



Ежедневный мониторинг СМИ

12 НОЯБРЯ 2020

СОДЕРЖАНИЕ

ВЕСТИ; 2020.11.11 17.11; КАДРОВЫЕ ПЕРЕСТАНОВКИ В ПРАВИТЕЛЬСТВЕ РФ .4	
ПЕРВЫЙ КАНАЛ; АЛЕКСЕЙ КРУЧИНИН; 2020.11.11 21.31; В ПОДМОСКОВЬЕ ЗАПУСТИЛИ САМЫЙ ПРОТЯЖЕННЫЙ УЧАСТОК ЦЕНТРАЛЬНОЙ КОЛЬЦЕВОЙ АВТОДОРОГИ.....	5
ВЕСТИ; ДЕНИС АЛЕКСЕЕВ; 2020.11.12 00.25; НОВЫЙ УЧАСТОК ЦКАД СВЯЗАЛ ФЕДЕРАЛЬНЫЕ ТРАССЫ М11 И М7	6
ВЕСТИ; 2020.11.11 13.19; В ПОДМОСКОВЬЕ ОТКРЫЛИ УЧАСТОК ТРАССЫ «ЕВРОПА – ЗАПАДНЫЙ КИТАЙ».....	7
РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; ЕВГЕНИЙ ГАЙВА; 2020.11.11; АНДРЕЙ БЕЛОУСОВ ПРЕДСТАВИЛ НОВОГО МИНИСТРА ТРАНСПОРТА КОЛЛЕКТИВУ	7
ТАСС; ДАНИИЛ ШАБАШОВ; 2020.11.11; АВТОМОБИЛЬНОЕ ДВИЖЕНИЕ ПО ЦКАД-3 ОТКРЫТО.....	8
REGNUM; 2020.11.11; МИНТРАНС ОЖИДАЕТ МИЛЛИАРДЫ ОТ ШТРАФОВ ЗА НЕОПЛАТУ ПРОЕЗДА ПО «ПЛАТНИКАМ»	9
ТАСС; 2020.11.11; ГОСДУМА НАДЕЛИЛА МИНТРАНС И МИНЗДРАВ ПРАВОМ УСТАНОВЛИВАТЬ ПОРЯДОК МЕДОСМОТРА АВИАПЕРСОНАЛА.....	9
ТАСС; 2020.11.11; МИНТРАНС ПРОТЕСТИРУЕТ СИСТЕМУ МОНИТОРИНГА ПЕРЕВОЗОК ПАССАЖИРОВ МЕЖДУГОРОДНЫМИ АВТОБУСАМИ.....	10
КОММЕРСАНТЪ; 2020.11.11; ТАКСИ НА ГРАНИ: ЧТО ЖДЕТ ОТРАСЛЬ	10
ВЕДОМОСТИ; АНАСТАСИЯ ЛЬВОВА; 2020.11.12; ПРАВИТЕЛЬСТВУ ПРЕДЛОЖИЛИ ПОДДЕРЖАТЬ ОБНОВЛЕНИЕ ЭЛЕКТРОТРАНСПОРТА В ГОРОДАХ; РСПП НАСТАИВАЕТ НА ВНЕДРЕНИИ КОНЦЕССИЙ ДЛЯ ОБНОВЛЕНИЯ ПАРКА.....	13
КОММЕРСАНТЪ; АНАСТАСИЯ ВЕДЕНЕЕВА; 2020.11.12; FESCO НАБИРАЕТ РОСАТОМНУЮ МАССУ; НА ДАЛЬНЕМ ВОСТОКЕ ОЖИДАЮТ ПОКУПКИ ГРУППЫ ГОСКОРПОРАЦИЕЙ.....	15
ВЕДОМОСТИ; ОКСАНА САМБОРСКАЯ; 2020.11.12; ЖИЗНЬ ПРИ ВОКЗАЛЕ; КАК ПРИВОКЗАЛЬНЫЕ ТЕРРИТОРИИ ПРЕВРАЩАЮТСЯ В СОВРЕМЕННЫЕ ГОРОДСКИЕ ПРОСТРАНСТВА.....	16
ВЕДОМОСТИ; ЕЛЕНА ВЕДЕРИНА; 2020.11.12; АВИАПАССАЖИРЫ СТРАХУЮТСЯ ОТ КОРОНАВИРУСА; ВМЕСТЕ С БИЛЕТОМ НА САМОЛЕТ ТЕПЕРЬ МОЖНО ПРИОБРЕСТИ СТРАХОВКУ ОТ COVID-19	21
НЕЗАВИСИМАЯ ГАЗЕТА; ОЛЬГА СОЛОВЬЕВА; 2020.11.11; СПРОС НА ЧЕРНОЕ ЗОЛОТО МОЖЕТ НИКОГДА НЕ ВОССТАНОВИТЬСЯ	22
ИЗВЕСТИЯ; КРИСТИНА МАНИЧ; 2020.11.11; ГОЛИКОВА РАССКАЗАЛА О ПРИНЦИПАХ ОТКРЫТИЯ АВИАСООБЩЕНИЯ С ДРУГИМИ СТРАНАМИ	24
ПРАЙМ; 2020.11.11; РОССИЯ ОСУЩЕСТВЛЯЕТ РАБОТУ ПО ВЫВОЗУ МИГРАНТОВ, ОСТАВШИХСЯ В СТРАНЕ.....	25

ИНДУСТРИЯ БЕЗОПАСНОСТИ; 2020.11.11; СФОРМУЛИРОВАНЫ ЦЕЛИ НАЦПРОЕКТА «ВНУТРЕННИЙ ВОДНЫЙ ТРАНСПОРТ».....	25
ИНДУСТРИЯ БЕЗОПАСНОСТИ; 2020.11.11; ЗАКОНЫ ПО ОТЪЕЗДУ С МОРСКОГО И РЕЧНОГО ТРАНСПОРТА МОГУТ СТАТЬ ЛУЧШЕ	26
ГУДОК; 2020.11.11; ПЕРВЫЕ ЛИЦА; ТЛЦ ПОСТРОЯТ НА СВОБОДНОЙ ОТ ЗАСТРОЙКИ ТЕРРИТОРИИ В СЫСЕРТСКОМ ГОРОДСКОМ ОКРУГЕ	29
ГУДОК; ЮЛИЯ АНТИЧ; 2020.11.11; ПОСТАВЩИКИ СТАРТАПОВ.....	29
ТАСС; 2020.11.11; ДОРОГА НА ГЛУБИНЕ 60 МЕТРОВ: КАК ИДЕТ СТРОИТЕЛЬСТВО ВОСТОЧНОГО ВЫЕЗДА ИЗ УФЫ.....	30
ТАСС; 2020.11.11; АСИ И РОСДОРНИИ ДОГОВОРИЛИСЬ ВОВЛЕКАТЬ ГРАЖДАН В МОНИТОРИНГ ДОРОЖНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ.....	33
ТАСС; 2020.11.11; БОЛЕЕ 73 МЛРД РУБЛЕЙ НАПРАВЯТ НА РЕАЛИЗАЦИЮ НАЦПРОЕКТОВ В ПОДМОСКОВЬЕ В 2021 ГОДУ	33
ТАСС; 2020.11.11; В ПРИМОРЬЕ ПРИОСТАНОВИЛИ ПРОПУСК ГРУЗОВИКОВ НА ПОГРАНПЕРЕХОДЕ ЧЕРЕЗ ГРАНИЦУ РОССИИ И КИТАЯ	34
РЖД-ПАРТНЕР; НАТАЛЬЯ ГУСАЧЕНКО; 2020.11.11; НЕДОСТАТКИ В ОБУСТРОЙСТВЕ ПОГРАНПЕРЕХОДОВ ПРЕПЯТСТВУЮТ ДАЛЬНЕЙШЕМУ РАЗВИТИЮ МЕЖДУНАРОДНЫХ ТРАНЗИТНЫХ КОРИДОРОВ	34
РЖД-ПАРТНЕР; 2020.11.11; СОЮЗ ТРАНСПОРТНИКОВ РОССИИ ВЫДВИНУЛ ПРЕДЛОЖЕНИЯ ПО РЕГУЛЯТОРНЫМ РЕШЕНИЯМ В ЦЕЛЯХ ПОДДЕРЖКИ СТАБИЛЬНОСТИ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА В УСЛОВИЯХ ПАНДЕМИИ.....	35
РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; 2020.11.11; НАЗВАНА ДАТА ЗАПУСКА СКОРОСТНЫХ ПОЕЗДОВ ИЗ МОСКВЫ В МИНСК.....	37
ФОНТАНКА; МАРИЯ МОКЕЙЧЕВА; 2020.11.11; ПОЛУКОЛЬЦА ДЛЯ СЕВЕРНОЙ СТОЛИЦЫ. КАК МОСКОВСКАЯ КОНЦЕПЦИЯ РЖД ПРИЖИВЕТСЯ НА ПЕТЕРБУРГСКОЙ ЗЕМЛЕ	38
ТАСС; 2020.11.11; ПРОВОЗНАЯ СПОСОБНОСТЬ МТУ ДОЛЖНА СОСТАВИТЬ 44 МЛН ТОНН В 2025-2026 ГОДАХ – ГУБЕРНАТОР	40
ПРАЙМ; 2020.11.11; ПАССАЖИРСКАЯ «ДОЧКА» РЖД ПРЕДЛАГАЕТ ПРОДЛИТЬ МЕРЫ ГОСПОДДЕРЖКИ ИЗ-ЗА COVID НА 2021 Г	40
ПРАЙМ; 2020.11.11; ХОЛДИНГ РЖД ПРОДЛИЛ СКИДКИ НА ПРОЕЗД В СВ И КУПЕ ДО КОНЦА АПРЕЛЯ.....	41
МОРСКИЕ НОВОСТИ; 2020.11.11; ТОРГОВЫЙ ПОРТ НАХОДКИ ЗАВЕРШАЕТ ОЧЕРЕДНОЙ ЭТАП ПЕРЕХОДА НА ЗАЩИЩЕННУЮ ПЕРЕВАЛКУ УГЛЯ	41
REGNUM; 2020.11.11; ЭКСПЕРТ ПРИЗВАЛ ВЛАСТИ РФ АКТИВНЕЕ РАЗВИВАТЬ ВНУТРЕННЕЕ АВИАСООБЩЕНИЕ	42
ПРАЙМ; СЕРГЕЙ ТЕТЮЕВ; 2020.11.11; «АЭРОФЛОТ»: ПОЛЕТ НОРМАЛЬНЫЙ ..	43
ТАСС; 2020.11.11; РОССИЙСКИЕ АВИАКОМПАНИИ В ОКТЯБРЕ СНИЗИЛИ ПЕРЕВОЗКИ ПОЧТИ НА 40%	43
РБК; 2020.11.11; S7 СЕДЬМОЙ РАЗ ОБОГНАЛА «АЭРОФЛОТ» ПО ЧИСЛУ ПЕРЕВЕЗЕННЫХ ПАССАЖИРОВ	44
РИА НОВОСТИ; 2020.11.11; НАЗНАЧЕН ВРЕМЕННО ИСПОЛНЯЮЩИЙ ОБЯЗАННОСТИ ГЛАВЫ «АЭРОФЛОТА».....	44
ТАСС; 2020.11.11; ИЗ НОВОСИБИРСКА НА ЗАНЗИБАР ЗАПУСТЯТ ЧАРТЕРНЫЕ	

Министерство транспорта РФ

РЕЙСЫ	45
ТАСС; 2020.11.11; UTAIR УВЕЛИЧИЛА КОЛИЧЕСТВО РЕЙСОВ ИЗ ВЛАДИКАВКАЗА В СОЧИ ДО ЧЕТЫРЕХ В НЕДЕЛЮ	45
ТАСС; 2020.11.11; ОМСКИЙ СУД ОТКЛОНИЛ АПЕЛЛЯЦИЮ «АЭРОФЛОТА» ПО ВЫПЛАТЕ ВДОВЕ ПИЛОТА 30 МЛН РУБЛЕЙ.....	46
РИА НОВОСТИ; 2020.11.11; С «ТРАНССТРОЙМЕХАНИЗАЦИИ» ВЗЫСКАЛИ В ПОЛЬЗУ РОСАВИАЦИИ 870 МЛН РУБЛЕЙ.....	46
ТЕЛЕКАНАЛ 360; ЛОМЕЙКО АЛЕКСАНДРА, БУЛЫГИНА ЮЛИЯ; 2020.11.11 09.07; ПЕДАГОГИ ВСЕХ ШКОЛ В РОССИИ БУДУТ ПОЛУЧАТЬ ВЫПЛАТУ ЗА КЛАССНОЕ РУКОВОДСТВО	47
АВТОРАДИО # ТОЛЬЯТТИ; 11.11.2020 11:18; ТРАНСПОРТНИКИ ТОЛЬЯТТИ ОБНОВИЛИ АВТОПАРК.....	47
КУБАНЬ 24 (KUBAN24.TV); 11.11.2020 11:28; ЛАЙНЕР «КНЯЗЬ ВЛАДИМИР» ОКАЗАЛСЯ В ЦЕНТРЕ СКАНДАЛА ПОСЛЕ СМЕНЫ РУКОВОДСТВА	48
ГТРК МУРМАНСК; 11.11.2020 17:39; ГРУЗООБОРОТ В АРКТИЧЕСКОМ БАСЕЙНЕ СНИЗИЛСЯ НА 8,5%.....	48

ПУБЛИКАЦИИ

ВЕСТИ; 2020.11.11 17.11; КАДРОВЫЕ ПЕРЕСТАНОВКИ В ПРАВИТЕЛЬСТВЕ РФ

В.: ФАС теперь возглавит бывший вице-губернатор Санкт-Петербурга Максим Шаскольский. Игорь Артемьев, который до сегодняшнего дня руководил службой, станет помощником премьер-министра Михаила Мишустина.

11 ноября новые министры, которых накануне утвердила Государственная дума, были представлены коллективам своих ведомств.

Подробнее о кадровых перестановках расскажет Мария Слободянская.

К.: Новые кадры в правительстве: пять министров приступили к работе на своих постах. Но перестановки в Белом доме на этом не закончились: Игорь Артемьев, 16 лет возглавлявший ФАС, теперь станет помощником премьер-министра. Его должность займет бывший экс-губернатор Санкт-Петербурга Максим Шаскольский. Встречу с ними провел Михаил Мишустин.

Михаил Мишустин, председатель правительства РФ: Хочу сказать самые добрые слова и коллективам Антимонопольной службы, и вам лично за многолетнюю профессиональную работу, а также предложить вам пост помощника председателя правительства. Надеюсь, что мы так же плодотворно, с учетом вашего опыта, будем работать над задачами достижения национальных целей, которые поставил президент».

Игорь Артемьев: Предстоит большая работа. Я буду с удовольствием этим заниматься.

Михаил Мишустин, председатель правительства РФ: Имеются в виду самые насущные проблемы, стоящие и перед бизнесом, и перед людьми. Если говорить о людях, то их в первую очередь интересует справедливость, в том числе справедливость в ценах, которые они видят на электроэнергию, на газ, на воду.

Максим Шаскольский: Антимонопольная служба будет очень серьезно работать над ростом ВВП страны, содействовать росту благосостояния граждан.

К.: Первый рабочий день у министров начался с представления коллективам. У каждого из них уже было время изучить повестку детальнее и выделить приоритетные направления своей работы.

Николая Шульгинова, министра энергетики, который до этого возглавлял Русгидро, представил его предшественник на этом посту, теперь же вице-премьер Александр Новак. Вопросы национального проекта «Экология» и входящих в него федеральных программ должны оказаться в центре внимания нового главы Минприроды Александра Козлова. Об этом сказала вице-премьер Виктория Абрамченко, представляя нового руководителя коллективу. Также в приоритете – вопросы цифровизации и создания мониторинговых систем, особенно на Байкале и Камчатке.

Сам Александр Козлов уже попросил коллег максимально быстро погрузить его в повестку новых задач. А по итогам двухдневного общения с парламентариями он выделил еще одну ключевую тему мусорной реформы.

Достижения целей нацпроекта по жилью и улучшению условий жизни для пяти миллионов семей ежегодно – главные задачи в работе Минстроя. Его возглавил Ирек Файзуллин, ранее он занимал пост первого заместителя министра. Коллективу его представил вице-премьер Марат Хуснуллин.

Представление коллективу прошел и Виталий Савельев – новый министр транспорта, который на протяжении многих лет руководил «Аэрофлотом». Как заявил первый вице-премьер Андрей Белоусов, работа нового руководства министерства должна продолжиться с учетом наработок старого.

Ключевые задачи на посту руководителя Минвостокразвития обозначил и Алексей Чекунков. До этого он был генеральным директором Фонда развития Дальнего Востока и Арктики. Работу по ключевым проектам и социальным вопросам он продолжит вместе с

вице-премьером и полпредом президента в Дальневосточном федеральном округе Юрием Трутневым.

Время включиться в повестку у всех новых членов правительства было – впервые, согласно новому механизму назначений, они прошли консультации с парламентариями. В течение двух дней министры и вице-премьер общались с профильными комитетами и фракциями Госдумы, которые тоже высказали свои пожелания по работе ведомств.

<https://www.vesti.ru/article/2484015>

<https://www.vesti.ru/article/2483543>

ПЕРВЫЙ КАНАЛ; АЛЕКСЕЙ КРУЧИНИН; 2020.11.11 21.31; В ПОДМОСКОВЬЕ ЗАПУСТИЛИ САМЫЙ ПРОТЯЖЕННЫЙ УЧАСТОК ЦЕНТРАЛЬНОЙ КОЛЬЦЕВОЙ АВТОДОРОГИ

Без светофоров, пешеходных переходов, свободный поток и автоматическая оплата. Открылось движение еще по одному участку Центральной кольцевой автодороги. Чем еще удобна эта «умная трасса»?

Как только перерезали красную ленту, третий участок Центральной кольцевой стал зеленым на всех навигаторах. И уже через 10 минут сюда со старой бетонки, которая теперь проходит параллельно, на новую трассу стали заворачивать фуры, небольшие грузовики и легковушки.

ЦКАД-3 – самый длинный отрезок Центральной кольцевой. Почти 106 километров от трассы М-11 «Нева» до М-7 «Волга». Разрешенная скорость 110 километров в час, а значит, путь по маршруту как раз и займет примерно час, то есть в среднем втрое быстрее, чем по А-107.

Действительно, тормозить на четырехполосной магистрали почти не придется. Не будет светофоров, пешеходных переходов и пропускных пунктов. По всей трассе впервые в России установлены рамки Free Flow, в переводе – «свободный поток». Система автоматически считывает данные об оплате.

«Это транспондеры, известные всем. И с другой стороны, можно оплатить проезд, зайдя на сайт и выбрав маршрут, оплатить тот маршрут, который вы для себя выбрали», – пояснил председатель правления ГК «Автодор» Вячеслав Петушенко.

Проехать по третьему участку можно будет, используя любой транспондер. Есть и другие варианты – купить заранее билет или оплатить проезд по факту, но не позже пяти дней после поездки, иначе придет штраф.

«Свободный поток» – лишь часть единой интеллектуальной системы на всей ЦКАД. Это так называемая «умная дорога», оснащенная современной электроникой.

«Это детекторы транспорта, это система видеоинцидентов, это система метеомониторинга, система контроля транспортных потоков, то есть в совокупности все эти датчики, которые покрывают каждый километр автомобильной дороги, чтобы предотвратить какие-либо происшествия», – рассказал генеральный директор ООО «Казань-Телематика» Марсель Нигметзянов.

«Умные дороги» нужны не только, чтобы облегчить жизнь простым водителям. Вот будущее грузоперевозок – беспилотник. Непривычно, конечно, видеть грузовик без кабины, но она здесь и не нужна. Водитель – компьютер, который анализирует дорожную обстановку в том числе и с помощью видеокамер.

Все данные моментально попадают в центральный пункт управления. Система обрабатывает их, распознает объекты, подписывает: вот, корреспондент, например, person, то есть «человек». Если люди появляются на дороге, грузовик сразу останавливается.

ЦКАД-3 станет частью международного транспортного коридора «Европа – Западный Китай». Единая скоростная магистраль, которая пройдет через полконтинента от Санкт-Петербурга до китайского порта Ляньюньган – крупнейший автодорожный проект на территории России, Казахстана и Китая.

Планируется, что вся трасса протяженностью почти 8,5 тысяч километров станет «умной дорогой», а это позволит увеличить грузоперевозки между Европой и Юго-Восточной Азией.

«ЦКАД – ведь это самый сложный, мирового уровня проект вокруг мегаполиса. Что такое вокруг мегаполиса? Это огромное количество населенных пунктов. Это люди. Это самые сложные инженерные коммуникации. Газопроводы, нефтепроводы, продуктопроводы, мощные трассы. Я могу сказать, что, если бы президент не включился в этот вопрос, не принял ряд серьезных решений, мы бы еще год ближайший точно ЦКАД не построили», – подчеркнул вице-премьер Марат Хуснуллин.

«Мы построили десятки путепроводов, различных магистралей, но самая главная из них – ЦКАД, конечно. Это и для экологии важно, для экономики важно, для каждого человека. Потому что это дополнительное удобство передвижения. Это другие скорости, освобождаешь огромное количество времени. Ну а для экономики любая дорога – это центр притяжения. Это дополнительные рабочие места, это дополнительный потенциал», – подчеркнул губернатор Московской области Андрей Воробьев.

Для утвержденных накануне Госдумой Министра строительства Ирека Файзулина и министра транспорта Виталия Савельева и это были фактически первые появления на публике в новом статусе.

«Объект сам по себе уникален тем, что на нем уже можно работать, и вот те скорости, о которых говорили, та интеллектуальная вещь Free Flow, когда проезжать будет без остановки, это тот интеллектуальный вклад, который мы вкладываем, используя отечественные продукты. И это очень важно для всех нас», – отметил Виталий Савельев.

