитов из федерального центра такой регион и так не брал. А чем больше у региона стимулов стараться, тем меньше возможностей самостоятельно найти деньги для новых инвестиций. Придется либо снимать их с других статей расходов, либо влезать в новые долги. Кроме того, региональной администрации, пока она не уверена в том, что часть кредита ей простят, придется закладывать в параметры бюджета двойные расходы – и на инвестиции, и на возврат кредита.

Итог: предложенный механизм будет работать только для ограниченной группы регионов, условных «среднячков». Богатым регионам он неинтересен, бедные не потянут.

Как распутать эту петлю? Представляется, что иного пути, кроме перераспределения налогов между федеральным центром и субъектами, нет.

Главные налоги для регионов – это НДСЛ и налог на прибыль. Сборы по обоим в первом полугодии сильно упали. А вот сборы НДС, целиком зачисляемого в федеральный бюджет, выросли на 2 трлн. Да, в последние месяцы проблемы начались и с ним, но показатели по НДСЛ и налогу на прибыль чувствуют себя нисколько не лучше.

Что можно сделать? Решение, лежащее на поверхности, – вернуть распределение налога на прибыль к статусу до 2017 г. (тогда ставка в 20% распределялась так: 18% – субъектам, 2% – в центр, сейчас в федеральный бюджет уходит 3%) и вместе с этим подумать над модернизацией НДС, «расщепить» его на федеральную и региональную части. Вообще говоря, современные аналитические возможности налоговой службы позволяют при желании сделать НДС более гибким: для секторов, где соотношение налоги/прибыль выше среднего, ставка НДС может быть более высокой, а для тех видов деятельности, где нагрузка избыточна, – более низкой.

В любом случае регионам нужно больше финансовых полномочий, больше доходов. Иначе идея не работает.

<https://www.vedomosti.ru/opinion/articles/2020/11/06/845983-investitsionnii-keshbek>

ВЕДОМОСТИ; ОЛЬГА АДАМЧУК; 2020.06.11; ПОПРАВКИ МИНФИНА ОБ СЗПК ГРОЗЯТ РЫНКУ КОЛЛАПСОМ; МИНФИН УВЕРЯЕТ, ЧТО ЕГО НЕВЕРНО ПОНЯЛИ

[Поправки Минфина в Бюджетный кодекс] могут привести к стагнации рынка ГЧП и существенным задержкам в создании запланированной инфраструктуры.

Илья Торосов, **замминистра** экономического развития:

Институту государственно-частного партнерства (ГЧП) грозит коллапс из-за вступивших в силу с 15 октября 2020 г. поправок Минфина в Бюджетный кодекс, опасаются эксперты. Поправки понадобились, чтобы запустить новый инструмент господдержки промышленных проектов – соглашения о защите и поощрении капиталовложений (СЗПК), позволив выделять по ним субсидии на срок более трех лет. Но вместо явного указания на то, что СЗПК будут действовать в дополнение к уже существующим инструментам господдержки (ГЧП, концессиям, спикам), новая редакция кодекса звучит так, что выдавать субсидии по ним можно лишь в объеме, предусмотренном законом об СЗПК.

Из-за этого инвестиции в инфраструктуру подпадают сразу под несколько ограничений. Юристы бюро «Качкин и партнеры» обращают внимание на то, что даже для объектов обеспечивающей инфраструктуры механизм СЗПК предусматривает возмещение государством не более 50% затрат и только в размере налоговых поступлений от проекта. При этом заемное финансирование по СЗПК не компенсируется вовсе, что накладывает серьезные ограничения на участие в инвестпроектах банков. Еще одно возможное негативное последствие новой редакции Бюджетного кодекса в том, что возможностями ГЧП и концессий не смогут воспользоваться муниципалитеты.

Муниципалитеты, если следовать букве закона, могут лишиться возможности решать инфраструктурные задачи самостоятельно, если регион, который теперь должен быть стороной соглашения, их не поддерживает в проекте, а это грозит приостановкой или существенным сокращением количества проектов в социально значимых сферах, говорит советник Squire Patton Boggs Константин Макаревич.

На всех действующих концессиях и проектах ГЧП, где предусмотрен капитальный грант или субсидия на стадии эксплуатации проекта, изменения скажутся крайне негативно, считает исполнительный вице-президент Газпромбанка Алексей Чичканов. Ведь концедент может, ссылаясь на Бюджетный кодекс, отказать в выплате, указывает он. «До прояснения ситуации, скорее всего, заморозятся все проекты, – согласна руководитель InfraOne Research Александра Галактионова. – А строительство автодорог и железнодорожные проекты, вероятно, вообще не запустятся на таких условиях».

Минфин уверяет, что в нововведениях закладывался совсем другой смысл: наличие СЗПК должно стать именно дополнительным основанием для субсидий из бюджета, а субсидии по соглашениям о ГЧП и концессиях эта поправка не затрагивает. Однако сам факт наличия у участников рынка тревог и сомнений свидетельствует о том, что поправки Минфина могут трактоваться неоднозначно. Вплоть до того, что при расширительном толковании новой редакции – и вопреки положениям гражданского кодекса о неприменении новых законов к ранее заключенным договорам – поправки могут коснуться некоторых уже подписанных концессий, говорит руководитель практики ГЧП Herbert Smith Freehills Ольга Ревзина.

Эти опасения разделяют и в Минэкономразвития. «Мы поддерживаем позицию экспертов», – говорит **замминистра** Илья Торосов, считающий, что в результате возможны «существенные задержки в создании запланированной инфраструктуры». «Будем вносить поправки в Бюджетный кодекс, – резюмирует глава комитета по экономической политике Совета Федерации Андрей Кутепов. – СЗПК, ГЧП и концессия – это разные механизмы, их нельзя смешивать».

<https://www.vedomosti.ru/opinion/quotes/2020/11/06/845996-popravki-minfina>

КОММЕРСАНТЪ; ВАДИМ ВИСЛОГУЗОВ, ОЛЕГ САПОЖКОВ; 2020.06.11; ПОЛТОРА ТРИЛЛИОНА НАЙДУТ ЛУЧШЕЕ ПРИМЕНЕНИЕ; БЕЛЫЙ ДОМ ПЕРЕОСМЫСЛИЛ РАСХОДЫ БЮДЖЕТА

Спустя неделю после принятия Госдумой в первом чтении проекта федерального бюджета на следующую трехлетку Белый дом подготовил поправки ко второму чтению документа. В четверг на заседании правительства было одобрено масштабное перераспределение сразу 1,5 трлн руб. внутри расходной части бюджета 2021 года. Это составляет 7% всех трат будущего года, общий объем которых остается неизменным. Столь внушительный по сравнению с предыдущими годами объем перераспределения денег недавно сверстанного бюджета объясняется прежде всего переориентацией всех **нацпроектов** на президентские цели развития и принятием «антивирусного» Общенационального плана восстановления экономики.

В первом чтении проект закона о бюджете на 2021–2023 годы был одобрен Госдумой 28 октября. При доходах следующего года в 18,77 трлн руб. расходы составят 21,52 трлн руб. Ожидаемый дефицит – 2,4% ВВП, закрывать его планируется масштабными госзаимствованиями. Напомним, с помощью нового бюджета чиновники надеются одновременно решать две разнонаправленные задачи – продолжать выделять деньги на антикризисную поддержку граждан и отдельных отраслей и при этом вкладываться в достижение указанных президентом национальных целей развития.

Уже в ходе первого чтения глава Минфина Антон Силуанов пообещал, что ко второму будут уточнены структура и параметры финансирования национальных проектов и отдельных госпрограмм. В четверг правительство на своем заседании одобрило подготовленные поправки. «Они настроят проект бюджета на решение текущих и перспективных задач. Прежде всего – в рамках поручений президента и правительства и, конечно, с учетом предложений парламентариев, Счетной палаты и профильных ведомств», – пояснил в ходе заседания **премьер-министр Михаил Мишустин**.

Позднее Минфин со ссылкой на Антона Силуанова сообщил о подготовке 639 поправок, которыми в 2021 году предлагается перераспределить 1,51 трлн руб., в 2022-м – 929 млрд руб., в 2023-м – 1,05 трлн руб. (всего – почти 3,5 трлн руб.).

Такой масштаб перенаправления средств выглядит необычным для сверстанного всего два месяца назад проекта бюджета (поступил в Госдуму 30 сентября). К примеру, в прошлом году сумма перераспределения в бюджете-2020 при втором чтении была почти в пять раз меньше – 751 млрд руб. за три года.

В Минфине “Ъ” разъяснили, как именно раскладываются по новым задачам изысканные в бюджете-2021 полтора триллиона. Структурно все поправки можно разделить на четыре группы. Первая приводит ассигнования в соответствие с национальными целями развития. Такие поправки затронули все 14 национальных проектов, а также **Комплексный план модернизации и расширения магистральной инфраструктуры**. «Были доработаны все федеральные и национальные проекты, и в рамках предусмотренных сумм где-то были уточнены результаты, цели, направление ассигнований», – сообщили в ведомстве. В итоге перераспределение денег по **нацпроектам** составит в 2021 году 631 млрд руб., в 2022-м – 763 млрд руб., в 2023-м – 889 млрд руб.

Вторая группа поправок связана с финансированием Общенационального плана по восстановлению экономики, который стал ответом властей на «коронакризис». Здесь суммы сопоставимы с «нацпроектными» только для следующего года: 639 млрд руб. в 2021-м, 23 млрд руб. в 2022-м и 20 млрд руб. в 2023 году.

Третья группа поправок касается распределения средств, которые были сразу зарезервированы при подготовке проекта бюджета. Эти деньги ждали принятия соответствующих решений и нормативно-правовых актов, а в некоторых случаях – дополнительных расчетов и обоснований со стороны главных распорядителей бюджетных средств. Здесь суммы поменьше: для 2021 года – 151 млрд руб., 2022-го – 60 млрд руб.,

2023-го – 20 млрд руб. Наконец, четвертая часть изменений – это одобренные Минфином предложения главных распорядителей по перераспределению денег в рамках госпрограмм и непрограммных направлений деятельности. Это, соответственно, 89 млрд руб., 83 млрд руб. и 124 млрд руб. в 2021–2023 годах.

<https://www.kommersant.ru/doc/4559758>

ТРАНСПОРТ РОССИИ; ИНГА ДМИТРИЕВА; 2020.05.11; ТРАНЗИТОМ НА ЭКСПОРТ; МЕЖДУНАРОДНЫЕ ТРАНСПОРТНЫЕ КОРИДОРЫ РАЗРАБАТЫВАЮТСЯ ПО ПРИНЦИПУ ФОРСАЙТА И С СИСТЕМОЙ КРИ

Развитие и повышение эффективности использования международных транспортных коридоров, проходящих по территории России, – это одно из важнейших условий для реализации транзитного и экспортного потенциала нашей страны. Дискуссии о потенциальных маршрутах МТК, участии в их разработке государства и бизнеса ведутся из года в год. Но сегодня эту тему можно пролоббировать как никогда – все предпосылки налицо: и геополитические, и экономические. Последние обусловлены в основном необходимостью замещения снизившихся поступлений в бюджет от экспорта нефти и газа.

Проложить маршрут

Главные задачи государственного уровня, касающиеся МТК, можно сформулировать следующим образом. Это развитие транспортных коридоров «Запад – Восток» и «Север – Юг» для перевозки грузов; увеличение экспорта транспортных услуг, а также российских технологий, связанных с ними; устранение логистических ограничений при экспорте товаров с использованием железнодорожного, автомобильного и морского транспорта; формирование эффективной системы разделения труда и производственной кооперации в рамках Евразийского экономического союза.

Достижение намеченных целей зависит от взаимодействия нескольких министерств, институтов развития, госкомпаний, бизнеса и ученых. Об этом говорил на XV международном форуме TRANSTEC директор департамента международного сотрудничества **Министерства транспорта РФ** Роман Александров. По его мнению, «точкой сборки интересов» разных ведомств, структурой, курирующей формирование и утверждение МТК, должна стать Дирекция международных транспортных коридоров, учрежденная Правительством РФ.

Автономная некоммерческая организация «Дирекция международных транспортных коридоров» призвана объединить знания о производстве, рыночном экспортном спросе и транспортных возможностях, выработать предложения по улучшению логистических цепочек по всему международному маршруту (время, стоимость, качество). Кроме того, помогать готовить скоординированную российскую позицию и механизм международной координации на двустороннем и международном уровнях.

Карт МТК на сегодняшний день нарисовано множество, существует огромное количество вариантов трассировок, констатирует Роман Александров. Но, по его мнению, транспортный коридор – это прежде всего объединение рынков. Таким образом, для России было сформировано 10 маршрутов МТК, используя которые, реально добиться снижения логистических издержек на перевозку товаров с высокой добавленной стоимостью и роста экспорта услуг от транзитных перевозок.

Данный перечень согласован со всеми заинтересованными министерствами, сообщил спикер. Планируется оформить эту маршрутную сетку как официальное решение, которое уйдет на рассмотрение правительственной комиссии по транспорту. После утверждения первоначального перечня приоритетных МТК и создания методологии его актуализации по каждому одобренному маршруту будет проведен анализ текущего и перспективного производства, формирующего его потенциальную грузовую базу. Предстоит также

оценить возможности инфраструктуры и перевозчиков, выявить физические и административные барьеры.

Далее последует подготовка концепции использования и развития каждого маршрута с описанием ключевых задач, механизмов и рисков, разработка на основе концепции целевой модели каждого маршрута по принципу Форсайта с определением конкретных мероприятий, создание системы КРІ.

Среди показателей, устанавливаемых в целевых моделях маршрутов МТК, – используемые цифровые сервисы, регулярность, объем экспорта транспортных услуг. По итогам года будут учитываться: объем перевезенного груза, количество оборотных рейсов, количество экспортно-импортных вагонов, время в пути, установленная сквозная тарифная ставка, количество транзитных вагонов в обе стороны, объем экспортного российского груза, объем экспорта российских товаров.

Немаловажной составляющей станет организация постоянного контроля выполнения мероприятий целевой модели и поддержка актуального транспортно-экономического баланса маршрута.

Роман Александров подчеркнул, что судьба транспортных коридоров не может решаться в границах одной страны, а требует международного сотрудничества, ведь МТК не начинаются в Российской Федерации и не заканчиваются в ней. Нельзя фокусироваться только на российской части транспортных коридоров, а нужно рассматривать их целиком, от места зарождения до места погашения. Такой подход предполагает международные договоренности.

Рассмотрим, например, те сферы, которые требуют координации для управления экспортными перевозками по МТК «Север – Юг». Это организация паромной железнодорожной линии Махачкала – Туркменбаши/Амирабад – Оля/Астрахань – Энзели; создание объектов транспортной инфраструктуры, в том числе за рубежом; выработка международных транспортно-логистических решений на основе win-win подходов (совместное предприятие); снятие административных барьеров при пересечении границ вдоль всего маршрута МТК.

Кроме того, требуется снижение фитосанитарных и ветеринарных барьеров в странах транзита и потребления для российских товаров, координация таможенных процедур и мер контроля прослеживаемости грузов, регулирование тарифной и торговой политики со странами коридора, формирование комфортного визового режима для перевозчиков и пассажиров.

Для управления транзитными перевозками по МТК «Европа – Западный Китай» координация необходима в части решения вопроса с визами для водителей, внедрения новейших технологий, например, беспилотного движения; развития здоровой конкуренции между видами транспорта. Консолидированного подхода требуют разрешительная система по автоперевозкам, прослеживаемость товаров при таможенном транзите, развитие инфраструктуры (дорожной и **пунктов пропуска**), использование мультимодальных накладных в электронной форме.

При этом нельзя забывать и о конкурирующих МТК, идущих в обход России и влияющих на ее грузопотоки, таких как Китай – Киргизия – Узбекистан; Грузия – Украина – Белоруссия – Прибалтика; ТРАСЕКА (Казахстан – Каспийское море – Азербайджан – Грузия – Черное море – Европа). Необходимо постоянно мониторить события, сопутствующие их деятельности. Более того, считает спикер, нужно научиться зарабатывать на них. Такие формы заработка уже кое-где появляются, например, создание объектов транспортной инфраструктуры. Готовых решений, конечно, нет, они будут индивидуальны для каждого маршрута.

Говоря о привлечении к работе по созданию МТК частного бизнеса, Роман Александров признает, что сейчас уровень рисков превышает уровень доходов для компаний. Бизнесу необходимо помогать запускать логистические цепочки. Недавно Правительство РФ

приняло решение о субсидировании транзитных железнодорожных перевозок контейнеров по территории РФ. Аналогичные инструменты нужны и по другим видам транспорта. Если существует какая-то готовая транспортная цепочка, то обязательно есть компании, заинтересованные в ней.

Конкуренция во благо

Руководитель проекта по развитию экспортной логистики АО «Российский экспортный центр», доктор технических наук, профессор **Российского университета транспорта** Алевтина Кириллова выделила несколько направлений, по которым должно двигаться развитие международных транспортных коридоров на благо единого экономического пространства России.

Первое направление – Север – Юг (Северная Европа – Южная Азия), которое связывает Балтийское побережье России с Каспийским морем и использует транспортные системы Ирана и Индии.

Второе – МТК «Восток – Запад» (страны АТР – Европа) базируется на железнодорожных сетях европейской части России и Транссибе в сторону портов Дальнего Востока.

Третий коридор – «Северная Европа – АТР» с опорой на Северный морской путь. А для движения по МТК «Европа – Азия – Северная Америка» рассматриваются трансполярные авиатрассы.

Стратегическую роль МТК спикер видит прежде всего в формировании транспортных осей, способствующих выравниванию уровней развития регионов, увязывающих и объединяющих российское экономическое пространство, а также в развитии межрегиональных рынков и обеспечении максимального уровня координации и взаимодействия различных видов транспорта.

Алевтина Кириллова привела конкретный пример, каким образом можно реализовать озвученную выше идею заработать на конкурирующих коридорах. Китай сегодня активно наращивает транзитные потоки по коридору «Восток – Запад». Транзитные перевозки контейнеров в сообщении Китай – Европа – Китай по сети РЖД в январе – июле 2020 года составили более 250 тыс. TEU, что в полтора раза больше, чем за аналогичный период прошлого года. Китай активно ищет альтернативные маршруты доставки грузов в Европу. Наиболее вероятным конкурентом нашему Транссибу является китайский транспортный проект «Экономический пояс Великого шелкового пути».

Новый открытый маршрут Ланьчжоу – Ташкент как раз вписывается в маршруты Южного коридора «Экономического пояса Великого шелкового пути». Этот путь из Китая в Узбекистан через Киргизию короче, чем маршрут через Хоргос (граница КНР и Казахстана), что позволит сэкономить до пяти дней на доставке. Но там недостает участка железной дороги и Китай хочет ее построить. Если, допустим, российская сторона выступит в качестве строителя железнодорожной инфраструктуры, то затем возможно оперирование этим участком.

Говоря о государственной поддержке создания и развития МТК, спикер напомнила о федеральном проекте «Логистика международной торговли», в который заложено повышение пропускной способности **пунктов пропуска** через государственную границу Российской Федерации, а также снятие логистических ограничений на экспортно-ориентированных маршрутах. В программу вошли 38 **пунктов пропуска**.

В рамках федерального проекта «Экспорт транспортных услуг» состоялся запуск программы субсидирования транзитных перевозок – постановление Правительства РФ от 21 августа 2020 года, упомянутое выше. Его цели – обеспечение роста объемов сухопутных грузоперевозок до 8%, увеличение привлекательности для иностранных грузоотправителей транзитных железнодорожных перевозок через территорию РФ по сравнению с морскими перевозками и, соответственно, перенаправление контейнерных перевозок, осуществляемых морским транспортом, на сухопутные маршруты. Ожидаемые результаты: прирост транзитных грузопотоков к 2025 году – 300000 ДФЭ; поступление

налогов в бюджет до 11 млрд руб.; создание новых рабочих мест; прирост экспорта транспортных услуг до 6%.

Опорная сеть логистики

Повышение конкурентоспособности и мультимодальности транспортных коридоров зависит от создания комплексных логистических сервисов на конкретных маршрутах движения товаропотоков, синхронизации расписания движения поездов, минимизации простоя подвижного состава на подходах к терминалам и пограничным **пунктам пропуска**, сквозных тарифных ставок.

Не менее важно сформировать единую прослеживаемость товаропотоков и управления логистикой, обеспечить индивидуальным комплексным сервисом каждый этап перемещения продукции. А также – создать рациональную и разветвленную сеть терминалов и логистических центров, отладить технологии работы терминалов и ТЛЦ по перегрузке, распределению, таможенному оформлению и хранению грузов.

Главный специалист Управления развития транспортно-логистических систем **ФКУ «Ространсмодернизация»** Андрей Панин рассказал о ходе реализации федерального проекта «Транспортно-логистические центры». Его целью является формирование к 2024 году сети транспортно-логистических центров суммарной мощностью не менее 51,6 млн тонн, которая позволит обеспечить рост средней коммерческой скорости товародвижения на железнодорожном транспорте к 2024 году до 440 км в сутки. Сеть ТЛЦ будет построена на ключевых направлениях грузового сообщения, включая подходы к портам Балтийского, Тихоокеанского и Азово-Черноморского бассейнов. ТЛЦ в разных регионах страны сформируют опорную сеть для организации регулярных грузовых скоростных и интермодальных маршрутов.

ТЛЦ – сетевой мультимодальный технологический комплекс, представляющий собой базовый элемент соответствующих транспортно-технологических систем перевозки грузов, включающий в себя группу специализированных и универсальных терминалов для обслуживания транзитных, экспортно-импортных и региональных грузопотоков. Типовой ТЛЦ включает в себя контейнерный и контрейлерный терминалы, терминал скоростного сообщения, универсальный складской комплекс и деловой центр.