Третий участок открыт, и теперь позади уже половина грандиозной стройки ЦКАД. Еще 100 километров Центральной кольцевой планируют сдать до конца года.

https://www.1tv.ru/news/2020-11-11/396610-v_podmoskovie_zapustili_samyy_protyazhennyy_uchastok_tsentralnoy_koltsevoy_avtodorogi

На ту же тему:

https://www.1tv.ru/news/2020-11-11/396598-v_podmoskovie_otkryli_dvizhenie_po_samomu_dlinnomu_uchastku_tsentralnoy_koltsevoy_avtodorogi

https://www.1tv.ru/news/2020-11-11/396582-v_moskve_torzhestvenno_zapustili_dvizhenie_po_samomu_dlinnomu_uchastku_novoy_koltsevoy_dorogi_vokrug_stolitsy

https://www.1tv.ru/news/2020-11-11/396567-otkryto_dvizhenie_po_samomu_protyazhennomu_uchastku_tsentralnoy_koltsevoy_avtodorogi

ВЕСТИ; ДЕНИС АЛЕКСЕЕВ; 2020.11.12 00.25; НОВЫЙ УЧАСТОК ЦКАД СВЯЗАЛ ФЕДЕРАЛЬНЫЕ ТРАССЫ М11 И М7

Центральная кольцевая автодорога, хоть и проходит вдоль окраин Москвы, 50 км от МКАД, теперь это один из ключевых элементов в транспортной системе не только столицы, но и всей и страны. И по задачам, и по грузовой логистике, и что главное – по технологическим решениям.

ЦКАД делится на пять пусковых пунктов. Этапов. Частично в этом году открылся пятый. Сегодня – открылся самый длинный. Третий. 105 километров дорожного полотна. От трассы М11 на Санкт-Петербург до М7 на Нижний Новгород. С северо-запада на юг теперь можно доехать за час.

Пропускную способность повысили за счёт системы «свободный поток». Это значит, что пропускных пунктов на дороге не предусмотрено. Безбарьерные рамки на протяжении всей трассы считывают госномера, впоследствии водителю приходит счёт на оплату. Либо

считывается транспондер. Планируется поток 43,5 тысячи машин в сутки. С запуском этого участка преодолён экватор в строительстве.

Ещё одна инновация ЦКАД – система «умная дорога». Интеллектуальная транспортная система – простыми словами, это огромное количество сенсоров, датчиков, камер, которые фиксируют ситуацию на дороге и передают в центральный пункт управления.

А вот ещё новинка – семь метеостанций на протяжении всего пути – это значит, что специалисты смогут спрогнозировать погоду на ближайшие 4 часа. Предупредить об изменении погодных условий водителей – информацию выведут на большие экраны. И вызвать коммунальные службы в случае необходимости.

Уникальный подход теперь и во взаимодействии с беспилотниками. Умная дорога контролирует их на всем пути. Готовность к таким уже не экспериментам – реалиям – продемонстрировал малолитражный грузовик без водителя.

Проезд по участку для грузовых автомобилей будет стоить 1600 рублей. Для легковых чуть больше пятисот. Это без учета скидок. Движение по этому участку ЦКАД было запущено сразу после торжественного открытия.

К концу году планируется открытие ещё ста километров центральной кольцевой.

<https://www.vesti.ru/article/2484174>

ВЕСТИ; 2020.11.11 13.19; В ПОДМОСКОВЬЕ ОТКРЫЛИ УЧАСТОК ТРАССЫ «ЕВРОПА – ЗАПАДНЫЙ КИТАЙ»

С 11 ноября началось движение по самому длинному платному участку Центральной кольцевой автомобильной дороги (ЦКАД-3) в объезд Москвы.

Участок длиной 105 км строился по концессии и входит в состав автотранспортного коридора «Европа – Западный Китай». Из 101 миллиарда рублей, потраченных на строительство участка, около 59 миллиардов рублей – частные инвестиции, остальное – деньги из бюджета.

В 2016 году при заключении соглашения о строительстве проект оценивали в 81,4 миллиарда рублей – 42,2 миллиарда из них были деньги инвесторов, и 39,2 миллиарда рублей из бюджета. Соглашение заключал «Автодор» с ООО «Автодорожная строительная корпорация».

Участок ЦКАД-3 расположен на севере и северо-востоке Московской области между автомобильными дорогами М11 «Нева» и М7 «Волга».

На ЦКАД-3 работает система безбарьерной оплаты free flow: для легковых машин без транспондера цена проезда составляет 510 рублей, с транспондером – 225 рублей, для грузовиков – 1,66 тысячи рублей и 840 рублей.

<https://www.vesti.ru/auto/article/2483804>

РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; ЕВГЕНИЙ ГАЙВА; 2020.11.11; АНДРЕЙ БЕЛОУСОВ ПРЕДСТАВИЛ НОВОГО МИНИСТРА ТРАНСПОРТА КОЛЛЕКТИВУ

Первый заместитель председателя Правительства России Андрей Белоусов представил коллективу Минтранса нового министра Виталия Савельева, сообщили в министерстве. В мероприятии также принял участие предыдущий руководитель ведомства Евгений Дитрих. Виталий Савельев назначен министром транспорта Указом Президента России от 10.11.2020 № 690. Как отметил Андрей Белоусов, Виталий Савельев на посту заместителя министра экономического развития курировал бюджет, федеральную адресную инвестиционную программу, оборонный комплекс, макроэкономический блок, региональные вопросы. Также Савельев вывел **авиакомпанию «Аэрофлот»**, которую возглавлял с 2009 года, в число одной из лучших компаний мира. «Человек хорошо разбирается в проблемах транспорта. Уверен, при нем будет обеспечена необходимая преемственность, эффективность и сконцентрированность на результатах», – сказал Белоусов, чьи слова приводит пресс-служба Минтранса.

Виталий Савельев отметил, что новая должность для него большая жизненная веха, новый этап в карьере. «В Минтрансе есть свои традиции, заложенные многими министрами. Надеюсь, мы сможем их сохранить и продолжить и, объединив наши знания и опыт, укрепим министерство и решим задачи, которые важны для нашего государства», – сказал Савельев.

Он также подчеркнул важность разрабатываемой Транспортной стратегии на период до 2035 года. Если она будет одобрена, то при эффективном использовании имеющихся объемов финансирования отрасли транспортники смогут добиться результатов, которые ждет от них страна, указал Савельев. «Наша самая главная задача – повышение мобильности населения, повышение транспортной доступности. Все это дает существенный вклад в экономику. Мы должны развивать отрасль и делать ее более сильной», – сказал министр.

Андрей Белоусов поблагодарил Евгения Дитриха за плодотворную и результативную работу, пожелав ему успехов в дальнейшей трудовой деятельности.

<https://rg.ru/2020/11/11/andrej-belousov-predstavil-novogo-ministra-transporta-kollektivu.html>

ТАСС; ДАНИИЛ ШАБАШОВ; 2020.11.11; АВТОМОБИЛЬНОЕ ДВИЖЕНИЕ ПО ЦКАД-3 ОТКРЫТО

Автомобильное движение запущено сегодня по ЦКАД-3 – самому длинном участку Центральной кольцевой автодороги, передает корр. ТАСС с места события. ЦКАД-3 проходит по территории севера и северо-востока Московской области и соединяет автомобильные дороги М-11 «Нева» и М-7 «Волга».

Максимальная разрешенная скорость движения по новой трассе – 110 км/ч. Ее длина составляет 105,87 км (включая 17 мостов, 5 экодуков и 47 путепроводов). Строительство участка велось с 2016 года, генподрядчиком работ выступал «ДСК Автобан». Стоимость проекта составила 100,8 млрд рублей.

В торжественной церемонии открытия приняли участие вице-премьер РФ Марат Хуснуллин, министр транспорта РФ Виталий Савельев, экс-глава Минтранса РФ Евгений Дитрих, специальный представитель президента РФ по вопросам природоохранной деятельности, экологии и транспорта Сергей Иванов, помощник президента Игорь Левитин, губернатор Московской области Андрей Воробьев, а также глава «Автодора» Вячеслав Петушенко.

«Сегодняшний участок, который мы открываем, для нас является особым, потому что с открытием этого участка мы пересекли так называемый экватор ЦКАДа. Больше половины ЦКАДа с сегодняшнего дня уже будет работать полноценно. Мы очень надеемся, что к концу года еще порядка 100 км ЦКАДа поедет, и нам только останется небольшая часть на следующий год», – отметил Хуснуллин.

Стоимость и безбарьерная оплата проезда

Минимальная стоимость проезда по ЦКАД-3 при наличии скидки по транспондеру для легковых автомобилей составит 255 рублей, или 2,4 рубля за километр, для грузовых – 830 рублей.

При этом на ЦКАД будет действовать безбарьерная система оплаты Free-flow. Автомобили будут без остановок проезжать через рамку с оборудованием фиксации проезда, а оплата производится с лицевого счета пользователя по транспондеру или с помощью распознавания государственных регистрационных номерных знаков. Водители без транспондера смогут оплатить проезд на сайте оператора в личном кабинете.

Всего на ЦКАДе будет установлено 12 рамок Free-flow, четыре из которых – на ЦКАД-3. Штраф за неоплату проезда составит 2,5 тыс. руб. для легковых автомобилей, 5,5 тыс. руб. – для грузовых. При этом у водителя будет возможность оплатить проезд в течение двух месяцев после официального оповещения о нарушении. В случае, если плата так и не будет внесена, автомобилист оплатит и штраф, и стоимость проезда.

Умная дорога

На ЦКАД-3 также внедрена система «Умная дорога», разработанная компанией «Национальная телематическая система». Это технология автоматического управления дорожным движением. Она получает с датчиков и камер информацию об авариях и заторах, скорости и плотности транспортных потоков, появлении на дороге посторонних предметов, пешеходов или животных.

«Семь метеостанций, расположенных вдоль трассы, позволяют точно прогнозировать изменение погоды на ближайшие 4 часа и при необходимости оперативно связываться с коммунальными службами для уборки и обработки дороги», – сказали в «Автодоре».

Все значимые данные будут выводиться на информационные табло вдоль трассы, а также рассылаться в специальные приложения на смартфоны водителей, уточнили в госкомпании.

О ЦКАД

Строительство ЦКАД началось в 2014 году. Впоследствии проект был включен в **Комплексный план модернизации и расширения магистральной инфраструктуры** до 2024 года, а также получил приоритетное внимание со стороны кабмина. Трасса протяженностью 336,5 км пройдет приблизительно в 50 км от МКАД параллельно А-107 Московскому малому кольцу («Малой бетонке»). Проект разделен на пять участков. Новая федеральная трасса призвана разгрузить центральный транспортный узел Московского региона за счет отвода основного потока транзитного грузового и пассажирского трафика в обход столицы, а также уменьшить нагрузку на радиальные выходы из Москвы, МКАД и улицы городов Московской области.

Открытие участков ЦКАДа несколько раз переносилось. В том числе ЦКАД-3 изначально планировалось сдать в эксплуатацию в 2018 году.

По словам вице-премьера Марата Хуснуллина, полностью ЦКАД планируется замкнуть в 2021 году.

<https://futuresussia.gov.ru/nacionalnye-proekty/avtomobilnoe-dvizenie-po-ckad-3-otkryto>

REGNUM; 2020.11.11; МИНТРАНС ОЖИДАЕТ МИЛЛИАРДЫ ОТ ШТРАФОВ ЗА НЕОПЛАТУ ПРОЕЗДА ПО «ПЛАТНИКАМ»

Минтранс подсчитал доход от штрафов за нарушения при оплате проезда по платным дорогам России, передает корреспондент ИА REGNUM 11 ноября.

Расчетный объем штрафов составит по итогам 2020 года порядка 80 млн рублей, сообщил **замглавы Минтранса Дмитрий Зверев**.

При этом, по его словам, 2021 и 2022 год принесут в дорожный фонд по 1,8 млрд рублей.

«Потому что это пиковые периоды. Дальше финансовая модель предполагает снижение количества собранных штрафов в виду снижения количества правонарушений – порядка 800–850 млн рублей, не более», – сообщил **Зверев**, отвечая на вопросы депутатов Госдумы.

<https://regnum.ru/news/3112702.html>

ТАСС; 2020.11.11; ГОСДУМА НАДЕЛИЛА МИНТРАНС И МИНЗДРАВ ПРАВОМ УСТАНОВЛИВАТЬ ПОРЯДОК МЕДОСМОТРА АВИАПЕРСОНАЛА

Госдума в среду приняла в первом чтении правительственный законопроект, согласно которому для экипажей гражданских самолетов и диспетчеров вводится обязательное регулярное медицинское освидетельствование согласно порядку, который установит **Минтранс** вместе с Минздравом.

Как пояснил на заседании **замминистра транспорта Дмитрий Зверев**, законопроект был разработан «с целью законодательного закрепления особенностей деятельности по формированию системы отбора по состоянию здоровья специалистов в авиационный персонал гражданской авиации, с целью синхронизации норм Воздушного кодекса РФ и федерального закона об основах охраны здоровья граждан». По его словам, сейчас законодательством не предусмотрены полномочия профильных ведомств по изданию необходимых нормативных актов.

Законопроектом предусматривается введение порядка «обязательных медицинских освидетельствований, порядка проведения предполетного, послеполетного медицинского осмотра экипажей гражданского воздушного судна, предсменного и послесменного осмотра диспетчеров управления воздушным движением». «Законопроект предполагает создание единой системы и единого механизма при проведении таких осмотров, освидетельствования для всего персонала гражданской авиации», – добавил замминистра. Согласно документу, порядок осмотров устанавливается **Минтрансом** по согласованию с Минздравом. Также будет сформирована автоматизированная централизованная база персональных данных, касающихся состояния здоровья членов экипажей гражданских воздушных судов и диспетчеров.

<https://tass.ru/obschestvo/9977749>

ТАСС; 2020.11.11; МИНТРАНС ПРОТЕСТИРУЕТ СИСТЕМУ МОНИТОРИНГА ПЕРЕВОЗОК ПАССАЖИРОВ МЕЖДУГОРОДНЫМИ АВТОБУСАМИ

Минтранс РФ с 16 ноября по 14 декабря 2020 года протестирует единую федеральную систему мониторинга и контроля перевозок пассажиров междугородными автобусами, следует из распоряжения правительства, опубликованного на официальном портале правовой информации.

«Провести с 16 ноября 2020 года по 14 декабря 2020 года тестовые испытания единой федеральной системы мониторинга и контроля перевозок пассажиров автобусами в междугородном сообщении, – говорится в сообщении. – Федеральным органом исполнительной власти, уполномоченным на обеспечение проведения тестовых испытаний, а также контроля за ходом их реализации, является **Минтранс России**».

В тестовых испытаниях будут задействованы Центральный, Северо-Западный, Приволжский и Южный федеральные округа. Оператором системы назначена компания «Современные технологии пассажирского комплекса».

Документом также подтверждается целесообразность тестирования с использованием госсистемы «Платон» и комплексов фото и видео фиксации нарушений правил дорожного движения.

Поручение о создании единой федеральной системы мониторинга пассажирских перевозок междугородными автобусами было дано по итогам Госсовета 26 июня.

<https://tass.ru/ekonomika/9975285>

КОММЕРСАНТЬ; 2020.11.11; ТАКСИ НА ГРАНИ: ЧТО ЖДЕТ ОТРАСЛЬ

Госдума более пяти лет рассматривает законопроект о такси. Его принятие вводит ограничения рынка, которые возложат дополнительную финансовую нагрузку на агрегаторов, выдавят перевозчиков в серую зону и приведут к росту цен для пассажиров – к таким выводам пришли участники онлайн-конференции ИД «Коммерсантъ». Самые острые вопросы обсудили за круглым онлайн-столом эксперты, участники отрасли и представители органов власти.

Регулирование тарифов

«Лучший регулятор – рынок, – считает Елена Заева, начальник управления регулирования связи и информационных технологий ФАС России. – Любое государственное вмешательство в сферу, которая не находится в состоянии естественной монополии, неизбежно приведет к перекосу в рыночных отношениях». Если, как предлагает законопроект, зафиксировать минимальный и максимальный тарифы, сократится предложение на легальном рынке такси и вырастет черный, куда уйдут дешевые поездки.

«При введении предлагаемого для Москвы и области минимального тарифа в 250 руб. за поездку пострадают все, – уверен Антон Петраков, директор по корпоративным отношениям и связям с государственными органами “Яндекс.Такси”. – Поездок станет на 30% меньше

(сократятся короткие поездки), как и самих такси, при этом заработок водителя не вырастет, а сократится на 10%».

«Мы не должны регулировать что-то только потому, что можем», – считает Александр Савельев, заместитель председателя комиссии по правовому обеспечению цифровой экономики Московского отделения Ассоциации юристов России (МО АЮР). И напоминает: предложение не обосновано с юридической точки зрения – ограничения свободы договора и ведения предпринимательской деятельности, согласно Конституции, могут вводиться только для защиты значимых интересов и благ и должны носить пропорциональный характер.

«Если мы считаем, что водитель такси, пытаясь заработать на большом количестве дешевых поездок, недосыпает и это опасно для пассажиров, то не нужно регулировать тарифы: контролировать переработку позволяют цифровые технологии», – уверен Павел Чистяков, вице-президент Центра экономики инфраструктуры. Кроме того, введение минимального тарифа и неизбежный отток такси на 3–4% увеличит количество личных автомобилей, это 20–30 тыс. ежедневно, с чем борется дептранс.

Регистрация агрегаторов в регионах

«Такая регистрация противоречит самой природе цифровых сервисов, которые не привязаны к месту оказания услуг», – считает Александр Журавлев, председатель комиссии по правовому обеспечению цифровой экономики МО АЮР. – Если цель – контролировать и проверять агрегатора на региональном уровне, то закон о государственном и муниципальном контроле позволяет в том числе онлайн-проверки». Чтобы отключать от сервиса таксистов, лишенных прав и разрешений, можно создать универсальный реестр, к которому будут иметь доступ агрегаторы, таксопарки и власти.

«В законопроекте бизнес такси выглядит как традиционный – водители, таксопарки, хотя в госпрограммах заложено и создание российских цифровых гигантов, и легализация беспилотного транспорта», – напоминает Дмитрий Тер-Степанов, заместитель генерального директора, директор по направлению «Нормативное регулирование» АНО «Цифровая экономика». Цифровая экономика – конкуренция экосистем, объясняет эксперт, а разделение по территориальному признаку не способствует росту экосистемы. Хотя именно у большой системы выше запас прочности: в пандемию пассажиропоток упал, но служба такси за счет того, что объединила несколько видов бизнеса – доставку еды, документов, – продолжила работать.

«У нас и так отличная обратная связь в каждом регионе и с контрольными органами, и с водителями, и с потребителями: все обращения по телефону, на сайте мы принимаем и обрабатываем в режиме реального времени, ни один вопрос не остается без ответа», – говорит Анастасия Сильченко, руководитель направления по связям с государственными структурами «Ситимобил». Компания, по словам ее представителя, не является прибыльной, финансы инвесторов идут в развитие бизнеса, в 2019 году минус составил 6 млрд руб. И на открытие офисов в регионах придется потратить 500 млн руб. в год, что приведет минимум к 2–3% роста стоимости услуг.

«В проекте закона сказано, что предприниматель должен быть зарегистрирован в субъекте осуществления деятельности. Эта новелла сделает невозможным бизнес заказа такси в нескольких субъектах РФ тех, кто выбрал организационно-правовую форму индивидуального предпринимателя, ведь он может быть зарегистрирован только по месту жительства, в одном субъекте», – объясняет Максим Шушарин, директор сервиса заказа такси «Максим». – Далее, законодатель требует зарегистрировать в каждом регионе отдельное юрлицо. Очевидно, что в рамках единого бизнеса у этих юрлиц будут одни и те же учредители и исполнительный орган. Но если у более чем десяти юрлиц учредитель один, налоговая служба автоматически считает их фирмами-однодневками: начинаются проверки, внесение записей о недостоверности в ЕГРЮЛ, блокировка счетов».

«Депутаты говорят о том, что местные власти испытывают затруднения при реагировании на какие-либо нарушения деятельности, а также не могут оперативно обмениваться

данными с агрегаторами, – отмечает Дмитрий Мычкин, операционный директор ГК «Везёт». – Мы считаем, что контроль за рынком в большей степени должен осуществляться с помощью обмена данными. Если заключить соглашение между региональным дептрансом и агрегатором, то это решит задачу формальных отношений. Регионы получают доступ к информации о текущем положении такси и смогут использовать их для городского планирования. К примеру, в Москве уже давно реализуются такие программы, и для этого не нужно открывать отдельные юрлица.

И в качестве заключительного аргумента, я хочу напомнить, что 8-я статья Конституции гарантирует единство экономического пространства, свободное перемещение товаров, услуг и финансовых средств, поддержку конкуренции и свободу экономической деятельности. Так почему же ФНС поддерживает развитие бизнеса, а Госдума нет?»

Квоты на выдачу разрешений

«Вводить одновременно и регулирование тарифов, и квотирование – это, что называется, добить рынок, – уверяет Павел Чистяков. – Он и так не насыщен: доля поездок на такси в крупных городах – 1–2% и ниже. В Москве – 3,5%, примерно как в Токио и существенно меньше, чем в Нью-Йорке». При этом в столице средняя стоимость поездки на такси в 10–11 раз выше, чем поездки на общественном транспорте, отмечает эксперт. Если давить на нее вверх квотированием, эта разница еще увеличится, пассажиропоток переориентируется на общественный транспорт и на личный – на улицы выедут до 50 тыс. машин.

«За девять лет с момента принятия 69-ФЗ, позволяющего субъектам регулировать количество выданных разрешений на работу в такси, никто этой нормой не воспользовался, – обращает внимание Максим Шушарин. – Государство все эти годы не может побудить перевозчиков получать разрешения – о каком квотировании может идти речь? Но представим, что все – с разрешениями, и государство начинает ограничивать их выдачу. Перевозчики просто уйдут в нелегалы. И лишат части заработной платы легальных перевозчиков». Кроме того, квотирование, право допустить или не допустить к легальной перевозке – мощный коррупциогенный фактор, уверен спикер: известны примеры, когда местные законы, например ограничивающие цветовую гамму кузова такси, принимались в интересах аффилированных лиц. Практика показала, что нет оснований механически переносить норму о квотировании в новый закон. Перед отраслью стоит совсем другая задача – не ограничивать легальное, а всеми силами его увеличивать.

Распределение ответственности между участниками рынка

«Законопроект должен рассмотреть всех участников рынка: водителя, юрлицо–владельца транспортного средства, пассажира. Планово разобрать, какие у каждого есть риски, и попытаться их защитить», – считает Светлана Гусар, вице-президент Всероссийского союза страховщиков, вице-президент Национального союза страховщиков ответственности. Сегодня, например, два закона о страховании расходятся в подходах об определении стоимости жизни пассажира – 500 тыс. руб. по ОСАГО и 2 млн руб. по 67-ФЗ. Многие крупные агрегаторы сегодня начали уже сами страховать поездки, отмечает эксперт, но гарантии прав всех, включая пассажиров, должны быть идентичными, понятными и не зависящими ни от чьей доброй воли.

«Бизнес развивает технологии быстро, а государство исторически никогда так быстро не работало», – объясняет несовершенство обсуждаемого закона Андрей Ионов, главный аналитик ассоциации «Цифровой транспорт и логистика». Государство как регулятор, считает эксперт, само должно пройти процесс цифровой трансформации. Но у него уже сейчас есть чем помочь цифровым компаниям в обеспечении безопасности на рынке такси – данными в государственных системах. Государство должно обеспечить равный, недискриминационный доступ к данным, например, ЭРА-ГЛОНАСС и «Платона» тех же «Яндекса» или «Сбера».

Антон Петраков, директор по корпоративным отношениям и связям с государственными органами «Яндекс.Такси»: «Страховые продукты, о которых говорила Светлана, должны стать стандартом для обеспечения ответственности тех или иных участников рынка».

Важный момент, отмечает спикер: самозанятые в такси с точки зрения транспортного законодательства должны считаться перевозчиками и нести всю предусмотренную законом ответственность. Агрегаторы, в свою очередь, могут субсидиарно отвечать за вред в результате ДТП, когда за рулем машины был самозанятый.

«Законодатели не всегда различают перевозчика и агрегатора, – считает Ольга Дашевская, представитель Gett. – Но возлагать на нас законом ответственность, например, за предрейсовый медосмотр водителя не имеет никакого смысла: агрегатор не может производить его ни технически, ни законодательно». Многие меры безопасности, отмечает спикер, агрегаторы уже берут на себя совершенно добровольно – начиная со страховки и заканчивая бесплатными масками для пассажиров в пандемию.

<https://www.kommersant.ru/doc/4565962>

ВЕДОМОСТИ; АНАСТАСИЯ ЛЬВОВА; 2020.11.12; ПРАВИТЕЛЬСТВУ ПРЕДЛОЖИЛИ ПОДДЕРЖАТЬ ОБНОВЛЕНИЕ ЭЛЕКТРОТРАНСПОРТА В ГОРОДАХ; РСПП НАСТАИВАЕТ НА ВНЕДРЕНИИ КОНЦЕССИЙ ДЛЯ ОБНОВЛЕНИЯ ПАРКА

Российский союз промышленников и предпринимателей (РСПП) предложил внедрять механизм концессий для обновления общественного электрического транспорта и соответствующей инфраструктуры в городах.

«Предусмотреть федеральную субсидию на финансирование капитальных грантов при реализации обновления парка и инфраструктуры ГНЭТ (городского наземного электрического транспорта) в форме концессионных соглашений», – говорится в письме РСПП, направленном **премьер-министру Михаилу Мишустину** по итогам форума «Общественный транспорт 2020» (документ есть в распоряжении «Ведомостей»). Получение письма подтвердили в аппарате правительства. По задумке РСПП, концессии должны привести к тому, что управлением городским транспортом должны будут заниматься не муниципальные предприятия, а коммерческие структуры.

Как пояснил «Ведомостям» представитель союза, по концессионному соглашению с властями региона частный инвестор вкладывает средства в ремонт и строительство инфраструктуры и транспортных объектов, а взамен получает возможность на платной основе эксплуатировать эти объекты после реконструкции. Механизм использовался, например, для строительства скоростной автотрассы М11, которая остается в собственности государства, но эксплуатируется инвесторами. Аналогично заключать концессии РСПП предлагает теперь для обновления общественного транспорта – регионы и муниципалитеты будут искать инвесторов, заключать с ними соглашения и в качестве концедентов вкладываться федеральными деньгами в капитальный грант, т. е. в первоначальные капитальные затраты на строительство или реконструкцию.

«**Минтранс** поддерживает финансирование обновления парка электротранспорта с помощью механизма капитального гранта. Для этого прежде всего необходимо утвердить источники финансирования», – сообщил «Ведомостям» представитель ведомства. При этом в ходе форума РСПП по теме общественного транспорта (состоялся в октябре) **замглавы Минтранса Алексей Семенов** говорил, что основным механизмом поддержки проектов обновления парка и в дальнейшем будет льготный лизинг, когда выбранным на конкурсе муниципальным перевозчикам из регионов предоставляется право закупать технику в Государственной транспортной лизинговой компании со скидкой в 60% от ее стоимости. Представитель Минэкономразвития лишь сообщил «Ведомостям», что ведомство рассматривает предложения РСПП. Ранее первый замглавы Минэка Андрей Иванов также на форуме предлагал выделять на заключение концессий средства региональных дорожных фондов. «**Минтранс** не поддерживает финансирование обновления парка из средств региональных дорожных фондов», – говорит представитель министерства. **Семенов**, в свою очередь, предлагал привлекать на эти цели суверенные займы в Новом банке развития БРИКС.

Около 60% подвижного состава трамваев и троллейбусов в России устарели, говорит «Ведомостям» эксперт SBS Consulting Дмитрий Бабанский. «57,7% подвижного состава парка трамвайных систем в России старше 25 лет, т. е. срок их эксплуатации уже закончился или приближается к этому, – сообщил президент «ПК Транспортные системы» (производит трамваи) Феликс Винокур. – А износ инфраструктуры электрического транспорта составляет более 90%, и она требует срочной реконструкции». При этом **директор Института экономики транспорта и транспортной политики Высшей школы экономики Михаил Блинкин** считает, что обновлять нужно именно трамвайный парк и инфраструктуру. «Трамвай в качестве общественного транспорта выгоднее самому городу, так как в этом случае эффективнее используется выделенная под него полоса, потому что трамвай в 2–3-вагонной сцепке перевозит гораздо больше людей, чем троллейбус. Обновление именно трамвайного парка – это очень актуальный мировой тренд. Будущее электротранспорта, безусловно, за рельсовыми системами», – говорит эксперт.

Сегодня на обновление городского транспорта из бюджета выделяется по 4–6 млрд руб. ежегодно. **Минтранс** и ВЭБ.РФ в этом году по поручению президента разработали новый проект программы модернизации пассажирского транспорта до 2030 г., но и там основной объем господдержки смещен на период 2025–2030 гг. – с 2025 г. бюджетный лимит на закупку нового транспорта увеличится до 26,4 млрд руб. в год. Даже Минтранс признает, что выделяемых средств недостаточно – спрос регионов на закупку новой техники в этом году составил 53 млрд руб., на 2021 г. – 61 млрд руб., **рассказывал Семенов** на форуме. В этом году по итогам конкурса 12 агломераций закупили 511 единиц новой техники – 447 автобусов и 64 троллейбуса. В 2021 г. в регионы будет поставлено 392 транспортных средства: 275 автобусов, 104 троллейбуса и 13 трамваев.

Машиностроители считают, что предложенные РСПП меры оправданны. «ПК Транспортные системы» положительно оценивает любые механизмы государственной поддержки концессионных соглашений. Решить проблемы городского общественного транспорта в российских городах и городских агломерациях только за счет средств бюджета невозможно», – уверен Винокур. «Предложенные новые меры господдержки крайне необходимы, одной из ключевых мер является, конечно, поддержка регионов в части компенсации затрат на строительство и реконструкцию инфраструктуры городского электрического транспорта», – говорит член совета директоров «Трансмашхолдинга» Михаил Хромов. На обновление подвижных составов только в шести городах (Екатеринбург, Волгоград, Тверь, Казань, Саратов и Нижний Новгород) потребуется более 100 млрд руб. субсидий, уточняет он.

Заместитель гендиректора, директор дивизиона «Городской общественный транспорт» холдинга «Синара» Николай Пронин говорит, что такая господдержка могла бы помочь стимулировать спрос на комфортный, экологичный и энергоэффективный общественный транспорт в проектах с горизонтом планирования не менее 10 лет, что как раз позволяет сделать концессия. Однако Блинкин не соглашается с ним. По мнению эксперта, частные инвесторы не будут стремиться участвовать в проектах городского транспорта даже в концессии, поскольку эти проекты не окупятся. «Если мы честно признаемся, что способа поднять цену на проезд в общественном транспорте в России не существует, то частные инвестиции в эти проекты никогда не придут. Эксплуатация общественного транспорта не окупается», – объясняет эксперт. По его мнению, обновить парк в регионах получится только за счет федеральных средств.

<https://www.vedomosti.ru/business/articles/2020/11/12/846650-pravitelstvu-predlozhili-podderzhat-obnovlenie-elektrotransporta-v-gorodah>

КОММЕРСАНТЪ; АНАСТАСИЯ ВЕДЕНЕЕВА; 2020.11.12; FESCO НАБИРАЕТ РОСАТОМНУЮ МАССУ; НА ДАЛЬНЕМ ВОСТОКЕ ОЖИДАЮТ ПОКУПКИ ГРУППЫ ГОСКОРПОРАЦИЕЙ

«Росатом» станет владельцем транспортной группы FESCO, заявил губернатор Приморского края Олег Кожемяко. На встрече с работниками Владивостокского морского торгового порта он сообщил, что сначала госкорпорация станет управляющей компанией, а потом владельцем. В FESCO уверяют, что речь шла о достигнутых с «Росатомом» договоренностях исключительно по совместному управлению портом. Эксперты считают логичным вхождение в будущем госкорпорации в капитал группы, учитывая развитие проекта «Северный морской транзитный коридор» и активы группы «Дело», 30% которой – у «Росатома».

«Росатом» станет владельцем транспортной группы FESCO, сообщил губернатор Приморского края Олег Кожемяко, выступая перед работниками Владивостокского морского торгового порта (ВМТП, ключевой актив FESCO). Запись речи опубликована в Instagram, внимание на нее первым обратил Forbes.

В своей речи господин Кожемяко отметил, что в течение полутора месяцев рабочие беспокоились за предприятие, не зная, в чьи руки оно переходит. «Нам тоже это непонятно: были разные фамилии, люди, которых мы не знали, – рассказывает глава региона. – На заседании правительства определился якорный инвестор, было сказано, что это будет «Росатом», владельцем FESCO». Сначала как управляющая компания, потом как владелец, уточнил он: «Это госкорпорация серьезная, которая не допускает ни банкротств, ни корпоративных внутренних споров». На чью долю может войти «Росатом» в FESCO, он не сказал.

В «Росатоме» отказались от комментариев.

В FESCO сообщили “Ъ”, что господин Кожемяко в своей речи говорил о ВМТП и о договоренностях FESCO с «Росатомом» о совместном управлении портом через управляющую компанию.

До недавних пор крупнейшим акционером FESCO был арестованный в марте 2018 года Зиявудин Магомедов, которому сегодня принадлежит 32,5% акций FESCO (это последний актив, который остался у бизнесмена). В сентябре стало известно, что FESCO подала в Лондонский суд иск к компаниям, связываемым с господином Магомедовым, требуя вернуть долг по займам на \$1 млрд. Господин Магомедов, в свою очередь, заявил о рейдерском захвате группы, обвинив в этом ее менеджмент. В начале октября в ВМТП начались митинги против увольнения с поста гендиректора порта Заирбека Юсупова и назначения на этот пост Романа Кухарука: на встрече с менеджментом рабочие закидали касками господина Кухарука и президента FESCO Аркадия Коростелева.

О том, что «Росатом» войдет в управление ВМТП, сообщил РБК 5 ноября. В письме Аркадия Коростелева, на которое ссылалось издание, говорилось, что FESCO перевозит более 30% грузов для строящихся АЭС за рубежом, кроме того, с учетом грузовой базы транспортной группы есть перспективы объединения усилий компаний по развитию «Северного морского транзитного коридора» (СМТК). При этом ранее логистический оператор «Росатома» «Русатом Карго» сообщал о переговорах в рамках проекта СМТК о создании совместного предприятия с портовым оператором DP World (неоднократно заявлял о намерении купить FESCO) и логистической компанией Integrated Service Solutions GS (см. “Ъ” от 16 июля). С прошлого года у «Росатома» есть 30% группы «Дело» Сергея Шишкарева, которая, в свою очередь, владеет 30,75% в крупнейшем операторе контейнерных терминалов в РФ Global Ports и контрольным пакетом крупнейшего железнодорожного контейнерного оператора «Трансконтейнер».

Источник “Ъ” в отрасли считает, что губернатор торопит события.

Скорее всего, госкорпорации потребуется время, чтобы проанализировать и оценить актив, поэтому решение о вхождении в капитал пока не принято, полагает собеседник “Ъ”.

Глава «Infoline-Аналитики» Михаил Бурмистров говорит, что с учетом активов ГК «Дело» синергия от приобретения «Росатомом» FESCO очевидна – на рынке формируется глобальный контейнерный лидер. С государственной точки зрения это должно обеспечить безопасность, к тому же у госкорпорации не должно возникнуть затруднений с финансами и антимонопольным регулированием, считает эксперт, не исключая, что приход «Росатома» в капитал позволит сделать структуру собственников «более устойчивой».

<https://www.kommersant.ru/doc/4566930>

ВЕДОМОСТИ; ОКСАНА САМБОРСКАЯ; 2020.11.12; ЖИЗНЬ ПРИ ВОКЗАЛЕ; КАК ПРИВОКЗАЛЬНЫЕ ТЕРРИТОРИИ ПРЕВРАЩАЮТСЯ В СОВРЕМЕННЫЕ ГОРОДСКИЕ ПРОСТРАНСТВА

В 2021 г. должна наконец завершиться реконструкция площади Павелецкого вокзала в Москве. Строительство подземного торгово-развлекательного центра (ТРЦ) с паркингом началось там еще во второй половине 1990-х. Московские власти в те времена увлекались идеей освоения подземных пространств. Было подготовлено множество подобных проектов для разных районов города, но в полной мере реализовался лишь один – «Охотный Ряд» под Манежной площадью. Подземный ТРЦ с парковкой и световым куполом по тому же образцу планировалось создать на пл. Тверской Заставы, напротив Белорусского вокзала, и на Павелецкой. Под Белорусским строить не начали, а Павелецкую площадь раскопали и огородили забором.

В 2002 г. было создано АО «Павелецкая», в котором 30% принадлежало компании «Ингеоком-инвест», 70% – городу. Начались строительные работы. В 2007 г. активы купила инвестиционно-промышленная группа «Евразия» казахстанского «БТА банка» Мухтара Аблязова. Компания планировала построить ТЦ площадью 120 000 кв. м, но к 2010 г. построила только чуть более 7300 кв. м. О площади не вспоминали пять лет. Пока в 2015 г. не появилась новая идея – организовать там транспортно-пересадочный узел (ТПУ) с многоуровневой парковкой.

В 2016 г. объект выкупила компания «Лэджи», через год столичные власти одобрили проект строительства под площадью подземного многофункционального торгового комплекса. Еще через год, в 2018 г., объект перешел к компании «Хорус» (акционеру группы ПИК Сергея Гордеева). На тот момент сделка оценивалась экспертами в сумму от 5 млрд до 10 млрд руб., а инвестиции в строительство – в 8-10 млрд руб. Сегодня «Хорус» и является владельцем стройки. Застройщиком выступает компания Mall Management Group, а архитектурную концепцию реконструкции и благоустройства Павелецкой площади разработало бюро «Апекс», взявшее за основу проект американского бюро 5+ Design.

Согласно новому проекту под площадью появится ТРЦ «Павелецкая плаза», который станет частью ТПУ. В трехуровневом центре расположатся пассажи-галереи, рестораны и кафе. Нижний уровень полностью отдадут под парковку на 277 мест. Попасть в подземный ТРЦ можно будет с двух станций метро, по подземным переходам или с улицы – с главного входа, расположенного напротив Павелецкого вокзала. Общая площадь комплекса составит 80 000 кв. м. На поверхности разобьют ландшафтный парк площадью 3 га с фонтаном, открытым амфитеатром и пешеходными маршрутами. Ожидается, что транспортный узел Павелецкого вокзала станет одним из самых современных в городе и новой точкой притяжения.

Жизнь у дороги

Считается, что близость вокзала негативно влияет на имидж жилой недвижимости. Ведь вокзал – источник шума, загрязнений, скопления людей и антисоциальных элементов. Однако московские вокзалы расположены в центре города или его окрестностях, что положительно влияет на спрос. Поэтому, считает директор отдела стратегического консалтинга CBRE Ольга Земцова, строительство жилья на окружающих вокзалы территориях имеет перспективы, если удастся сфокусировать внимание покупателей квартир на преимуществах проживания в центре и окружающей инфраструктуре.

«Приближенные к вокзалам территории уже не имеют такого негативного фона, как раньше, – согласен управляющий партнер компании RRG Денис Колокольников. – Они расположены в центре города и уже потому привлекательны. На этих территориях можно строить офисы, многофункциональные комплексы, апартаменты, отели». Впрочем, близость к вокзалу может быть и недостатком – все зависит от концепции застройки и ее реализации. «Если привокзальная территория благоустроена и вписана в городскую среду, владельцы квартир могут пользоваться всеми преимуществами расположения. В иных случаях проекты не будут привлекательны из-за множества железнодорожных путей, постоянного пассажиропотока и неприятного окружения», – говорит управляющий партнер компании «Метриум» Мария Литинецкая. Один из самых удачных проектов «привокзальной» жилой недвижимости, по ее мнению, – ЖК «Савеловский сити». «На первый взгляд локация неудачная – комплекс фактически окружен железнодорожными путями. Но при этом квартиры и апартаменты в этом проекте практически полностью реализованы при высоких темпах продаж и роста цен», – отмечает она. Причина – близость к центру и ТПУ, хорошая транспортная доступность, продуманный проект и достаточно низкая цена на этапе продаж. Строительство ТЦ под площадью Павелецкого вокзала – один из самых крупных за последние годы проектов торгового объекта не только в центре города, но и в непосредственной близости от вокзала. Однако «близость ТПУ может не добавить ТЦ полноценного трафика и нормальной конверсии», комментирует управляющий партнер R2 Asset Management Антон Мельников. «Дело в том, что пассажиропоток ТПУ хотя и очень большой, но специфический. Люди нацелены на то, чтобы как можно быстрее добраться в пункт назначения. Они передвигаются быстро и редко что-то покупают.

У них просто нет времени», – говорит он. Если в обычных ТЦ лишь 10-20% посетителей делают покупки (остальные приходят за компанию или просто поглазеть на витрины), то на вокзале реальных покупателей еще меньше. Поэтому при организации вокзальных пространств необходимо, настаивают эксперты, концентрироваться на товарах и услугах, которые требуются пассажиру здесь и сейчас. «В таких пространствах стоит развивать общепит, помещения для встреч и коворкинги, – уверен Мельников. – А торговым компаниям целесообразнее делать ставку не столько на прямые продажи прямо сейчас, сколько на демонстрацию своих преимуществ и товаров, ознакомление и привлечение внимания клиентов. То есть организовывать шоурумы и пытаться сформировать у потребителя позитивное мнение о продукции и потребность в ней».

Участники рынка недвижимости знают, что целое крыло Павелецкого вокзала будет отдано под фудмолл «Депо-2» (в начале 2019 г. на Лесной улице неподалеку от Белорусского вокзала открылся фудмолл «Депо», который быстро стал одним из популярных в городе мест). Таким образом, пассажиры смогут планировать приезд на вокзал за несколько часов до отхода поезда и проводить в «Депо-2» больше времени. А с учетом популярности существующего «Депо» новое место будут посещать не только пассажиры вокзала, но и жители ближайших районов.

Европейская мечта

Проект реконструкции площади Павелецкого вокзала станет первым в Москве опытом освоения привокзального пространства по современному европейскому образцу. Западные города прошли этот путь несколько десятилетий назад. «В Европе благодаря развитию пригородных поездов стало расти значение локальных железных дорог. Люди начали регулярно ездить на электричках в центр на работу, а быстрый ритм диктует свои правила, – говорит Денис Ромодин, старший научный сотрудник Музея Москвы. – Утром по пути хочется перекусить, выпить кофе-чай, вечером – заскочить за покупками, ведь в свой населенный пункт возвращаешься, когда местные магазины уже закрыты». В результате начала расти привокзальная инфраструктура, которая перестала вмещаться в существующие здания.

С 1990-х в Европе начался массовый процесс комплексной реконструкции вокзалов и прилегающих территорий. «В Цюрихе было реконструировано здание вокзала постройки

1847 г. Под ним выстроили целый подземный город с удобным торговым центром, над вокзалом соорудили новый дебаркадер с огромным количеством платформ и путей, – продолжает Ромодин. – То же самое было с вокзалом Антверпен-Центральный, там сохранили потрясающее здание 1905 г., но под центральным дебаркадером организовали множество новых путей и современный торговый комплекс. В Мюнхене устаревший вокзал послевоенной постройки, который не соответствовал современным требованиям, вовсе снесли. На его месте теперь строят новый транспортный комплекс». Мария Литинецкая, управляющий партнер компании «Метриум» (участник партнерской сети CBRE), приводит также в пример Центральный вокзал Вены, на территории которого был возведен трехэтажный торговый центр площадью 17 000 кв. м, офисное здание площадью 13 000 кв. м и отель Motel One. Реконструкция обошлась в 200 млн евро (на 2011 г.).

«Важно, чтобы вокзалы были связаны с городской средой. Тогда место не станет маргинальным и приобретет значение не только для туристов, но и для жителей соседних районов, – поясняет партнер бюро Blank Architects Лукаш Качмарчик. – Увеличение площади вокзала и внедрение дополнительных сервисов в виде коворкингов, ресторанов, многофункциональных центров, создание парковых зон рядом с вокзалами – все это дает возможность старой территории начать новую жизнь». Качмарчик приводит в пример лондонский вокзал King's Cross, реконструкция которого завершилась в 2012 г. Там восстановили элементы викторианской архитектуры, а часть исторических помещений вокзала обновили, приспособив под современные нужды. Железнодорожные платформы отреставрировали, зоны пригородных электричек связали с зонами поездов дальнего следования, а сам вокзал соединили со станциями метро, автобусными маршрутами, стоянками такси и международным вокзалом St. Pancras. Реализация проекта, разработанного бюро Джона Макаслана, обошлась в 547 млн фунтов. Реконструкция King's Cross стимулировала развитие прилегающих территорий. Общая площадь участка редевелопмента расположенной недалеко от вокзала бывшей промышленной зоны составила 27 га. Это самый крупный в Европе проект модернизации железнодорожного вокзала.

В России, говорит Ромодин, нет примеров подобных масштабных решений. Да, внутри зданий вокзалов сейчас организована система торговли и общепита для тех, кто отправляется в дорогу, вблизи вокзалов построены торговые центры, но комплексного подхода нет, считает он. «Есть, например, отдельно стоящий «Атриум» и отдельно стоящий Курский вокзал. Пройти между ними с комфортом невозможно – только по неудобному надземному переходу с лестницами, который выходит на улицу перед вокзалом, – объясняет Ромодин. – В европейских городах по пути на вокзал я могу купить вещь в современном торговом комплексе, в кафе – кофе и тут же выйти на нужный мне перрон, не проходя по узким лестницам, через улицу и рамки безопасности. На наших вокзалах это целое приключение».