Критериями выбора площадок для ТЛЦ являются экономические и демографические показатели региона (валовая добавленная стоимость, оборот розничной торговли, численность населения); в крупных мультимодальных транспортных узлах, на маршрутах/на пересечении маршрутов МТК; возможность непосредственного примыкания к магистральным транспортным коммуникациям; наличие резервов пропускной способности магистральной транспортной инфраструктуры; наличие свободных мощностей инженерных сетей.

Топология и перспективная грузовая база опорной сети ТЛЦ определена с использованием инструментария информационно-аналитической системы регулирования на транспорте (АСУ ТК).

Результатом создания опорной сети ТЛЦ станут повышение связанности территорий Российской Федерации, увеличение объемов экспорта транспортных услуг, повышение конкурентоспособности российских производителей прежде всего в несырьевых отраслях экономики, интенсивное развитие рынка логистических услуг, повышение качества жизни за счет оптимизации грузопотоков в транспортных узлах, снижение нагрузки на экосистему и затрат на ремонт автодорожной сети.

Север – крайний

Обсуждение вопроса межотраслевой производственной связанности на пространстве транспортных коридоров «Восток – Запад», «Север – Юг», «Северный морской путь» вылилось в серьезную дискуссию, участниками которой стали академик РАН, директор Института экономики и организации промышленного производства Сибирского отделения РАН Валерий Крюков, советник первого заместителя генерального директора

ОАО «РЖД», профессор Федор Пехтерев, член Общественного совета Министерства по развитию Дальнего Востока и Арктики, профессор, доктор экономических наук Юлия Зворыкина.

Валерий Крюков привел следующие факты: оторванность Северного морского пути от Транссиба и БАМа и от главных сырьевых и промышленных баз Южной Сибири; следование евро-азиатского транзита в обход юга России из-за плохой логистики; размытость функции Западной Сибири в качестве связующего звена между западом и востоком России. Кроме того, спикер считает, что нужно формировать сценарии развития транспортных коридоров, учитывая сложившиеся транспортные связи, а также изучить вопрос сообщения между макрорегионами, границы которых часто не совпадают с границами федеральных округов, начать возрождение на востоке России малой авиации. Что касается грузовой базы, назрела необходимость создания точек переработки горнорудного сырья, поскольку стало крайне невыгодно транспортировать его необработанным.

Федор Пехтерев согласился, что связанность регионов России в направлении запад-восток нельзя назвать удовлетворительной. А Юлия Зворыкина указала на трудности стыковки Северного морского пути с грузовой базой Сибири и с другими транспортными коридорами. По ее мнению, инфраструктура Севморпути в настоящее время недостаточно задействована, в частности, ледокольный флот. Относительно восточной части Северного морского пути, спикер считает, что реализация проектов по увеличению его логистической привлекательности упирается в отсутствие реальной инфраструктуры для круглогодичной навигации.

Подтверждение этому выводу прозвучало в обзоре портовой и терминальной инфраструктуры Арктической зоны РФ, с которым выступил руководитель Северо-Западного отделения Международной академии транспорта Юрий Чижков. Он заявил, что наиболее тяжелое положение наблюдается в портах по маршруту Северного морского пути. Транзитная навигация по СМП длится всего около 4,5 месяца – с последних чисел июня до середины ноября. Порты характеризуются серьезными ограничениями по осадке принимаемых судов. Если порт Певек принимает у причалов суда с осадкой до 9 метров, а Диксон до 8 метров, то для Тикси предельная осадка составляет 5 метров, а для Хатанги и того меньше – 4,6 метра. В целом, сообщил спикер, даже с учетом Северного завоза на эти порты в сумме приходится менее полпроцента общего грузооборота арктических портов.

<https://transportrussia.ru/item/5876-tranzitom-na-eksport.html>

ТРАНСПОРТ РОССИИ; 2020.05.11; СЕЛЬХОЗАВИАЦИЯ В ПОМОЩЬ; ЕЕ ЭФФЕКТИВНОЕ ИСПОЛЬЗОВАНИЕ СПОСОБСТВУЕТ УВЕЛИЧЕНИЮ УРОЖАЙНОСТИ НА 3-5%

Комитет СФ по аграрно-продовольственной политике и природопользованию утвердил рекомендации по итогам «круглого стола» на тему «Развитие сельскохозяйственной авиации: проблемы и перспективы» и направил их в соответствующие федеральные органы исполнительной власти.

По словам первого заместителя председателя комитета Сергея Митина, данные рекомендации направлены на развитие отечественной сельскохозяйственной авиации как важнейшего инструмента по интенсификации растениеводства – эффективное и своевременное использование сельхозавиации может способствовать увеличению урожайности сельскохозяйственных культур на 3-5%.

Министерство промышленности и торговли России намерено провести презентацию современного сертифицированного самолета Т-500, разработанного для применения при проведении авиационных работ в сельском хозяйстве.

В настоящее время **Минтранс России** установлены требования к проведению обязательной сертификации физических и юридических лиц, выполняющих авиационные работы. Информация об организациях, имеющих сертификат для осуществления авиационных работ, размещена на официальном сайте **Росавиации**.

В настоящее время в реестре **Федерального агентства воздушного транспорта** зарегистрированы 84 авиакомпании, сертифицированные для проведения авиационно-химических работ, с общим количеством воздушных судов в 259 единиц. Общий объем обрабатываемых ими сельскохозяйственных земель в 2019 году составил более 5 млн га.

Фондом содействия развитию сельского хозяйства введена в эксплуатацию комплексная автоматизированная система координации авиационно-химических работ, которая позволяет сельхозпроизводителям осуществлять проверку эксплуатантов, предлагающих услуги по выполнению авиационно-химических работ.

Совместно с **Росавиацией** и Минсельхозом России Фонд содействия развитию сельского хозяйства проводит работу по подготовке предложений по внесению изменений в действующее законодательство в области авиационно-химических работ в сельском хозяйстве, а также по установлению мер ответственности за нарушение предусмотренных норм.

Для повышения профессионального мастерства авиационного персонала, занятого на авиационно-химических работах, создан отраслевой авиационный учебный центр «Курсы авиационных специалистов гражданской авиации».

С целью популяризации сельскохозяйственной авиации в 2019 году проведен первый Всероссийский конкурс профессионального мастерства пилотов на авиационно-химических работах «Золотые крылья – 2019».

Сергей Митин подчеркнул, что обсуждение проблем сельхозавиации на площадке Совета Федерации дало новый импульс продвижению современного, надежного и экономичного способа осуществления агротехнологии в растениеводстве.

<https://transportrussia.ru/item/5885-selkhozaviatsiya-v-pomoshch.html>

ТРАНСПОРТ РОССИИ; 2020.05.11; КЛЮЧЕВЫЕ ПРИЧИНЫ СМЕРТНОСТИ НА ДОРОГАХ ПРОАНАЛИЗИРОВАЛИ НА ЗАСЕДАНИИ ПРАВИТЕЛЬСТВЕННОЙ КОМИССИИ ПО ОБЕСПЕЧЕНИЮ БДД

Заместитель **Председателя Правительства РФ Марат Хуснуллин** провел заседание Правительственной комиссии по обеспечению безопасности дорожного движения.

В заседании приняли участие помощник **Президента России** Игорь Левитин, первый заместитель министра внутренних дел РФ Александр Горовой, заместитель министра транспорта РФ – руководитель **Федерального дорожного агентства Андрей Костюк**, представители Совета Федерации, МЧС, Министерства просвещения, Министерства здравоохранения, Министерства промышленности и торговли РФ, регионов и общественных организаций.

Марат Хуснуллин напомнил участникам заседания о ключевых задачах работы комиссии: снижении количества ДТП и уровня смертности на дорогах. «Анализ смертности за 2019 год показал, что существуют три ключевые причины, каждая из которых унесла более 4000 жизней: наезды на пешеходов, причем 80% из них – вне пешеходных переходов, вождение в нетрезвом виде и выезд на встречную полосу движения. Именно на этих факторах мы сконцентрируем свою работу. Каждое предложение, которое будет выноситься на правительственную комиссию, прошу соотносить с этими тремя факторами», – заявил он.

В ходе заседания с докладом о безопасности пешеходов выступил губернатор Брянской области Александр Богомаз.

По итогам выступления **Марат Хуснуллин** дал поручение региону совместно с МВД и **Минтрансом России** подготовить перечень мер по снижению смертности пешеходов в Брянской области, который потом можно будет масштабировать на всю страну.

Также в ходе заседания комиссии с докладом выступил заместитель мэра Москвы Максим Ликсутов, который презентовал предложения по уменьшению смертности на дорогах.

По итогам выступления заместитель **Председателя Правительства РФ** дал поручение членам комиссии рассмотреть инициативы правительства Москвы и в случае положительного заключения внести предложения по их реализации.

<https://transportrussia.ru/item/5884-klyuchevye-prichiny.html>

ИНДУСТРИЯ БЕЗОПАСНОСТИ; 2020.05.11; НОВЫЕ ТРЕБОВАНИЯ К ИНФРАСТРУКТУРЕ ВОЗДУШНОГО ТРАНСПОРТА – ПОСЛЕДСТВИЯ

5 ноября 2020 года АНО «Индустрия безопасности» провело экспертный круглый стол «Новые требования по ОТБ для ОТИ воздушного транспорта», в котором приняли участие ведущие отраслевые эксперты и представители **Федеральной службы по надзору в сфере транспорта (Ространснадзора)**.

Участники круглого стола обсудили воздействие на отрасль принятых 5 октября 2020 года постановлений Правительства РФ №1603 и №1605, описывающих требования к обеспечению транспортной безопасности и антитеррористической защищенности некатегорируемых (ПП №1603) и имеющих категорию (ПП №1605) объектов транспортной инфраструктуры воздушного транспорта.

Как отметил советник руководителя **Ространснадзора**, национальный координатор по авиационной безопасности, председатель рабочей группы по авиационной безопасности Европейского и Северо-Атлантического региона ИКАО Владимир Черток, постановления вводят ряд новых требований к ОТИ, среди которых обязанность назначить ответственных за ОТБ не только на уровне субъекта транспортной инфраструктуры, но и на всех входящих в его структуру объектов, что особенно актуально для СТИ, в состав которого входит несколько ОТИ в разных регионах или имеющих сложную структуру объектов.

Также вводится обязанность незамедлительного информирования компетентных органов, включая **Ространснадзор**, о попытках или угрозах совершения попыток актов незаконного вмешательства в работу объекта транспорта, подробно регламентируется работа систем видеонаблюдения, однако наиболее важной темой, вызвавшей большое число вопросов слушателей и ставшей стержнем состоявшейся дискуссии, стало требование сформировать или привлечь к защите объектов транспорта подразделений транспортной безопасности (ПТБ), оснащенных переносными средствами контроля и досмотра.

Кого из сотрудников ПТБ и в каком объеме нужно оснащать мобильными ТС ОТБ? Распространяется ли на техсредства требование ПП №969 о сертификации ТС ОТБ? Должны ли они использоваться в качестве дополнения к стационарному оборудованию или параллельно с ним? Как хранить и передавать данные с мобильных ТС ОТБ? Все эти вопросы недостаточно освещаются в постановлениях и создают сложности в практическом применении требований ПП №№1603 и 1605.

Генеральный директор ООО «Группа ПТБ» Константин Белоусов высказал мнение, что вновь принятые постановления не отменяют положений ранее действовавших норм, в частности, ПП №886 от 28 июля 2018 года. Подразделения транспортной безопасности строго выполняют требования ПП №886, большинство оборудования уже есть в наличии, дооснащение некоторыми видами техсредств, в частности, мобильными видеорегистраторами и портативными газоанализаторами, является в большей степени финансовой, чем организационной проблемой – стоимость носимого анализатора

составляет 1,5 – 2 млн рублей. Он также добавил, что, на его взгляд, оснащаться такими средствами должны сотрудники ПТБ 5 и 6 категории, которые непосредственно осуществляют досмотр, а также группы быстрого реагирования в соответствии с техзаданием заказчика.

С ним не согласились Вероника Сидорова, практикующий юрист в области обеспечения транспортной (авиационной) безопасности, и Сергей Трутнев, руководитель Центра компетенции по транспортной и экономической безопасности ООО «НОВАПОРТ ХОЛДИНГ». Они склоняются к мнению, что на постах досмотра, оснащенных, в соответствии с требованиями законодательства, стационарными системами видеонаблюдения и досмотра, использование мобильных ТС ОТБ является излишним, сфера их применения – те зоны, где стационарные системы не обеспечивают достаточного покрытия, например, при проведении предполетного досмотра воздушного судна. Также неясным остается вопрос, кого из сотрудников ПТБ нужно оснащать мобильными ТС: нужен ли видеорегистратор руководству ПТБ, сотрудникам, занимающимся контролем и наблюдением с помощью ТС ОТБ (операторам ТС). Сергей Трутнев также отметил, что отнесение нового оборудования к категории сертифицируемых в соответствии с ПП №969 вызовет дополнительные затраты на серверы, коммутаторы, средства хранения и защиты информации с носимых ТС ОТБ.

Отвечая на вопросы по этой тематике, начальник Управления транспортной безопасности **Федеральной службы по надзору в сфере транспорта** Сергей Игонин предложил прочесть текст постановления буквально: в ПТБ должно быть более двух сотрудников, оснащенных видеорегистраторами. Все остальные параметры ПП №1605 напрямую не регулирует, и СТИ вправе самостоятельно решать, кого и в каком объеме оснащать техсредствами в соответствии с утвержденными планами ОТБ. Поскольку ранее законодательство не требовало обязательного оснащения мобильными ТС, планы ОТБ должны быть откорректированы в соответствии с вносимыми изменениями. Его позицию поддержала и Ирина Бикеева, заместитель начальника Управления транспортной безопасности **Федеральной службы по надзору в сфере транспорта**.

О возможностях, предоставляемых современными ТС ОТБ, в частности, портативными анализаторами линейки «Химэксперт», рассказал участникам круглого стола Никита Марков, руководитель направления ГК «ЮПХ».

Также в ходе дискуссии обсуждался ряд других вопросов, актуальных для профессионального сообщества, в том числе категорирование и дополнительная оценки уязвимости ОТИ в связи с новыми требованиями, распространение положений ПП №1603 на вертодромы и аэродромы легкой авиации, деятельность негосударственных экспертных организаций в сфере ОТБ.

https://www.securitymedia.ru/news_one_11791.html

РОССИЯ 24; 2020.06.11 00.47; «ЛАСТОЧКА» ВДВОЕ СОКРАТИЛА ПУТЬ МЕЖДУ ЧЕЛЯБИНСКОМ И МАГНИТОГОРСКОМ. НОВОСТИ НА «РОССИИ 24»

РЖД запустило скоростное железнодорожное сообщение между городами Магнитогорском и Челябинском. «Ласточки» будут курсировать ежедневно. Остановки – в Тамерлане, Троицке и Каргалах. Время в пути почти 4 с половиной часа. Ранее пассажиры могли доехать из Челябинска в Магнитогорск либо на электричках с пересадкой, либо на поезде дальнего следования.

<https://www.vesti.ru/video/2238182>

РОССИЯ 1; 2020.05.11 17.29; ТЕНЬКИНСКАЯ ТРАССА НА КОЛЫМЕ ОТКРЫТА ДЛЯ ПРОЕЗДА. ВЕСТИ

Все опасные участки Тенькинской трассы в Магаданской области – подъемы и спуски с перевалов, крутые закрытые повороты – расчищены и обработаны песчано-гравийной смесью. По словам руководителя управления эксплуатации и строительства дорожно-транспортного комплекса Министерства дорожного хозяйства, транспорта и связи Магаданской области Евгения Хозяйчикова, на всем протяжении Тенькинской трассы работает 12 единиц техники.

<https://www.vesti.ru/video/2238028>

РОССИЯ 1; ЭДУАРД ПУНЕГОВ; 2020.05.11 15.58; «СВОБОДНЫЙ ПОТОК» НА ЦКАД ПРОПУСКАЕТ ВОДИТЕЛЕЙ БЕЗ ОСТАНОВОК ДЛЯ ОПЛАТЫ. ВЕСТИ-МОСКВА

На третьем участке ЦКАД успешно протестировали первую в России интеллектуальную транспортную систему «Свободный поток». Она позволит водителям проезжать по трассе без остановок для оплаты. Платеж осуществляется автоматически.

<https://www.vesti.ru/video/2237985>

РОССИЯ 1 ВЕСТИ; ВЛАДИСЛАВ ЛОЖЕНИЦЫН; 2020.05.11 09.21; НАЦПРОЕКТ ПОЗВОЛИЛ ОТРЕМОНТИРОВАТЬ 30 КИЛОМЕТРОВ ДОРОГ В УЛАН-УДЭ

Около 30 километров дорог отремонтировали в этом году в Улан-Удэ. В рамках национального проекта на них потратили 700 миллионов рублей. Строители сейчас укладывают тротуарную плитку, наносят разметку и устанавливают знаки.

В Улан-Удэ завершается дорожно-ремонтная кампания. В рамках реализации национального проекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги» было запланировано выполнение работ по ремонту 29 объектов. В общей сложности это почти 30 километров трасс.

На улице Партизанской работы уже завершены. Подрядчики полностью заменили бортовые дорожные камни и полотно, обустроили тротуар. Протяженность участка всего 400 метров, но он ведет к 33-й гимназии. Так что ремонт, в том числе и забота о безопасности учащихся.

«Здесь есть за что похвалить подрядчика, потому что многое то, что он сделал, не было запланировано изначально. Первое – это дополнительная парковка на десять машиномест. Здесь школа большая, нагрузка автомобильная большая, плюс – утром совершают выезды спецавтомобили СИЗО, которые тут проехать не могли», – говорит председатель Комитета городского хозяйства, транспорта и связи Улан-Удэнского городского Совета депутатов Сергей Бурдигов.

Еще один участок расположен в самом центре города. Улицу Ербанова расширили из-за того, что рядом со старой границей, под землей, проходил магистральный кабель связи, которого не было в плане, работы задержались почти на месяц. Теперь же обещают полностью закончить к 15 ноября.

Расширение улицы Ербанова, по мнению властей города, поможет разгрузить главную транспортную артерию столицы Бурятии. Здесь осталось сделать совсем немного: нужно уложить тротуарную плитку, установить ограждения, и перенести очень неудобный пешеходный переход от магазина «Спутник» ниже, к гостинице «Байкал». К тому же на новом участке изменится схема движения автотранспорта, а злополучный переход перенесут в целях безопасности, ведь автомобилистам не видно светофор для пешеходов

В следующем году работы в рамках **нацпроекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги»** в Улан-Удэ продолжатся. В 2020 году на ремонт была выделена беспрецедентная сумма – 700 миллионов рублей. В 2021 объем финансирования сохранится, а реконструируют 25 объектов.

<https://www.vesti.ru/article/2481266>

РОССИЯ 24; 2020.05.11 06.39; «АВТОДОР» ОЗВУЧИЛ РАСЦЕНКИ НА ПРОЕЗД ПО ЦКАД-3 В ПОДМОСКОВЬЕ

«Автодор» озвучил расценки на проезд по третьему пусковому комплексу Центральной кольцевой автодороги в Подмоскowie.

Поездка по всему участку от трассы М11 до трассы М7 владельцу легкового автомобиля обойдется в 510 рублей, а грузового – в 1660. Однако при наличии транспондера сумма сократится вдвое: до 255 и 830 рублей соответственно, передает «Россия 24».

При проезде по менее протяженным участкам скидка будет меньше: на участке М11 – М8 «Холмогоры» она составит 30 процентов, а от М11 до съезда на региональную дорогу «Никольское-Горки» – 15 процентов.

Оплатить проезд по ЦКАД-3 можно будет также, заранее купив билет на сайте «Автодора», или по факту – в течение пяти дней на той же странице, или через терминалы «Элекснет». Таким образом будет работать безбарьерная система оплаты проезда «Свободный поток», которая впервые в России внедряется на Центральной кольцевой автодороге. Ее цель – дать возможность водителям проезжать по платной трассе без остановок для оплаты проезда. Правда, скидки при покупке билета или постоплате действовать не будут.

<https://www.vesti.ru/article/2481209>

ВЕСТИ ЧЕЛЯБИНСК; 2020.05.11; ТИШЕ, ЧИЩЕ, БЫСТРЕЕ. НОВЫЕ АВТОБУСЫ НА ГАЗОВОМ ТОПЛИВЕ ПОЯВИЛИСЬ В ЧЕЛЯБИНСКОЙ ОБЛАСТИ

Челябинская область взяла курс на чистый воздух. Регион переходит на экологически чистый вид топлива. Только в областном центре на него перевели более трех десятков городских автобусов.

Михаил Кузнецов на новеньком автобусе работает два месяца. Подобных машин в автопарке тридцать три. Михаил возит челябинцев уже несколько десятков лет и может точно сказать, что на сжиженном природном газе автобус едет тише, заправка происходит быстрее, а топлива хватает на более протяженный маршрут.

“Экологичнее, конечно. Это экологичнее намного: выхлопа такого нет, как на солярке”, – отмечает водитель автобуса Михаил Кузнецов.

Первая заправка новенького автобуса состоялась на открытии завода по производству сжиженного природного газа. Компания “Новатэк” построила его в Магнитогорске. Мощность – 40 тысяч тонн в год! Это топливо – очищенный от примесей метан. Оно нетоксично и безопасно.

“Отгружаем нашему основному потребителю. В настоящее время – это НОВАТЭК-АЗК для заправки других промышленных потребителей и городского транспорта в городе Челябинске”, – поясняет начальник завода сжиженного природного газа в Магнитогорске Александр Шмелев.

Южный Урал стал пилотным регионом, где начали появляться первые станции сети для заправки сжиженным природным газом. Для области и для России – проект уникальный! Это большой шаг в развитии экологии и экономики.

“Появление завода – это ключевая веха, это необходимость. Теперь, с открытием завода, у нас появился стабильный, постоянный источник для наших заправок, что, конечно же, позволит более стабильно развивать инфраструктуру заправок на сжиженном природном газе у нас в регионе”, – подчеркивает заместитель генерального директора НОВАТЭК-АЗК Артем Стенько.

Топливо нового завода предназначено для пассажирского, грузового транспорта и карьерной техники. Сжиженный природный газ используют и в промышленности.

<https://www.cheltv.ru/novye-avtobusy-na-gazovom>

ПЕРВЫЙ ТУЛЬСКИЙ; 2020.05.11 10:36; ГОСАВТОИНСПЕКЦИЯ ПРОВЕРИТ РАБОТУ ТАКСИ В ТУЛЬСКОЙ ОБЛАСТИ

Тульская Госавтоинспекция проверит работу таксистов. С 5 по 12 ноября сотрудники Госавтоинспекции вместе с представителями **Министерства транспорта** и дорожного хозяйства и **Ространснадзора** проведут на территории Тульской области профилактическое мероприятие «Такси».

Цель инспекторов – пресечение правонарушений в работе такси, выявление нелегалов в этой сфере, проверка соблюдения таксистами ПДД. Сотрудники ГИБДД и представители **Ространснадзора** будут проверять у водителей разрешение на перевозку пассажиров, техническое состояние машин, условия перевозки пассажиров, багажа, грузов.

Также напомним, что машины такси нередко становятся участниками ДТП. Госавтоинспекция информирует о том, что за время проверки правоохранители выяснили, что за 10 прошедших месяцев 2020 года на территории Тульской области с участием легковых автомобилей такси было зарегистрировано 15 ДТП. В результате 5 человек погибли, 27 получили травмы различной степени тяжести. Только за октябрь на территории области произошло 4 ДТП, в которых 4 человека погибли и 10 получили травмы.

<https://1tulatv.ru/novosti/147587-gosavtoinspekciya-v-tule-proverit-rabotu-taksistov.html>

РОССИЯ 24; 2020.06.11 02.31; ЕЩЕ ОДНА ЭЛЕКТРИЧКА СОШЛА С РЕЛЬСОВ В ПОДМОСКОВЬЕ

На Белорусском направлении электропоезд сошел с рельсов после столкновения с «КамАЗом» на переезде. По предварительным данным, правила нарушил водитель грузовика.

Не успели сотрудники Московской железной дороги (МЖД) восстановить движение поездов на Киевском направлении после аварии на станции «Толстопальцево», как в Подмоскovie случился еще один сход электрички с рельсов. На этот раз авария произошла на ветке Белорусского направления.

Как сообщает **пресс-служба** РЖД, 6 ноября в 01:03 на охраняемом переезде 31 километра перегона Одинцово-Голицыно МЖД произошло столкновение грузовика с электропоездом № 6751 сообщением Лобня – Дорохово.

По предварительным данным, водитель «КамАЗа», грубо нарушив правила, выехал на пути на запрещающий сигнал светофора. Световая и звуковая сигнализация на момент аварии работали на переезде исправно. Локомотивная бригада поезда применила экстренное торможение, однако избежать столкновения не удалось. В результате произошел сход колесной пары первого вагона электрички.

Никто из пассажиров не пострадал. Для оказания помощи водителю и пассажиру «КамАЗа» железнодорожники вызвали бригаду медиков. В результате инцидента в пути задерживается электропоезд № 6321 Москва – Бородино.

Для возвращения колесной пары на рельсы на место направлен восстановительный поезд со станции Кубинка-1.

<https://www.vesti.ru/article/2481617>

РОССИЯ 24; 23.25; НА МОСКОВСКОЙ ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГЕ С РЕЛЬСОВ СОШЛА ЭЛЕКТРИЧКА

Два вагона электропоезда сошли с рельсов при отправлении. Движение поездов на Киевском направлении МЖД затруднено.

На Киевском направлении Московской железной дороги движение затруднено, после того как электричка сошла с рельс на станции «Толстопальцево», сообщает агентство «Москва» со ссылкой на **пресс-службу** магистрали.

Сход первого и частично второго вагона произошел 5 ноября в 21:04 при отправлении поезда №7161 Москва – Малоярославец. По предварительной информации, никто не пострадал. Пассажиры электрички эвакуированы. Для устранения последствий схода на место направлен восстановительный поезд. Из-за инцидента движение на Киевском направлении затруднено.

<https://www.vesti.ru/article/2481575>

ТАСС; 2020.05.11; ДВИЖЕНИЕ ПО ЦКАД-3 ПЛАНИРУЮТ ЗАПУСТИТЬ 11 НОЯБРЯ

Движение по самому длинному участку Центральной кольцевой автодороги (ЦКАД-3) будет официально запущено 11 ноября, сообщили ТАСС в пресс-службе вице-преьера РФ Марата Хуснуллина.

«Официальное открытие движения по ЦКАД-3 состоится 11 ноября», – отметили в пресс-службе.

Накануне «Автодор» сообщил, что минимальная стоимость проезда по всем 105 км ЦКАД-3 при наличии скидки по транспондеру для легковых автомобилей составит 255 рублей или 2,4 рубля за километр, для грузовых – 840 рублей.

ЦКАД – один из крупнейших проектов последних лет по созданию транспортной инфраструктуры. Включен в **Комплексный план модернизации и расширения магистральной инфраструктуры** до 2024 года.

<https://futurerussia.gov.ru/nacionalnye-proekty/dvizhenie-po-ckad-3-planiruyut-zapustit-11-noabrya>

На ту же тему:

<https://tass.ru/ekonomika/9922305>

<https://realty.interfax.ru/ru/news/articles/122392>

<https://www.mskagency.ru/materials/3057621>

<https://vm.ru/news/839036-dvizhenie-po-ckad-3-oficialno-zapustyat-11-noyabrya>

<https://www.m24.ru/news/transport/05112020/140123>

<https://www.tvc.ru/news/show/id/196502>

<https://russian.rt.com/russia/news/799866-dvizhenie-ckad-otkritie>

<https://www.autonews.ru/news/5fa3f5c59a79477c065f4516>

<https://iz.ru/1083113/2020-11-05/nazvana-data-zapuska-dvizheniya-po-tckad-3>

<https://regnum.ru/news/3107826.html>

<https://regnum.ru/news/3107821.html>

https://aif.ru/auto/support/dvizhenie_po_ckad-3_otkroyut_11_noyabrya

https://logirus.ru/news/infrastructure/tretiy_poshel-

[_opredelena_data_zapuska_3_sektsii_tsentralnoy_koltsevoy_avtodorogi.html](https://logirus.ru/news/infrastructure/tretiy_poshel-opredelena_data_zapuska_3_sektsii_tsentralnoy_koltsevoy_avtodorogi.html)

<https://rueconomics.ru/region/msk/476312-ckad-3-v-moskve-zapustyat-11-noyabrya>

<https://news.ru/economics/dvizhenie-po-ckad-3-otkroyut-11-noyabrya/>

<https://riafan.ru/region/msk/1330621-stala-izvestna-data-zapuska-dvizheniya-po-ckad-3>

<https://rossaprimavera.ru/news/b4a77af4>

ИНТЕРФАКС; 2020.05.11; РОСНЕФТЬ К ДЕКАБРЮ ЖДЕТ КОНЦЕПЦИЮ ДОСТАВКИ ГРУЗОВ ДЛЯ ПРОЕКТА НА СЕВЕРЕ КРАСНОЯРСКОГО КРАЯ

«Роснефть» к декабрю планирует получить обоснование оптимальной концепции развития необходимой транспортной, логистической инфраструктуры необходимой для реализации проекта на севере Красноярского края.

Согласно материалам компании, к этому времени должен быть осуществлен сбор и анализ данных по состоянию существующих объектов морского и речного транспорта (портов и береговых складских комплексов), ранее разработанным планам их развития на севере Красноярского края, севере ЯНАО полуострове Таймыр, полуострове Гыдан (в том числе

восточный берег). Также предполагается подготовка информации по объектам морского транспорта (портовые сооружения и береговые складские комплексы) Архангельской и Мурманской областей, полуострова Таймыр.

Компания намерена определить возможности этих объектов для накопления и перевалки грузов на речные и морские суда, а также накопления грузов в портах и перевалочных пунктах и проанализировать необходимость строительства дополнительной соответствующей логистической инфраструктуры для приемки, перевалки, хранения и отгрузки.

Кроме того, «Роснефть» хочет оценить возможности привлечения для перевозки строительных грузов (в том числе и крупногабаритных) морских и речных судов, кораблей сопровождения грузов по Северному морскому пути (СМП) и речным транспортом в зимний период, рассчитать количество судов в соответствии с графиком строительства объектов и стоимость транспортировки грузов.

НК пытается, в том числе понять целесообразность использования морского и речного путей для минимизации затрат, в частности, по доставке щебня для строительства береговых участков нефтепровода и объектов обустройства месторождений из порта Дудинка, использования СМП для незначительных партий грузов (например, цемент, кабельная продукция, нефтебитум, краски и оборудование (при наличии соответствующих заводов-изготовителей в Красноярском регионе и в ЯНАО).

На севере Красноярского края «Роснефть» рассчитывает реализовать проект «Восток Ойл», куда, кроме Западно-Иркинского участка, должен войти Ванкорский кластер НК – 15 месторождений, крупнейшие из которых Сузунское, Тагульское, Лодочное и Ванкорское. «Роснефть» надеется, что готовая инфраструктура Ванкора позволит существенно ускорить освоение новой нефтегазовой провинции на Таймыре. Кроме того, в «Восток Ойл» должны войти участки Пайяхской группы (принадлежат «Нефтегазхолдингу» бизнесмена Эдуарда Худайнатов, экс-главе «Роснефти» (МОЕХ: ROSN)), восточно-таймырские активы ООО «Ермак Нефтегаз» (СП «Роснефти» и британской BP). Совокупная добыча оценивается в 80 млн тонн. Согласно презентации «Роснефти», порт «бухта Север», планируемый в районе Диксона для вывоза продукции «Восток Ойла» по СМП, рассчитан на 100 млн тонн нефти, 50 млн тонн угля и 35-50 млн тонн СПГ.

КРАСНОЯРСКИЙ РАБОЧИЙ; 2020.05.11; МОСТ В БУДУЩЕЕ СИБИРИ

Река Енисей, как известно, делит территорию Красноярского края на две части. В связи с такой географической особенностью мосты в регионе выполняют не только важную социальную, но и значимую экономическую роль. Об этом на прошлой неделе в очередной раз напомнило большое событие – стартовало строительство новой переправы через одну из крупнейших рек страны.

Самый северный

Возведения моста в районе поселка Высокогорский Енисейского района ждали несколько десятилетий. Началу строительству седьмой по счету автомобильной переправы был дан губернатором Красноярского края Александром Уссом 28 октября.

Это событие по праву можно назвать историческим для региона. Во-первых, Высокогорский мост станет самым северным через Енисей, во-вторых, это первый крупный инфраструктурный объект промышленного развития Ангаро-Енисейского экономического района.

– Строительство Высокогорского моста имеет стратегическое значение для края. Поскольку это, можно сказать, мост в будущее Енисейской Сибири. Подрядчиком является надежное предприятие «Мостострой-11», на счету которого создание около трех тысяч инфраструктурных объектов, в том числе Керчинского моста. Считаю, это говорит о многом, – сказал во время церемонии открытия губернатор.

Возведение автодорожного мостового перехода включено в национальный проект «Комплексный план модернизации и расширения магистральной инфраструктуры до 2024 года». Средства в объеме 8,3 миллиарда рублей предусмотрены в равных долях в краевом и федеральном бюджетах. При этом, как отметил Александр Усс, один миллиард рублей, сэкономленный при заключении контракта, направят на развитие дорожной инфраструктуры правобережья Енисея.

Кроме того, строительство переправы входит и в комплексный инвестиционный проект «Енисейская Сибирь». Напомним, его инициатором в 2018 году выступил глава региона.

К слову, стоит отметить любопытный факт. В 2002 году предвыборная программа Александра Усса называлась «Семь мостов в будущее». Еще 18 лет назад, по его мнению, приоритетным направлением должно было стать создание «Енисейского транспортного коридора» как части общероссийских и мировых транспортных связей.

В частности, в документе говорилось о необходимости формирования в Красноярске, Лесосибирске и северных портах края (Игарке, Дудинке) комплексных транспортных узлов, связывающих воедино работу железнодорожного, автомобильного, авиационного и водного видов транспорта. В результате это позволяет создать новые рабочие места, а также получать дополнительные бюджетные доходы от транзита грузов через территорию края. Кроме того, развитая транспортная сеть – важное условие для повышения инвестиционной привлекательности региона, база для создания новых добывающих и перерабатывающих производств, более полного освоения территории в целом.

В интересах жителей и бизнеса

Северо-Енисейский район обеспечивает 25 процентов общероссийской и почти 80 процентов краевой золотодобычи. Однако из-за отсутствия северной переправы через Енисей территория большую часть года остается труднодоступной для транспорта. По этой же причине замедляется развитие новых инвестиционных проектов.

С появлением моста коммерческая скорость грузо- и пассажироперевозок на дистанции от Енисейска до поселка Северо-Енисейский возрастет в 3 – 4 раза. Сейчас в районе поселка Высокогорский через Енисей летом ходит паром, а зимой работает ледовая переправа. При этом скорость движения по зимнику не превышает 20 – 25 километров в час.

Помимо этого, Высокогорский мост обеспечит устойчивую круглогодичную транспортную связь между центральными районами края и Северо-Енисейским районом. Также объект позволит существенно ускорить реализацию инвестпланов добывающих и обрабатывающих компаний, таких как «Полюс Красноярск», Васильевский рудник, Соврудник, Горевский ГОК, Новоангарский обогатительный комбинат, УК «Сегежа Групп», ДОК «Енисей» и многих других.

Например, «Полюс Красноярск» планирует строительство обогатительной фабрики в рамках комплексного инвестиционного проекта «Енисейская Сибирь».

– Для нас это долгожданный проект, необходимый и для производства, и в целом для развития территории Северо-Енисейского района, где живут и работают в том числе многие наши сотрудники. Мы очень благодарны губернатору и правительству края за то, что вместе с федеральными органами власти им удалось добиться решения о строительстве моста, – прокомментировал директор по работе с государственными органами АО «Полюс Красноярск» Никита Смирнов.

Благодаря строительству моста на два года раньше начнут осуществляться и проекты Новоангарского обогатительного комбината, входящего в группу компаний «ГМК «Сплав». В частности, предприятие планирует строительство подземного рудника, возведение фабрики на Удерейском участке, а также создание мини-производства на участке Бабушкина гора.

– Новая транспортная артерия станет прямой дорогой к развитию любого предприятия. Для нашей группы компаний, у которой половина рудных тел находится на правом берегу

Ангары, строительство моста являлось давней мечтой. Еще с 2017 года мы проводили много встреч в правительстве края по этому вопросу. Сейчас все желания и просьбы становятся реальностью. Значимость Высокогорского моста, безусловно, очень высокая. Он соединит Раздолинский рудный узел с Удереиской и Ангаропитской рудными зонами. Это станет большим вкладом в будущее не только края, но и всей страны, – отметил председатель совета директоров группы компаний «ГМК «Сплав» Владимир Гуриев.

В целом северная группа районов края обладает мощнейшими ресурсными резервами. По самым скромным подсчетам, в ближайшие годы в развитие территорий будет вложено около 180 миллиардов рублей, предстоит создать более 20 тысяч рабочих мест. Таким образом, это станет серьезным приростом налогового потенциала.

Немаловажным фактом является и то, что переправа будет служить местному населению. Она сделает для них ближе и доступнее «большую землю», поможет наладить круглогодичные внутрирайонные грузовые и пассажирские перевозки, а также свяжет 17 правобережных населенных пунктов на участке от поселка Высокогорский до поселка Северо-Енисейский, где живут более 13 тысяч человек. Новая транспортная магистраль избавит и от вынужденных работ по ежегодному содержанию зимников.

По словам главы Енисейского района Александра Кулешова, появления нового моста с нетерпением ждут жители местных поселений.

– Значимость переправы трудно переоценить. Жители Енисейского района и соседних территорий многие десятилетия ждали этого моста. Как правило, все предвыборные кампании, которые здесь проводились, касались его строительства. К счастью, это получилось у Александра Викторовича, за что мы ему благодарны, – пояснил Александр Кулешов.

В память о событии губернатор и глава Енисейского района оставили свои автографы на стекле арт-объекта, установленного на месте начала строительства моста.

Как отметил Александр Усс, помимо всего начало возведения моста станет предпосылкой для возможного строительства железнодорожной ветки, которая соединит Западную Сибирь с Байкало-Амурской магистралью.

Также глава края подчеркнул, что строительство моста планировалось на 2021 год. Но правительству края совместно с коллегами из федеральных министерств и ведомств удалось эти сроки сдвинуть. В результате старт проекту дан на год раньше. Завершить строительство моста планируется в ноябре 2023 года, но есть уверенность, что объект будет возведен и раньше.

– По словам строителей, у них есть возможность, и главное – боевой настрой, сократить сроки возведения объекта. Поэтому я не буду называть точную дату окончания строительства. Надеюсь, что мы станем свидетелями того, когда мостовой переход будет построен в достаточно короткий период времени, – выразил надежду губернатор.

Справка:

Протяженность Высокогорского моста составит 1 196,1 метра (с учетом подходов – 2 082,54 метров). Проезжую часть перехода сделают двухполосной. Кроме возведения переправы также запланировано строительство коммуникаций и дорожных развязок.

<https://krasrab.ru/news/stati/11804>

КОММЕРСАНТЬ ПЕРМЬ; 2020.05.11; ДО КОНЦА ГОДА В ПРИКАМЬЕ ОТРЕМОНТИРУЮТ ПОЧТИ 1 ТЫС. КМ ДОРОГ

До конца 2020 года в Пермском крае будет отремонтировано 972 км дорог – 322 км местных и 650 км региональных. Об этом сообщил сегодня на заседании краевого правительства **министр транспорта** Прикамья Николай Уханов. По его словам, на начало ноября уже отремонтировано 802,4 км дорог региона. Глава регионального **минтранса**

отметил, что в текущем году план по дорожному ремонту в крае будет перевыполнен на 9%.

Как сообщает **пресс-служба** краевого правительства, среди уже завершенных объектов – Восточный обход (участок протяженностью 5,7 км) и II этап реконструкции ш. Космонавтов протяженностью 2,2 км. На стадии завершения находится обход Чусового протяженностью 6,8 км. Ключевые объекты, на которых еще ведутся работы – мост через Чусовую с подходами (ввод в эксплуатацию запланирован на 2022 год), также I этап ул. Строителей в Перми, автодорога Кунгур – Соликамск. На стадии подготовительных работ на сегодняшний день находится проект реконструкции Шоссе Космонавтов от ул. Свизева до ул. Промышленной со строительством транспортной развязки в двух уровнях. На 100% план по ремонту уже реализовали 14 территорий, в 22 муниципалитетах степень выполнения составляет от 90 до 99%, еще в 10 территориях процент выполнения от 45 до 87%. Среди лидеров – Большесосновский район, Верещагинский, Губахинский, Добрянский городские округа и др. Ниже всего показатели выполнения плана в Березниках (45%), Чердынском (57%), Нытвенском (77%) и Суксунском (79%) городских округах.

По словам губернатора Пермского края Дмитрия Махонина, в текущем году объем дорожного фонда региона превысил 18 млн руб., что на 30% больше относительно 2019 года. Кроме того, на 40% увеличен объем субсидий территориям края на приведение в порядок местных дорог. В общей сложности муниципалитеты получили на эти цели 6,2 млрд руб. – это наибольшая сумма за всю историю их финансирования. «Стремимся создать одинаково комфортную среду не только в Перми, но и в территориях региона – для этого важно обеспечить и транспортную доступность», – пояснил глава региона.

<https://www.kommersant.ru/doc/4559567>

КОММЕРСАНТЬ САРАТОВ; 2020.05.11; ЗАВЕРШАЕТСЯ СТРОИТЕЛЬСТВО 14-КИЛОМЕТРОВОЙ ДОРОГИ «ОЗИНКИ-ПЕРЕЛЮБ»

В Саратовской области завершается строительство дороги «Озинки – Перелюб», которое ведется в рамках **нацпроекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги»**. Дорожникам осталось выполнить планировку полосы отвода, уточняет **пресс-служба министерства транспорта** и дорожного хозяйства региона.

Раньше эта дорога была грунтовой, подъезд к ряду сел в период паводка становился недоступным. Среди таких населенных пунктов село Нижняя Покровка. По словам главы администрации Тамары Горбачевой, село становилось недоступным «минимум на две недели» из-за затопления моста через реку Камелик.

Протяженность новой дороги составляет около 14 км. Строительство новой дороги позволит жителям Новой Покровки в любой момент добраться до Озинского района.

На сегодняшний день по **нацпроекту «Безопасные и качественные автомобильные дороги»** в нормативное состояние приведено более 200 км дорог регионального и межмуниципального значения.