Вокзалы меняют лицо

В Москве, как и во многих европейских городах, железнодорожные вокзалы расположены в центре города, что наделяет их территории большим потенциалом. Сами здания во многих случаях представляют собой культурно-исторические объекты. «Здания вокзалов можно реформатировать в торгово-развлекательные, гостиничные, деловые и даже музейные комплексы. Выбор концепции определяется по сумме факторов – с учетом исторического прошлого объекта, городских и бизнес-задач», – рассуждает директор по управлению проектами Градостроительного института пространственного моделирования и развития «Гипрогорпроект» Валерий Гайдуков.

Смена концепций

Московские власти рассматривали разные варианты модернизации железнодорожных вокзалов. В 2000 г. при мэре Юрии Лужкове была идея перенести вокзалы на окраины. Считалось, что исторические здания вокзалов подходят для организации торгово-

развлекательных центров, а близлежащие пространства можно отдать инвесторам, заинтересованным в их развитии. Планы не осуществились.

Пять лет назад, уже при мэре Сергее Соболяне, заговорили о необходимости перенести из центра на окраины конечные железнодорожные станции. Специалисты Москомархитектуры тогда разработали проект, согласно которому поезда дальнего следования казанского направления должны были высаживать пассажиров на станции Карачарово (Юго-Восточный округ), с Курского вокзала конечную остановку планировалось перенести на станцию Царицыно (Южный округ). Идею переноса обосновали необходимостью разгрузить Кольцевую линию метро. Эти планы тоже не реализовались – отчасти из-за строительства Большой кольцевой линии, которая должна перетянуть на себя часть пассажиров.

Известны случаи полного реформатирования здания вокзала. «Самый яркий пример – парижский Musee d'Orsay, расположенный в здании бывшего одноименного вокзала (вокзал открылся в 1900 г., но в 1939 г. движение поездов с него практически прекратилось. – «Ведомости»). А в Санкт-Петербурге в здании Варшавского вокзала открыли торговый центр и музей паровозов, – напоминает руководитель проекта Lifedeluxe.ru Сергей Бобашев. – Причины закрытия вокзалов могут быть разными. В Париже часть пассажиропотока ушла в метро, в Санкт-Петербурге стало экономически нецелесообразным содержать два вокзала рядом».

Однако вовсе не обязательно реформатировать вокзалы полностью – можно совмещать историю и современность. Примером служит реконструкция Центрального вокзала Хельсинки, построенного по проекту архитектора Элиэля Сааринена. Проект бюро Futudesign предполагает размещение в части здания гостиницы, при этом вокзал сохранит свои функции. Два крыла здания соединят новыми помещениями, что увеличит общую площадь на 4000 кв. м. Первые этажи, обращенные к железнодорожным платформам, отдадут под магазины и городское общественное пространство. Предусмотрен закрытый внутренний двор, куда получают доступ только постояльцы отеля. Среди похожих российских объектов – недавно открывшийся после реконструкции-реставрации вокзал г. Иваново, где один из залов ожидания предполагается задействовать как социокультурное пространство.

По мнению Гайдукова, главная проблема таких проектов – обеспечить сохранение культурной ценности той части городского пространства, на которой расположен объект. Допустим, Курский вокзал – типовое строение, которое можно закрыть атриумом, объясняет он, однако нельзя закрывать застройкой вид, например, на Белорусский, Казанский или Павелецкий вокзалы в Москве или на Московский и Витебский – в Санкт-Петербурге: «Эти вокзалы – не просто исторические здания, они представляют собой архитектурно-планировочные ансамбли, включающие привокзальные площади».

В то же время с развитием транспортной инфраструктуры вокзалам уже не нужны огромные залы ожидания, анфилады невостребованных галерей на верхних этажах, и это дает возможность поменять их назначение. «Важно спроектировать пространство так, чтобы не убить транспортную функцию, удобство перемещения пассажиров, но при этом удовлетворить существующие потребности людей», – подчеркивает Мельников.

Вокруг вокзалов

«В действующих вокзалах с активным трафиком реализовать функцию рекреации сложно. Поэтому исторические здания, как правило, остаются служить ключевой транспортной функции и становятся торговой зоной, а вся дополнительная рекреация выносится за пределы платформ и вестибюлей. Это могут быть надстройки по примеру Казанского вокзала или строительство рядом с вокзалом крупных торговых центров, как в случае с «Европейским» у Киевского вокзала», – рассказывает Качмарчик. При этом «Европейский» стал центром притяжения сам по себе независимо от Киевского вокзала. По мнению Мельникова, владельцы ТЦ смогли правильно сбалансировать размер, качество и набор помещений, который позволил большей части населения, живущего на западе Москвы,

пользоваться услугами «Европейского». Киевский вокзал вряд ли поставляет больше 50% потока в «Европейский», считает эксперт.

Аренда у вокзала

Ставки аренды коммерческих площадей, расположенных на примыкающих к вокзалам территориях, зависят от степени их удаленности от вокзала: чем ближе, тем, как правило, выше ставка. Например, отмечает управляющий партнер компании RRG Денис Колокольников, аренда помещения, расположенного в 300 м от вокзала, может обойтись в 4-5 раз дешевле, чем аренда помещения у самого вокзала. Непосредственно внутри объектов, расположенных на территориях транспортной инфраструктуры, ставки высокие – по данным R2 Asset Management, премия к среднегородским ставкам может достигать 30-50%. У соседей трафик значительно ниже, соответственно, ниже и ставки. Так, например, торговые центры рядом с ТРЦ «Европейский» не получают и 10% его внимания. Соответственно, и ставки аренды там ниже на 20-40%.

«Строительство ТЦ в таких местах логично, – согласен руководитель отдела исследований и консалтинга IPG.Estate Валерий Трушин. – Люди, которые ждут отправления поезда несколько часов, непременно пойдут в торговый комплекс, расположенный в 50 м от вокзала». Одни из ярких примеров – ТРК «Галерея» в Санкт-Петербурге, который находится не на площади Московского вокзала, но близко к нему, или «Заневский каскад» в том же Петербурге, который расположен непосредственно над Ладожским железнодорожным вокзалом и ст. м. «Ладожская».

Переформатировать можно и привокзальные грузовые дворы – территории со старыми подъездными путями, складами, пакгаузами и прочей инфраструктурой. Сегодня процесс обработки грузов автоматизируется, меняется логистика, поэтому бывшие хозяйственные территории часто выводятся из оборота. Пустеют и прилегающие к вокзалам промзоны. Это характерно для многих стран – привокзальные территории часто представляют собой замусоренные участки земли, порой занятые самостроем. Например, в Милане вдоль железнодорожных путей возникли целые бомж-городки и сквоты.

В Москве освободившиеся зоны пытаются активно застраивать. В прошлом году РЖД совместно с АО «Дом.РФ» провели конкурс на лучший проект по развитию Рижского грузового двора. Выиграла команда под руководством японской Nikken Sekkei, по предложенной ею концепции застройки за Рижским вокзалом появится офисный кластер РЖД, а также научно-образовательные, медицинские, развлекательные, культурно-досуговые пространства для жителей и гостей Москвы. По оценкам экспертов, на выделенной под застройку территории в 20,6 га можно создать около 500 000 кв. м площадей, не считая подземных пространств.

В городе уже действует похожий кластер – офисный центр «Белая площадь», расположенный в непосредственной близости к Белорусскому вокзалу, на Лесной улице. Этот проект стал одним из первых в городе деловых кварталов, сформировавшихся под непосредственным влиянием вокзала; в случае с Белорусским решающим фактором стал запуск «Аэроэкспресса» до аэропорта «Шереметьево». Сегодня окрестности Белорусского вокзала вновь попали в сферу интересов девелоперов. По разные стороны Тверской Заставы строятся офисные здания. Компания AFI Development возводит комплекс AFI Square на территории грузового двора Белорусского вокзала со стороны Грузинского Вала, а Stone Hedge – в Бумажном проезде.

Литинецкая рассказывает, что в настоящее время обсуждаются проекты РЖД, связанные с развитием территорий Киевского, Белорусского, Курского и Савеловского вокзалов. Планируется модернизация грузовых дворов Москва-Бутырская и Москва-Митьково – 2. «Наличие грузовых дворов в центре города – архаизм, изжить который мешают только сложное регулирование землепользования (у территорий может быть несколько собственников помимо РЖД. – «Ведомости») и отсутствие рыночного подхода к освоению этих территорий», – считает директор отдела стратегического консалтинга CBRE Ольга Земцова.

Недавно девелоперская компания Coldy анонсировала строительство офисного кластера Taller Loft в Жуковом проезде, в непосредственной близости от Павелецкого вокзала. Бюджет проекта – около 6 млрд руб., общая площадь – 42 000 кв. м. В проекте предусмотрены две зеленые зоны – открытая, с внешней стороны, и закрытый парк площадью 700 кв. м для резидентов. «Качественные площади, возводимые в центре города, рядом с ТПУ, востребованы рынком. Здесь могут возникать офисы, жилая недвижимость и апартаменты, ритейл в современном формате, – комментирует Земцова. – Вокзалы в Москве расположены рядом со станциями метро, именно они, а не сами вокзалы главным образом влияют на ставки аренды торговой и офисной недвижимости. Однако вокзал – место ежедневного прогнозируемого трафика. Люди приезжают на вокзалы, им нужны торговля и услуги».

<https://www.vedomosti.ru/realty/articles/2020/11/11/846631-zhizn-vokzale>

ВЕДОМОСТИ; ЕЛЕНА ВЕДЕРИНА; 2020.11.12; АВИАПАССАЖИРЫ СТРАХУЮТСЯ ОТ КОРОНАВИРУСА; ВМЕСТЕ С БИЛЕТОМ НА САМОЛЕТ ТЕПЕРЬ МОЖНО ПРИОБРЕСТИ СТРАХОВКУ ОТ COVID-19

Авиакомпании утверждают, что страховки от коронавируса, которые стали предлагать страховщики авиапассажирам с апреля, пользуются огромным спросом. Одной из первых расширила базовую страховку путешествующих компания «Тинькофф страхование», включив в продукт полное покрытие риска заражения коронавирусом в поездке, стоимость зависит от страны и срока пребывания (начинается с 400 руб.). «Коронавирус входит в базовое медицинское покрытие страховых полисов для путешественников. Дополнительно оплачивать ничего не нужно, повышающих коэффициентов нет. Стандартная страховка в этом случае возмещает расходы как на амбулаторное, так и на стационарное лечение, а также расходы на медикаменты», – уточнили в компании.

Подобный продукт активно продает и «АльфаСтрахование» в партнерстве с авиакомпанией S7. «На сегодняшний день это самая востребованная страховка среди наших пассажиров. По умолчанию она не включена в стоимость авиабилета, пассажир может самостоятельно добавить ее при желании», – рассказал «Ведомостям» представитель S7. В страховку, предлагаемую пассажирам Utair за 300 руб., входит риск диагностирования заболеваний органов дыхания из-за COVID-19 в течение двух недель с момента перелета и наступление других рисков, связанных с вирусом, страховые выплаты от 50 000 до 1 млн руб. Оформить полис можно при покупке на сайте авиакомпании или в мобильном приложении авиакомпании, поставив отметку при покупке билета или регистрации на рейс.

«В начале пандемии Utair сразу начала работу со страховыми компаниями, которые под наш запрос разработали страховой продукт от коронавируса. Мы понимаем риски путешествий в условиях пандемии и хотим, чтобы пассажиры чувствовали себя защищенными», – пояснил **президент авиакомпании «Utair – пассажирские авиалинии» Павел Пермяков**.

Одной из причин интереса авиакомпаний к появлению дополнительных страховых продуктов, которые предлагается приобрести вместе с билетом, эксперты называют снижение рентабельности авиационной отрасли. «Предложение авиапассажирам тех или иных дополнительных продуктов и услуг актуально всегда, так как позволяет получать дополнительный доход как авиакомпаниям, так и непосредственным поставщикам этих продуктов. Продукты и услуги при этом предлагаются самые разные – от дополнительного питания или возможности выбрать кресла у прохода до тех или иных страховок, это совершенно понятно, особенно в условиях низкой рентабельности пассажирской авиации», – говорит Алексей Янин, управляющий директор по страховым и инвестиционным рейтингам агентства «Эксперт РА».

Во Всероссийском союзе страховщиков (ВСС) считают оправданным создание специальных продуктов для авиапассажиров, поскольку в практике страхования случаи пандемий являются исключением из стандартного покрытия. «Страховщики проявили гибкость подходов и дают возможность минимизировать финансовые риски человека в случае заболевания в результате пребывания в местах массового скопления людей, к числу которых относятся аэропорты», – поясняют в пресс-службе ВСС. Представители союза утверждают, что человек при этом сам может принять решение, покупать услугу или нет, и рекомендуют ознакомиться с правилами страхования, чтобы понимать, что за продукт покупаешь.

В целом спрос на страхование от коронавируса сейчас растет. «Люди понимают, что в случае заболевания зачастую предстоит длительное лечение, поэтому финансовые потери неизбежны и они несопоставимы со стоимостью страховки», – констатируют в ВСС. При этом страховое сообщество в целом не одобряет практику, когда галочка согласия на приобретение «антиковидного» полиса автоматически проставляется при покупке авиабилета на сайте. Так, например, Сергей Перельгин, генеральный директор «ППФ страхование жизни», 11 ноября на пресс-конференции подчеркнул, что ужесточение Центробанком регулирования, на что часто жалуются участники рынка, – это обратная сторона некорректных продаж. «Все мы сталкивались с негативным опытом, когда покупаешь билеты и приходится убирать галочку согласия на покупку дополнительной страховки. Такие продажи на рынке недопустимы, нам как сообществу необходимо с этим бороться, потому что прежде всего важно, чтобы продукт был клиенту интересен и чтобы он потом не жаловался», – сказал Перельгин.

<https://www.vedomosti.ru/finance/articles/2020/11/11/846640-aviapassazhiri-strahuyutsya>

НЕЗАВИСИМАЯ ГАЗЕТА; ОЛЬГА СОЛОВЬЕВА; 2020.11.11; СПРОС НА ЧЕРНОЕ ЗОЛОТО МОЖЕТ НИКОГДА НЕ ВОССТАНОВИТЬСЯ

На долю транспорта приходится более половины мирового потребления нефти. Из них около 20% – на авиационный транспорт. И именно эти компоненты мирового спроса могут уже никогда не восстановиться к докризисному уровню. Причина этого – в смене стандартов готовности к перемещениям, которая заметно снизилась во время пандемии. Переход на удаленную занятость, на дистанционные контакты и неготовность к рискам закрытия границ привели к тому, что население Земли будет меньше перемещаться даже в случае победы над COVID-19. Авиаперевозчики оценивают свои потери в 1 трлн долл. А производители топлива уверены, что возврат к докризисному спросу невозможен в обозримой перспективе.

Российские авиакомпании по итогам октября ускорили сокращение своих перевозок, сообщили в **Росавиации** в среду. По итогам второго осеннего месяца поток авиапассажиров сократился почти на 40% относительно того же периода прошлого года. На пике весенних карантинных ограничений перевозки авиапассажиров снизились на 91%. В августе падение пассажиропотока составило 35%. Но в октябре тенденция сокращения перевозок возобновилась. По итогам года падение авиаперевозок в РФ на фоне пандемии может составить 45%, прогнозировали ранее в Транспортной клиринговой палате (ТКП). «До конца этого года авиакомпании перевезут 71 млн пассажиров, 12 млн из которых на МВЛ (международные воздушные линии) и 59 млн – на ВВЛ (внутренние воздушные линии)», – сообщила месяц назад заместитель коммерческого директора ТКП Злата Воронцова. В 2021 году общий объем авиаперевозок в РФ составит 104 млн человек, в том числе 27 млн на МВЛ и 77 млн – на ВВЛ, отметила Воронцова. Для сравнения: в прошлом году все российские авиакомпании перевезли 128 млн пассажиров: 55 млн на МВЛ и 73 млн на ВВЛ. Ситуация в российских авиакомпаниях полностью отражает мировую тенденцию сокращения авиаперевозок. Международная ассоциация воздушного транспорта (IATA)

сообщает, что по итогам года выручка авиакомпаний снизится на 50% по отношению к 2019 году, или на 420 млрд долл. В следующем году отрасль не восстановится. По итогам 2021 года доходы отрасли снизятся на 46% по отношению к 2019 году, или на 838 млрд долл., прогнозируют в IATA.

Европейская организация по безопасности аэронавигации (Евроконтроль) считает, что объем авиаперевозок в Европе вернется к докризисному уровню в лучшем случае к 2024 году, в худшем – в 2029-м.

Спрос на поездки действительно может и не восстановиться.

Возможность ведения бизнеса дистанционно без деловых поездок, а также ряд противоречивых программ тестирования и карантинных ограничений уменьшают готовность людей путешествовать даже в случае ослабления пандемии, говорится в исследовании британской компании Inmarsat. Свои выводы компания основывает на опросе 9,5 тыс. человек из 12 стран мира, которые часто летают самолетами. Почти 83% пассажиров уже не хотят возвращаться к своим прежним привычкам путешествий даже при снятии ограничений.

Около 41% опрошенных заявили, что намерены меньше пользоваться любыми видами транспорта. Треть респондентов заявили, что планируют сократить количество своих авиаперелетов.

Непредсказуемость закрытия границ и противоречивые протоколы безопасности в разных странах – это еще одна причина снижения спроса на авиаперевозки.

Эксперты сомневаются, что возврат к прежнему объему поездок в принципе возможен. «Мы долгое время сидели по домам, сейчас привыкли вести бизнес виртуально», – говорит вице-президент Inmarsat Aviation по глобальным продажам Крис Роджерсон.

Затяжное падение перевозок – это в первую очередь снижение потребляемого топлива, а значит, и снижение спроса на него. Многие аналитики рынка не ждут быстрого восстановления спроса на сырье. Так, управление энергетической информации (EIA) Минэнерго США ожидает, что мировой спрос на нефть в 2020 году составит в среднем около 93 млн барр. в день, что на 8,6 млн барр. в сутки меньше, чем в 2019 году. EIA также прогнозирует мировой спрос на нефть на уровне 98,8 млн барр. в сутки в 2021 году, что почти на 3 млн барр. в сутки меньше значений 2019 года.

Международное энергетическое агентство (МЭА) в своем октябрьском отчете прогнозировало, что мировой спрос на черное золото в текущем году составит 91,7 млн барр. в день, что на 8,4 млн барр. в сутки ниже, чем в 2019 году. В 2021 году агентство прогнозировало спрос на нефть на уровне 97,2 млн барр. в сутки. Эпоха роста мирового спроса на нефть закончится уже в следующем десятилетии, считают в МЭА.

По мнению аналитиков консалтинговой компании Rystad Energy, глобальный спрос восстановится только в 2023 году, а своего пика (102 млн барр. в сутки) достигнет лишь в 2028-м, после чего начнет постепенно снижаться.

Пессимизма полны и американские производители нефти.

Добыча нефти в США никогда не вернется на докоронавирусный уровень, когда она установила рекорд в 13 млн барр. в сутки, сообщает глава американской нефтегазовой корпорации Occidental Petroleum Вики Холлаб.

Вторая волна пандемии COVID-19 затормозит восстановление на энергетическом рынке, признавал еще в октябре тогдашний министр энергетики, а ныне вице-премьер Александр Новак. Очевидно, решать проблемы медленного восстановления на энергорынке теперь придется новому министру Николаю Шульгинову.

В ходе утверждения его кандидатуры в Госдуме в понедельник он пообещал «вгрызаться в проблемы» министерства.

С начала года поставки российской нефти за рубеж снизились на 12,5% – до 195,5 млн т. Экспорт нефти из РФ в дальнее зарубежье в октябре сократился на 21,4% – до 17,77 млн т. А с начала года снижение на 11,4% – до 185,259 млн т.

В рамках соглашения ОПЕК+ о сокращении добычи Россия в целом по году должна снизить производство нефти примерно на 10%. С начала года производство черного золота уменьшилось на 8,2%, до 429,1 млн т.

Эксперты «НГ» допускают, что пик спроса на нефть был пройден. По мнению главного аналитика «Алор Брокер» Алексея Антонова, пандемия показала, что перспективы нефтедобычи переоценены. Энергетика все больше развивается в сторону возобновляемых источников энергии (ВИЭ). «Производство электродвигателей увеличилось за три года с 6 до 9 млн единиц в год. И этот факт демонстрирует постепенный отказ от двигателей внутреннего сгорания в пользу электричества. Сегодня центрами прироста транспорта на электротяге являются уже не богатейшие США и страны ЕС, а Китай и Индия», – говорит Антонов. В случае открытия границ в 2021 году вернуться к докоронавирусному потреблению нефти мир не сможет. «Спрос диктует потребитель, а он меняет свои предпочтения и приоритеты. И для любой страны, которая отрицает очевидные глобальные изменения и обслуживает исключительно интересы добывающего сектора, эти изменения спроса ничего хорошего не несут», – резюмирует он.

ИЗВЕСТИЯ; КРИСТИНА МАНИЧ; 2020.11.11; ГОЛИКОВА РАССКАЗАЛА О ПРИНЦИПАХ ОТКРЫТИЯ АВИАСООБЩЕНИЯ С ДРУГИМИ СТРАНАМИ

Россия открывает авиасообщение с другими странами осторожно, учитывая эпидемиологическую ситуацию в мире. Об этом заявила вице-премьер России Татьяна Голикова на встрече с депутатами Госдумы в среду, 11 ноября.

«Вы знаете, что в период начала пандемии границы были быстро закрыты, а сейчас потихонечку, с учетом соблюдения критериев и с учетом эпидситуации в тех странах, с которыми мы открываем авиационное сообщение, мы потихонечку двигаемся вперед, для того чтобы расконсервировать нашу авиационную отрасль, которая обслуживает международные рейсы», – отметила Голикова.

Она также уточнила, что количество стран, с которыми открыто авиасообщение, «пока еще ничтожно мало».

Голикова также напомнила, что на сегодняшний день в соответствии с поручением оперативного штаба осуществляется работа по вывозу из России мигрантов, оставшихся на территории страны. В первую очередь, по словам Голиковой, она сосредоточена в Астраханской, Волгоградской, Самарской областях и Краснодарском крае.

«Но сейчас, как я уже сказала, у нас наладилась плановая работа, по которой мы осуществляем вывоз граждан», – подчеркнула вице-премьер.