<https://www.kommersant.ru/doc/4559190>

КП РЯЗАНЬ; 2020.05.11; РЯЗАНЦЫ НАЧАЛИ ВЫСКАЗЫВАТЬСЯ ПРОТИВ СТРОИТЕЛЬСТВА ВТОРОГО МОСТА ЧЕРЕЗ ОКУ

В редакцию «Комсомольской правды» пришло электронное письмо, а затем поступил звонок

Днем в четверг, 5 ноября, в редакцию «Комсомольской правды» позвонил мужчина по имени Александр и высказал свое мнение относительно строительства второго моста через Оку в районе Рязани:

– Считаю, что сейчас не лучшее время тратить 100 миллионов рублей на изыскательские работы, также как не лучшее время тратить несколько миллиардов уже непосредственно

на строительство. Существующий мост вполне справляется со своей задачей и если бы был проведен качественный ремонт, его пропускная способность была бы еще выше.

Другой комментарий мы получили по электронной почте от Руслана Комсулева:

– Определенно не хочу трассу в заливных лугах Канищева. Перекроют нам, жителям, путь к реке, где многие катаются на велосипедах, бегают ли просто гуляют. Но это лично мое мнению, мне дороги эти заповедные места.

Здесь нужно отметить, что по последней информации от властей региона, мост все-таки планируется строить ниже по течению Оки от существующего моста, т.е. ближе к микрорайону Песочня.

<https://www.ryazan.kp.ru/online/news/4072047/>

ТАСС; 2020.05.11; В ОМСКОЙ ОБЛАСТИ ПОСТРОЯТ НОВЫЙ МОСТ В ГОРОДЕ КАЛАЧИНСКЕ

Мост через реку Омь стоимостью почти 0,5 млрд рублей построят в одном из райцентров Омской области, городе Калачинск, сообщила в четверг **пресс-служба** правительства региона. Новое сооружение заменит единственный в поселении аварийный мост, через который идет автотрасса, соединяющая три районных центра.

«Фактически это будет строительство нового моста, потому что прежний мост 1962 года постройки будет полностью разбираться, включая и опоры. Здесь будет построен новый мост за 477 млн рублей. Нынешний мост – аварийный. Вы все знаете, что грузовой транспорт уже второй год не ходит. И общественный транспорт туда не допускали», – цитирует **пресс-служба** губернатора Омской области Александра Буркова.

По его словам, средства на новый мост на трассе Горьковское – Калачинск – Оконешниково будут выделены из федерального и регионального бюджетов. Уже сейчас подрядная организация приступила к разбору моста. «Убежден, что в установленные сроки – в течение 2020-21 года – мы этот новый мост построим. Да, будут неудобства для калачинцев, потому что придется объезжать, чтобы попасть на другой берег. Но другого выхода нет», – подчеркнул глава региона.

На время строительства объезд будет организован по дороге Калачинск – Архангелка – Стародубка – Воскресенка, крюк составит около 17 км. В **пресс-службе** отметили, что новое сооружение будет выдерживать большую нагрузку – вместо 10 тонн на ось – 14. Проект предусматривает увеличение габаритов моста для дороги третьей категории с шириной проезжей части 9 метров, освещение, пешеходные проходы в обе стороны.

Мост через реку Омь в Калачинске с населением более 22 тыс. человек был признан аварийным три года назад. Было установлено ограничение движения для всех видов транспорта, однако критические дефекты, выявленные при обследовании, со временем прогрессировали. В результате власти региона, заручившись поддержкой **Росавтодора** и федерального **Минтранса**, добились выделения средств на новый мост из резервного фонда правительства РФ.

<https://tass.ru/sibir-news/9924053>

ИНТЕРФАКС; 2020.05.11; ИНТЕРВЬЮ: «НАИХУДШИЕ ОЖИДАНИЯ ОТ 2020 ГОДА НЕ ОПРАВДАЮТСЯ» – ГЛАВА «ВТБ ЛИЗИНГА»

Лизинг в России постепенно – в том числе и на фоне череды кризисов, оставивших крупные банки с залогами «на руках» – стал значимой частью банковского бизнеса. Значимой настолько, что ЦБ и чиновники уже несколько лет обсуждают подходы к регулированию лизинговой отрасли. На финишную прямую этот процесс выходит на фоне очередного, на этот раз – коронавирусного кризиса, который больно ударил в том числе по «ядру аудитории» лизинговых компаний. О том, чего ждет отрасль от профильного законопроекта, как проходят кризис ключевые клиенты и где искать новые точки роста в

интервью «Интерфаксу» в кулуарах форума «Россия зовет!» рассказал генеральный директор «ВТБ Лизинга» Дмитрий Ивантер.

– Сейчас в правительстве обсуждаются поправки ко второму чтению законопроекта о регулировании лизинговой отрасли. В частности, один из важных вопросов, кто будет регулировать отрасль – ЦБ или Минэкономразвития. Какая позиция на этот счет у «ВТБ Лизинга»?

– Вопрос не в том, кто будет регулятором. У нас в стране функция регулирования работает в разных сферах, есть разные регуляторы – ЦБ, Минфин, ФНС, Минэкономразвития. Вопрос, который задает лизинговое сообщество, – как новая парадигма повлияет в целом на нашу отрасль. Как нам кажется, главная цель – стимулировать развитие лизинга как локомотива инвестиций для экономики. Звучит как штамп, но, на самом деле, лизинг – это относительно новый для нашей экономики способ привлечения инвестиций в корпоративный сектор, прежде всего.

ЦБ выступает регулятором многих сфер, в первую очередь, банковского рынка и рынка ценных бумаг. Эти финансовые организации много работают с физическими лицами, то есть с неквалифицированными инвесторами, привлекая их средства. И важная задача государства – защитить этих клиентов и сделать так, чтобы мы могли, не опасаясь последствий, сохранять свои деньги в финансовой системе. В этом и заключается одна из главных целей регулирования ЦБ.

Лизинговые компании не привлекают средства физлиц в принципе. Если говорить про внешние источники, лизинговая отрасль профинансирована, наверное, на 90% банковским кредитом и еще на 10% облигациями. Еще есть, естественно, средства акционеров, которые они вкладывают в лизинговые компании. Здесь какой-то опасности нет, потому что и банки, и профучастники рынка ценных бумаг – это квалифицированные инвесторы. Банки делают профессиональное суждение, когда выдают средства той или иной лизинговой компании. И инвесторы тоже это делают через инфраструктуру регулируемого рынка ценных бумаг.

Мы считаем, что наш рынок, безусловно, нуждается в прозрачности, потому что государство каждый год выделяет многомиллиардные средства для поддержки экономики через лизинг. Конечно, необходимо понимать, каким образом эти средства доводятся до наших клиентов. Весь рынок поддерживает внедрение регулирования с целью повышения прозрачности, чтобы были определенные критерии, в соответствии с которыми компаниям выделяются государственные средства, а государство понимало, кто ими пользуется. Безусловно, мы поддерживаем внедрение в деятельность лизинговых компаний наилучших практик, например, в сфере риск-менеджмента, отчетности, информационной безопасности.

Законопроект, который был внесен в Государственную Думу, содержал в себе целый ряд положений, которые с точки зрения их применимости вызывали у профессионального сообщества вопросы. Сразу после первого чтения мы подготовили пакет из порядка 40 поправок к этому документу именно с точки зрения того, как это может работать на практике.

«ВТБ Лизинг» готов к регулированию любой степени жесткости, мы являемся интегральной частью группы ВТБ (МОЕХ: VTBR) и уже полностью прозрачны для Центрального банка. У нас в принципе уже сейчас есть вся необходимая инфраструктура, как, скорее всего, и у других крупных лизинговых компаний, входящих в банковские группы или привлекающих деньги на рынке ценных бумаг. Но нам не хотелось бы, чтобы средние и небольшие компании получили избыточное бремя регулирования, с которым не смогут справиться.

– В 2019 году «ВТБ Лизинг» получил прибыль по РСБУ в 12,5 млрд руб. после убытка в 2018 г. Насколько показатели по российской отчетности репрезентативны? С учетом

пандемии и связанных с ней ограничений – рассчитываете остаться в прибыли по итогам текущего года?

– Лизинговый бизнес ВТБ представляет из себя целую группу компаний. Это не только АО «ВТБ Лизинг», у нас более 100 юридических лиц в группе. И часть из них – это международные компании, у них вообще нет РСБУ отчетности. К примеру, авиацией занимается компания, которая находится в Ирландии, потому что это мировой центр авиационного лизинга. И у нас, и у наших коллег, и у российских финансовых домов, и у международных – практически у всех авиализинговые компании базируются именно там. Поэтому правильно смотреть на наш бизнес только в совокупности. И по консолидированной отчетности в 2018 году, например, мы принесли группе ВТБ более 8 млрд рублей прибыли. А убыток, который вы видите в российской отчетности за 2018 год, – это результат только одной компании из группы. Мы сделали долларовый хедж на АО «ВТБ Лизинг», и по финансовой, а не операционной деятельности из-за этого получили убыток на этом юрилице. На других юрилицах мы, соответственно, получили прибыль от этого хеджа. Подчеркну еще раз, операционная деятельность АО «ВТБ Лизинг» была прибыльной.

И, возвращаясь к вашему вопросу: наши наихудшие ожидания от 2020 года не оправдаются. Мы идем к выполнению целей исходного бизнес-плана.

– И что в бизнес-плане?

– Мы идем, я думаю, примерно к 100-процентному выполнению.

– То есть цифру не назовете?

– Вы говорите с представителем ВТБ. Это публичная компания, у которой акции торгуются на бирже. Финансовая отчетность влияет на цену акций, есть определенные правила раскрытия.

Я могу сказать, что в какой-то момент мы думали, что у нас резервы очень сильно вырастут против планировавшихся. Но сейчас видим, что подушка безопасности, которая была создана, несмотря на то, что происходит с бизнесом, с нашими клиентами во время пандемии, не будет использована на 100%.

Могу привести конкретный пример. Одно из направлений нашей деятельности – автолизинг, в котором есть плановая дефолтность. Когда началась пандемия, мы решили, что создадим дополнительную подушку безопасности – резерв более чем на 500 млн рублей. Сейчас видим, что он не понадобится, и мы используем от него всего где-то 25%.

– Какова сейчас структура кредитного портфеля «ВТБ Лизинга» – ВТБ в ней доминирует, или вы привлекаете значимые средства и за пределами группы?

– На сегодняшний день мы на 100% финансируемся в банке ВТБ. Мы проанализировали различные возможности, которые дает рынок, например, выпуск облигаций и секьюритизацию нашего портфеля, и убедились, что с точки зрения группового подхода наш подход экономически более целесообразен.

– С момента начала COVID-кризиса как-то поменялась структура клиентского портфеля в отраслевом разрезе?

– Наш бизнес реагирует на рыночные тенденции с большим лагом. Лизинговая сделка, если мы говорим о крупных сложноструктурированных проектах, может реализовываться полгода. Если, например, говорить про авиационный и железнодорожный сегменты – там поставки могут даже за горизонт одного года выходить. То есть когда меняется ситуация на рынке, должен пройти как минимум год, чтобы эти изменения отразились на нашем портфеле.

Например, 40% нашего портфеля – это авиализинг, а в этом году мы не сделали ни одной сделки в этом сегменте и не планируем. Но вес авиа в нашем портфеле будет уменьшаться очень постепенно, потому что там длинные контракты. В нашем авиапортфеле превалирует группа «Аэрофлот» (МОЕХ: AFLT), у нас почти 70 воздушных судов. В основном, самолеты новые. Например, борта Boeing 737 были произведены в 2014-2018

гг., лизинг заключен на 12 лет, поэтому в нашем портфеле они будут находиться еще долго. Эффект от сделок, над которыми мы работаем в этом году, будет заметен только в PNL следующего года.

– Столкнулись ли лизингополучатели – клиенты «ВТБ Лизинга» с проблемами в связи с ослаблением курса рубля в последние месяцы, видите ли вы такие риски?

– Столкнулись знаете с чем? С тем, что у нас возникли проблемы с приобретением автомобилей. Просто они в недостаточном количестве на складах у дилеров. Поставки крупных партий машин клиентам сейчас просто невозможны. То есть у нас клиент, например, таксопарк хотел бы приобрести условные 300 машин, а их просто нет в наличии. Это связано с целым рядом факторов, в том числе с тем, что логистика была нарушена, в какой-то момент просто не производились автомобили, не контраговались поставки.

Мы не видим, что та динамика валютного курса, которая есть в этом году, привела к каким-то значительным изменениям планов наших клиентов по инвестициям и модернизации, например, в транспортных парках.

– Одна из наиболее пострадавших из-за пандемии отраслей – авиация. Еще весной «ВТБ Лизинг» предоставил «Аэрофлоту» и «ЮТэйр» (МОЕХ: UTAR) полугодовые лизинговые «каникулы» с переносом платежей на середину 2021 года. Эти «каникулы» продлевались?

– «Аэрофлот» за те самолеты, по которым закончилась отсрочка, уже начал платить в соответствии с реструктурированными графиками. С «ЮТэйр» мы работу начали несколько позже, и у них срок платежей еще не наступил, но мы думаем, что все будет в порядке.

Внутренний рынок авиаперевозок хоть и не в полной мере, но все же восстанавливается. Международные направления, конечно, по большей части закрыты, но при этом авиакомпания получают значительную государственную поддержку. Хотя, по их мнению, как вы наверняка знаете, она должна быть более существенной.

– Вы считаете, что к середине 2021 года авиакомпании успеют накопить средства, которых хватит на погашение лизинговых платежей – и накопленных за пандемию, и текущих?

– На самом деле речь не идет о каком-то единоразовом платеже в размере сразу всей накопленной суммы. Мы договорились с «Аэрофлотом», каким образом переносятся эти платежи – всего около \$200 млн. Я не могу вам сказать, как именно они расписаны, это коммерческая тайна, но это распределенная во времени история. Конечно, мы понимаем, что по всем прогнозам – и IATA, и **Росавиации** – рынок в полной мере к 2021 году не восстановится. Но рассчитываем, что это не помешает нашим клиентам гасить платежи согласно графику.

– А в принципе, в рамках переговоров о реструктуризации авиакомпании просили вас не отсрочить, а вообще «простить» им эти платежи на время простоя из-за пандемии?

– Нет, конечно, это было бы очень странно. Авиакомпании – такие же участники рынка, как и лизинговые компании. Мы же финансируемся и должны возвращать деньги банку. Вы знаете, например, что лизинг тоже признан отраслью, которая пострадала от пандемии?

– Как считаете, пандемия как-то меняет структуру авиарынка? Какие-то игроки могут уйти? Какие сегменты наиболее уязвимы?

– Авиаотрасль продолжает нести убытки. У нас есть объективные ограничения по ценам на билеты, то есть за сколько потребитель готов летать. И есть статистика, которая говорит, что на фоне COVID стоимость билетов на внутренних рейсах снизилась в среднем на 20%. То есть внутренний рынок в какой-то степени восстановился, но цены стали еще ниже. При этом большинство международных направлений, где авиакомпании имели возможность зарабатывать, до сих пор закрыты. Интересно, что стоимость билетов в открытые страны, по статистике, выросла процентов на 10-20. Как авиакомпании

переживут это время – очень сложный вопрос. Они поэтому и обращаются в правительство: при уже накопленном совокупном убытке за первое полугодие в 120 млрд рублей (данные Ассоциации эксплуатантов воздушного транспорта – ИФ), если это будет продолжаться, они не выдержат.

– Существует мнение, что рынок сейчас перенасыщен провозными емкостями, и если часть игроков уйдет, то это сбалансирует рынок.

– У нас действительно летает много пустых кресел, и используется много устаревшего парка. Такой парк преимущественно у региональных авиакомпаний, и если их – а они проблемные, дотационные – просто убрать с рынка, то это сильно скажется на экономике. Весь этот пассажиропоток, который они обслуживают, куда он денется?

– Его могут перевозить другие, более крупные игроки.

– Более крупные игроки не специализируются на региональных перевозках, у них просто нет флота, чтобы обслуживать эти направления. Если мы возьмем Сибирь и Дальний Восток, то большие авиакомпании обслуживают крупные хабы, а дальше пассажиропоток подхватывают местные игроки, которые развозят людей до небольших населенных пунктов. А никакого другого способа сообщения, кроме воздушного, там не существует. Во всем мире это дотируемая история, которой надо системно заниматься.

– Европейское агентство авиационной безопасности заявило, что может выпустить директиву о летной годности Boeing 737 MAX уже в ноябре. Когда станет окончательно понятно, что с этим самолетом все в порядке, «ВТБ Лизингу» он был бы интересен?

– Сейчас от авиакомпаний вообще нет запросов на новый парк. Наоборот, они ведут переговоры с производителями и с лизинговыми компаниями о том, чтобы сократить уже законтрактованные поставки.

Я думаю, что поставки Sukhoi Superjet для «Аэрофлота» и ряда региональных авиакомпаний состоятся, и это будут основные новые сделки на авиализинговом рынке. Каких-то новых сделок с 737 MAX мы не ожидаем в ближайшее время. Думаю, от части запланированных воздушных судов иностранного производства наши авиакомпании откажутся, но процентов 50 будут все же поставлены.

– На какой стадии переговоры по допуску лизинговых компаний к программе обновления общественного транспорта в регионах?

– Сейчас эта программа обсуждается на различных площадках, регулярно проводятся совещания с правительством. Инициатором программы выступает ВЭБ. Бюджет в целом ими оценивается более чем в 5 трлн рублей на срок до 2030 года. Это огромная цифра. Она включает в себя как новый подвижной состав, так и инвестиции в инфраструктуру, которая нужна для наземного электрического городского транспорта. Часть затрат предлагается профинансировать государству, непосредственно предоставив их ВЭБу, обсуждается 20%. А 80% предполагается привлечь на рынке, то есть синдицировать. Поэтому в этих обсуждениях участвуют банки и лизинговые компании, потому что, вы знаете, для подвижного состава городского транспорта лизинг – это инструмент номер один.

В программе предполагается, что для субъектов федерации, для городов, которые станут проводить обновление парка, лизинговая ставка будет льготной. Пока точный размер ставки не зафиксирован, мы видели предложение ВЭБа установить ее на уровне 4% годовых. Дальше мы задаем вопросы, на которые пока не получили ответов. Нам нужна по каждому городу финансовая модель – как будет работать этот механизм, где источники возвратности. Мы ждем предложений о том, каким образом планируется выбирать лизингодателя, что это за процедура. Мы считаем, что к этой процедуре должен быть привлечен широкий круг лизинговых компаний. Инициаторы от этого не отказываются, но конкретных предложений мы пока не видели. И второй важный момент – механизм компенсации этой льготной лизинговой ставки. Тоже пока не видели предложений на этот счет.

Проект программы был разослан **Минтранс**ом. Мы совместно с коллегами по рынку подготовили свои предложения, отзывы. Наша позиция заключается в том, что нельзя вводить механизмы, которые монополизуют рынок городского транспорта наподобие 867-го постановления, которое отдало льготу на лизинг подвижного состава в одни руки – компании ГТЛК (принадлежит **Минтранс**у – ИФ). До 2020 года в сегменте автобусов работала льготная программа Минпромторга, и в ней участвовали те, кто занимался городским транспортом. В этом году почему-то она переместилась в одну компанию. Мы считаем, такой подход несет негативные последствия для лизингового рынка и вообще для государственных финансов, он неэффективен.

– РЖД представили крайне негативный прогноз по ставкам полувагонов, не ожидая подъема в 2021 г. и исчезновения профицита до 2025 г. Согласен ли «ВТБ Лизинг» с такими оценками? Какими будут действия компании в этой связи?

– Это, наверное, достаточно разумная консервативная оценка. С другой стороны, этот рынок очень волатилен и привязан к ценам на те товары, где в логистике активно участвует железная дорога. Предсказывать движение мировых цен на уголь, зерно, минеральные удобрения и т.д. – дело неблагодарное. Если будет какой-то всплеск интереса, например, к углю, то этот профицит мгновенно закончится.

Мы можем сказать, что со стороны своих крупных клиентов по-прежнему видим интерес к обновлению парка вагонов, мы продолжаем делать в этом сегменте новые сделки. И у нас не было ни одной дефолтной реструктуризации, то есть бизнес наших клиентов идет нормально. Падение погрузки на железной дороге составило 5% всего. С постепенным разрешением логистических вопросов на Восточном полигоне, чем РЖД активно занимается, появятся и новые возможности для железнодорожных операторов. И, соответственно, появится спрос на новые вагоны, по крайней мере, такой сигнал мы получаем от рынка.

– Как «ВТБ Лизинг» оценивает свою долю на рынке поставок автомобильной техники сервисам каршеринга и такси, есть ли какие-то целевые значения по доле в этом растущем сегменте?

– Шеринговая экономика меняет поведение людей, пользующихся автомобилями. Я, например, сам не езжу за рулем и активно пользуюсь такси. Мы смотрим на российский рынок такси как на очень перспективный. В 2019 году мы оценивали, что в такси где-то 70% от общего числа нового парка приобретается через лизинг, в каршеринге эта доля еще выше – 80%. При этом рынок такси в России, если брать его в денежном выражении, составляет более 700 млрд рублей, а рынок каршеринга – только 20 млрд, то есть рынок такси, конечно, несопоставимо больше.

На самом деле, с чем мы имеем дело? Раньше была одна единственная модель: если ты хочешь пользоваться автомобилем, то ты его должен приобрести, и у многих людей была мечта купить машину. Поездки на такси были дорогими, и мало кто мог это себе регулярно позволить. Сейчас многие уже начинают считать: а что мне стоит пользование автомобилем? Раньше просто не было альтернативы. Если хочешь ездить за рулем, купи автомобиль, и неважно, что он у тебя 95% времени не используется. Рынок подстраивается под потребителя. И вот для потребителя, который не может себе позволить купить автомобиль, либо он посчитал и понял, что его поездки достаточно короткие и непродолжительные, стало выгодно пользоваться каршерингом.

Но если вы целый день за рулем, каршерингом пользоваться неудобно, потому что экономии никакой не возникнет. Для таких пользователей сейчас на рынке возникает инструмент подписки. У вас в единоличном пользовании есть автомобиль, но вы «подписываетесь» на него на какой-то средний срок, допустим, на год. И если посчитать стоимость пользования, то это для вас не дороже, чем купить автомобиль, потом продать этот автомобиль, а в промежутке потратиться на его обслуживание и, более того – еще нести на себе риски поломки или аварии. А так – вы просто пользователь: вы имеете в

своим распоряжении этот автомобиль, а все его обслуживание берет на себя тот, кто вам дал на него подписку. У нас тоже есть такая программа, мы ее запустили недавно с Jaguar Land Rover. Есть и несколько других похожих программ на российском рынке.

Так вот, если вернуться к такси – это большой сегмент, поэтому он важен для нас. У «ВТБ Лизинга» есть совместная программа с «Яндекс Такси», мы ее как раз на прошлом форуме «Россия зовет!» анонсировали. Конечно, в период ограничительных мер спрос на такси сильно упал. Сейчас он, можно сказать, нормализовался. Например, в сентябре мы выдали партнерам «Яндекса» 250 автомобилей в лизинг. Это уже хороший результат. И в октябре могли бы выдать еще больше, 300, но столкнулись с дефицитом автомобилей на рынке. То есть популярные марки, которые использует такси, сейчас просто не купить в нужном количестве, такая вот «пробка» на рынке образовалась. На сегодняшний день в нашем парке более 3 тыс. 600 автомобилей такси, а за год наш портфель в этом сегменте удвоился. А всего в России по нашим оценкам около 400 тысяч авто используются как такси, и примерно 70% из них взято в лизинг.

Сегмент каршеринга, конечно, намного меньше. Хотя Москва – мировой лидер по каршерингу: на конец прошлого года городской парк насчитывал 31 тысячу машин. Этот сегмент тоже будет расти, мы думаем, что к 2025 году он достигнет 80 тыс. автомобилей. Сейчас проходит процесс консолидации рынка, на первый план постепенно выходят игроки с устойчивой бизнес-моделью. Здесь мы уже работаем с ведущими компаниями, в нашем парке более тысячи машин. Кроме естественного роста спроса со стороны потребителей, рынок должна поддержать новая программа Минпромторга «Доступная аренда», которая в том числе нацелена и на каршеринговые компании. Мы сейчас по ней рассматриваем возможность совершения сделок. В целом каршеринг кажется нам достаточно перспективным сегментом.

РАДИО КОМСОМОЛЬСКАЯ ПРАВДА; 2020.05.11; «ПОЛЬЗА ОЧЕНЬ СОМНИТЕЛЬНА»: ШАПАРИН ОБ ИНИЦИАТИВЕ МИНТРАНСА СОЗДАТЬ ГОСНАВИГАТОР

Эксперт уверен – ничего хорошего новая система в жизнь россиян не внесет.

Вице-президент Национального автомобильного союза Антон Шапарин раскритиковал идею Минтранса создать государственный навигатор. В эфире Радио КП (radiokp.ru) эксперт объяснил – подобная система уже существует в Китае, поэтому «создавать велосипед, который уже был создан» – не самая лучшая идея.

«Делать нужно то, где можно конкурировать. Изобретать велосипед при уже существующем велосипеде – польза очень сомнительная.

Мы хороши в строительстве атомных электростанций. Эти технологии активно развиваются, сюда и нужно инвестировать. Российские водители систему не оценят, потому что она никому не нужна.

Есть отличные рыночные технологии, которые используются миллионами наших сограждан, которые не будут пересаживаться на новый поисковик», – описал он текущее положение вещей.

Шапарин также отметил – предустановка приложения способна принести дополнительные финансовые потери, поскольку потребителям придется заплатить дополнительные налоги. «Работать это будет как система ГЛОНАСС – обязательный налог в интересах конкретной корпорации при том, что в реальной жизни она практически не используется», – подытожил он.

https://radiokp.ru/avto/polza-ochen-somnitelna-shaparin-ob-iniciative-mintransa-sozdat-gosnavigator_nid117830_au10677au

РАДИО РОССИИ; 2020.05.11; НОВЫЙ НАВИГАТОР?! ЧЕМ НАС ХОЧЕТ УДИВИТЬ МИНТРАНС – НОВЫМ «ВЕЛОСИПЕДОМ»?!

Минтранс готовится создать единую систему навигации на автодорогах. Она задумывается как национальная картографическая платформа, которая будет агрегировать полную информацию о происходящем на дорогах. Это должно помочь развитию рынка навигационных сервисов, снизив его зависимость от «Яндекса» и Google, полагают эксперты. В эфире **автоэксперт Максим Егоров**.

Максим Егоров: Что хочет сделать **Минтранс**, чем нас удивить, я, честно говоря, не знаю. Учитывая, что тендер открытый, я не удивлюсь, если в какой-то момент его выиграет какое-нибудь подразделение Яндекса как IT-разработчика. И в какой-то они выполняют желание **Минтранса** и нанесут на какую-нибудь карту – не знаю – какие-то новые объекты...

<https://www.radiorus.ru/brand/65264/episode/2462420>

РАДИО 1; КСЕНИЯ САКУРОВА, ЛОРА ЛУГАНСКАЯ; 2020.04.11; ДЛЯ ИНВАЛИДОВ И ДЛЯ ВСЕХ? ЭКСПЕРТЫ ПОСПОРИЛИ ПО ПОВОДУ ПРЕДЛАГАЕМОЙ МАРКИРОВКИ ТРАНСПОРТА

Минтранс готовится изменить правила обеспечения доступности общественного транспорта для пассажиров с инвалидностью. В проекте приказа, который может вступить в силу с января 2021 года, предлагается ввести деление таких видов транспорта на общие и предназначенные исключительно для перевозки пассажиров с инвалидностью.

Как указали во Всероссийском обществе инвалидов, новая версия требований нарушает права людей с ограниченной мобильностью на доступный общественный транспорт и противоречит требованиям российского законодательства. Свои возражения организация направила в **Минтранс**.

Этот закон – дискриминационный. Такое мнение высказал «Радио 1» член регионального штаба ОНФ в Московской области, **руководитель Московской областной общественной организации инвалидов «Колесница» Игорь Гундеров**.

«Он вполне напоминает неким образом Америку 50-х годов, когда были автобусы, куда нельзя было входить цветным. Как я понимаю, эта дискриминация связана с лоббированием коммерческих интересов. Видимо, перевозчики решили, что пассажиры в инвалидных колясках ездят не так часто, или коляска занимает слишком много места. На место одной коляски, как они считают, могли бы встать три человека. Я очень благодарен Всероссийскому обществу инвалидов за то, что оно резко и правильно выступило против этого закона. С этим нужно бороться», – считает эксперт.

Доступным должен быть не только общественный транспорт, уверен Игорь Гундеров.

«Доступными должны быть и те же самые остановки, и подходы к этим остановкам. И вообще вся программа «Доступная среда» – это комплексный подход. Когда мне говорят, что инвалидов в общественном транспорте ездит мало, я отвечаю, что это проблема комплексной организации. У меня в «Колеснице» – более 200 инвалидов-колясочников. И более половины из них проживает в недоступных зданиях. Люди просто из дома выйти не могут», – пожаловался собеседник «Радио 1».

Не согласен с Игорем Гундеровым **председатель Союза пассажиров России Кирилл Янков**. По его мнению, на данном этапе предложенная **Минтрансом** маркировка просто необходима.

«Я думаю, что в **Минтранс** решил посмотреть правде в глаза. А правда заключается в том, что комфортная перевозка инвалидов возможна только в немногих средствах наземного транспорта общего пользования. Для этого мало низкого пола в салоне – нужна поднимающаяся посадочная площадка, чтобы человек в инвалидной коляске мог попасть в салон и потом выйти из автобуса. Таких автобусов очень мало. Они есть в крупнейших городах, но есть целые регионы, где их нет вообще. Конечно, нужно добиваться, чтобы

когда-нибудь в будущем во всех автобусах, трамваях и троллейбусах такая возможность была. Но для этого надо будет разом поменять 95% парка наземного транспорта страны. Это реальная задача на 20 лет, и эти 20 лет надо как-то прожить. Поэтому нужно маркировать специальными знаками те автобусы, троллейбусы и трамваи, в которых инвалид может передвигаться беспрепятственно и те, где это невозможно. Это только для пользы лиц с ограниченной мобильностью! Они должны понимать, когда пришёл автобус, который их повезёт. Лучше жить 15-20 лет с такой системой маркировки, чем делать вид что у нас сейчас все автобусы – уже для инвалидов», – сказал «Радио 1» Кирилл Янков.

Ранее сообщалось, что депутаты Мособлдумы приняли изменения в закон «О социальной поддержке отдельных категорий граждан в Московской области». С 1 января 2021 года люди с инвалидностью будут получать выплаты на приобретение технических средств реабилитации.

<https://radio1.news/article/dlya-invalidov-i-dlya-vseh-eksperty-posporili-po-povodu-predlagaemoj-markirovki-transporta-51219>

ПРАЙМ; 2020.05.11; МИНТРАНС ПРЕДЛОЖИЛ СОКРАТИТЬ КОЛИЧЕСТВО ПОГРАНПЕРЕХОДОВ ДЛЯ ЭКСПОРТА ЛЕСА ИЗ РФ

Министерство транспорта РФ предлагает сократить количество пограничных **пунктов пропуска**, через которые экспортируются отечественные лесоматериалы, следует из документа, опубликованного в четверг на портале проектов нормативно-правовых актов.

Проект разработан во исполнение плана мероприятий по декриминализации и развитию лесного комплекса, утвержденного **вице-премьером РФ** Викторией Абрамченко.

Сейчас экспортировать древесину из РФ можно через 98 **пунктов пропуска**, среди которых граница с Норвегией – АПП Борисоглебск, Китаем – АПП Забайкальск, Монголией – АПП Кяхта, а также Северной Кореей – ЖДПП Хасан. **Минтранс РФ** в подготовленном проекте постановления предлагает исключить из этого перечня 20 **пунктов пропуска**, как автомобильных (АПП), так и железнодорожных (ЖДПП) и морских.

Например, на российско-литовском участке госграницы предлагается ограничить экспорт на АПП Морское и Пограничный, а также Советск, который является как автомобильным, так и железнодорожным **пунктом пропуска**.

Экспорт лесоматериалов предлагается полностью запретить на границе с Польшей (АПП Гусев и ЖДПП Мамонтово), с Украиной (АПП Крупец и ЖДПП Разъезд Выстрел), а также с Финляндией (ЖДПП Люття) и Эстонией (ЖДПП Ивангорд).

Минтранс предлагает также прекратить экспорт леса еще через 10 морских **пунктов пропуска**, включая Высоцк, Мезень, остров Котлин и пункт База Литке.

В октябре **пресс-служба вице-преьера РФ** Виктории Абрамченко сообщила, что Минэкономразвития РФ до 15 декабря подготовит правовой акт для полного запрета вывоза из России необработанных или грубо обработанных лесоматериалов хвойных и ценных лиственных пород с 1 января 2022 года.

ТРАНСПОРТ РОССИИ; ЕЛИЗАВЕТА КАРПОВА; 2020.05.11; ЭФФЕКТИВНОЕ ВЗАИМОДЕЙСТВИЕ; КАК НАЛАЖЕНА РАБОТА МЕЖДУ ОТРАСЛЕВЫМИ ВУЗАМИ РОССИИ И КИТАЯ

Подготовка кадров для транспортной отрасли в России всегда вызывает неподдельный интерес со стороны международных наблюдателей. Многие специалисты нередко связывают это с тем, что сама система получения транспортного образования в большей по отношению к другим странам степени развита именно в нашей стране. Нередко абитуриенты, поступая в ведущие отраслевые вузы России, приезжают не только из стран СНГ, но и из – казалось бы, далеких – европейских и азиатских стран, указывая уровень

развития системы подготовки кадров для транспортной отрасли в качестве основной мотивации.

В частности, одним из постоянных партнеров в части обмена академическим опытом в отношении транспорта является Китай. Студенты из КНР зачастую становятся представителями одной из самых многочисленных делегаций, обучающихся в РУТе, ПГУПСе, ГУМРФ имени адмирала С.О. Макарова и других транспортных вузах. В этой связи особое внимание представителей обеих стран нередко приковано к тем организациям, деятельность которых направлена на налаживание партнерских отношений между отраслевыми вузами, ориентиром среди которых стала Ассоциация ректоров транспортных вузов России и Китая.

О том, какие цели и задачи стоят перед ассоциацией и какова ее роль в системе современного отраслевого образования, корреспондент «ТР» побеседовал с сопредседателем Ассоциации ректоров транспортных вузов России и Китая, **президентом РУТ (МИИТ) Борисом ЛЁВИНЫМ**.

– Борис Алексеевич, как родилась идея создания ассоциации и какие задачи ставились перед ее членами?

– Ассоциация ректоров транспортных вузов России и Китая была создана в 2014 году по инициативе президента Международной корпорации «Евразия» Фэн Яоу и ведущих транспортных вузов двух стран. Идею создания ассоциации поддержали **Минтранс России**, министерство образования, **министерство транспорта**, министерство железных дорог КНР. Мне был доверен пост сопредседателя ассоциации с российской стороны, с китайской стороны сопредседателем является ректор Пекинского объединенного университета Ли Сюэвей.

Целями деятельности ассоциации является в первую очередь содействие развитию транспортных отраслей России и Китая, а также реализации международных договоров по интеграции высших учебных заведений в мировое образовательное и научное сообщество, повышению рейтингов вузов двух стран на международном рынке образования и экспорту образовательных услуг в целом.

Основными задачами для ассоциации стали развитие и увеличение масштабов партнерства между вузами двух стран. Важная роль отводится и развитию программ международного академического обмена, в частности обмена преподавателями и двустороннего обмена студентами вузов. Помимо этого, члены ассоциации решают вопросы реализации образовательных программ по программам двойного диплома, участвуют в организации конференций и семинаров с целью обмена опытом по созданию образовательных программ в сфере транспорта.

Одной из важных задач также является координация деятельности с национальными и международными органами управления системами образования, а также организация совместной научной работы по приоритетным направлениям развития транспортной отрасли. В этой связи членами ассоциации уделяется особое внимание использованию передового опыта в инфраструктурных проектах и их научном сопровождении, объединению усилий в развитии научного потенциала.

Необходимо сказать несколько слов о Международной корпорации «Евразия». Корпорация основана в 2000 году и за двадцать лет приобрела в нашей стране значительный авторитет. Приоритетным направлением деятельности является развитие и укрепление образовательного и научного сотрудничества между высшими учебными заведениями России и Китая. На сегодняшний день корпорация «Евразия» активно участвует в реализации совместных образовательных проектов и финансировании стипендиальных программ.

– В соответствии с озвученными целями и задачами ассоциации как вы можете оценить ее роль в развитии современного отраслевого образования?

– Если позволите, несколько расширю рамки вопроса. В настоящее время одним из главных приоритетов национальной федеральной политики является дальнейшее укрепление сотрудничества России с главным стратегическим партнером – Китаем. Приоритет – масштабная интеграция экономик двух стран, важным фактором которой являются транспортные системы. Поэтому надо рассматривать деятельность ассоциации в аспекте содействия упрочению вектора партнерства России и Китая.

Здесь уместно вспомнить о приветствии председателя Совета Федерации РФ Валентины Матвиенко к участникам и гостям V Форума ассоциации в 2018 году. Она отметила, что за пять лет с момента создания ассоциация стала эффективной площадкой для взаимодействия транспортных вузов Российской Федерации и Китайской Народной Республики в академической, образовательной, научной, культурной и гуманитарной сферах и подчеркнула ее роль в объединении усилий России и Китая для эффективной реализации транспортных проектов, формирования и сохранения кадрового потенциала транспортной отрасли. Валентина Матвиенко также выразила уверенность в том, что укрепление сотрудничества в области образования продолжает оставаться значимым условием экономического и научно-технического развития России и Китая.

– Трансформировались ли роль и озвученные задачи с течением времени? Какие факторы влияют на этот процесс?

– Разумеется, ведь деятельность ассоциации во многом корректируют экономические и социальные факторы. Несмотря на это, стратегия партнерства остается неизменной, но тактика ее реализации является гибкой, соответствующей реалиям времени.

Мы убеждены, что наиболее эффективной формой взаимодействия являются партнерские отношения между конкретными вузами России и Китая, определяемые реальными запросами на подготовку кадров и совместную научную деятельность. К примеру, каждый российский вуз сам определяет круг партнеров, формы сотрудничества с учетом специфики подготовки кадров для различных видов транспорта, географического положения, потребностей региона в конкретных специалистах.

В этом плане основная роль ассоциации – максимально содействовать расширению круга партнеров, в том числе за счет привлечения в свой состав новых членов.

– Члены ассоциации ежегодно встречаются в формате форумов. Насколько удобна и актуальна подобная форма организации работы и как она будет налажена в современных ограничительных условиях?

– Форумы ассоциации действительно проходят каждый год – попеременно на базах российских и китайских транспортных вузов. Первый форум прошел еще в 2014 году на базе Петербургского государственного университета путей сообщения Императора Александра I.

В работе форумов постоянно принимают участие представители руководства национальных органов транспорта и образования, крупных транспортных предприятий и научных центров двух стран.

Мы уверены, что форма организации работы подобным образом эффективна. Хотелось бы отметить, что данные форумы – не протокольные мероприятия с дежурной повесткой дня. Это самая эффективная площадка для обмена опытом, конкретных дискуссий, высказывания критических замечаний, заключения новых соглашений о сотрудничестве между вузами двух стран и решения других актуальных вопросов.

Очередной, седьмой по счету форум должен был пройти в ноябре этого года в России на базе Сибирского государственного университета путей сообщения. Но из-за пандемии и соответствующих ограничительных мероприятий форум планируется провести в Новосибирске в апреле – мае 2021 года. Большую заинтересованность в этом мероприятии проявило региональное правительство. Сейчас идет подготовка к проведению форума. В рамках «Транспортной недели – 2020» есть

намерение провести в онлайн-режиме совещание по этому вопросу с участием ректоров вузов двух стран и президента Международной корпорации «Евразия» Фэн Яоу.

Пользуясь случаем, от имени ректорского корпуса транспортных вузов России выражаю ему искреннюю благодарность за значительный вклад в эффективную работу ассоциации, в том числе в организацию проведения совместных мероприятий в онлайн-режиме. Считаю, что мы готовы работать в новом формате, но при этом надеюсь, что форум в Новосибирске пройдет в традиционном режиме.

– Как сопредседатель с российской стороны, как вы оцениваете деятельность ассоциации на протяжении прошедших лет?

– Оценка с моей стороны может быть субъективной, и здесь, наверное, более показательным будет мнение представителей транспортных предприятий и вузов двух стран. Это мнение едино: ассоциация успешно справляется с поставленными задачами, выполняя свою межгосударственную миссию, в том числе в укреплении межэтнических и культурных связей двух стран.

Одним из главных итогов для российского транспортного образования является дальнейшее повышение интереса китайских партнеров к нашим вузам, системе российского образования в целом. Представители китайской стороны считали и продолжают считать эту систему лучшей в мире. Очень показательным, что жители Китая предпочитают обучаться, например, экономике, праву, бизнесу в США, Европе, Австралии, но для получения транспортного образования едут в Россию, в наши вузы.

У этого предпочтения исторические корни. Многие китайские выпускники российских транспортных вузов занимают ответственные посты у себя на родине. К примеру, одним из выдающихся выпускников **МИИТа** является экс-министр железных дорог Китая, академик Фу Чжихуань, которому в 2001 году ученым советом университета было присвоено звание «Почетный доктор **МИИТа**». Фу Чжихуань с 1998 по 2003 год был министром железных дорог Китая. За это время им лично было многое сделано для развития китайских железных дорог, в первую очередь высокоскоростного движения.

В настоящее время Фу Чжихуань является профессором Пекинского транспортного университета, проводит консультации для студентов и аспирантов, читает обзорные лекции. Он часто вспоминает старинную китайскую поговорку: «Когда пьешь воду, не забывай об источнике», имея в виду альма-матер – **МИИТ**.

Также приведу, не комментируя, следующие цифры. В 2014 году ассоциация насчитывала 23 члена – 17 ректоров российских и 6 ректоров китайских вузов. Сегодня членами ассоциации являются ректоры около 90 транспортных вузов двух стран. С российской стороны первоначальная цифра осталась неизменной, значительный прирост обеспечили только китайские партнеры.

– Считаете ли вы, что подобные ассоциации, их работа наиболее эффективно способствуют налаживанию международных связей и развитию системы подготовки кадров?

– Полностью согласен, что деятельность международных объединений вузов, готовящих кадры для транспорта, успешно содействует решению этой задачи. Тут уместно вспомнить проводимые с 2014 года ежегодные форумы российских и французских университетов, занимающихся подготовкой кадров для транспорта, ежегодные с 2011 года заседания Совета по образованию и науке при Координационном транспортном совещании государств – участников СНГ. Но ассоциация ректоров вузов транспорта России и Китая аналогов не имеет и в известном смысле уникальна. Причина в том, что отраслевые системы транспортного образования имеются только в двух странах – России и Китае. В других странах специалистов-транспортников готовят технические вузы общего профиля.