Из-за пандемии коронавируса в России с 27 марта полностью приостановили регулярное и чартерное международное авиасообщение. Разрешались только вывозные рейсы, которыми россиян возвращали на родину.

В августе российские власти возобновили регулярные рейсы с Лондоном, Стамбулом, Занзибаром (Танзания), а также со Швейцарией – только для обладателей вида на жительство в этой стране. Кроме того, такие рейсы возобновили с турецкими Анталья, Даламаном и Бодрумом.

В сентябре на взаимной основе возобновилось международное авиасообщение с Египтом (три рейса в неделю), ОАЭ и Мальдивами (по два рейса в неделю), а также с Белоруссией, Казахстаном, Киргизией и Южной Кореей.

С 15 октября Россия восстановила авиасообщение с Сербией и Кубой, а с 1 ноября – с Японией. С 19 ноября «Аэрофлот» возобновит полеты в Гонконг. С середины ноября S7 запускает чартерные рейсы из Москвы во Францию, Испанию и Италию.

<https://iz.ru/1085697/2020-11-11/golikova-rasskazala-o-printcipakh-otkrytiia-aviasoobshcheniia-s-drugimi-stranami>

ПРАЙМ; 2020.11.11; РОССИЯ ОСУЩЕСТВЛЯЕТ РАБОТУ ПО ВЫВОЗУ МИГРАНТОВ, ОСТАВШИХСЯ В СТРАНЕ

Россия осуществляет работу по вывозу из РФ мигрантов, оставшихся на территории страны, заявила **вице-премьер Татьяна Голикова**.

«Что касается мигрантов, которые остались на территории Российской Федерации и которым были продлены патенты, то в отношении них мы осуществляем плановую работу по вывозу на территорию тех государств, из которых они в РФ приехали», – сказала Голикова, слова которой приводятся в стенограмме встречи вице-преьера с депутатами Госдумы.

По ее словам, на сегодняшний день в соответствии с поручением оперативного штаба работает рабочая группа МИД с участием МВД, МЧС и ФСБ России, а также транспортников, **РЖД**, которые организывают упорядоченное возвращение иностранцев на территорию государств, из которых они вернулись.

В настоящее время Россия приглашает на работу из-за рубежа только высококвалифицированных специалистов, заявила вице-премьер Татьяна Голикова.

«На сегодняшний день мы приглашаем на работу только тех специалистов из-за рубежа, которые являются высококвалифицированными специалистами, которые приезжают в Российскую Федерацию и работают на крупных стройках, в основном вахтовым методом», – сказал Голикова, слова которой приводятся в стенограмме встречи вице-преьера с депутатами Госдумы.

По ее словам, при этом все ведущие и крупнейшие производственные площадки, которые используют труд мигрантов, берут на себя обязательства по соблюдению мер безопасности по COVID-19, тестирования, обсервации специалистов в течение двух недель перед тем, как они приступают к работе.

<https://1prime.ru/business/20201111/832303081.html>

ИНДУСТРИЯ БЕЗОПАСНОСТИ; 2020.11.11; СФОРМУЛИРОВАНЫ ЦЕЛИ НАЦПРОЕКТА «ВНУТРЕННИЙ ВОДНЫЙ ТРАНСПОРТ»

Заместитель министра транспорта России Юрий Цветков и **руководитель Росморречфлота Александр Пошивай** приняли участие в работе круглого стола «Системные проблемы морского и речного транспорта через призму COVID-19». Мероприятие прошло при участии Союза Транспортников России, Общероссийского отраслевого объединения работодателей «Российская палата судоходства», Ассоциации морских торговых портов (АСОП) и Ассоциации портов и судовладельцев речного транспорта (АПСРТ).

Юрий Цветков проинформировал участников конференции о работе по корректировке **транспортной части Комплексного плана модернизации и расширения магистральной инфраструктуры (КПМИ)**, отметив, что изменения в части водного транспорта коснулись двух федеральных проектов: «Морские порты России» и «Внутренние водные пути», а также рассказал о созданном на базе первого из них федеральном проекте «Развитие морских портов». Предполагается, что проект будет на 75% финансироваться частными инвесторами, кроме того, в документ могут вноситься коррективы в зависимости от складывающейся конъюнктуры.

Александр Пошивай сообщил о новом национальном проекте «Внутренний водный транспорт», который будет реализовываться вместо упраздняемого федерального проекта «Внутренние водные пути». Он сказал, что **Минтранс России** утвержден план мероприятий по разработке национального проекта «Внутренний водный транспорт». Ожидается, что паспорт проекта будет утвержден в апреле 2021 года.

Как отметил **глава Росморречфлота**, нацпроект будет состоять из трех федеральных проектов: «Развитие сети внутренних водных путей», «Развитие грузовых и пассажирских перевозок внутренним водным транспортом и их инфраструктуры» и «Повышение уровня безопасности и экологичности внутреннего водного транспорта». Для подготовки

конкретных предложений по мероприятиям и показателям, которые будут учитываться при формировании федеральных проектов, всем субъектам РФ (более 60), на территориях которых действует внутренний водный транспорт, направлен проект Концепции национального проекта. Как подчеркнул **Александр Пошивай**, основные подходы нацпроекта уже концептуально одобрены Комитетом по транспорту и строительству Госдумы, а также профессиональным сообществом.

Для национального проекта «Внутренний водный транспорт» определены следующие цели:

- Первое. Создание условий для развития территорий субъектов Российской Федерации за счет роста грузопотоков и пассажиропотоков по внутренним водным путям, развития отечественного судостроения.
- Второе. Развитие сети внутренних водных путей для удовлетворения потребности в перевозках пассажиров и грузов, реализации транзитного потенциала страны.
- Третье. Увеличение объемов перевозки грузов и пассажиров внутренним водным транспортом.
- Четвертое. Обеспечение безопасности судоходства, улучшение технического состояния и повышение уровня безопасности судоходных гидротехнических сооружений, транспортной безопасности объектов инфраструктуры внутреннего водного транспорта.

В рамках дискуссии участники рынка, представители отраслевых ассоциаций и профсоюзов поддержали инициативу создания нового национального проекта в сфере внутреннего водного транспорта и сформулировали предложения по преодолению последствий пандемии COVID-19 на водном транспорте. Участники совещания особо отметили колоссальные убытки отрасли пассажирских перевозок морским и речным транспортом и необходимость оперативного принятия существенных мер господдержки для пострадавших компаний и предприятий. Об этом сообщила **пресс-служба Росморречфлота**.

https://www.securitymedia.ru/news_one_11817.html

ИНДУСТРИЯ БЕЗОПАСНОСТИ; 2020.11.11; ЗАКОНЫ ПО ОТБ МОРСКОГО И РЕЧНОГО ТРАНСПОРТА МОГУТ СТАТЬ ЛУЧШЕ

11 ноября 2020 года прошел организованный АНО «Индустрия безопасности» экспертный круглый стол, посвященный обсуждению новых требований по обеспечению транспортной безопасности транспортных средств (ПП РФ от 8 октября 2020 г. № 1637), категоризированных (ПП РФ от 8 октября 2020 г. № 1638) и не подлежащих категоризованию (ПП РФ от 10 октября 2020 г. № 1651) объектов транспортной инфраструктуры морского и внутреннего водного транспорта.

Представители **Росморречфлота**, **Ространснадзора**, перевозчиков, объектов транспортной инфраструктуры, рыболовецких предприятий обсудили недавно принятые постановления и те изменения в практической работе отрасли, которые они вызовут.

Заместитель начальника Управления транспортной безопасности Росморречфлота Валерий Капралов рассказал о подготовке паспортов обеспечения транспортной безопасности (ОТБ), планов ОТБ для судов, выполняющих международные перевозки и о процедурах ОТБ на участках внутренних водных путей и в акваториях морских портов. Говоря о паспортах ОТБ, Валерий Капралов отметил, что новые НПА меняют баланс полномочий: они сокращены для уполномоченного органа – **Росморречфлота** – и расширены для субъектов транспортной инфраструктуры (СТИ). По его словам, ответственность за подготовку и утверждение паспортов ОТБ лежит на СТИ, агентство же собирает сведения, получаемые от участников рынка и вносит их в единую государственную информационную систему обеспечения транспортной безопасности (ЕГИС ОТБ) для дальнейшего использования ее **контрольно-надзорным органом (Ространснадзором)**.

Валерий Капралов отметил, что за ОТБ акваторий портов и участков внутренних водных путей отвечают соответственно капитаны портов во взаимодействии с территориальными управлениями Росморпорта и администрации бассейнов внутренних водных путей. Причем

для портовых акваторий необходима разработка планов ОТБ, хотя они и являются объектами, не подлежащими категорированию. В отношении ТС, выполняющих международные рейсы, также должны разрабатываться планы ОТБ на основе результатов проведенной оценки уязвимости.

Замначальника Управления транспортной безопасности Росморречфлота ответил на вопрос участников о необходимости проведения повторной оценки уязвимости. Также он сообщил, что агентство в сотрудничестве с аккредитованными организациями в области транспортной безопасности готовит рекомендации по подготовке акта обследования и заполнению типовых паспортов ОТБ, которые будут опубликованы на сайте Росморречфлота в разделе «Транспортная безопасность».

Алексей Аладьин, начальник отдела транспортной безопасности компании «ВодоходЪ», обратил внимание участников дискуссии на неясные моменты в приказе **Минтранса РФ** №377, который изменяет порядок ведения реестра объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств. Он упомянул вводимую для СТИ возможность подготовки планов ОТБ на группу однотипных объектов, например, судов одного класса и выразил мнение, что, поскольку планы ОТБ необходимо менять при любом изменении в параметрах плана, например, при смене ответственного лица, такой «групповой план» создаст для СТИ больше проблем, чем преимуществ. Также Алексей Аладьин высказался по поводу требования о создании пункта управления транспортной безопасностью, в функции которого входит, в том числе, оперативное реагирование и информирование компетентных органов о поступающих с ТС сигналов. Применительно к практике «Водохода» – крупной компании, организующей круизы и владеющей 26 круизными лайнерами – это означает, что будет необходимо в рамках компании создать круглосуточно действующее подразделение, которое будет выполнять функции ситуационного центра.

Начальник отдела транспортной безопасности компании «ВодоходЪ» подчеркнул, что изменение критериев ОТБ ведет к необходимости переоснащения или дополнительного оснащения судов техническими средствами обеспечения транспортной безопасности (ТС ОТБ). Он привел пример с изменением критерия количества людей, находящихся в помещении, для того, чтобы оно рассматривалось как место массового пребывания, которое необходимо оснащать видеонаблюдением. Раньше этот критерий составлял 50 человек, и суда оборудовались исходя из этой нормы. Сейчас критерий снижен до 10 человек, что вызывает необходимость на каждом круизном лайнере установить порядка 10 дополнительных видеокамер, обеспечивающих мониторинг мест с массовым пребыванием. Также Алексей Аладьин отметил возможные технические проблемы при оснащении судов техническими средствами ОТБ. Например, установку СКУД вряд ли удастся согласовать с органами технического надзора.

Заместитель начальника отдела внутреннего аудита ПАО «Совкомфлот» Андрей Иванов согласился с позицией о затратности нововведений по оснащению техсредствами, включая средства досмотра, и отметил, что деятельность «Совкомфлота» связана в том числе с перевозкой горючих и взрывоопасных углеводородов, что вызывает необходимость использовать ТС ОТБ во взрывозащищенном и пожаробезопасном исполнении, а это более дорогое оборудование, чем используемое на пассажирских судах.

Советник руководителя Ространснадзора Владимир Черток прокомментировал ряд пунктов новых постановлений, на которые СТИ должны обратить особое внимание. По его словам, в деятельности федеральных агентств по видам транспорта и **Ространснадзора** происходит усиление роли электронного документооборота и дистанционных механизмов контроля. Для СТИ это означает, что переданные в агентство сведения паспортов ОТБ и другая информация будут вноситься в ЕГИС ОТБ и использоваться надзорными органами при проведении проверок. Упрощенные, неполные или некорректные данные паспортов могут стать причиной санкций со стороны **Ространснадзора**. **Владимир Черток** также затронул тему ТСОТБ и изменение требований к ним, обратив внимание на то, что

техсредства должны обеспечивать не только фиксацию, но и хранение информации на протяжении установленного законодательством срока.

Минтранс, как отметил **советник главы Ространснадзора**, намерен анализировать правоприменительную практику, обобщать ее и в установленные постановлениями сроки доложить Правительству РФ результаты мониторинга, с тем, чтобы иметь возможность скорректировать принятые положения, вызывающие неоднозначную реакцию, и улучшать правовую среду в сфере ОТБ.

«Цель надзорного органа – обеспечение безопасности на транспорте, а не наказание нарушителей», – сказал **Владимир Черток**.

Специалист по транспортной безопасности АО «Рыболовецкий колхоз «Восток-1» **Владимир Хомик** вынес на обсуждение вопрос о месте проведения досмотра, который СТИ в соответствии с требованиями закона, должны проводить на борту судна. Он выразил мнение, что для выполнения некоторых процедур, например, обнаружения запрещенных к перевозке веществ, взрывчатки, ядов, токсинов, биологических агентов – это требование невыполнимо: на открытом воздухе, при сильном ветре, в дождь газоанализаторы и обнаружители могут сработать некорректно. Такую процедуру лучше проводить в закрытом помещении. Это можно организовать в порту, тем более, что при проходе в порт досмотровые процедуры также являются обязательными, а на борту судна они лишь дублируются. Снятие с СТИ требования на проведение еще одного досмотра, на борту судна, позволило бы, по мнению **Владимира Хомика**, существенно облегчить работу.

С детальным анализом спорных положений ПП №№ 1637, 1638 и 1651 выступил **заместитель директора по режиму и транспортной безопасности АО «Пассажирский Порт Санкт-Петербург «Морской фасад» Александр Олейник**. В своем выступлении он указал на неоднозначность трактовок и расплывчатость формулировок положений закона. Например, ОТИ обязан создать или привлечь надлежащим образом оснащенное техническими средствами ПТБ для обеспечения безопасности на объекте. ОТИ, в соответствии с требованиями закона, несет ответственность за неисполнение или некачественное исполнение требований по ОТБ на объекте. Если выяснится, что техническая оснащенность привлеченного ПТБ не отвечает действующим требованиям, ответственность будет нести ОТИ. По мнению **Александра Олейника**, такая асимметрия должна быть устранена. Он также высказал целый ряд предложений по совершенствованию и гармонизации законодательства и выразил надежду, что позиция профессионального сообщества будет более полно учитываться при подготовке изменений в законах.

В завершение дискуссии выступил **заместитель начальника Управления транспортной безопасности Ространснадзора Александр Хуртин**. Он ответил на ряд вопросов, возникших у аудитории в ходе обсуждения. Так, он ответил на неоднократно задаваемый вопрос о возможности введения моратория на подготовку паспортов ОТБ. По его словам, **Ространснадзор** не имеет полномочий на введение моратория. Действующее законодательство требует подготовить паспорта ОТБ в течение месяца, и это требование необходимо выполнять. **Ространснадзор**, как отметил **Александр Хуртин**, рекомендует ОТИ и СТИ ответственно подойти к их подготовке.

Дополнительная оценка уязвимости, по словам докладчика, должна проводиться в двух случаях: при изменении технологического процесса и при изменении требований законодательства. Соответственно, появление новых требований вызывает необходимость проведения дополнительной оценки. Еще одним вопросом, который затронул **замглавы Управления транспортной безопасности Ространснадзора**, стало расширение круга контролируемых лиц. Кроме СТИ, перевозчиков и застройщиков, **Ространснадзор** будет контролировать ПТБ, учебные центры и аттестующие организации.

Участники дискуссии сошлись во мнении о том, что законодательство не идеально, но возможности для его корректировки и улучшения существуют.

https://www.securitymedia.ru/news_one_11821.html

ГУДОК; 2020.11.11; ПЕРВЫЕ ЛИЦА; ТЛЦ ПОСТРОЯТ НА СВОБОДНОЙ ОТ ЗАСТРОЙКИ ТЕРРИТОРИИ В СЫСЕРТСКОМ ГОРОДСКОМ ОКРУГЕ

ОАО «Российские железные дороги» и главы трех муниципальных образований подписали сегодня соглашение о взаимодействии при реализации проекта первого пускового транспортно-логистического центра «Екатеринбург», сообщил пресс-центр компании.

Документ подписан в Екатеринбурге начальником Свердловской железной дороги Иваном Колесниковым, главой Екатеринбурга Александром Высокинским, главами Сысертского и Арамилевского городских округов Дмитрием Нисковских и Виталием Никитенко.

ТЛЦ будет находиться на пересечении основных транспортных потоков – в непосредственной близости от Екатеринбургской кольцевой автомобильной дороги (ЕКАД), федеральной трассы М5 «Урал» и международного аэропорта «Кольцово». Его планируется реализовать в формате «грузовой деревни».

Проект включает в себя транспортную инфраструктуру (приемо-отправочный и сортировочный парки, железнодорожные пути, сеть автодорог), логистическо-распределительную (грузовые площадки, контейнерный и контейнерный терминалы, склады) и сервисную (управление и эксплуатация объектов, таможенный терминал, транспортные и страховые компании, ритейл и т. д.) составляющие.

Такой формат предусматривает предоставление клиентам полного комплекса логистических услуг: от непосредственно перевозки, сборки, упаковки, маркировки, консолидации и деконсолидации, погрузки и разгрузки до доставки продукции «до двери». Все это позволит резидентам минимизировать транспортные расходы на поставку сырья и вывоз готовой продукции, отмечается в материале ОАО «РЖД».

Строительство первого пускового комплекса планируется осуществлять на территории Сысертского городского округа в районе станции Седельниково, на южном обходе Екатеринбургского железнодорожного узла. При этом сопутствующие объекты транспортной и инженерной инфраструктуры будут расположены на территориях Арамилевского городского округа и муниципального образования «город Екатеринбург».

ТЛЦ планируется построить на свободной от застройки территории, а развитие площадки будет вестись с учетом интересов всех заинтересованных сторон, в том числе жителей близлежащих населенных пунктов. Предусмотрено использование «зеленых» технологий, минимизирующих воздействие на окружающую среду. Будут построены автодороги, исключаящие заезд грузового автотранспорта в населенные пункты, подведены новые коммунальные сети.

О желании участвовать в проекте в качестве резидентов заявили несколько компаний.

Согласно экспертным оценкам, к 2030 году грузооборот ТЛЦ «Екатеринбург» составит 6,1 млн тонн, к 2035 году будет достигать 10 млн тонн в год.

В июле **Минтранс России**, ОАО «РЖД», правительство Свердловской области и ПАО «Трансконтейнер» договорились о взаимодействии в реализации на территории региона федерального проекта «Транспортно-логистические центры», входящего в Комплексный план модернизации и расширения магистральной инфраструктуры на период до 2024 года, утвержденный Правительством РФ. Одним из первых транспортно-логистических проектов, включенных в программу создания сети узловых центров на территории России, стал перспективный ТЛЦ в районе станции Седельниково.

<https://gudok.ru/news/?ID=1542316>

ГУДОК; ЮЛИЯ АНТИЧ; 2020.11.11; ПОСТАВЩИКИ СТАРТАПОВ

Российский университет транспорта (МИИТ) вошел в число лучших предпринимательских университетов и бизнес-школ России – его выпускники за последнее десятилетие основали около 50 успешных стартапов. Результаты рейтинга на прошлой неделе представил аналитический центр «Эксперт».

Исследование базируется на данных ресурса Crunchbase (онлайн-платформа, содержащая информацию о крупных компаниях и стартапах со всего мира). База отражает более 100 различных индикаторов деятельности предприятий, в частности объем заключенных сделок, суммы инвестиций, информация об основателях и сотрудниках.

Составители использовали данные Crunchbase о бизнесах с российскими корнями – тех, в которых хотя бы один из основателей получил образование в России. В итоге была сформирована база из 2237 предприятий, созданных россиянами за последние 10 лет.

Большинство анализируемых компаний относятся к сферам разработки программного обеспечения, робототехники и искусственного интеллекта, финансовых технологий, медицины и фармацевтики, торговли, а также транспортных услуг и услуг для бизнеса. Более половины (56,8%) их основателей имеют техническое образование. Проанализировав, какие учебные заведения закончили бизнесмены, был составлен рейтинг «предпринимательских» вузов России. В него вошли 46 университетов, выпускники которых создали не менее 10 стартапов.

Рейтинг построен на основе семи показателей, объединенных в две группы: масштаб и успешность бизнеса, а также его востребованность. В пятерке лидеров – МФТИ, НИУ ВШЭ, МГУ им. М.В. Ломоносова, СПбГУ и МГТУ им. Н.Э. Баумана. Выпускники каждого из них основали от 100 до 350 успешных компаний.

В рейтинг вошел и **Российский университет транспорта (МИИТ)**, который расположился в рейтинговой группе 26-30.

Выпускники этого вуза создали порядка 50 стартапов, вошедших в базу данных Crunchbase. «Главная цель рейтинга – всесторонняя оценка вклада российских университетов в развитие российской экономики и мирового технологического предпринимательства, а также определение степени их участия в формировании технологической повестки будущего, – рассказали «Гудку» в **пресс-службе РУТ (МИИТ)**. – Мы поддерживаем предпринимательские инициативы наших студентов».

К слову, развитие предпринимательских навыков студентов – одно из направлений Концепции подготовки кадров для транспортного комплекса до 2035 года, которую разработал **Минтранс** (планируется, что в ближайшее время документ будет направлен на утверждение в правительство). На базе ряда транспортных вузов будут созданы бизнес-инкубаторы и акселерационные программы, поддерживающие предпринимательскую деятельность учащихся.

ТАСС; 2020.11.11; ДОРОГА НА ГЛУБИНЕ 60 МЕТРОВ: КАК ИДЕТ СТРОИТЕЛЬСТВО ВОСТОЧНОГО ВЫЕЗДА ИЗ УФЫ

Корреспондент портала «Будущее России. Национальные проекты» выяснил, с какими сложностями приходится сталкиваться при реализации проекта и какой эффект он даст всему федеральному округу

Россия не откажется от планов развития транспортной инфраструктуры, несмотря на вызванные пандемией коронавируса сложности, заверил недавно иностранных инвесторов президент РФ Владимир Путин. Ведь вложения в инфраструктуру власти рассматривают как залог будущего восстановления экономики. Однако в такой ресурсоемкой среде без внебюджетных источников, то есть частных инвестиций, не обойтись. Успешный пример партнерства государства и бизнеса – ведущееся по концессии строительство нового автомобильного выезда из Уфы на трассу М-5 «Урал» в рамках **Комплексного плана модернизации и расширения магистральной инфраструктуры**. Корреспондент портала «Будущее России. Национальные проекты» проверил, как идут работы, а также выяснил, с какими сложностями приходится сталкиваться при реализации проекта и какой эффект он даст всему Поволжью.