Таким образом, ассоциация не только объединяет транспортные вузы, но и является надежным звеном интеграции национальных образовательных транспортных систем. Это

способствует их сближению, взаимопроникновению, изучению и применению опыта партнеров в интересах не только вузов, но и национальных транспортных комплексов и экономик. Тенденция к подобной интеграции имеет устойчивый рост, несмотря на кризисные явления в мировой экономике, обрушившуюся на мир пандемию.

Причем, об этом уже говорилось выше, интерес с китайской стороны нарастает более высокими темпами, чем с российской. Безусловно, это не может не радовать.

<https://transportrussia.ru/item/5878-effektivnoe-vzaimodejstvie.html>

ТАСС; 2020.05.11; В ТВЕРСКОЙ ОБЛАСТИ ПЛАНИРУЮТ ПОСТРОИТЬ ТРАНСПОРТНУЮ РАЗВЯЗКУ НА ТРАССЕ М-11

Транспортную развязку на 314-м км трассы М-11 «Москва – Санкт-Петербург» планируют построить в Вышневолоцком городском округе Тверской области, что обеспечит связь между трассами М-10 «Россия» и М-9 «Балтия». Об этом в четверг сообщила **пресс-служба** областного правительства по итогам рабочей поездки в округ главы «Автодора» **Вячеслава Петушенко** и губернатора Игоря Рудени.

«5 ноября губернатор Тверской области Игорь Руденя и председатель правления Государственной компании «Российские автомобильные дороги» **Вячеслав Петушенко** посетили Вышневолоцкий городской округ, где осмотрели планируемое место строительства транспортной развязки. Ее устройство на 314-м километре трассы М-11 обеспечит связь транспортной хорды от М-11 к М-10 и до М-9», – говорится в сообщении на сайте облправительства.

По мнению Рудени, строительство развязки повысит инвестиционную привлекательность региона и положительно скажется на развитии муниципалитета. «Учитывая динамичное развитие Вышневолоцкого городского округа, масштабный ремонт объездных путей, оптимизацию промышленных предприятий агломерации, данная развязка повысит не только транспортную доступность, но и деловую активность муниципалитета. Она даст возможность завершить формирование западной хорды в Тверской области, что позволит развивать экономику региона и его инвестиционную привлекательность», – приводит **пресс-служба** слова губернатора.

Развязка улучшит сообщение в северной части Тверской области и направит дополнительные транспортные потоки через западные муниципалитеты, а также к озеру Селигер и Нило-Столобенской пустыни. «Новая развязка даст толчок развития близлежащим территориям и привлечет на территорию Тверской области дополнительные туристические потоки», – отметил **Петушенко**.

В **пресс-службе** добавили, что также запланирован ремонт более 300 км региональных дорог, проходящих по транспортному коридору, соединяющему федеральные трассы М-10, М-11 и М-9. Строительство и ремонт объектов, по информации **пресс-службы**, планируется провести в рамках региональной программы «Развитие транспортного комплекса и дорожного хозяйства Тверской области», рассчитанной на 2020 – 2028 годы. О сумме ее финансирования пока не сообщается.

<https://tass.ru/ekonomika/9922625>

КОММЕРСАНТЪ; 2020.05.11; СВЕРДЛОВСКИМ ТАКСИСТАМ ДАЛИ ЕЩЕ НЕДЕЛЮ НА УСТАНОВКУ ЭКРАНОВ, ПОСЛЕ ЭТОГО НАЧНУТ ШТРАФОВАТЬ

Свердловских таксистов, которые не установили защитные экраны в автомобиле, через неделю начнут штрафовать, заявил региональный **министр транспорта** и дорожного хозяйства Василий Старков. Для юридических лиц предусмотрен штраф от 100 до 300 тыс. руб.

По его словам, многие таксисты уже начали исполнять указ губернатора об установке защитных экранов, но есть и те, которые считают, «что могут бесконечно дискутировать». «Неделя уже прошла, мы объясняли, что требования обязательны к исполнению и других вариантов не будет. Я думаю, что мы еще несколько дней подержим ситуацию с точки зрения предупреждений. Максимум через неделю мы зайдем с проверками», – рассказал Василий Старков.

Также министр добавил, что конструкцию, которую требуют установить в автомобили недорогая. «Сегодня мы на совещании с министерством промышленности предусмотрели несколько вариантов, когда можно будет использовать более недорогие конструкции – аналогичную с медицинской маской, которая будет нитями крепиться к аркам. Конечно, как и в маске, нет 100% гарантии, но вирусная нагрузка снизится и шанс заразиться будет ниже», – добавил министр.

Что касается соблюдения дистанцирования в общественном транспорте, господин Старков напомнил, что завтра в рамках **нацпроекта** в Екатеринбург на линии выйдет 57 новых автобусов.

Напомним, 28 октября губернатор Евгений Куйвашев подписал указ, согласно которому в такси между водителем и пассажирами должен быть установлен защитный экран. Таким образом в регионе пытаются бороться с заболеваемостью COVID-19. Таксисты выступили против этого нововведения.

<https://www.kommersant.ru/doc/4559454>

РЖД-ПАРТНЕР; НАТАЛЬЯ ГУСАЧЕНКО; 2020.05.11; ФТС ПРИЗВАЛА УЧАСТНИКОВ ТРАНЗИТА АКТИВНЕЕ ПОЛЬЗОВАТЬСЯ МЕХАНИЗМОМ ПРЕДВАРИТЕЛЬНОГО ДЕКЛАРИРОВАНИЯ

На XXIX Пленарном заседании Международного координационного совета по трансъевразийским перевозкам заместитель руководителя Федеральной таможенной службы России Владимир Ивин обратил внимание участников перевозочного процесса на необходимость более внимательно подходить к полноте представления сведений о транзитном грузе.

ФТС призвала участников транзита активнее пользоваться механизмом предварительного декларирования

Таможенные технологии контроля в **пунктах пропуска** напрямую влияют на скорость движения транзитных и иных грузов, и в данном случае, когда информация предоставляется в неполном объеме, таможенному органу приходится вручную заполнять недостающие элементы, что непосредственно влияет на скорость прохождения товара, отмечает он.

В качестве примера В. Ивин привел пример работы в железнодорожном **пункте пропуска** Наушки. В 2020 году предварительная информация в полном объеме (там, где не потребовалась доработка со стороны таможенных органов) составила 24%, а в **пункте пропуска** Забайкальск – лишь 18%.

В. Ивин также призвал всех участников процесса транзита, включая и РЖД, активнее пользоваться механизмом предварительного декларирования, в том числе для ускорения движения товаров в **пунктах пропуска**. «Это значительно упрощает оформление транзита как для таможенных органов, так и для операторов. При этом, подавая необходимые документы и информацию в электронном виде заблаговременно, декларант получает решение по товарной партии еще до прибытия груза. В текущем году с применением такой технологии нами оформлено более 67 тыс. деклараций», – говорит он.

Замруководителя ФТС отметил, что последние несколько лет служба проходит стадию активного реформирования, основа которого – максимальное внедрение возможностей современных цифровых технологий.

«В этом году мы завершили масштабный этап реорганизации, в котором созданы региональные электронные таможи и центры электронного декларирования – всего 16 на всю страну. База для этих центров – технология автоматической регистрации декларации. Среднее время на регистрацию декларации – 4 минуты. Доля транзитных деклараций при железнодорожных перевозках в электронной форме достигла 99%. При этом 66% из них были автоматически зарегистрированы и 21% автоматически выпущены», – сообщил В. Ивин.

Трансформация таможенных органов, с одной стороны, неизбежно оказывает влияние на транспортно-логистический процесс, в том числе нашей страны, а с другой стороны, зависит от степени цифровизации российских партнеров, в том числе и от участников и организаторов железнодорожных перевозок, резюмировал спикер.

<https://www.rzd-partner.ru/zhd-transport/news/fts-prizvala-uchastnikov-tranzita-aktivnee-polzovatsya-mekhanizmom-predvaritelnogo-deklarirovaniya/>

РАДИО СПУТНИК; МИЛА ЖУРАВЛЕВА; 2020.05.11; ИЗ ЯПОНИИ В ЕВРОПУ ЧЕРЕЗ РОССИЮ. ТОКИО ПОВЕЗЕТ ГРУЗЫ ПО ТРАНССИБУ

Токио планирует в ноябре-декабре отправить пилотные грузовые поезда по Транссибу в Европу. В 1980-х годах этот транспортный коридор занимал пятую часть в японском грузопотоке. Сейчас он вновь оказался выгодным.

Министр иностранных дел Японии Тосимицу Мотэги во время встречи с министром иностранных дел РФ Сергеем Лавровым в Москве. 19 декабря 2019 – РИА Новости, 1920, Япония подтвердила неизменность позиции в переговорах с Россией, в том числе по заключению мирного договора. В эфире радио Sputnik кандидат политических наук Андрей Губин поделился мнением о том, почему японская сторона в последнее время часто затрагивает эту тему.

Первые блок-поезда поедут в Европу из Японии уже в ближайшие месяцы. Доставят товар безо всяких перегрузок. Подготовка к этому шла несколько лет. В 2018 году пускали поезда до Москвы – на пробу. Министерство транспорта Японии по итогам тестовых перевозок признало, что путь через Транссиб на 30-50% быстрее морского. Товары доставили в целостности и сохранности. А в 2019 году уже опробовали полноценный коридор – с Востока на Запад.

В советские времена это тоже было дешевле и быстрее, чем по морю, а тем более – самолетами. Но когда СССР распался, от планов перевозить товары по железной дороге на время решено было отказаться. Тогда объем перевозок японских грузов упал в 40 раз.

Сейчас качество, безопасность и скорость перевозок в России совсем на другом уровне. Поэтому Япония рискнула вновь направить часть грузов по данному маршруту. Контейнерные перевозки показали особенно высокую рентабельность.

Итак, как пишет Yahoo News Japan, в ноябре-декабре из японских портов Йокогама, Кобэ и Тояма во Владивосток отправятся блок-поезда. Оттуда они поедут в Москву, затем – в Брест, после чего – на станцию Малашевиче в Польше. Когда эксперимент будет завершен, в Японии решат, станет грузопоток через Транссиб в Европу регулярным или нет.

<https://radiosputnik.ria.ru/20201105/transsib-1583227016.html>

ПРАЙМ; 2020.05.11; FESCO СОВМЕСТНО С РЖД В НОЯБРЕ ОРГАНИЗУЮТ УСКОРЕННУЮ ОТПРАВКУ ЯПОНСКИХ ГРУЗОВ В ЕВРОПУ

Транспортная группа Fesco в ноябре ожидает прибытие контейнеров, отправленных морем из Японии во Владивостокский морской торговый порт (ВМТП, входит в структуру Fesco), ускоренную отправку в Европу которых она планирует организовать совместно с РЖД, сообщил вице-президент по линейно-логистическому дивизиону Fesco Герман Маслов.

«Мы с нетерпением ждем в ноябре состав, который организован МЛИТ Японии (министерство земли, инфраструктуры, транспорта и туризма Японии – ред.). Этот состав придет в ноябре в порт Владивосток, и далее планируем совместно с РЖД (организовать – ред.) его ускоренную отправку до конечных получателей в Европе», – сказал Маслов, выступая в четверг на международном Координационном совете по трансъевразийским перевозкам (КСТП).

По его словам, Fesco совместно с КСТП работали над этим проектом на протяжении последних полутора лет «очень плотно». «Наконец, видим, что этот проект реализуется и японские грузоотправители начнут отправки не в режиме тестовых перевозок, а большими полноценными поездными объемами», – отметил топ-менеджер.

Fesco и «РЖД-Логистика» в прошлом году запустили совместный сервис Trans-Siberian Langbridge. Это мультимодальный транзитный сервис для ускоренной доставки грузов в контейнерах из азиатских стран в Европу и в обратном направлении через ВМТП и Транссиб. Он позволяет значительно снизить сроки перевозки в сравнении с традиционными морскими маршрутами или транзитом через Китай.

Как следует из презентации Маслова, в ноябре в рамках этого сервиса будет отправлено более тысячи контейнеров за весь период его работы.

ПРАЙМ; 2020.05.11; РЖД ОТМЕНИЛИ ОГРАНИЧЕНИЯ НА ОТПРАВКУ ВСЕХ ГРУЗОВ В АДРЕС ВМТП – FESCO

РЖД отменили введенные накануне ограничения на отправку всех грузов в адрес «Владивостокского морского торгового порта» (ВМТП, входит в структуру транспортной группы Fesco) в связи с нормализацией ситуации с выгрузкой в порту, сообщает Fesco.

«Транспортная группа Fesco сообщает о том, что **ОАО «РЖД»** отменяет введенные ранее ограничения на отправку грузов в адрес ВМТП в связи с нормализацией ситуации с выгрузкой вагонов в порту», – говорится в сообщении компании. Там пояснили, что соответствующую телеграмму железнодорожный перевозчик направил в четверг в адрес своих дочерних предприятий.

«Fesco выполняет все взятые на себя обязательства перед клиентами и отправляет поезда назначением на станцию Владивосток согласно графику», – отметили в компании. Представитель **РЖД** подтвердил РИА Новости отмену ограничений.

РЖД в среду сообщили РИА Новости, что ограничили отправку всех грузов в адрес ВМТП из-за невыгрузки там вагонов. Представитель Fesco, комментируя РИА Новости ограничения, высказал мнение, что к введению ограничений привел саботаж в порту, организованный бывшим руководством ВМТП. В группе отметили, что Fesco продолжает выполнять все взятые на себя обязательства и осуществлять перевозки, частично перераспределяя транспортные потоки на другие терминалы.

В Fesco происходит корпоративный конфликт. Во владивостокском порту прошла серия выступлений докеров в поддержку экс-гендиректора порта Заирбека Юсупова. Очередное массовое собрание состоялось 2 ноября, – тогда докеры записали видеообращение, в котором попросили власти РФ обратить внимание на ситуацию со сменой руководства в порту.

Во вторник, 3 ноября, в транспортной группе сообщили о попытке самовольного захвата административного здания на территории ВМТП. Докеры в свою очередь заявили, что сотрудников порта, которые днем ранее обратились к властям РФ, не пускали на территорию. Руководство группы компаний в свою очередь отметило, что все рабочие пропуска сотрудников действительны, кроме списка из 13 человек.

ВМТП – одна из крупнейших стивидорных компаний на Дальнем Востоке России. Она предоставляет услуги по перевалке контейнерных, генеральных, навалочных грузов. Производственные мощности ВМТП расположены на 15 причалах порта Владивосток.

ПРАЙМ; 2020.05.11; КИТАЙ ПРОЯВЛЯЕТ БОЛЬШОЙ ИНТЕРЕС К ЗАКУПКЕ УГЛЯ ИЗ ЯКУТИИ – ПРЕДСТАВИТЕЛЬ РЕГИОНА

Китай проявляет интерес к закупке коксующегося угля из Якутии на фоне возможного запрета на импорт угля из Австралии, заявил в четверг представитель Республики Саха (Якутия) в КНР Степан Андреев.

Ранее в СМИ появились сообщения, что китайские предприятия получили «устное указание» правительства о необходимости прекратить покупать австралийский уголь. Официально эта информация пока не подтверждена.

«Китайцы сейчас проявляют большей интерес к углю, так как все скоро ожидают введения эмбарго на поставки австралийского угля, соответственно Китаю нужны дополнительные источники именно коксующегося угля, а наш регион является богатым регионом именно по поставкам коксующегося угля», – сообщил Андреев журналистам на полях проходящего в Шанхае Третьего китайского международного импортного ЭКСПО.

По его словам, «в этом году в Якутии состоялось знаменательное событие – открытие компанией «Колмар» большого углеперерабатывающего завода и морского порта в Хабаровском крае, специализированного на поставках якутского угля».

«Есть, конечно, свои проблемы по поставкам из региона в порт, также есть проблемы внутренние по предоставлению вагонов РЖД. Вопрос этот решается, но проблемы все же есть», – рассказал Андреев.

Вместе с тем, добавил он, «приграничные китайские регионы, что возможно тоже связано с пандемией, сейчас ограничили ввоз угля через пограничные переходы «Суйфэньхэ - Гродеково» и «Маньчжурия-Забайкальск».

«Надеюсь, что вопрос в ближайшее время решится, но грузопоток у нас очень сильно упал, предприятия испытывают свои сложности по поставке угля», – отметил Андреев.

ПРАЙМ; 2020.05.11; РЖД ЗА 10 МЕСЯЦЕВ УВЕЛИЧИЛИ ПОГРУЗКУ ЭКСПОРТНЫХ ГРУЗОВ В ПОРТЫ РФ ПОЧТИ НА 4%

Погрузка экспортных грузов на сети железных дорог ОАО «РЖД» в адрес российских морских портов в январе-октябре 2020 года выросла на 3,8% по сравнению с аналогичным периодом предыдущего года и составила 271 миллион тонн, сообщила компания.

«В том числе в порты Северо-Запада отправлено порядка 108,7 миллиона тонн (+0,2%) различных грузов, в порты Юга – около 63,9 миллиона тонн (+4,2%), в порты Дальнего Востока – 91,7 миллиона тонн (+8,3%)», – говорится в сообщении.

РЖД отмечают, что в структуре экспортного грузопотока в направлении припортовых станций доля угля составила 50,6%, нефтяных грузов – 22,9%, черных металлов – 6,7%, удобрений – 6,2%, зерна – 3,2%.

Погрузка угля в порты за январь-октябрь выросла на 5,9% и составила 137 миллионов тонн. В порты Дальнего Востока отправлено 77,6 миллиона тонн твердого топлива (+7,9%), в порты Юга – 14,3 миллиона тонн (+19,9%), в порты Северо-Запада – 45,2 миллиона тонн (-1%).

РИА НОВОСТИ; 2020.05.11; ЛИЧНОЕ ПРОСТРАНСТВО И ДЛИННЫЕ ПОЛКИ: ЧЕМ НРАВИТСЯ НОВЫЙ КОНЦЕПТ ПЛАЦКАРТА

Холдинг «РЖД» подвел предварительные итоги опроса о концепции нового плацкартного вагона. С 2 по 16 октября макет был представлен на площади у Павелецкого вокзала в Москве, за это время концепт осмотрели около 6 тысяч человек, при этом 3,5 тысячи из них оставили о нем свое мнение.

Положительную оценку проекту дали 82% респондентов, почти половина поставила отметку «очень понравилось». Мнения посетителей будут учтены при доработке проекта вагона.

Новый вагон сделан в габарите «Т», который раньше был стандартом лишь для пригородных поездов. Он на 28 сантиметров в ширину и на 73 сантиметра в длину больше обычного вагона для поездов дальнего следования. Благодаря этому, внутри стало больше места для сна и хранения багажа. А за счет перекомпоновки пространства удалось удлинить пассажирский салон практически на три метра. В купейном отсеке полки стали длиннее на 15 сантиметров, а боковые места – на 12 сантиметров.

Как отмечают эксперты отрасли, с разработкой нового плацкарта перспективная линейка продукции «Трансмашхолдинга» в габарите «Т» будет включать все существующие модели вагонов локомотивной тяги.

Новый концепт плацкарта

Концепт предполагает создание персонального пространства за счет индивидуальной настройки параметров комфорта (свет, направление воздуха), личных розеток, USB-разъемов и полочек для гаджетов, а также шторок, которыми можно отгородить свое спальное место. При этом пассажиры смежных мест разных купе могут беспрепятственно общаться, благодаря сдвижной перегородке, встроенной в стену. Она закрывается на ключ, поэтому открыть ее можно только по обоюдному согласию.

«Габарит «Т» – это устойчивость, а, соответственно, и комфорт. Вагон, который стоял на площади Павелецкого вокзала, сделан из качественных материалов, интересен с точки зрения дизайна», – отмечает гендиректор Института исследований проблем железнодорожного транспорта Павел Иванкин.

Он особо отметил заботу разработчиков о личном пространстве пассажиров.

«Появился большой шкаф в отсеках на четыре места, он расположен в середине между полками, так что у каждого пассажира есть удобное пространство для хранения багажа. Из этого же шкафа выдвигается небольшой раскладной столик. Есть несколько зон общения, которые формируются за счет этой новой конструкции: могут общаться пассажиры двух нижних, либо двух верхних полок – в зависимости от того, кому как удобно. При этом нижняя полка тоже трансформируется в столик, как раньше это было на боковых местах. У пассажира есть своеобразная капсула: больше индивидуальных розеток, крючки для одежды, своя шторка на окне, которую можно регулировать по желанию. При этом в новом плацкарте есть четыре обычных купе, у них предусмотрена третья полка для багажа в новом дизайне, либо классическое размещение вещей, а также столики внизу и наверху», – поясняет эксперт.

По словам Иванкина, создание персонального пространства в плацкарте решает и еще одну важную проблему – уменьшает риск распространения инфекций. К тому же, начиная с 2010 года, все пассажирские вагоны производства Тверского вагоностроительного завода, который входит в «Трансмашхолдинг», оборудуются установками обеззараживания воздуха. Они минимизируют риски распространения заболеваний, передающихся воздушно-капельным путем, в том числе вирусных, между пассажирами через систему вентиляции вагона. В новых плацкартах есть и установки обеззараживания воды – они расположены около водяного бака вагона и работают постоянно.

Новый концепт плацкарта

Особое внимание уделено гигиене: туалеты выполнены в концепции биобезопасного дизайна с бесконтактными кранами, сенсорными дозаторами мыла и электросушилками для рук. Установлены ультрафиолетовые лампы, которые автоматически обеззараживают поверхности после каждого посетителя в тот момент, когда в помещении никого нет. Одним из главных преимуществ новых вагонов стало появление отдельно расположенной душевой кабины, которая также дезинфицируется с помощью ультрафиолетовых ламп.

В тамбурах плацкарта появились переходные мостики, так что в вагон легко войти с чемоданом. Автоматические двери в пассажирский салон работают от датчика движения, что также минимизирует контакты с поверхностями, а значит, и риски заражения.

Концепт плацкартного вагона стал логичным продолжением одной из трех концепций, представленных «Трансмашхолдингом» в прошлом году. Вместе с Федеральной пассажирской компанией (ФПК) производитель продемонстрировал его на выставке «Транспорт России», вокзалах Москвы и Адлера. Тогда предложенный дизайн интерьера понравился 93% респондентам, комфорт – 88%. Некоторые пассажиры отметили, что им бы хотелось расширить пространство вагона и увеличить площадь спальных мест. Именно это конструкторы и сделали в габарите «Т».

Новые вагоны планируют запустить в производство в ближайшее время. На Тверском вагоностроительном заводе ожидают, что во второй половине 2021 года будут получены сертификаты на три типа вагонов: купейные, некупейные и штабные. В холдинге РЖД предполагают, что первые сформированные из них поезда отправятся на юг России.

Новый концепт плацкарта

Новые вагоны для холдинга производятся и сейчас в рамках договора на поставку 3730 пассажирских вагонов локомотивной тяги, который в феврале 2019 года Тверской вагоностроительный завод подписал с ФПК. В этом году на железную дорогу уже поступило 103 двухэтажных вагона и 310 – одноэтажных двухвагонных сцепов.

«В двухвагонных сцепах за счет ликвидации служебного купе проводников в одном из вагонов увеличивается пространство, которое можно использовать под другие цели. Например, здесь располагается вендинговый автомат с напитками и продуктами питания, также появилось место для совмещенной с туалетом душевой кабины. Из одного служебного купе проводник может следить за техническим состоянием сразу в двух вагонах. Можно обойтись меньшим количеством персонала для обслуживания состава и пассажиров. Это экономия эксплуатационных расходов, при этом у пассажиров появляется очень важная возможность – принять душ в пути», – отмечает **руководитель Центра независимых комплексных транспортных исследований Российского университета транспорта Алексей Колин**.

Двухвагонные сцепы также оборудованы системами обеззараживания воздуха и воды. А вместо традиционного титана в них установлены пурифайеры – аппараты для раздачи горячей и холодной воды из системы водоснабжения вагона. Перед подачей она дополнительно обеззараживается ультрафиолетом. В штабных вагонах этой модели имеется специальное купе для маломобильных пассажиров. В нем более широкие двери и есть место для крепления коляски. Душ и туалет также более просторные.

Купейные, плацкартные и штабные вагоны, выполненные в виде двухвагонного сцепа, уже курсируют из Москвы в Белгород, Владивосток, Волгоград, Читу, Балаково и Псков.

<https://ria.ru/20201105/platskart-1582721946.html>

ТАСС; 2020.05.11; РЖД И «ПОЧТА РОССИИ» ОРГАНИЗУЮТ КУРСИРОВАНИЕ ПОЧТОВОГО ПОЕЗДА МОСКВА – ЭРЛЯНЬ

РЖД и «Почта России» организуют курсирование нового почтового поезда Москва – Эрлянь. Об этом в ходе пленарного заседания Координационного совета по трансъевразийским перевозкам (КСТП) сообщил глава РЖД Олег Белозеров.

«С апреля в тесном сотрудничестве со Всемирным почтовым союзом, почтовыми ведомствами Китая и Литвы, при активном участии КСТП организовано регулярное курсирование почтовых контейнерных поездов из целого ряда китайских городов в страны Европы. Оператором перевозок на «пространстве 1520» является ОТЛК ЕРА, а совместно с «Почтой России» мы запускаем почтовый поезд Москва – Эрлянь», – сказал он.

Белозеров отметил рост спроса в сегменте онлайн-торговли, который вместе с наличием налаженных контейнерных сервисов в сообщении Китай – Европа – Китай позволили заинтересовать клиентов и в перевозках почтовых отправок в составе контейнерных поездов.

<https://tass.ru/ekonomika/9919953>

КОММЕРСАНТ С-ПЕТЕРБУРГ; 2020.05.11; МЕЖДУ ФИНЛЯНДСКИМ И БАЛТИЙСКИМ ВОКЗАЛАМИ В ПЕТЕРБУРГЕ МОГУТ ПОСТРОИТЬ Ж/Д ТОННель

В Петербурге между Финляндским и Балтийским вокзалами могут построить железнодорожный тоннель. Как сообщили в **пресс-службе** РЖД, об этом рассказал недавно назначенный первым заместителем председателя городского комитета по транспорту Валентин Енокаев, пишет «Петербургский дневник».

По словам господина Енокаева, концепция развития железных дорог в Петербурге создана для пассажирских перевозок по аналогии с московской, где для их оптимизации используются Московское центральное кольцо (МЦК) и Московский центральный диаметр (МЦД). Железнодорожный тоннель между двумя вокзалами в Петербурге позволит замкнуть планируемое строительство в городе ж/д кольца. «Это позволит создать некий аналог кольцевой ветки метро Санкт-Петербурга. Диаметр будет меньше, чем в Москве», – отмечается в сообщении РЖД.

Ранее “Ъ-СПб” сообщал, что в Смольном одобрили концепцию по развитию Санкт-Петербургского железнодорожного узла, которую разработало ОАО «РЖД».

<https://www.kommersant.ru/doc/4559203>

На ту же тему:

<https://spbdnevnik.ru/news/2020-11-04/analog-koltsevoy-vetki-metro-mezhdu-finlyandskim-i-baltiyskim-vokzalom-prolozhat-tonnel>

ФОНТАНКА; 2020.05.11; ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОЕ КОЛЬЦО В ПЕТЕРБУРГЕ ВКЛЮЧИЛИ В БЮДЖЕТ. В 2021 ГОДУ НАЧНУТ ТРАТИТЬ НА ПРОЕКТ

Губернаторская поправка к проекту бюджета на 2021-2023 годы добавила в документ расходы на проектные решения «по организации кольцевого железнодорожного движения в Санкт-Петербургском транспортном узле». Ранее запустить городскую электричку по кольцу решили **РЖД**.

Согласно поправке, которая была внесена в ЗакС 5 ноября, реализация основных проектных решений в 2021 году обойдется в 55,7 млн рублей, еще через год – в 100 млн. Напомним, идея двух пассажирских полуколец содержится в концепции **РЖД** по развитию петербургского транспортного узла до 2030 года, документ был согласован Смольным весной. В первом варианте оба полукольца начинались в Ораниенбауме. Однако теперь речь идет о следующих маршрутах: Ораниенбаум – Пулково – Белоостров и Гатчина – Балтийская – Лигово – Волковская – Токсово. Помимо так называемой городской электрички, предусмотрено множество мероприятий, в частности – вынос грузового движения за пределы города и модернизация инфраструктуры для обработки поездов дальнего следования.

Ранее сообщалось, что финансирование пойдет из городского и федерального бюджетов, а также со стороны **РЖД**. Общая стоимость реализации – 584,7 млрд рублей, большая часть – на пригородное и внутригородское (325,3 млрд) и грузовое (224,6 млрд) сообщение. Самое дорогое мероприятие – строительство Северо-Восточного (109,1 млрд) и Юго-Западного (73,1 млрд) грузовых обходов, «петли» в аэропорту Лигово-Пулково-Шоссейная (84,1 млрд), а также участка Санкт-Петербург – Товарный – Московский – Тосно (75,9 млрд руб.).

<https://www.fontanka.ru/2020/11/05/69530233/>

ИНТЕРФАКС; 2020.05.11; РЕЗИДЕНТ СВОБОДНОГО ПОРТА ВЛАДИВОСТОК КУПИЛ 530 ВАГОНОВ ДЛЯ ОРГАНИЗАЦИИ МУЛЬТИМОДАЛЬНЫХ ПЕРЕВОЗОК

Резидент Свободного порта Владивосток (СПВ) ООО «Дальтрансактив» купил 530 грузовых вагонов в рамках проекта по организации мультимодальных перевозок, сообщила **пресс-служба** АО «Корпорация развития Дальнего Востока» (КРДВ).

По соглашению с КРДВ инвестиции в проект на данном этапе составили 808 млн рублей. «Мы («Дальтрансактив» – ИФ) приобрели вагоны различных моделей и назначений, в основном это 80-футовые фитинговые платформы для перевозки контейнеров и универсальные платформы. В настоящее время сформирован парк из 530 вагонов. Планируем сами оперировать парком, а также развивать направление мультимодальных перевозок на его базе», – заявил гендиректор ООО «Дальтрансактив» Дмитрий Рубаненко, слова которого приводятся в сообщении.

Проект реализуется в несколько этапов. В течение пяти лет компания планирует приобрести от 1 тыс. до 2 тыс. единиц подвижного состава.

Запуск проекта, поясняет инвестор, обусловлен тем, что «в Приморском крае присутствует довольно большое количество крупных транспортных узлов и существуют благоприятные возможности для организации международных грузоперевозок железнодорожным транспортом».

Согласно данным аналитической системы «СПАРК-Интерфакс», «Дальтрансактив» зарегистрирован во Владивостоке в январе 2020 года. Отрасль – грузовые перевозки железнодорожным транспортом. Учредителем компании является ее гендиректор Дмитрий Рубаненко, гендиректор и владелец ООО «Унитранс» (Москва), специализирующегося на грузовых перевозках ж/д транспортом.

ИНТЕРФАКС; 2020.05.11; ОМК ПОСТЕПЕННО ВОЗВРАЩАЕТСЯ НА ЭКСПОРТНЫЕ РЫНКИ НА ФОНЕ ЗАМЕДЛЕНИЯ СПРОСА НА Ж/Д КОЛЕСА В РФ

«Объединенная металлургическая компания» Анатолия Седых планирует вернуться на экспортные рынки и отгружать в зарубежные страны около 100 тыс. штук цельнокатаных колес ежегодно. Поддержит выход на внешние рынки девальвация рубля, сказала журналистам **председатель правления ОМК Наталья Еремина**.

«В силу обстоятельств и ажиотажного спроса на российском рынке колес, мы ушли с экспортных рынков. В лучшие для экспорта годы мы экспортировали больше 100 тыс. колес. Сейчас мы не экспортируем ничего. Когда рубль девальвируется, экспортные возможности увеличиваются, – заявила Еремина. – Те экспортные рынки, на которые мы традиционно поставляли колеса, сейчас тоже находятся не в лучшем положении: почти везде пандемии, везде, кроме Китая, экономический спад. Никто нас на этих рынках не ждет, еще и с учетом того, что нас два года там и не было. Но некоторые возможности мы видим».

По словам топ-менеджера, в 2019 году на экспорт будут поставлены «пара десятков» тысяч железнодорожных колес, в следующем – примерно такие же объемы.

«Все очень сильно зависит от конъюнктуры на этих рынках и от спроса. Пока мир очень неопределенный и сильно волатильный», – сказала Еремина, отметив, что компания хотела бы снова вернуться к объему экспортных отгрузок на уровне 100 тыс. колес в год.

В то же время ослабление рубля будет способствовать росту себестоимости колес.

«Мы покупаем колесную заготовку, которая имеет большую экспортную составляющую. Мы покупаем станки и запчасти для колесопрокатного цеха за границей. Это, естественно, приведет к росту себестоимости», – пояснила Еремина.

ПРОФИЦИТНЫЕ МОЩНОСТИ

Выпуск ОМК цельнокатаных колес в 2020 году будет существенно ниже рекордных объемов 2019 года, по итогам которого было выпущено 950 тыс. колес.

«В этом году будет меньше в силу спроса и тех обстоятельств, которые есть на рынке грузоперевозок. В 2021 году он будет еще ниже, так как этот год мы начинали с высокого спроса, – сказала Еремина. – Сейчас мы работаем с большим профицитом мощностей и сможем удовлетворить все потребности российского рынка».

Председатель правления ОМК вновь напомнила про специфику рынка железнодорожных колес, на котором, как правило, после резкого роста спроса идет длинный период его снижения: «Рынок работает так: как только грузоперевозки растут на 3%, спрос на колеса растет на 30-40%. Если грузоперевозки падают на 5%, спрос на колеса падает в два раза». С учетом того, что в 2018 и 2019 гг. на этих рынках наблюдался «ажиотажный спрос», следующие 3-4 года будут периодами низкого спроса, полагает топ-менеджер.

ВРК-3

В конце прошлого года ОМК диверсифицировала свой колесный бизнес, купив у РЖД за 8,65 млрд рублей «Вагонную ремонтную компанию-3». ОМК постепенно наращивает долю на рынке вагоноремонта: «Мы хотим увеличить долю ВРК-3 на рынке вагоноремонта. Будем это делать достаточно плавно», -заявила Еремина.

По ее словам, в начале 2020 года ВРК-3 выполняла примерно 4,7 тыс. вагоноремонтов в месяц, последние несколько месяцев – 5,4 тыс., при том, что «рынок на 5-7%, а может, и на 10% сократится в 2020 году по сравнению с 2019 годом».

Кроме того, ОМК планирует увеличивать количество депо с вагоноколесными мастерскими и расширять свои мощности по формированию СОНКов (старая ось, новые колёса).

«Мы сейчас нагоняем отставание от ВРК-1 и ВРК-2. Мы открыли 3 участка по производству СОНКов, и будем эту тему дальше расширять», – добавила Еремина.

ТАСС; 2020.05.11; ВЛАСТИ АРХАНГЕЛЬСКОЙ ОБЛАСТИ ПЛАНИРУЮТ СОЗДАТЬ АРКТИЧЕСКИЙ ЯХТЕННЫЙ ПОРТ

Власти Архангельской области проработают возможность создания яхтенного порта «Поморская гавань» в Архангельске. Об этом в четверг сообщили в **пресс-службе** правительства региона.

«Может получиться очень интересный проект, в том числе с точки зрения экономической отдачи. Попробуем поработать над тем, чтобы проект смог претендовать на присвоение ему статуса резидента Арктической зоны Российской Федерации, тогда потенциальный инвестор получит качественный набор льгот, и будет совершенно другая экономическая модель», – процитировали в **пресс-службе** губернатора региона Александра Цыбульского.

Как пояснили в **пресс-службе**, сегодня в Архангельской области зарегистрировано более 15 тыс. маломерных судов, но существующие в регионе стоянки не обладают современным оборудованием и не предлагают клиентам комплекс услуг. Поэтому концепция проекта обусловлена потребностью в создании в Архангельске такого объекта, который бы сосредоточил комплекс инноваций по развитию водного, яхтенного и экспедиционного арктического туризма на Русском Севере.

«Одной из основных предпосылок к созданию яхтенного порта является расположение Архангельска на крупной водной артерии – Северной Двине – с выходом в Белое море, связанное через Беломорско-Балтийский канал с Балтийским регионом», – отмечается в сообщении.

В **пресс-службе** добавили, что проект будет направлен на развитие сервисного обслуживания как российских, так и зарубежных яхтсменов, комплексное туристическое обеспечение групп при смене экипажей судов или отдельных туристов.

<https://tass.ru/ekonomika/9922611>

ИНТЕРФАКС; 2020.05.11; ПИЛОТЫ «АЭРОФЛОТА» ОЖИДАЮТ СОКРАЩЕНИЯ ЗАРПЛАТ С ПЕРЕХОДОМ НА НОВУЮ СИСТЕМУ ОПЛАТЫ ТРУДА

«Аэрофлот» (МОЕХ: AFLT) уведомил сотрудников летного состава об изменении системы оплаты труда с 1 января 2021 года. Исходя из представленных компанией данных, командиры и вторые пилоты существенно потеряют в зарплатах, сообщил «Интерфаксу» президент Шереметьевского профсоюза летного состава (ШПЛС) Игорь Дельдюжов.

По его словам, речь идет о приказе №315 «О совершенствовании оплаты труда работников «Аэрофлота». Документ был разослан сотрудникам в конце октября. При этом текст приказа был представлен в неполном виде, в том числе отсутствовали данные о том, как именно новые условия труда отразятся на зарплатах.

«Исходя из анализа документов, который мы провели внутри профсоюза, получается, что оклады командиров и вторых пилотов по новым правилам остаются прежними. При этом существенно уменьшается доплата за час полетного времени. Сейчас доплата у КВС – около 4,3 тыс. руб., а станет 2,1 тыс., у вторых пилотов – вместо 2,1 тыс. будет 900 руб. И получается, что при максимальном налете зарплата КВС уменьшится на 150 тыс. руб., у «вторых» – где-то на 70 тыс. При существующем на данный момент налете командиры будут получать примерно 200 тыс. руб., а вторые пилоты 120 тыс.», – сказал глава ШПЛС. Причину грядущих изменений системы оплаты труда компания не объясняет, возмущается Дельдюжов, хотя по закону для этого должны быть основания: организационные или технологические изменения. «Работодатель просто говорит: денег нет. Но все мы знаем про допэмиссию на 80 млрд руб., про кредиты на 70 млрд руб. под госгарантии, весной «Аэрофлот» получил отраслевые субсидии от **Росавиации** почти на 8 млрд руб.», – отметил глава ШПЛС.

В профсоюзе недовольны и тем, что к обсуждению приказа не привлекался единый представительный орган работников «Аэрофлота», который является подписантом коллективного договора.

«Так как у нас четыре профсоюза, и ни один не объединяет более 50% работников компании, был создан этот орган. И по Трудовому кодексу именно он должен участвовать в обсуждениях изменения зарплат. А что сделал наш работодатель? Он отправил на согласование проект приказа только в один профсоюз – ППО работников «Аэрофлота», который создан и контролируется работодателем, то есть независимым профсоюзом его назвать фактически нельзя. И руководитель этой ППО согласовал приказ, то есть все формальности вроде бы соблюдены», – сказал Дельдюжов.

«Мы провели заседание президиума, было принято решение составить претензию руководству «Аэрофлоту», она уже отправлена. В ней предлагается отменить этот приказ и по новой провести его обсуждение, с участием всех заинтересованных сторон», – добавил глава ШПЛС.

Оперативно получить комментарий в «Аэрофлоте» не удалось. На четверг было запланировано заседание совета директоров, в повестке которого – вопрос о системе мотивации в компании.

Гендиректор «Аэрофлота» Виталий Савельев в интервью «России 24» (ВГТРК) в конце октября говорил, что в условиях COVID-ограничений на зарплаты летному персоналу группы тратится до 4,5 млрд руб. в месяц против 6,5 млрд руб. в обычное время. «Это очень много. И мы должны эти деньги восполнять», – отмечал Савельев. Всего в компаниях группы работают около 40 тыс. человек, включая офисных сотрудников. Сокращений в связи с COVID-кризисом пока не было, говорил топ-менеджер.

ИНТЕРФАКС; 2020.05.11; «АЭРОФЛОТ» ВОЗОБНОВИЛ ПЛАТЕЖИ ЗА САМОЛЕТЫ «ВТБ ЛИЗИНГУ» ПОСЛЕ ПОЛУГОДОВОЙ ОТСРОЧКИ

«Аэрофлот» (МОЕХ: AFLT) возобновил платежи за самолеты «ВТБ Лизингу» после полугодовых «каникул», предоставленных компании на фоне COVID-кризиса авиаперевозок, сообщил в интервью «Интерфаксу» гендиректор «ВТБ Лизинга» Дмитрий Ивантер.

«Аэрофлот» за те самолеты, по которым закончилась отсрочка, уже начал платить в соответствии с реструктурированными графиками», – сказал Ивантер.

Как сообщалось, в марте «Аэрофлот» и «ВТБ Лизинг» договорились о лизинговых «каникулах» для 67 самолетов: пятидесяти Boeing 737-800, четырех Boeing 747, двух Boeing 777, девяти Airbus A319, одного A320 и одного A330. Отсрочка платежей на общую сумму около \$200 млн вводилась с апреля до конца сентября 2020 года. Образовавшуюся задолженность «Аэрофлот» должен выплатить в июле 2021 года – в высокий для отрасли сезон.

«На самом деле речь не идет о каком-то единоразовом платеже в размере сразу всей накопленной суммы. Мы договорились с «Аэрофлотом», каким образом переносятся эти платежи – всего около \$200 млн. Я не могу вам сказать, как именно они расписаны, это коммерческая тайна, но это распределенная во времени история», – отметил Ивантер.

Помимо «Аэрофлота», «ВТБ Лизинг» согласовал весной перенос платежей за три Boeing 767-200 авиакомпании «ЮТэйр» (МОЕХ: UTAR). По словам Ивантера, для этого перевозчика срок возобновления платежей еще не наступил. «Но мы думаем, что все будет в порядке», – добавил он.

«Конечно, мы понимаем, что по всем прогнозам – и IATA, и Росавиации – рынок в полной мере к 2021 году не восстановится. Но рассчитываем, что это не помешает нашим клиентам гасить платежи согласно графику», – сказал глава «ВТБ Лизинга».

ИНТЕРФАКС; 2020.05.11; «ЮТЭЙР» РАЗРЕШИЛИ В НОЯБРЕ ЧАРТЕРНЫЕ РЕЙСЫ МЕЖДУ ТАДЖИКИСТАНОМ И РОССИЕЙ

Авиакомпания «ЮТэйр» получила разрешение таджикских властей на организацию чартерных рейсов по маршрутам Душанбе – Москва и Ходжент – Сургут, сообщили в четверг в российском посольстве в Душанбе.

«Авиакомпания совершит чартерные рейсы из Душанбе в Москву 7, 14, 21 и 28 ноября. Рейсы по маршруту Ходжент – Сургут будут осуществляться по мере формирования авиакомпанией списков пассажиров», – говорится в сообщении.