Пятнадцать лет ожидания

Восточный выезд из Уфы – один из самых масштабных инфраструктурных проектов Башкирии и всего Поволжья. Строить его начинали еще в 1992 году с 1,2-километрового

тоннеля под центром города на глубине до 60 м. Правда, в 2007 году стройку пришлось законсервировать, однако в 2017 году проект получил вторую жизнь благодаря заключенному на 25 лет концессионному соглашению между Башкирской концессионной компанией (БКК) и Республикой Башкортостан на принципах государственно-частного партнерства (ГЧП). Основные участники БКК – «ВТБ инфраструктурный холдинг» и турецкий строительный и инвестиционный холдинг Limak Group.

Современный проект предполагает, что в тоннель пойдет проходящая сейчас прямо через город трасса М-7. Через реку Уфу перебросят 2,7-километровую эстакаду, а заодно проложат скоростную автодорогу до федеральной трассы М-5 «Урал». Общая протяженность всех этих дорог составит 14 км.

Трасса в тоннеле станет четырехполосной – по две полосы в каждую сторону – и выйдет к укрепленному берегу реки, где уже начали обустраивать фундамент для будущих опор моста. Встречные потоки автомобилей в тоннеле будут отделены друг от друга бетонной конструкцией. А проехать по новой трассе автомобилисты смогут уже в конце 2023 года.

Основная цель Восточного выезда – разгрузка существующей дорожной сети и повышение доступности территорий, расположенных за рекой Уфа. «Связь Уфы с южной, юго-восточной частью города осуществляется только по двум транспортным магистралям, их заложенные проектом пропускные способности не исчерпаны, но находятся в критическом состоянии, нужны новые пути сообщения, – пояснил начальник производственно-технического отдела Транспортной дирекции Башкирии Кирилл Никулин. – Также Восточный выезд позволит соединить федеральные трассы М-5 и М-7, которые идут в обход города, это сократит время в пути примерно в полтора раза и уменьшит расходы на логистику».

Генеральным подрядчиком проекта выступает турецкая компания «Лимакмарашавтодороги».

«Когда мы выбирали партнера для строительства Восточного выезда, мы уделили особое внимание тому, чтобы генподрядчик имел опыт именно в строительстве автодорожных тоннелей, потому что это самое сложное здесь сооружение», – пояснил решение гендиректор БКК Асабали Закавов.

Работа круглые сутки

Сейчас на строительной площадке круглосуточно идут буровые работы, а своды тоннеля, проходящего под улицей Менделеева в Уфе, укрепляют. В одном из стволов тоннеля работает горизонтальная буровая установка. Воздух сюда поступает снаружи по специальным вентиляционным каналам. Внутри пока сыро и прохладно.

«Пробить» тоннель со стороны Восточного портала (в районе правого берега реки Уфы) планируется до конца года. «Тоннель сооружается в сложных геологических условиях, и при выборе технологии строительства этого объекта было отдано предпочтение новоавстрийской методике. Ее особенность в том, что на первом этапе сооружаются опережающие штольни, за ними – элементы постоянной крепи, а впоследствии, опять же с учетом сложных геологических условий, сооружается тоннель на полное сечение, и он как бы поглощает опережающие штольни. Средняя скорость проходки у нас заложена небольшая – от 1 до 2,5 м в сутки», – рассказал представитель технического заказчика проекта ООО «ПУСК» Павел Шаповал.

Проходка ведется в несколько этапов, с использованием отечественной гидроизоляции, металлопроката, деформационных швов, добавил Шаповал.

Мост длиной 472 м будет монтироваться методом надвижки.

«Надвижка металлоконструкций начнется после предварительной укрупнительной сборки. Также интересно, что на мосту не будет бетонных плит, асфальт укладывается на саму конструкцию, это позволит уменьшить нагрузку», – рассказал заместитель директора проекта Себахаттин Давут.

Чтобы соблюсти технику безопасности и не навредить окружающей среде, строители используют шпунтовые ограждения, рассказал заместитель главного инженера ООО

«Лимакмарашавтодороги» Алексей Хавилов: участок огораживают надежным металлическим забором, который примерно на 5 м уходит под воду. Затем вода внутри соединенных шпунтов откачивается.

«Мы погружаем шпунтовое ограждение, далее откачиваем всю воду, вывозим ее на полигон и приступаем к сооружению буронабивных свай. Верхняя отметка шпунтового ограждения находится где-то на 1,5 м выше поверхности воды. Вместе с Башгидрометом мы постоянно мониторим уровень реки, это позволит нам в случае его повышения оперативно принять меры для обеспечения экологической безопасности», – рассказал Хавилов.

Проблемы и их решение

Есть и сложности, с которыми сталкиваются строители тоннеля: прокладка идет через инженерные коммуникации живущего города. Верно прочертить путь помогают местные ресурсные компании и администрации.

Решают инженеры проекта и проблему карстовых пустот, распространенных в Уфе.

«Под тоннелем имеются карстовые пустоты, поэтому во время проведения работ мы постоянно берем образцы и смотрим состояние грунтов. В проекте предусмотрено несколько технологий укрепления грунтов – сооружение грунтоцементных свай, тампонаж в основание опор, мы используем все доступные современные технологии для обеспечения безопасности строительства», – пояснил директор проекта Нахит Четин.

«Мы начали процесс закрепления грунтов путем сооружения грунтоцементных свай, для обеспечения безопасности проведения работ необходимо убедиться в прочности закрепления грунтов в сводовой части. Нашим приоритетом является безопасность, у нас есть полный перечень оборудования, машин и механизмов для выполнения работ. В нашем штате персонал со специализированным горным образованием, также сейчас мы привлекаем узкоспециализированных специалистов из Турции для управления машинами и механизмами. Во время выполнения работ нас консультируют эксперты международного уровня и ученые из Москвы», – добавил Четин.

Для укрепления грунта и предотвращения оползней на склоне берега, куда выходит тоннель, строители пробурили 177 скважин глубиной до 40 м. Здесь, по сравнению с первой площадкой, процесс идет оживленно: много людей и техники. Стабилизировать грунт будут и под шестью опорами моста, две из которых находятся в воде.

Кроме того, в ходе работ были обнаружены два объекта культурного наследия, сейчас их изучают ученые.

«В полосу постоянного отвода попадают два объекта культурного наследия – селища Федоровка-2 и Елкибаево-1, которые обнаружены в 2017 году в ходе работ по строительству выезда. Предварительно, они датируются начиная с эпохи Средневековья и заканчивая XVIII-XIX веками. На данный момент мы обнаружили фрагменты костей, керамические и металлические материалы», – рассказал преподаватель Башкирского государственного педуниверситета Николай Щербаков.

Специалисты обнаружили пока около 50 археологических находок. В раскопках помогают студенты педуниверситета. Найденные предметы вскоре передадут в музей.

ГЧП, кредиты и экономический эффект

Такой масштабный проект не мог быть дешевым, а потому в регионе изначально разрабатывали вариант строительства по концессии, то есть на условиях государственно-частного партнерства. Проект включен в Общенациональный план действий по восстановлению экономики. Осенью правительство согласовало выделение 2 млрд рублей из федерального бюджета, а частные инвесторы привлекли в банках еще 11,56 млрд рублей, чтобы перейти к активной фазе строительства.

Стоимость объекта составляет 33,5 млрд рублей при общих расходах 40 млрд рублей, из которых почти 30% – кредитные средства. При этом проект будет окупаться, ведь проезд по тоннелю будет платным, но не дороже 150 рублей.

«Восточный выезд» – крупнейший инфраструктурный проект во всем Приволжском федеральном округе. «Строительство таких объектов имеет важное значение для

социально-экономического развития региона, это открывает новые возможности для строительства жилья, это налоги, которые платят подрядные организации, и занятость населения, – подчеркивает гендиректор БКК Асабали Закавов. – Хочу отметить, что на сегодняшний день более 300 жителей республики работают на объекте, в целом с развитием проекта количество задействованных в работах людей будет достигать 1,3 тыс. человек, из них половина – жители Башкирии. Кроме того, мы активно ведем работу по заключению контрактов с предприятиями, которые зарегистрированы и работают в Республике Башкортостан. В течение стройки планируется заключение контрактов на общую сумму около 5 млрд рублей».

<https://futuresussia.gov.ru/nacionalnye-proekty/doroga-na-glubine-60-metrov-kak-idet-stroitelstvo-vostocnogo-vyezda-iz-ufy>

ТАСС; 2020.11.11; АСИ И РОСДОРНИИ ДОГОВОРИЛИСЬ ВОВЛЕКАТЬ ГРАЖДАН В МОНИТОРИНГ ДОРОЖНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ

Агентство стратегических инициатив (АСИ) и **Российский дорожный научно-исследовательский институт (Росдорнии)** договорились о сотрудничестве в вовлечении граждан в мониторинг дорожной инфраструктуры. Соглашение об этом подписано в среду на форуме «Сильные идеи для нового времени».

Свои подписи под документом поставили директор Центра городских компетенций АСИ Татьяна Журавлева и **гендиректор Росдорнии Алексей Варятченко**.

«В рамках соглашения стороны будут содействовать повышению вовлеченности граждан и организаций в формирование комфортной городской среды, в оценку уязвимости объектов транспортной инфраструктуры и развитие безопасности дорожного движения», – уточнили ТАСС в пресс-службе АСИ.

Стороны, в частности, планируют реализовывать совместную инициативу «Моя дорога» – ее запуск запланирован на 12 ноября.

Платформа «Моя дорога» создается, чтобы отобразить объективный уровень удовлетворенности граждан состоянием дорожно-уличной сети. Этот проект предполагает создание доступного комплексного механизма оценки качества дорог. Пользователи платформы получают доступ к детальной информации о выполняемых и запланированных дорожных работах и смогут подавать жалобы на состояние объектов. Главы городских и районных администраций будут иметь доступ к аналитике и знать, что именно не устраивает жителей в состоянии дорог, сказали в пресс-службе.

«Планируется, что платформа «Моя дорога» будет интегрирована с системой контроля дорожных фондов, которую разрабатывает **Росдорнии**. Эта система содержит базу дорог федерального, регионального и местного значения, планы по их строительству и ремонту, а также сведения об использовании дорожных фондов», – добавили в пресс-службе.

Форум «Сильные идеи для нового времени», организованный Агентством стратегических инициатив и Фондом Росконгресс, проходит 11-13 ноября в Москве. За время подготовки было собрано около 15 тыс. идей для развития экономики, социальной и технологической сфер России. Авторы 100 идей расскажут о них на форуме представителям федеральных органов власти и институтов развития. ТАСС является стратегическим информационным партнером мероприятия и обеспечивает работу официального медиабанка форума.

<https://tass.ru/ekonomika/9975079>

ТАСС; 2020.11.11; БОЛЕЕ 73 МЛРД РУБЛЕЙ НАПРАВЯТ НА РЕАЛИЗАЦИЮ НАЦПРОЕКТОВ В ПОДМОСКОВЬЕ В 2021 ГОДУ

Свыше 73 млрд руб. бюджетных средств планируют направить на реализацию национальных проектов в Подмосковье в 2021 году. Об этом сообщила в среду во время публичных слушаний по проекту бюджета Московской области на 2021 год и на плановый

период 2022 и 2023 годов и.о. министра экономики и финансов Подмосквья Эльмира Кадырова.

«В 2021 году на реализацию национальных проектов за счет бюджета Московской области предусматриваются на уровне 2020 года и составит в 2021 году 73,6 млрд рублей. Наибольший объем средств направлены на мероприятия нацпроекта «**Безопасные и качественные автомобильные дороги**» – 29,3 млрд рублей, «Образование» – 19 млрд рублей и «Демография» – 11,1 млрд рублей», – сказала Кадырова.

Она отметила, что бюджет Московской области на 2021 год и на плановый период 2022 и 2023 годов сформирован в рамках 19 государственных программ и одной адресной программы, а также по непрограммным направлениям.

«Общий объем программных расходов за счет собственных средств бюджета Московской области составит в 2021 году 534,7 млрд рублей со снижением к уровню 2020 года на 92,7 млрд рублей», – добавила Кадырова.

<https://tass.ru/moskovskaya-oblast/9976839>

ТАСС; 2020.11.11; В ПРИМОРЬЕ ПРИОСТАНОВИЛИ ПРОПУСК ГРУЗОВИКОВ НА ПОГРАНПЕРЕХОДЕ ЧЕРЕЗ ГРАНИЦУ РОССИИ И КИТАЯ

Пропуск грузовиков через российско-китайскую границу в пункте пропуска Турий Рог в Приморье приостановили до 15 ноября из-за выхода из строя весового оборудования. Об этом сообщается в четверг на сайте **дирекции по строительству и эксплуатации объектов Росграницы**.

«В связи с выходом из строя весового оборудования в автомобильном пункте пропуска через государственную границу Мишань на территории КНР в период с 12 по 15 ноября будет приостановлен пропуск транспортных средств через сопредельные погранпереходы Мишань (Провинция Хэйлуцзян, КНР) и Турий Рог (Приморский край, РФ)», – говорится в сообщении.

По данным Дальневосточного таможенного управления, на двустороннем автомобильном пункте пропуска Турий Рог – Мишань нет скоплений транспортных средств.

В октябре китайские власти ввели запрет на пересечение границы водителями, у которых нет действующей справки об отсутствии коронавирусной инфекции, и одновременно потребовали немедленного возврата тягачей на российскую территорию после отсоединения прицепов. Из-за краткого сокращения объема автотранспорта, пересекающего границу, приморские перевозчики приняли решение временно воздержаться от маршрута через погранпереход Пограничный – Суйфэньхе, что привело к скоплению возле пункта пропуска нескольких сотен фур.

Движение через пункт пропуска возобновилось 27 октября, ежедневно границу пересекают от 30 до 45 фур. В связи с этим остается сложной ситуация с поставками некоторых наименований фруктов и овощей в Приморье из КНР, откуда в регион осуществляются основные их поставки.

<https://tass.ru/obschestvo/9980667>

РЖД-ПАРТНЕР; НАТАЛЬЯ ГУСАЧЕНКО; 2020.11.11; НЕДОСТАТКИ В ОБУСТРОЙСТВЕ ПОГРАНПЕРЕХОДОВ ПРЕПЯТСТВУЮТ ДАЛЬНЕЙШЕМУ РАЗВИТИЮ МЕЖДУНАРОДНЫХ ТРАНЗИТНЫХ КОРИДОРОВ

Таможенные службы в экспериментальном режиме отработали технологии сквозного движения грузов с электронной пломбой через территории нескольких стран ЕС. Однако внедрение такого сквозного транзита с навешенной пломбой тормозится отсутствием координационного механизма между операторами, которые отслеживают движение этих пломб и собственно предоставляют эти пломбы. Об этом сообщил заместитель руководителя Федеральной таможенной службы России Владимир Ивин.

Технологию применения электронных навигационных пломб он называет перспективной. В этом году было совершено более 5 тыс. таких перевозок, из них почти 1 тыс. по железной дороге.

«В настоящее время решением данного вопроса занимаются не только национальные правительства стран ЕАС, но и Евразийская комиссия. Надеемся, что до конца этого года будет подготовлена соответствующие документы на уровне ЕАС для совершенствования единой системы таможенного транзита, что позволит использовать навигационные пломбы уже в сквозном движении по нашей территории», рассказал В.Ивин.

Также Таможенная служба РФ поддерживает внедрение электронного мультимодального коносамена в транзитных перевозках. «Насколько нам известно, **Минтранс РФ** прорабатывает этот вопрос. Со своей стороны мы выражаем готовность однозначно поддержать этот проект, если он будет внедряться, в том числе, в экспериментальном виде», говорит он.

Обязательным условием получения необходимого эффекта от оптимизации контрольных процедур на границе является наличие соответствующей современной инфраструктуры. И прежде всего, в местах входа и выхода международных транспортных коридоров, то есть в пунктах пропуска.

В.Ивин отмечает, что недостатки в их обустройстве в настоящее время являются основным проблемным вопросом, препятствующим дальнейшему развитию международных транзитных коридоров. В этой связи ФТС обращает внимание на необходимость обеспечения последовательного и как можно скорейшего строительства и обустройство пунктов пропуска в рамках цифровых технологий.

Говоря о цифровизации таможенных и перевозочных процессов, В.Ивин подчеркивает значимость международной кооперации с коллегами из зарубежных стран, прежде всего с таможенными органами, а также железнодорожными администрациями. «В четырехстороннем формате ведется работа над организацией сквозного информационного взаимодействия между таможенными службами и железнодорожными администрациями РФ, Казахстана, Китая и Финляндии на коридоре движения транзитных железнодорожных грузов между Европой и Азией», добавил спикер.

<https://www.rzd-partner.ru/logistics/news/nedostatki-v-obustroytve-pogranperekhodov-prepyatstvuyut-dalneysheму-razvitiyu-mezhdunarodnykh-tran/>

РЖД-ПАРТНЕР; 2020.11.11; СОЮЗ ТРАНСПОРТНИКОВ РОССИИ ВЫДВИНУЛ ПРЕДЛОЖЕНИЯ ПО РЕГУЛЯТОРНЫМ РЕШЕНИЯМ В ЦЕЛЯХ ПОДДЕРЖКИ СТАБИЛЬНОСТИ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА В УСЛОВИЯХ ПАНДЕМИИ

Комитет по железнодорожному транспорту Союза транспортников России (СТР) провел Круглый стол, посвященный проблемам отрасли, в рамках подготовки к Съезду Союза, который состоится 17 ноября текущего года в ходе ежегодного форума «Транспортная неделя», организуемой **Минтрансом РФ** для открытого обсуждения наиболее актуальных транспортных вопросов и укрепления взаимопонимания между представителями государственной власти и бизнес-сообщества.

В заседании Круглого стола приняли участие представители Государственной Думы РФ, **Министерства транспорта РФ, Федерального агентства железнодорожного транспорта, ОАО «РЖД»**, Торгово-промышленной палаты РФ, пассажирских и грузовых компаний, отраслевых организаций и независимые эксперты.

По мнению участников Круглого стола, в результате распространения новой коронавирусной инфекции наиболее значительно пострадала экономика пассажирского железнодорожного транспорта.

В своем выступлении на Круглом столе Валерий Веремеев, первый заместитель генерального директора АО «ФПК», в целях преодоления последствий пандемии предложил рассмотреть возможность распространения мер господдержки пассажирских

железнодорожных компаний пригородного и дальнего сообщения в части отсрочки по уплате налогов, авансовых платежей по налогам и страховым взносам, а также льготных кредитов на 2021 год.

«Необходимо осуществить возврат ранее предусмотренных в бюджете и секвестрированных субсидий в размере 3,1 млрд руб., – отметил В. Веремеев. – Также пассажирским железнодорожным перевозчикам необходимо выделить дополнительные субсидии, направленные на компенсацию потерь вследствие государственного регулирования тарифов на перевозки пассажиров в плацкартных и общих вагонах».

Значительно затронул кризис и сегмент операторских услуг на грузовом железнодорожном транспорте. Об этом в своем выступлении на Круглом столе сказал Сергей Мальцев, председатель Комитета по железнодорожному транспорту СТР. Среди основных проблем, требующих решения на рынке операторских услуг, он обозначил риск введения новых обязательных требований технико-технологического и тарифного характера к подвижному составу, находящемуся в эксплуатации, негативно влияющих на стоимость жизненного цикла вагона; снижение производительности вагона в следствие хронического дефицита пропускной способности инфраструктуры, ограничивающего имеющуюся грузовую базу и ее развитие; риск дополнительного роста тарифов на перевозку порожних вагонов, предлагаемого ОАО «РЖД» в виде «точечных» изменений к Прейскуранту 10-01.

По мнению председателя Комитета по железнодорожному транспорту СТР, необходим контроль за обоснованностью принятия технических решений с учетом экономики всех участников перевозочного процесса. «Так, по экспертной оценке, переход к использованию кассетных подшипников стоил бы операторам и грузоотправителям дополнительно 80 млрд. рублей, – сказал он. – Благодаря вмешательству Правительства России данное крайне тяжелое для отрасли решение было остановлено».

Позитивная оценка была дана конкуренции на рынке поставок цельнокатанных колес (ЦКК). «Необходимо отметить, что цены на колеса в 2020 году снизились, но явно в меньшем диапазоне, по сравнению с законами рыночного ценообразования (с 80-100 тыс. руб. до 60-65 тыс. руб., что по-прежнему в 2 раза выше уровня начала 2018 г.), – сказал С. Мальцев. – Поэтому, сохранение пошлин и введение новых ограничений на импорт ЦКК негативно влияют на себестоимость услуг операторов и цены на новые вагоны. В условиях отсутствия конкуренции со стороны импорта величина дополнительной нагрузки на транспорт в стоимости колеса может достигать 45-48 млрд. рублей в год».

По мнению С. Мальцева, изменение правил технической эксплуатации (ПТЭ) должно происходить путем эволюционного совершенствования действующих Правил с учетом реальных изменений (например, большей цифровизации процессов и т.п.) «ПТЭ не должны приниматься по упрощенной процедуре, это основополагающий акт отраслевого технического регулирования», – подчеркнул он.

«В проекте ПТЭ, разработанном **Минтрансом России**, содержатся, на наш взгляд, высокие риски для операторов и других участников перевозочного процесса, – сказал С. Мальцев. – Например, введение производителями новых требований к содержанию, эксплуатации, ремонту подвижного состава в отношении вагонов, уже находящихся в эксплуатации. Это не позволяет прогнозировать стоимость жизненного цикла уже проинвестированных вагонов. Нужно обсуждать практически каждый пункт новых ПТЭ».

Также операторы грузовых вагонов рассчитывают на поддержку Минпромторга в вопросе установления баланса спроса и предложения на рынке поставок подвижного состава. «Идею трейд-ин для полувагонов изначально в общих чертах предложило ОАО «РЖД», и мы с ним солидарны в данном вопросе, – сказал С. Мальцев. – Правда, считаем, что программа трейд-ин должна распространяться не только на приобретение инновационных полувагонов, но и на любой новый подвижной состав, востребованный рынком. К утилизации возможно предлагать не только полувагоны с истекающим сроком, но и, например, цистерны и другие виды подвижного состава».