Отмечается, что указанные рейсы предназначены для перевозки граждан России, а также лиц, имеющих основания для въезда в Россию в соответствии с распоряжением правительства Российской Федерации от 16 марта сего года.

«При этом обязательным условием допуска на борт лиц, не имеющих гражданства России, будет являться наличие у каждого из них заключения медицинской организации (на русском языке) об отсутствии коронавирусной инфекции по результатам ПЦР-тестирования, проведенного не ранее, чем за три дня до момента прибытия в Россию», – уточняет посольство.

Продажа билетов на указанные рейсы по маршруту Душанбе – Москва будет осуществляться через официальный сайт «ЮТэйр».

РИА ФЕДЕРАЛПРЕСС; 2020.05.11; ЭКСПЕРТ О СОСТОЯНИИ ОТЕЧЕСТВЕННОЙ АВИАЦИИ: «ВЗЛЕТ БУДЕТ, НО НЕ СРАЗУ»

Крупнейший в России авиаперевозчик «Аэрофлот» готовится сокращать зарплату пилотам, фактически заставляя несогласных с его решением уволиться. Его «дочка» «Победа» рассматривает вопрос о расторжении или реструктуризации договоров операционного лизинга пяти лайнеров Boeing 737 MAX. Что происходит в российской

авиации и когда воздушные перевозки смогут восстановиться, в интервью «ФедералПресс» рассказала аналитик ГК «Финам» **Наталья Пырьева**.

Наталья Андреевна, почему «Победа» так решительно поступает с Boeing и чем она может заменить американские самолеты?

– Прежде всего репутация лайнеров Boeing 737 MAX, безусловно, сильно пострадала после двух крушений. Несмотря на то, что в ноябре Европейское агентство по авиационной безопасности признало Boeing 737 MAX достаточно безопасным, Федеральное управление гражданской авиации США все еще не вынесло свой вердикт после тестовых полетов в сентябре. И все еще ожидается сертификация.

Кроме того, авиакомпания будет вынуждена пойти на дополнительные расходы в случае эксплуатации лайнеров Boeing 737 MAX, поскольку многие пилоты первоначально проходили один-два тренажера на данной модели (в данном случае это не вольность российских пилотов или авиакомпаний, а инструкции самого авиаконцерна Boeing). Таким образом, авиакомпании необходимо изменить программу подготовки пилотов с учетом особенностей работы бортовой системы контроля, предоставить дополнительные тренажеры и так далее.

Почему российские авиакомпании предпочитают самолеты, сделанные за границей, а не у себя на родине?

– Современных российских гражданских самолетов всего два – Sukhoi Superjet 100 и MC-21. Если мы берем Sukhoi Superjet 100, то там в исходном виде где-то 60-70 % иностранных комплектующих, а из отечественного, в общем, только каркас, тогда как двигатели – французские, авионика – американская. Если говорить об MC-21, то планировалось, что его серийное производство начнется в 2017 году, но сроки сдвинулись на 2021 год: отчасти из-за санкций и, как следствие, из-за того, что самолет остался без импортных комплектующих.

Возможно ли использование полностью отечественных комплектующих? С учетом того, что в России не развита радиоэлектронная промышленность, вероятно, нет. Кроме того, в случае использования российских комплектующих будет возникать масса экспортных ограничений. Таким образом получается, что у российских самолетов много сложностей, с которыми авиакомпании не хотят связываться.

Как вы оцениваете состояние отечественного гражданского авиастроения? Оно вообще живо?

– В России производятся две модели гражданских самолетов, и на фоне тех стран, которые не выпускают ни одного, отечественная гражданская авиация смотрится неплохо. Но о конкуренции с лидерами рынка, такими как Boeing, Airbus, Bombardier и даже бразильский Embraer, речи быть не может.

Тем не менее в период пандемии российские авиакомпании, в частности Red Wings, активно развивают региональную авиацию и эксплуатацию Superjet Superjet 100. Red Wings приняла в свой флот 59 самолетов данной модели, которые должны быть получены ею до 2021 года. Рынком для своего парка самолетов российского производства руководство Red Wings видит в развитии хабовых перевозок из нескольких региональных аэропортов. Екатеринбургский аэропорт Кольцово в силу своего выгодного географического положения и подмосковный Жуковский, из которого компания рассчитывает получить коммерческие права на выполнение международных рейсов, выбраны в качестве ключевых баз. Для развития в последующие три-четыре года рассматриваются аэропорты в Минеральных Водах, Сочи, Санкт-Петербурге, Иркутске и Калининграде. Всего к 2023 году в маршрутной сети будет 34 направления из Кольцова, где будут базироваться Sukhoi Superjet 100 и четыре-пять самолетов Airbus A320 для осуществления международных полетов.

Что сейчас происходит с авиaperевозками в России и в мире? Они восстанавливаются или пока речь идет все-таки о нахождении на дне?

– Как упоминалось ранее, отличным решением для российских авиакомпаний в период пандемии стало то, что они начали активно развивать региональную авиацию. Соответственно часть отмененных перелетов за границу компенсировалась новыми полетами внутри страны. Для поддержания активного пассажирооборота авиакомпании также устанавливают доступные цены на региональные перелеты.

В соответствии с последними данными Международной организации гражданской авиации, в августе 2020 года международные пассажирские перевозки сократились на 88,3 % по сравнению с августом 2019 года. Тем не менее уже мы наблюдаем постепенное восстановление и можем предположить, что в осенние месяцы оно продолжилось.

На долю 15 крупнейших авиакомпаний мира пришлось 58,1 % от общего объема мирового пассажиропотока в августе 2020 года. Совокупный объем авиаперевозок, которые они осуществили, в этом месяце снизился на 66,9 % по сравнению с аналогичным периодом прошлого года, при этом общий объем мирового пассажиропотока сократился на 75,3 %. Среди них доминируют по количеству пассажироперевозок авиакомпании из Китая, США и Европы. В частности, китайская Spring Airlines зафиксировала самое быстрое восстановление – трафик вернулся на 88,6 % от уровня 2019 года.

Что касается российского рынка, то, по данным **Росавиации**, сейчас перелеты в России постепенно восстанавливаются: в августе авиакомпании сократили перевозки пассажиров на 36,6 % (к августу 2019 года), до 9,15 млн человек. Для сравнения, в июле они снизились на 52,4 %, до 6,76 млн пассажиров.

Как вы оцениваете меры по поддержке авиакомпаний, принятые на государственном уровне в связи с первой волной коронавируса? Достаточные они были для спасения нашей авиаиндустрии? Сейчас идет вторая волна пандемии. Что ждет в ее условиях нашу авиацию? Нужна ли ей еще какая-то поддержка?

– Правительство России предоставило авиакомпаниям субсидии на 23,4 млрд рублей, S7 и «Аэрофлот» вошли в перечень системообразующих организаций, которые могут в том числе брать льготные кредиты на пополнение оборотных средств.

Так, S7 привлекла кредит у ВТБ на 3 млрд рублей, «Аэрофлот» подписал кредитные соглашения на общую сумму 6,7 млрд рублей. Безусловно, данные меры помогли компаниям остаться на плаву, но для реального восстановления отечественной авиаиндустрии необходимы масштабное восстановление мировой авиационной отрасли в целом и уверенность в том, что коронавирусная инфекция миновала.

Что касается второй волны пандемии, то все будет зависеть от масштабов ее распространения и от того, будут ли повторно закрывать границы. Внутри России ожидается снижение пассажиропотока, поскольку в июле – августе возникло оживление, связанное с реализацией отложенного спроса со стороны туризма. В четвертом квартале туристический сезон традиционно сходит на нет, и параметры рынка определяет сегмент деловых перевозок, который сейчас испытывает серьезный спад из-за ухудшившейся макроэкономической конъюнктуры.

Когда, по вашим оценкам, авиационные перевозки выйдут на докризисный уровень?

– Восстановление международных перевозок до докризисного уровня ожидается примерно к 2024 году, тогда как рынок внутрироссийских перевозок может достигнуть уровня 2019 года уже в 2021 году.

<https://fedpress.ru/interview/2614476>

РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА – СТОЛИЧНЫЙ ВЫПУСК; ЕВГЕНИЙ ГАЙВА; 2020.03.11; ДОСТАВКА РВЕТСЯ В НЕБО; МАЛОЙ АВИАЦИИ РАЗРЕШИЛИ ВОЗИТЬ ГРУЗЫ

Малая авиация с 1 января 2021 года сможет возить грузы и персонал заказчиков, выполнять авиаработы. Приказ об утверждении новых федеральных авиационных правил издал **Минтранс**.

Юридические лица и индивидуальные предприниматели (ИП) могут выполнять ряд авиационных работ при условии получения документа, подтверждающего соответствие требованиям федеральных авиационных правил. По приказу в перечне более 40 видов работ. Например, ИП на легких самолетах или вертолетах смогут доставлять больных и медицинский персонал, перевозить медицинские грузы. Малые самолеты смогут выполнять транспортно-связные работы, перевозить персонал и груз заказчика авиационных работ, например, перевозить строительные грузы на внешней подвеске или проводить погрузочно-разгрузочные работы. Также малой авиации разрешили вести отстрел волков, проводить ледовую разведку, поиск и спасение людей, а кроме того, обследовать пастбища, птиц, животных, вести разведку косяков рыбы, морского зверя и наводить на их скопления рыболовецкие суда.

«В новых авиационных правилах существенно упрощены требования по получению сертификата эксплуатанта по выполнению авиационных работ», – отметил председатель Ассоциации малой авиации Якутии Иван Лукин. По его словам, новые авиационные правила дают возможность выполнять широкий перечень авиационных работ по удовлетворению нужд экономики.

Заказчиками этих работ могут быть как частные компании, так как региональные власти. В новых условиях предприятия малой авиации получили возможность заработка. Для заказчиков повысится оперативность выполнения работ, а стоимость снизится. В результате можно будет значительно сэкономить расходы бюджетов регионов, считает Лукин.

Вопрос о расширении возможностей использования малых воздушных судов для выполнения авиационных работ обсуждался в течение нескольких последних лет. Такую идею продвигали представители малой авиации и региональные власти Сибири, Дальнего Востока, где востребованы подобные работы. Оппоненты говорили, что допуск малой авиации к выполнению авиаработ повлияет на безопасность.

Авиационные работы нужны в труднодоступных, удаленных территориях, говорит руководитель портала «Авиация России» Андрей Величко. Правда, не понятно, на чем компании малой авиации будут зарабатывать деньги, если у нас в стране нет нужной техники, добавляет он. Срок эксплуатации распространенные с советских времен легких многоцелевых самолетов АН-2 постепенно заканчивается, а новых легких самолетов в России пока нет.

Тем не менее, представители отрасли намерены идти дальше. «Впереди у авиационной общественности малой авиации России стоит не менее важная задача по получению разрешения на выполнение воздушными судами малой авиации коммерческих воздушных перевозок пассажиров, груза и почты», – отметил Лукин. По его словам, это создаст благоприятные финансово-экономические условия для успешной производственно-хозяйственной деятельности предприятий малой авиации.

<https://rg.ru/2020/11/03/maloy-aviacii-razreshili-vozit-gruzy-i-vesti-razvedku-kosiakov-ryby.html>

РБК УФА; АНАСТАСИЯ АНДРЕЕВА; 2020.05.11; АЭРОПОРТ УФЫ ПЕРВЫМ В ПФО ОБСЛУЖИЛ ДВУХМИЛЛИОННОГО ПАССАЖИРА

Сегодня, 5 ноября, уфимский аэропорт первым в Приволжском федеральном округе обслужил двухмиллионного пассажира, сообщает **пресс-служба** воздушной гавани.

«Мы вновь доказали высокий профессиональный уровень, несмотря на пандемию, нам удалось обслужить двухмиллионного пассажира первыми в ПФО и удержать лидирующие позиции, которые мы занимаем с 2013 года», – прокомментировал генеральный директор аэропорта «Уфа» Александр Андреев.

Исполнительный директор отраслевого агентства «Авиапорт» Олег Пантелеев считает, что сохранение показателей демонстрирует устойчивость работы уфимского аэропорта. Он оценил действия менеджмента аэровокзала в части работы с перевозчиками и арендаторами как «разумные и гибкие» и подчеркнул, что у Уфы есть возможности и дальше наращивать пассажиропоток.

«Несмотря на весь драматизм ситуации с распространением коронавируса, с точки зрения финансовой стабильности аэропорту ничего не угрожает. По международным перевозкам все аэропорты понесли колоссальные потери, если говорить о внутренних рейсах, то здесь на сохранение показателей в Уфе сказались несколько факторов. Во-первых, несмотря на некоторое снижение в начале пандемии числа рейсов, связанных с обслуживанием вахтовиков, этот сегмент стабилизировался и сработал без сбоев. Во-вторых, если говорить о туристической отрасли, то Башкирия в этом году смогла сохранить пассажиропоток граждан, отправляющихся на российские курорты, а также в регионе был зафиксирован рост въездного туризма, часть из которого и принял аэропорт», – отметил Олег Пантелеев.

За 2019 год аэропорт обслужил 3,57 млн пассажиров, что выше показателей 2018 года на 10%. В прошлом году пассажиропоток на внутренних воздушных линиях вырос на 11% – до 2,8 млн, на международных направлениях рост составил 8% – 764 тыс.

Самыми востребованными внутренними направлениями у пассажиров уфимского аэропорта в 2019 году были Москва, Санкт-Петербург и Нижневартовск, международными – Анталья, Даламан и Сანья.

Как сообщал РБК Уфа, в соответствии с решением федерального правительства с 27 октября из уфимского аэропорта возобновилось выполнение полетов за рубеж. Первый рейс из Турции аэровокзал принял вечером 28 октября, в республику рейсом авиакомпании AZUR Air из Антальи вернулись 189 пассажиров.

Сегодня в уфимском аэропорту также был установлен новый рекорд в Truck-pull. Как сообщал РБК Уфа, обладатель титула «Самый сильный человек» России Эльбрус Нигматуллин отбуксировал за собой на 25 метров авиалайнер весом 36 тонн за 44,58 секунды.

<https://ufa.rbc.ru/ufa/05/11/2020/5fa3bac09a79475ac8f04a2c>

ТАСС; 2020.06.11; ДВА ЧЕЛОВЕКА ПОСТРАДАЛИ ПРИ СТОЛКНОВЕНИИ ГРУЗОВИКА С ЭЛЕКТРИЧКОЙ В ПОДМОСКОВЬЕ

Электричка и грузовик столкнулись в Одинцовском районе Подмосковья, пострадали два человека, сообщили ТАСС в **пресс-службе** ГУ МЧС по Московской области.

«В 01:25 поступило сообщение о ДТП с электропоездом и «Камазом» на регулируемом железнодорожном переезде по адресу: городской округ Одинцово, железнодорожный перегон «Одинцово – Голицыно», платформа Перхушково. В результате ДТП произошел сход одной колесной пары первого вагона электропоезда Лобня – Дорохово. Предварительно, в результате происшествия пострадали два человека в автомобиле», – говорится в сообщении.

Добавляется, что в результате ДТП возгорания не произошло, топливо не разлилось. Железнодорожное полотно и линии электропередач целы. На месте два ремонтно-восстановительных поезда. Всего в ликвидации последствий аварии участвует 54 человека, 7 единиц техники, от МЧС 3 человека, 1 единица техники.

<https://tass.ru/moskovskaya-oblast/9927199>

ТАСС; 2020.05.11; ДВА ВАГОНА ЭЛЕКТРИЧКИ СОШЛИ С РЕЛЬСОВ НА СТАНЦИИ ТОЛСТОПАЛЬЦЕВО КИЕВСКОГО НАПРАВЛЕНИЯ МЖД

Первый и частично второй вагон электрички сошли с рельсов при отправлении от станции Толстопальцево Киевского направления Московской железной дороги. Из-за инцидента движение на Киевском направлении затруднено, никто не пострадал, сообщила в четверг **пресс-служба МЖД**.

«Сегодня в 21:04 на станции Толстопальцево Киевского направления МЖД при отправлении поезда №7161 Москва – Малоярославец произошел сход первого и частично второго вагона. В результате схода никто не пострадал. Пассажиры электрички эвакуированы», – говорится в сообщении.

В **пресс-службе** добавили, что для устранения последствий схода на место выехал восстановительный поезд со станции Бекасово.

Отмечается, что из-за происшествия движение на Киевском направлении затруднено.

Из-за инцидента движение в обе стороны приостановлено на участке Толстопальцево – Лесной городок, сообщается в официальном Twitter-аккаунте Центральной пригородной пассажирской компании (ЦППК). Для перевозки пассажиров запустили компенсационные автобусы.

О следственной проверке

Следователи проводят проверку в связи с инцидентом. Об этом ТАСС сообщила представитель Московского межрегионального следственного управления на транспорте (ММСУТ) СК России Елена Марковская.

«На месте происшествия работают следователи и криминалисты управления, организован комплекс необходимых проверочных мероприятий, направленных на установление всех обстоятельств и причин случившегося», – сообщила Марковская.

Как сообщил ТАСС источник в экстренных службах, на место прибыл аварийно-спасательный поезд. Всего в пассажирском поезде в составе 11 вагонов, в момент ЧП в нем находилось 50 человек. «Движение остановлено в обе стороны», – сказал источник.

<https://tass.ru/proisshestiya/9926229>

ТАСС; 2020.05.11; НА ТРАССЕ В КЕМЕРОВСКОЙ ОБЛАСТИ СТОЛКНУЛИСЬ АВТОБУС И ГРУЗОВИК

Грузовой автомобиль врезался в четверг в междугородный автобус на трассе в Кузбассе, за медицинской помощью обратились три пассажира, сообщили журналистам в **пресс-службе** ГИБДД Кузбасса в четверг.

«Водитель грузового автомобиля Shacman не выбрал безопасную скорость движения в конкретных погодных и дорожных условиях, не справился с управлением и совершил столкновение с автобусом, находящимся на остановочном пункте. Рейсовый автобус, в котором находились 10 человек, двигался по маршруту «Новокузнецк – Мыски». Трое пассажиров обратились за медицинской помощью», – говорится в сообщении.

<https://tass.ru/sibir-news/9919359>

ТАСС; 2020.05.11; В ИРКУТСКОЙ ОБЛАСТИ ПРИОСТАНОВИЛИ ПОИСКИ ПРОПАВШЕГО В ИЮЛЕ АН-2

Возобновленные 27 октября поиски самолета Ан-2 из Бурятии, пропавшего в июле, приостановлены в Иркутской области. Они пока не принесли результатов, сообщили в четверг ТАСС в **пресс-службе** регионального главка МЧС.

«Наши сотрудники и другие участники поисковой группы отработали по плану все секторы местности, провели аэрофотосъемку и видеосъемку, сейчас эти материалы находятся на обработке, специалисты их отсматривают. Биллинговые координаты, которые являлись основанием для возобновления поисков, пока результатов не дали.

Поиски приостановлены до установления новых обстоятельств», – сказал собеседник агентства.

Поиски проводили в Черемховском районе Иркутской области, где на основе анализа биллинговых данных с телефонов членов экипажа пропавшего самолета было установлено наиболее вероятное место его нахождения. В поисках задействовали вертолет, беспилотный летательный аппарат и наземные группы.

Всего за время поисков самолета в Иркутской области и Республике Бурятия было совершено 186 вылетов воздушных судов, с помощью которых обследовали почти 38,5 тыс. кв. км территории. С применением беспилотных летательных аппаратов осмотрели 1,7 тыс. кв. км, дельтапланов – 240 кв. км, наземные группы обследовали 685 кв. км. В сентябре **Росавиация** приняла решение о прекращении поисков, в октябре возобновить их предложил губернатор Иркутской области Игорь Кобзев.

Самолет Ан-2 авиакомпании «Феникс» вылетел 19 июля из поселка Кырен Бурятии для осмотра территории, где должны были проводить обработку лесов от тутового шелкопряда, и не вышел на связь. На борту находились шесть человек – два члена экипажа и четыре члена экипажей других воздушных судов авиакомпании «Феникс», которые позже должны были принять участие в обработке. Восточно-Сибирское следственное управление на транспорте СК РФ возбудило уголовное дело по ч. 3 ст. 263 УК РФ («Нарушение правил безопасности движения и эксплуатации воздушного транспорта, повлекшее по неосторожности смерть двух и более лиц»).

<https://tass.ru/sibir-news/9921519>

РИА НОВОСТИ; 2020.05.11; САМОЛЕТ «УРАЛЬСКИХ АВИАЛИНИЙ» ПОТЕРЯЛ ТРАП ПРИ ВЫЛЕТЕ ИЗ КРАСНОЯРСКА

Уральская транспортная прокуратура взяла на контроль проверку инцидента с самолетом авиакомпании «Уральские авиалинии», который потерял надувной трап при вылете из аэропорта Красноярска, сообщает в четверг **пресс-служба** надзорного ведомства.

По информации прокуратуры, 1 ноября в 02.26 (31 октября 22.26 мск) после вылета из аэропорта Красноярска самолета А-321, который используется «Уральскими авиалиниями» для перевозки грузов, на взлетно-посадочной полосе обнаружен аварийный надувной трап. Отмечается, что пассажиры на борту отсутствовали.

«По данному факту Уральским Межрегиональным территориальным управлением **Росавиации** проводится расследование, ход которого взят на контроль Уральским транспортным прокурором», – говорится в сообщении.

<https://ria.ru/20201105/samolet-1583114924.html>

На ту же тему:

<https://www.interfax.ru/russia/735651>

[Вернуться в оглавление](#)