С. Мальцев выразил надежду, что данные вопросы найдут понимание и поддержку в **Минтрансе**, Минэкономразвития и Минпромторге России. «Мы готовы к конструктивному диалогу в любых форматах. Пока реальную защиту экономики и конкуренции на железнодорожном транспорте мы зримо ощущаем только со стороны Федеральной антимонопольной службы России. Надеемся, быть услышанными и в других ведомствах», – сказал он.

Представитель Минтранса России, участвовавший в круглом столе, заверил, что услышал предложения по сохранению действующих ПТЭ и заверил, что министерство рекомендует данный документ к включению в список НПА, действующий и после января 2021 года, и готовится к углубленной планомерной работе над совершенствованием ПТЭ.

В ходе круглого стола также обсуждались вопросы предложения по регуляторным решениям в целях поддержки стабильности промышленного железнодорожного транспорта. **Александр Маняхин, исполнительный директор СРО Ассоциация «Промжелдортранс»** предложил инициировать со стороны **Минтранса РФ** вопрос о внесении изменений в ТР ТС 001-2011 «О безопасности железнодорожного подвижного состава» в части вывода из-под его действия требований к локомотивам, выходящим с железнодорожных путей необщего пользования на станционные железнодорожные пути общего пользования с целью подачи и уборки грузовых вагонов на ближайшем заседании Комиссии. Со стороны Министерства промышленности и торговли РФ он предложил инициировать принятие долгосрочной программы (3-5 лет) представления субсидий на приобретение маневровых локомотивов.

Рекомендации Комитета по железнодорожному транспорту СТР были предложены для включения в Резолюцию по итогам Съезда Союза транспортников России.

Союз транспортников России (СТР) образован в 2003 году для консолидации деятельности Союзов, Ассоциаций, предприятий и организаций транспортной отрасли и обеспечения равноправного партнерства на рынке транспортных услуг. СТР является добровольным объединением юридических лиц, созданным в целях координации деятельности, представления общих интересов транспортных предприятий и организаций всех регионов России в государственных и иных органах, а также международных организациях. В течение всех этих лет Союз участвовал в процессах формирования государственной политики и законодательства в транспортной сфере. Основная задача Комитета по железнодорожному транспорту СТР – обозначить и проанализировать проблемы железнодорожной отрасли во взаимосвязи с другими видами транспорта и на этой базе сформировать профессиональные выводы и предложения для развития транспортной инфраструктуры.

<https://www.rzd-partner.ru/zhd-transport/news/soyuz-transportnikov-rossii-vydvinul-predlozheniya-po-regulyatornym-resheniyam-v-tselyakh-podderzhki/>

РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; 2020.11.11; НАЗВАНА ДАТА ЗАПУСКА СКОРОСТНЫХ ПОЕЗДОВ ИЗ МОСКВЫ В МИНСК

Скоростные поезда «Ласточка» могут появиться на маршруте Москва – Минск после снятия ограничений на пассажирское железнодорожное сообщение, введенных из-за пандемии коронавирусной инфекции. Информация об этом размещена на **сайте ОАО «РЖД»** в связи с вводом с 13 декабря нового расписания движения поездов.

«С Белорусской железной дорогой проработан вопрос о назначении двух пар новых скоростных электропоездов «Ласточка» Москва – Минск в пятивагонном исполнении, – говорится в сообщении. – Запуск «Ласточек» станет возможен сразу после возобновления курсирования международных пассажирских поездов в сообщении с Республикой Беларусь».

В **РЖД** отметили, что международные пассажирские перевозки смогут осуществляться при условии открытия границ в прямом и транзитном сообщении.

«Ласточка» – это семейство пассажирских электропоездов, созданных на основе платформы Siemens Desiro для **ОАО «РЖД»**. В пятивагонном поезде 443 сидячих пассажирских места. Скорость «Ласточки» – до 160 км/ч.

<https://rg.ru/2020/11/11/nazvana-data-zapuska-skorostnyh-poezdov-iz-moskvy-v-minsk.html>

ФОНТАНКА; МАРИЯ МОКЕЙЧЕВА; 2020.11.11; ПОЛУКОЛЬЦА ДЛЯ СЕВЕРНОЙ СТОЛИЦЫ. КАК МОСКОВСКАЯ КОНЦЕПЦИЯ РЖД ПРИЖИВЕТСЯ НА ПЕТЕРБУРГСКОЙ ЗЕМЛЕ

Концепцию городской электрички для Петербурга начинают накачивать деньгами: Смольный заложил в проект бюджета 157 млн рублей на то, чтобы все обчислить.

Губернатор Петербурга Александр Беглов своей поправкой внес в проект бюджета 157 млн рублей на проектные решения «по организации кольцевого железнодорожного движения». Деньги в масштабах концепции **РЖД** невеликие, но это первый транш в городскую электричку, которую готовят для Петербурга. Эксперты говорят, московского кольца здесь не будет, но московский результат – вполне.

Как пояснил «Фонтанке» заместитель председателя комитета по транспорту Валентин Енокаев, заложенные в бюджет 2021 и 2022 годов средства нужны для того, чтобы разработать технико-экономическое обоснование и проектные решения. По словам Енокаева, комитет намеренно берет эту работу на себя, а не возлагает ее на **РЖД**. «У **РЖД** все хорошо с грузами, с дальними перегонами, – говорит чиновник. – Но пассажирские потребности города мы понимаем лучше, а партнеров больше волнует федеральная повестка».

«Фонтанка» рассказывала, как объемистый проект концепции **РЖД** несколько раз приносили в Смольный и вновь уносили на корректировку. Чуть ли не большая часть ее посвящена грузовым перевозкам, но наиболее близкая читателям «пассажирская» глава включает два полукольца городской электрички. Раньше оба начинались в Ораниенбауме. На следующем этапе их развели сильнее, теперь это Ораниенбаум – Пулковое – Белоостров и Гатчина – Балтийская – Лигово – Волковская – Токсово. Окончательный вариант подписали весной, уточнив объемы финансирования и подробнее расписав, как именно высокоскоростная магистраль Москва – Петербург придет на Московский вокзал.

Идея не в том, чтобы всех пересадить на «наземное» метро, а в том, чтобы с помощью полуколец создать каркас магистрального транспорта и нанизать на него транспортно-пересадочные узлы – места, где пассажиры смогут оперативно переходить в ту же подземку или на автобусы с троллейбусами. В идеале городская электричка свяжет все существующие линии метро, в концепции указаны точки сопряжений: среди них «Девяткино», «Старая Деревня», «Черная речка», «Электросила», «Сосновая Поляна». Для всех них прописаны нормативы комфортной пересадки: принцип «сухих ног» и предельные значения по удаленности: к примеру, от ж/д станции до метро в транспортно-пересадочном узле должно быть не более 150 метров; до автобусов – 190, до перехватывающих парковок – 450.

Параллельно – и в первую очередь – будет усиливаться движение пригородных поездов в Выборг, Всеволожск, Красное Село, Тосно, Павловск. Кроме того, до Пулковое на первых порах организуют регулярный поезд от Балтийского вокзала, а до Левашово – от Финляндского. Для каждого из направлений расписано конкретное число пар поездов – нынешнее и перспективное.

В концепции **РЖД** прямо говорится, что именно пригородно-городское маятниковое сообщение должно стать выходом при все растущей загруженности общественного городского транспорта. «Такое движение позволяет соединить пригородные магистральные участки, проходя через центр города, – гласит документ. – Таким образом, появляется возможность превратить тупиковые станции в сквозные, благодаря чему увеличивается их пропускная способность». Это не единственный эффект. Главное – обеспечить доставку в центр, рассредоточить потоки пригородных пассажиров по районам города, улучшить связь между пригородными участками, сократить потребность в подвижном составе. Кроме того,

не придется развивать головные станции в черте города, чтобы обслуживать пригородные маршруты; ведь когда образуется диаметр, все технические операции с поездами могут быть вынесены на зонные станции.

Еще несколько лет назад компания «ЛСР-Строй» разработала прообраз ж/д-экзоскелета, который должен укрепить транспортную систему Петербурга. Дело не только в том, что петербургское метростроение заехало в тупик корпоративного конфликта и нехватки финансов. Город во многом – и не только в плане эпидемических ограничений – равняет себя по столице. А там перед глазами пример Московского центрального кольца и Московских центральных диаметров, которые разгружают метро и автомобильные дороги, перетягивая на себя пассажиров.

Эксперт Ассоциации транспортных инженеров Владимир Валдин считает, что концепция **РЖД** выглядит вполне работоспособной. «Модель рабочая, и если ей следовать, то результат (как по части обеспечения дефицита существующей, так и прироста мобильности) будет высокий», – говорит он. При этом, по словам эксперта, главное отличие Петербурга от Москвы, помимо финансовых возможностей, это «степень запущенности проблемы». «В Москве уже катастрофа; сколько метро там ни построй, будут толпы, – подчеркивает Валдин. – В Петербурге пока нет, хотя и у нас есть темные пятна вроде Мурино. Но то же Мурино городская электричка **РЖД** затрагивает и частично решает проблему. Так что у нас в городе пока еще есть возможность играть на опережение и балансировать транспортный спрос и предложение».

Эксперт транспортного развития территорий ИТП «Урбаника» Илья Резников видит больше принципиальных отличий. В первую очередь – невозможность замкнуть кольцо, как в Москве, из-за моря на западе. «Это существенно снижает вариативность в перемещении, – говорит он. – И именно поэтому та концепция, которая предложена Петербургу, – это некий синтез московского кольца и московских радиусов, которые сейчас активно развиваются. Второе отличие – наши эти два полукольца сейчас активно используются грузовым транспортом, в том числе для подвоза к порту. В Москве, когда они начали развивать МЦК, большого числа «товарняков» не было; грузовой транзит уже давно вынесли в область».

При этом Резников признает, что на второй вопрос концепция также отвечает: в ней предусмотрен вынос грузового сообщения за черту города на два обхода: Северо-Восточный (Орехово – Павлово-на-Неве) и Юго-Западный (от Мги до Бронки).

На первый же опосредованно отвечает комтранс. В концепции ж/д кольца, которую собрался обсчитывать Смольный, появляется тоннель от Балтийского вокзала до Финляндского.

Еще одно различие – несопоставимая населенность пригородов, на которую уже обращали внимание собеседники «Фонтанки». В столице электричка собирает пассажиропоток в том числе за счет высокой плотности жителей в Подмосковье. «У нас, по крайней мере пока, нет полумиллионной Балашихи рядом, – соглашается Илья Резников. – Поэтому да, пассажиропоток меньше. Но это не является непреодолимой проблемой; у нас хватает пригородов, откуда поток будет. И потом, давайте зафиксируем: у нас не люди для электрички, а электричка для людей. И если мы исходим из этого, то железная дорога – лучший способ вывезти людей из пригородов; метро туда строить дорого и неэффективно, а автобусы встанут в пробках на въезде. С точки зрения пассажира, если наземное метро интегрировано в транспортную систему, если есть бесшовная оплата и нормальный такт движения – это лучший вариант».

Развитие городской электрички, по мнению Валдина, вовсе не обязательно должно быть привязано к подземке. «Электричка – это уже магистральный транспорт, как и метро. По идее, с нее пересадка может происходить как на подземный, так и на наземный транспорт. Есть множество мест, сообщение с которыми именно через метро далеко не оптимально, – говорит эксперт. – Вообще говоря, создание этих двух полуколец может сократить необходимость в строительстве метрополитена. Метро – самый дорогой способ отвезти людей. Наземные решения как в части подвозящих, так и магистральных маршрутов реализуются много дешевле, быстрее и часто – эффективнее».

«Где-то действительно наземное метро может заменить традиционное, но не везде, – говорит Илья Резников. – Самый простой пример – Кудрово. В теории там есть железная дорога, но она так расположена относительно жилых кварталов, что использовать ее для тактового пассажирского движения не получится, надо строить метро. К тому же 4-й линии нужно свое депо».

Есть еще одно обстоятельство, на которое обращают внимание эксперты, – финансирование и политическая воля. Концептуально все решено: в конце прошлого года губернатор Александр Беглов заявил об осознанном выборе «в пользу развития в Санкт-Петербурге железнодорожного транспорта, в том числе в сфере городских пассажирских перевозок». При этом финансирование, требуемое для реализации концепции, огромное: это 584,7 млрд рублей, большая часть – на пригородное и внутригородское (325,3 млрд) и на грузовое (224,6 млрд) сообщение.

<https://www.fontanka.ru/2020/11/11/69536521/>

ТАСС; 2020.11.11; ПРОВОЗНАЯ СПОСОБНОСТЬ МТУ ДОЛЖНА СОСТАВИТЬ 44 МЛН ТОНН В 2025-2026 ГОДАХ – ГУБЕРНАТОР

Провозная способность Мурманского транспортного узла (МТУ) к 2025-2026 годам должна составить 44 млн тонн, грузовая база под эту провозную мощность уже есть. Об этом рассказал ТАСС в кулуарах форума «Сильные идеи для нового времени» губернатор Мурманской области Андрей Чибис.

Комплексное развитие Мурманского транспортного узла – это план расширения железнодорожной инфраструктуры с параллельным расширением портовых мощностей региона. В начале ноября премьер-министр РФ Михаил Мишустин по итогам визита в область поручил **Минтранс**, Минвостокразвития, и другим федеральным и местным властям подготовить план увеличения пропускной способности узла до 100 млн тонн к 2035 году. По мнению губернатора, эта работа должна проходить поэтапно.

«Что касается базы в 100 тысяч тонн к 2035 году, – да, этот анализ проведен нами вместе с РЖД и нашими компаниями, и мы видим перспективу к 2035 году. Мы считаем, что Мурманский транспортный узел должен поэтапно развиваться, первый этап – это 28 млн тонн, второй этап – 44 млн тонн к 2025-2026 годам, и уже к 2035 году – до 100 млн тонн. Но важно эти этапы правильно проектировать и строить», – сказал он. Чибис отметил, что грузовая база понятна, – уже сейчас есть потребность в обработке 44 тысяч тонн в год.

Что касается грузовой базы на перспективу 2035 года, то через 15 лет к традиционному для региона грузу – углю – добавятся новые грузы – контейнеры, удобрения, металлургическая продукция и зерно.

Форум «Сильные идеи для нового времени», организованный Агентством стратегических инициатив и Фондом Росконгресс, проходит 11-13 ноября в Москве. За время подготовки было собрано около 15 тыс. идей для развития экономики, социальной и технологической сфер России. Авторы 100 идей расскажут о них на форуме представителям федеральных органов власти и институтов развития. ТАСС является стратегическим информационным партнером мероприятия и обеспечивает работу официального медиабанка форума.

ПРАЙМ; 2020.11.11; ПАССАЖИРСКАЯ «ДОЧКА» РЖД ПРЕДЛАГАЕТ ПРОДЛИТЬ МЕРЫ ГОСПОДДЕРЖКИ ИЗ-ЗА COVID НА 2021 Г

«Федеральная пассажирская компания» (ФПК, «дочка» РЖД по перевозкам пассажиров в дальнем следовании) предлагает продлить меры господдержки пассажирских железнодорожных компаний из-за пандемии на 2021 год и выделить допсубсидии на компенсацию потерь из-за госрегулирования тарифов в плацкарте, сообщил первый заместитель гендиректора компании Валерий Веремеев.

Комитет по железнодорожному транспорту Союза транспортников России (СТР) провел круглый стол, посвященный проблемам отрасли, в рамках подготовки к съезду Союза, который состоится 17 ноября в ходе ежегодного форума «Транспортная неделя». В

заседании круглого стола приняли участие представители Госдумы, Минтранса, Росжелдора, РЖД, ТПП, пассажирских и грузовых компаний, отраслевых организаций и независимые эксперты.

«В своем выступлении на круглом столе Валерий Веремеев, первый заместитель генерального директора АО «ФПК», в целях преодоления последствий пандемии предложил рассмотреть возможность распространения мер господдержки пассажирских железнодорожных компаний пригородного и дальнего сообщения в части отсрочки по уплате налогов, авансовых платежей по налогам и страховым взносам, а также льготных кредитов на 2021 год», – говорится в сообщении Союза.

По словам Веремеева, которые приводятся в сообщении, необходимо осуществить возврат ранее предусмотренных в бюджете и секвестрированных субсидий в размере 3,1 миллиарда рублей.

«Также пассажирским железнодорожным перевозчикам необходимо выделить дополнительные субсидии, направленные на компенсацию потерь вследствие государственного регулирования тарифов на перевозки пассажиров в плацкартных и общих вагонах», – цитируются в сообщении его слова.

По мнению участников круглого стола, в результате распространения новой коронавирусной инфекции наиболее значительно пострадала экономика пассажирского железнодорожного транспорта.

ПРАЙМ; 2020.11.11; ХОЛДИНГ РЖД ПРОДЛИЛ СКИДКИ НА ПРОЕЗД В СВ И КУПЕ ДО КОНЦА АПРЕЛЯ

«Федеральная пассажирская компания» (ФПК, «дочка» РЖД по перевозке пассажиров в дальнем следовании) продлила скидки на проезд в СВ и купе до конца апреля 2021 года, сообщила компания.

Ранее скидки действовали на поезда отправлением до 24 декабря 2020 года.

«Федеральная пассажирская компания» продлевает действие специальных скидок на индивидуальные поездки в вагонах СВ до конца апреля... Размер скидки при выкупе двух мест в СВ одним пассажиром будет варьироваться в зависимости от даты совершения поездки», – говорится в одном из сообщений компании.

Так, при отправлении в новогодний период, с 25 декабря по 10 января, к тарифам на проезд будет применяться скидка 10%, для поездок с 11 января по 28 апреля – 30%.

«Пассажиры ФПК с 11 ноября 2020 года по 28 апреля 2021 года могут воспользоваться скидками для совершения индивидуальных поездок в купейных вагонах», – говорится в другом сообщении компании.

Скидка до 15% в зависимости от даты или дня недели будет предоставляться при единовременном выкупе всех мест в купе. Например, при совершении поездки в новогодний период с 25 декабря 2020 года по 10 января 2021 года к тарифам на проезд будет применяться скидка 5%. При отправлении с 11 января по 28 апреля с понедельника по четверг будет предоставляться скидка 15%, а с пятницы по воскресенье – 10%.

МОРСКИЕ НОВОСТИ; 2020.11.11; ТОРГОВЫЙ ПОРТ НАХОДКИ ЗАВЕРШАЕТ ОЧЕРЕДНОЙ ЭТАП ПЕРЕХОДА НА ЗАЩИЩЕННУЮ ПЕРЕВАЛКУ УГЛЯ

Находкинский морской торговый порт продолжает выполнять мероприятия в рамках реализации экологической программы. Подробности порталу «Морские вести России» сообщили в пресс-службе стивидорной компании.

В настоящее время в порт поступили все запланированные к закупке в текущем году металлические упоры (партия состояла из 408 единиц), которые нужны для ограждения зоны складирования угля. Они создают внутреннее кольцо защиты, предотвращая попадание угля на проезжую часть и в акваторию бухты Находка. В прошлом году их протяженность составляла более 3,6 километра, теперь она увеличена еще на 2,4 километра (в общей сложности – около 6 километров).

Также в Находкинском МТП завершена реализация второго и третьего этапов строительства очистных сооружений: хозяйственно-бытовой канализации на Угольном терминале №1 и ливневой канализации на Грузовом универсальном терминале №2. Четвертый этап находится в стадии завершения. Весь проект будет полностью запущен в эксплуатацию до конца 2020 года.

Помимо этого, в порту проведено бетонирование дороги на ГУТ-2. Протяженность полотна – 1 километр, ширина – 6 метров. Общая площадь бетонирования составила около 6 тыс. кв. метров. Бетонное покрытие облегчит уборку территории порта, а также сможет длительное время выдерживать нагрузки, создаваемые тяжелой техникой.

«Находкинский МТП продолжает выполнять принятые на себя экологические обязательства точно в срок. До конца 2020 года мы завершим все проекты, запланированные на этот период», – сказал генеральный директор Находкинского МТП Владимир Григорьев.

Обязательство перехода на защищенные технологии перевалки сыпучих грузов было закреплено в соглашении, которое в 2018 году руководство порта подписало с **Министерством транспорта**, Федеральной службой по надзору в сфере природопользования, Росморпортом и администрацией Приморского края.

<http://morvesti.ru/news/1679/86731/>

REGNUM; 2020.11.11; ЭКСПЕРТ ПРИЗВАЛ ВЛАСТИ РФ АКТИВНЕЕ РАЗВИВАТЬ ВНУТРЕННЕЕ АВИАСООБЩЕНИЕ

Развитие авиасообщения и увеличение количества компаний-лоукостеров поможет экономике России быстрее преодолеть последствия пандемии и улучшит транспортную доступность территорий. Об этом корреспонденту ИА REGNUM 11 ноября заявил **член Общероссийского народного фронта, зампрединдустрии «Партии Роста» Сергей Демин**. Так он прокомментировал слова **главы Минтранса РФ Виталия Савельева** о том, что в РФ должно быть больше компаний-лоукостеров.

«Мировой опыт говорит о том, что сектор авиасообщения имеет большой потенциал для развития в нашей стране с ее большими расстояниями, – отметил Сергей Демин. – Часто приводят в пример Европу, где между столицами можно перелететь за 10 евро, но для этого нужна развитая система аэропортов и соответствующая инфраструктура. Сделав доступными удаленные уголки России, государство сможет привлечь туда инвестиции, туристов, создать новые рабочие места и повысить занятость населения».

По словам Сергея Демина, есть районы Дальнего Востока, где сообщение между отдельными городами возможно наладить только авиатранспортом.

«Построить автомобильную или железную дороги во многих районах затруднительно в силу рельефа и природных особенностей, – считает Сергей Демин. – И если государство примет соответствующие программы развития и поддержки авиасообщения, то от этого выиграют все».

Напомним, как сообщало ИА REGNUM, ранее Савельев заявил, что транспортная отрасль является ключевой для экономического развития России.

История вопроса

Авиаперевозками называют перевозки пассажиров и транспортировку грузов воздушным транспортом. Хотя первые пассажирские самолеты были построены еще до Первой мировой войны, лишь в 30-е годы перелеты стали более-менее массовым явлением. В 50-60-е годы старые поршневые самолеты активно начали вытеснять реактивные, благодаря чему стала резко расти средняя скорость перелетов. Своего пика эта тенденция достигла в конце 60-х, когда были созданы сверхзвуковые пассажирские самолеты Ту-144 и «Конкорд». Однако из-за низкой экономичности, а также шумности они были сняты с эксплуатации без замены, а авиакомпании сосредоточились на снижении затрат.

Региональные и районные авиаперевозки в России являются отдельной и болезненной темой. Развитая ранее малая авиация в СССР с развалом Союза фактически прекратила свое существование. С нулевых годов делаются попытки ее возрождения. Несмотря на это, а

также на заявления чиновников о жизненной необходимости легких пассажирских и грузовых самолетов из-за отсутствия дорог на большей части территории Сибири и Дальнего Востока, малая авиация остается зачастую единственным видом транспорта в этих районах.

<https://regnum.ru/news/3112200.html>

ПРАЙМ; СЕРГЕЙ ТЕТЮЕВ; 2020.11.11; «АЭРОФЛОТ»: ПОЛЕТ НОРМАЛЬНЫЙ

Нужно отметить, что Аэрофлот является одним из самых крупных авиаперевозчиков в России. По данным с официального сайта за 2019 год компания обеспечила 41,3% всех перевозок в стране, а клиентами Аэрофлота стали 60,7 млн. человек за тот же период. Насколько перспективны инвестиции в ценные бумаги авиаперевозчика?

Официальная статистика

Пассажиропоток в Аэрофлот за последние несколько лет в среднем растет на 11,44% в год: с 39,4 млн. человек в 2015 году до 60,7 млн. человек в 2019 году. Текущий год по понятным причинам даст отрицательную динамику, однако при текущих прогнозах в отношении пандемии, вероятно, следующий год задаст положительную тенденцию.

Сейчас ценные бумаги компании торгуются около отметки 65 рублей за штуку. Последний раз подобная цена была примерно месяц назад, до этого – во второй половине марта. Полагаю, что если данная отметка будет пройдена, то потенциал у акций будет порядка 20% – до цены 80 рублей за бумагу, которую мы наблюдали перед тем, как авиаперевозчик объявил о дополнительном выпуске акций в конце сентября. Безусловно, сопутствовать «правильному» движению цены должна положительная информация, связанная с Аэрофлотом.

Новостной фон

Самое большое событие последних месяцев – присутствие среди акционеров государства в лице Федерального агентства по управлению государственным имуществом, ему принадлежит 51,17% акций компании. Сам факт наличия такого участника заставляет положительно смотреть на будущее Аэрофлота.

Помимо этого, на днях было объявлено о том, что генеральный директор Аэрофлота претендует на должность министра транспорта РФ. Его кандидатуру осталось одобрить представителям Государственной Думы, что весьма вероятно. Если Виталий Савельев станет руководителем **Минтранса**, то это положительно скажется на настроениях инвесторов.

В начале этой недели Аэрофлот объявил о возобновлении рейсов в Гонконг уже с конца следующей недели. Также вышла новость о новой стратегии развития компании – некоторые рейсы авиаперевозчика будет осуществлять «дочка» – Победа. Данная информация позволяет нам положительно смотреть на движение цены основной компании в будущем.

Учитывая новостной фон и постепенное восстановление пассажиропотока, без сомнения, акции Аэрофлота могут показать значительный рост и принести инвесторам ощутимую выгоду. Думаю, при покупке ценных бумаг необходимо рассчитывать на среднесрочную перспективу. Корректировки цены в краткосрочной перспективе возможны, но на них не стоит реагировать, учитывая выбранный горизонт инвестирования.

<https://1prime.ru/experts/20201111/832304188.html/>

ТАСС; 2020.11.11; РОССИЙСКИЕ АВИАКОМПАНИИ В ОКТЯБРЕ СНИЗИЛИ ПЕРЕВОЗКИ ПОЧТИ НА 40%

Российские авиакомпании в октябре 2020 года сократили перевозки по сравнению с октябрем прошлого года на 39,2%, до 6,78 млн пассажиров, следует из оперативных данных **Росавиации**.

«По оперативным данным, в октябре 2020 российские перевозчики обслужили 6,78 млн пассажиров, что на 39,2% меньше, чем за аналогичный период прошлого года. Пассажирооборот снизился на 50,8% и составил 13,8 млрд пассажирокилометров», – говорится в сообщении ведомства.

Лидером рынка по-прежнему осталась авиакомпания S7 – она снизила перевозки на 4,8%, до 1,17 млн пассажиров (поскольку компания в этом году объединила компании «Сибирь» и «Глобус», данные сравниваются с показателями S7 Group в 2019 году), а «Аэрофлот» сократил перевозки на 65,8%, до 1,08 млн пассажиров.

Лоукостер «Победа» стал третьим по объему перевозок и почти догнал «Аэрофлот», это также единственная из крупных авиакомпаний, которым удалось увеличить пассажиропоток в октябре. «Победа» обслужила за месяц 1,04 млн пассажиров (рост на 10,6%), «Уральские авиалинии» – 578,9 тыс. пассажиров (сокращение на 33,8%), «Россия» – 554,8 тыс. пассажиров (сокращение на 41,1%).

При этом за январь – октябрь авиакомпании перевезли 59,44 млн пассажиров, что на 46,1% ниже показателя за аналогичный период прошлого года.

<https://tass.ru/ekonomika/9969721>

РБК; 2020.11.11; S7 СЕДЬМОЙ РАЗ ОБОГНАЛА «АЭРОФЛОТ» ПО ЧИСЛУ ПЕРЕВЕЗЕННЫХ ПассаЖИРОВ

Авиакомпания S7 Airlines в октябре обошла «Аэрофлот» по числу перевезенных пассажиров седьмой месяц подряд, следует из данных, опубликованных на сайте Росавиации. S7 сохраняет лидерство несмотря на то, что «Аэрофлот» является единственной авиакомпанией, которая осуществляет рейсы в СНГ.

Всего в октябре авиакомпания «Сибирь», которая с начала 2020 года входит в S7 Group, перевезла 1,17 млн пассажиров (-4,8% по сравнению с октябрём 2019 года). «Аэрофлот» перевез за месяц 1,08 млн человек (снижение на 65,8% по сравнению с прошлым годом). В то же время Росавиация указала на возросший пассажиропоток у «Победы». За месяц авиакомпания обслужила 1,04 млн пассажиров, что на 10,6% больше, чем в октябре прошлого года. Всего в октябре российские авиакомпании обслужили 6,78 млн пассажиров, что на 39,2% меньше по сравнению с аналогичным периодом 2019 года.

S7 впервые вышла на первое место по числу перевезенных пассажиров в апреле. Тогда услугами авиакомпании воспользовались 213,9 тыс., а «Аэрофлота» – 147,7 тыс. человек. В мае, июне, июле и августе S7 и «Аэрофлот» оставались лидерами среди российских авиаперевозчиков, занимая первое и второе места соответственно. В сентябре этого года авиакомпания S7 перевезла 1,42 млн пассажиров, на втором месте по пассажиропотоку вновь оказался «Аэрофлот» с показателем 1,34 млн человек. Разрыв в пассажирообороте компаний за полгода составил около 80 тыс. человек.

<https://www.rbc.ru/rbcfreenews/5fabb1c09a79476180748e3b>

РИА НОВОСТИ; 2020.11.11; НАЗНАЧЕН ВРЕМЕННО ИСПОЛНЯЮЩИЙ ОБЯЗАННОСТИ ГЛАВЫ «АЭРОФЛОТА»

Временное исполнение обязанностей гендиректора «Аэрофлота» возложено на заместителя гендиректора компании по коммерции и финансам Андрея Чиханчина, сообщили РИА Новости в «Аэрофлоте».

Президент России Владимир Путин в понедельник отправил в отставку Евгения Дитриха, занимавшего с мая 2018 года пост министра транспорта России, и во вторник после утверждения Госдумой на этот пост был назначен бывший глава «Аэрофлота» Виталий Савельев.

«Временное исполнение обязанностей генерального директора общества возложено на Чиханчина Андрея Юрьевича, заместителя генерального директора», – сообщили в компании.

СМИ называли Чиханчина одним из кандидатов на пост гендиректора «Аэрофлота». Также среди кандидатов назывался глава Государственной транспортной лизинговой компании (ГТЛК) Михаил Полуобяринов.

В соответствии с информацией на сайте «Аэрофлота», Чиханчин родился в 1982 году. До прихода в компанию занимал ряд должностей, связанных с финансами и экономическим планированием, внапредприятиях и в организациях различных отраслей экономики, работал руководителем проекта в госкорпорации «Банк развития и внешнеэкономической деятельности». В «Аэрофлот» пришел в 2009 году, занимал должности замдиректора департамента, директора департамента корпоративных финансов, с сентября 2018 года стал замгендиректора.

<https://ria.ru/20201111/aeroflot-1584176483.html>

ТАСС; 2020.11.11; ИЗ НОВОСИБИРСКА НА ЗАНЗИБАР ЗАПУСТЯТ ЧАРТЕРНЫЕ РЕЙСЫ

Авиакомпания AZUR air и Royal Flight с середины ноября начнут выполнять чартерные рейсы из Новосибирска в Танзанию на остров Занзибар, сообщила в среду пресс-служба новосибирского международного аэропорта Толмачево. Полеты будут выполняться раз в десять дней.

«Партнеры аэропорта Толмачево авиакомпании AZUR air и Royal Flight начинают выполнение чартерных рейсов из Новосибирска в Танзанию на остров Занзибар», – говорится в сообщении.

Это первые прямые рейсы из Новосибирска на остров Занзибар, которые осуществляются российскими авиакомпаниями. Рейс Royal Flight запланирован на 14 ноября, AZUR air – на 16 ноября.

Россия с 1 августа начала возобновлять прерванные в конце марта из-за пандемии международные авиарейсы. Первоначально в список аэропортов, через которые возобновилось международное сообщение, входили только Москва, Санкт-Петербург и Ростов-на-Дону. С 20 августа Росавиация расширила список российских городов, включив туда Казань, Калининград и Новосибирск.

Международный аэропорт Толмачево – крупнейший за Уралом транзитный авиаузел, пропускная способность которого на внутренних авиалиниях составляет 1,8 тыс. пассажиров в час, на международных – 1,3 тыс. пассажиров. Пассажиропоток аэропорта по итогам 2019 года составил 6,75 млн человек, что на 14,2% больше года ранее.

<https://tass.ru/sibir-news/9969769>

ТАСС; 2020.11.11; UTAIR УВЕЛИЧИЛА КОЛИЧЕСТВО РЕЙСОВ ИЗ ВЛАДИКАВКАЗА В СОЧИ ДО ЧЕТЫРЕХ В НЕДЕЛЮ

Авиакомпания Utair увеличила число рейсов из Владикавказа в Сочи до четырех в неделю. Об этом сообщает в среду пресс-служба перевозчика.

«В осенне-зимнем расписании Utair ввел дополнительные рейсы из Владикавказа в Сочи. Теперь полеты будут выполняться по данному маршруту четыре раза в неделю», – говорится в сообщении.

Рейсы будут выполняться по вторникам, средам, пятницам и воскресеньям. «Несмотря на то, что Сочи и Владикавказ расположены рядом, путь между ними на машине занимает около 14 часов. Самолет сокращает путь до часа. Мы увеличили рейсы до четырех в неделю, поэтому пассажирам Utair будет удобнее планировать свои поездки», – приводятся в сообщении слова Пермякова.

<https://tass.ru/ekonomika/9972777>

ТАСС; 2020.11.11; ОМСКИЙ СУД ОТКЛОНИЛ АПЕЛЛЯЦИЮ «АЭРОФЛОТА» ПО ВЫПЛАТЕ ВДОВЕ ПИЛОТА 30 МЛН РУБЛЕЙ

Омский областной суд отклонил апелляцию **авиакомпания «Аэрофлот»** на решение Кировского районного суда Омска о выплате вдове умершего при выполнении рейса пилота Дамира Ахметова. Об этом во вторник рассказал ТАСС адвокат Ахметовой Виталий Кириченко.

«Суд отклонил апелляцию **«Аэрофлота»**, решение о выплате 29,722 млн рублей вступило в силу», – сказал Кириченко.

Второму пилоту Ахметову 24 ноября 2019 года при выполнении рейса **«Аэрофлота»** Москва – Анапа стало плохо. Самолет экстренно сел в Ростове-на-Дону, бригада скорой помощи констатировала смерть пилота. Судебно-медицинская экспертиза не признала смерть Ахметова несчастным случаем на производстве, поэтому авиакомпания отказалась выплачивать семье пилота положенную по договору компенсацию в размере 10 годовых зарплаток.

3 августа 2020 года Кировский районный суд Омска принял решение взыскать с **«Аэрофлота»** в пользу вдовы пилота Анастасии Ахметовой 29 миллионов 722 тысячи 608 рублей. Тогда Кириченко пояснил ТАСС, что коллективный договор **«Аэрофлота»** с пилотами предполагает выплату 10 годовых зарплаток в случае гибели сотрудника при исполнении служебных обязанностей. Ответчики настаивали, что для получения выплат необходимо, чтобы смерть пилота произошла в результате несчастного случая на производстве. Но в коллективном договоре было прописано, что при смерти во время исполнения служебных обязанностей положены компенсации.

В тот же день **«Аэрофлот»** сообщил, что обжалует решение суда. По мнению ответчика, пилот мог знать о своих проблемах со здоровьем и сознательно скрывать это, подвергая риску пассажиров и воздушное судно. При этом сердечно-сосудистые заболевания не относятся к перечню профессиональных заболеваний и их невозможно пропустить при медосмотре, который, подчеркнули в **«Аэрофлоте»**, Ахметов проходил в Омске, а не в Москве.

<https://tass.ru/sibir-news/9969843>

РИА НОВОСТИ; 2020.11.11; С «ТРАНССТРОЙМЕХАНИЗАЦИИ» ВЗЫСКАЛИ В ПОЛЬЗУ РОСАВИАЦИИ 870 МЛН РУБЛЕЙ

Арбитражный суд Москвы по иску **Федерального агентства воздушного транспорта (Росавиация)** взыскал более 871 миллиона рублей с компании «Трансстроймеханизация» (входит в «Мостотрест»), следует из опубликованного в среду решения суда.

Стороны в августе 2015 года заключили госконтракт, по условиям которого «Трансстроймеханизация» подрядилась произвести реконструкцию аэропортового комплекса «Новый» в Хабаровске. Работу компания должна была сдать 1 декабря 2015 года, но полностью они не были выполнены и по состоянию на 23 марта 2020 года. **Росавиация** в мае подала иск о взыскании с подрядчика неустойки.

Суд полностью удовлетворил иск **Росавиации**, признав ответчика виновным в нарушении сроков выполнения работ. При этом суд отклонил ходатайство компании о снижении неустойки ввиду ее, по мнению ответчика, несоразмерности последствиям нарушения.

Одновременно с этим иском **Росавиация** 25 мая подала в столичный арбитражный суд еще 14 исков к «Трансстроймеханизации» на общую сумму более 1,3 миллиарда рублей. Все они касаются контрактов на реконструкцию различных аэропортов, в том числе в «Шереметьево» и Нижнем Новгороде.

«Трансстроймеханизация» достраивала, в частности, третью взлетно-посадочную полосу в «Шереметьево», которую изначально планировалось построить к чемпионату мира по футболу 2018 года, но ввели в строй только в сентябре 2019 года. Подрядчиками строительства с 2011 по 2015 год были компании холдинга «Трансстрой», подконтрольного

тогда Олегу Дерипаске. Потом из-за финансовых проблем у них достроить объект власти поручили «Трансстроймеханизации».

«Мостотрест» в январе сообщил, что стал владельцем 100% «Трансстроймеханизации», докупив 16% компании. «Мостотрест» – одна из крупнейших российских компаний, занимающихся инфраструктурным строительством, она строила мост через Керченский пролив.

<https://realty.ria.ru/20201111/isk-1584129793.html>

ТЕЛЕКАНАЛ 360; ЛОМЕЙКО АЛЕКСАНДРА, БУЛЫГИНА ЮЛИЯ; 2020.11.11 09.07; ПЕДАГОГИ ВСЕХ ШКОЛ В РОССИИ БУДУТ ПОЛУЧАТЬ ВЫПЛАТУ ЗА КЛАССНОЕ РУКОВОДСТВО

Премьер-министр Михаил Мишустин подписал постановление, в котором прописано, что выплаты за классное руководство теперь будут получать абсолютно все педагоги России. Она составит пять тысяч рублей.

Вознаграждение, уточнили в пресс-службе кабмина, полагается в том числе школьным учителям из образовательных учреждений, подведомственных федеральным органам исполнительной власти.

«Таким, например, как МИД, министерство культуры, **министерство транспорта**, МЧС», – отмечено в публикации.

Решение о подобной дополнительной поддержке педагогов приняли по поручению президента РФ Владимира Путина. Глава государства во время ежегодного послания Федеральному Собранию обратил внимание на огромную ответственность, которую несут классные руководители по каждодневному воспитанию школьников. Путин подчеркнул, что она требует особой поддержки.

Все ранее установленные надбавки при этом, добавили в правительстве, за педагогами сохранили.

В Подмосковье положенные классным руководителям дополнительные выплаты уже получили почти 35 тысяч педагогов.

<https://360tv.ru/news/obschestvo/pedagogi-vseh-shkol-v-rossii-budut-poluchat-vyplatu-za-klassnoe-rukovodstvo/>

АВТОРАДИО # ТОЛЬЯТТИ; 11.11.2020 11:18; ТРАНСПОРТНИКИ ТОЛЬЯТТИ ОБНОВИЛИ АВТОПАРК

Транспортники Тольятти обновили автопарк. Ключи от 50 новых автобусов ЛиАЗ на газомоторном топливе накануне получили городские АТП. Рассчитанный на 108 пассажиров низкопольная машина оснащена визуальной и звуковой системой информирования, спутниковой навигацией, а также камерами видеонаблюдения, контроля и поддержания работоспособности водителя. Кроме того, патрульные автомобили Шкода Октавия и Лада Гранта – разъехались по подразделениям МВД Автограда, Сызрани, Жигулевска и Ставропольского района.

Как отмечают на региональном верху, за последние три года в области закуплено 40 троллейбусов, десять трехсекционных трамваев. Впервые за 32 года началось обновление подвижного состава самарского метрополитена. Также на маршруты вышло 150 новых автобусов. Работа по модернизации пассажирского транспорта будет продолжена: **Минтранс России** уже одобрил заявку Самарской области о приобретении в 2021 году для Самары 22 троллейбусов.

http://www.96fm.ru/page.php?page_id=92896&p=0&s=empty

КУБАНЬ 24 (KUBAN24.TV); 11.11.2020 11:28; ЛАЙНЕР «КНЯЗЬ ВЛАДИМИР» ОКАЗАЛСЯ В ЦЕНТРЕ СКАНДАЛА ПОСЛЕ СМЕНЫ РУКОВОДСТВА

Коллектив ООО «Черноморские круизы» обратился к **Министерству транспорта и Федеральному агентству морского и речного транспорта РФ** с просьбой вмешаться в ситуацию. Смена руководства в компании произошла в октябре 2020 года.

Сотрудники «Черноморских круизов» обратились к властям с просьбой разрешить сложную ситуацию, которая сложилась в компании.

По словам сотрудников, которые отражены в письмах, направленных в **Министерство транспорта РФ** и в **Федеральное агентство морского и речного транспорта РФ**, в настоящее время в компании зашла речь о смене юридического адреса, смене места прописки лайнера – из Сочи в Новороссийск – и возможном массовом увольнении.

Новый гендиректор «Черноморских круизов» был назначен 14 октября 2020 года. После этого в компании, по словам сотрудников, началось давление на персонал. Коллектив уверен, что переезд компании из Сочи в Новороссийск невыгоден с экономической точки зрения, так как помещения для нового офиса еще не найдены, рабочие места не организованы, а датой планируемого переезда является 1 января 2021 года.

Сейчас порт прописки лайнера «Князь Владимир» – Сочи, где создана вся курортная инфраструктура, в Новороссийске, по словам сотрудников, она отсутствует, а сам переезд вызовет затруднения в вопросе взаимодействия с туристами.

По данным информационного портала «Вести Туризм», в адрес которого поступило обращение, переезд может быть мотивирован близостью к месту жительства нового гендиректора.

Позже Росморпорт прокомментировал ситуацию, которая сложилась в коллективе. Там заявили, что решение о переезде из Сочи в Новороссийск еще не принято. В самой компании сейчас идут процессы по оптимизации и повышению операционной эффективности.

Что касается жалоб сотрудников, то все сообщения рассмотрят в установленном порядке.

«Позиция Предприятия основывается на недопустимости нарушения трудовых прав работников. В случае принятия решения о смене адреса места нахождения Общества, работникам будут предоставлены все предусмотренные трудовым законодательством гарантии, связанные с переводом или отказом от перевода в другую местность», – цитирует текст сообщения «Вести Туризм».

Лайнер «Князь Владимир» должен осуществлять перевозки по туристическому маршруту из Сочи с заходом в порты Новороссийска, Ялты и Севастополя. В 2020 году все рейсы лайнера были отменены из-за ситуации с коронавирусом. Навигация 2020 года должна была быть самой продолжительной с момента возобновления круизного сообщения на Черном море. С 1 марта по 31 октября 2020 года судно должно было сделать 35 рейсов.

«Князь Владимир» – девятипалубный лайнер, обслуживающий туристов по системе Full-board. Там имеются как каюты класса эконом, так и люксовые каюты.

Как писал интернет-портал «Кубань 24», ранее прорабатывались возможности для продления маршрута лайнера в порты Сухума и Стамбула. В декабре 2019 года «Князь Владимир» выполнил тестовый рейс в Сухум. Для этого там провели специальные работы по углублению дна.

<https://kuban24.tv/item/lajner-knyaz-vladimir-okazalsya-v-tsentre-skandala-posle-smeny-rukovodstva>

ГТРК МУРМАНСК; 11.11.2020 17:39; ГРУЗООБОРОТ В АРКТИЧЕСКОМ БАССЕЙНЕ СНИЗИЛСЯ НА 8,5%

Грузооборот морских портов России за 10 месяцев текущего года сократился на 3% по сравнению с аналогичным периодом прошлого года. По данным «Росморречфлота», он составил 681,87 млн тонн. Сокращение совокупного показателя связывают со снижением объема перевалки наливных грузов на 10,2% до 348,57 млн тонн. Вместе с тем отмечается увеличение сухих. Он вырос на 5,7% (333,3 млн тонн). Грузооборот в Арктическом бассейне

Министерство транспорта РФ

снизились на 8,5% до 79,96 млн тонн, из которых объем перевалки сухих грузов составил 25,02 млн тонн (-4,9%), наливных грузов – 54,94 млн тонн (-10,1 %).

<https://murman.tv/news/russian-1/novosti/1605105559-gruzoborot-v-arkticheskom-baseyne-snizilsya-na-8-5>