



Ежедневный мониторинг СМИ

18 НОЯБРЯ 2020

СОДЕРЖАНИЕ

ТАСС; 2020.11.17; МИШУСТИН 18 НОЯБРЯ ВЫСТУПИТ НА ФОРУМЕ «ТРАНСПОРТ РОССИИ»	4
РИА НОВОСТИ; 2020.11.18; МИНТРАНС РФ ПОКА СЧИТАЕТ ДОСТАТОЧНЫМИ РЕКОМЕНДАЦИИ ДЛЯ ПАССАЖИРОВ ПОЕЗДОВ ИЗ-ЗА COVID	4
РИА НОВОСТИ; 2020.11.18; ВОЗМОЖНОСТЬ НОВЫХ МЕР ПОДДЕРЖКИ Ж/Д ИЗ-ЗА COVID БУДЕТ ЗАВИСЕТЬ ОТ СИТУАЦИИ – МИНТРАНС РФ.....	5
РИА НОВОСТИ; 2020.11.18; МИНТРАНС РФ ПРИ НОРМАЛИЗАЦИИ С 2021 Г СИТУАЦИИ С COVID ЖДЕТ ЗАПУСКА МЕЖДУНАРОДНЫХ ПОЕЗДОВ.....	5
РИА НОВОСТИ; 2020.11.18; МИНТРАНС РФ В 2020 Г ПРОГНОЗИРУЕТ ПАДЕНИЕ ПЕРЕВОЗОК В ДАЛЬНЕМ СЛЕДОВАНИИ НА 44%	6
РИА НОВОСТИ; 2020.11.18; МИНТРАНС РФ УЛУЧШИЛ ПРОГНОЗ ПО ПАДЕНИЮ ПОГРУЗКИ НА СЕТИ РЖД В 2020 Г ДО 3-3,5% С 4%.....	6
РИА НОВОСТИ; 2020.11.18; КОМПАНИИ ИЗ РФ МОГУТ ПРИНЯТЬ УЧАСТИЕ В ИНФРАСТРУКТУРНЫХ ПРОЕКТАХ ТУРЦИИ – МИНТРАНС РОССИИ	7
РИА НОВОСТИ; 2020.11.18; РФ И ВЕНГРИЯ ОБСУЖДАЮТ СОЗДАНИЕ ЛОГИСТИЧЕСКОГО СП В СФЕРЕ Ж/Д ПЕРЕВОЗОК – МИНТРАНС РФ	7
КОММЕРСАНТЬ; ИВАН БУРАНОВ; 2020.11.18; ЭЛЕКТРОСАМОКАТЧИКАМ ПОДОГНАЛИ ШТРАФ; МИНТРАНС РАССКАЗАЛ О САНКЦИЯХ ДЛЯ ПОЛЬЗОВАТЕЛЕЙ «СРЕДСТВ ИНДИВИДУАЛЬНОЙ МОБИЛЬНОСТИ».....	8
РИА НОВОСТИ; 2020.11.17; В РОССИИ ПРЕДЛОЖИЛИ ОГРАНИЧИТЬ СКОРОСТЬ ЭЛЕКТРОСАМОКАТОВ.....	9
ВЕДОМОСТИ; АЛЕКСАНДРА КОШКИНА; 2020.11.17; СЧЕТНАЯ ПАЛАТА РАСКРИТИКОВАЛА ДОРОЖНЫЕ КОНЦЕССИИ; ТОЛЬКО ЗА ДВЕ ПЛАТНЫЕ АВТОДОРОГИ ГОСУДАРСТВО ПЕРЕПЛАТИЛО 5,6 МЛРД РУБ.	10
ИНТЕРФАКС; 2020.11.17; ДОРОЖНЫЕ КОНЦЕССИИ В РФ ПОКА НЕ ПОЗВОЛЯЮТ ЭКОНОМИТЬ БЮДЖЕТНЫЕ СРЕДСТВА – СЧЕТПАЛАТА.....	11
КОММЕРСАНТЬ; НАТАЛЬЯ СКОРЛЫГИНА, ЕВГЕНИЙ ЗАЙНУЛЛИН; 2020.11.18; ЕВРОПЕ ПОДБРОСИЛИ УГЛЯ; ОТГРУЗКА ЧЕРЕЗ СЕВЕРО-ЗАПАД РОССИИ ВЫРОСЛА ВПЕРВЫЕ В ЭТОМ ГОДУ.....	13
КОММЕРСАНТЬ # МЕТАЛЛУРГИЯ; СЕРГЕЙ АРТЕМОВ; 2020.11.18; ТРЕТИЙ ЛИШНИЙ; РЫНОК ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ КОЛЕС ЗАЖДАЛСЯ АНТИДЕМПИНГОВЫХ САНКЦИЙ.....	14
КОММЕРСАНТЬ; АНАСТАСИЯ ВЕДЕНЕЕВА; 2020.11.18; ГРУЗОВЛАДЕЛЬЦЫ ПРОСЯТ ДВА ГОДА НА СБОРЫ; БИЗНЕС ХОЧЕТ ОТЛОЖИТЬ ВВЕДЕНИЕ НОВОЙ ПОРТОВОЙ НАДБАВКИ	16
КОММЕРСАНТЬ; АЛЕКСАНДРА МЕРЦАЛОВА; 2020.11.18; ПОЕЗДКИ ОСТАЛИСЬ НЕ ПРИ ДЕЛАХ; ОБЪЕМ БИЛЕТОВ ДЛЯ КОМАНДИРОВОК В ОКТЯБРЕ УПАЛ НА 35%	17
РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА # НЕДЕЛЯ; 2020.11.18; РУБЛИ ПЕРЕСЧИТАЛИ В КИЛОМЕТРЫ.....	18
РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА # НЕДЕЛЯ; КВИТКО ЮЛИЯ; 2020.11.18; ФИНАНСИРОВАНИЕ ДОРОЖНЫХ РАБОТ В РОССИИ ПРЕВЫСИЛО 300 МИЛЛИАРДОВ РУБЛЕЙ; СКАТЕРТЬЮ СТЕЛЕТСЯ.....	19
РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА # СПЕЦВЫПУСК; КВИТКО ЮЛИЯ; 2020.11.18; ГРУЗЫ ВЫБРАЛИСЬ НА СУШУ; ЦИФРОВИЗАЦИЯ МЕЖДУНАРОДНЫХ	

ТРАНСПОРТНЫХ КОРИДОРОВ ДАСТ ПРЕИМУЩЕСТВА НАЗЕМНЫМ МАРШРУТАМ.....	20
РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА # СПЕЦВЫПУСК; ЧЕРЕНЕВА ВЕРА; 2020.11.18; ВСЕ СВЯЖЕТСЯ; ЭКСПЛУАТАЦИОННЫЙ СРОК АВТОМОБИЛЬНЫХ ДОРОГ БУДУТ ПРОДЛЕВАТЬ С ПОМОЩЬЮ ИННОВАЦИОННОГО СОВРЕМЕННОГО БИТУМА	22
РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА # СПЕЦВЫПУСК; ШВАБАУЭР НАТАЛИЯ; 2020.11.18; РЕЗИДЕНТЫ СПЕШАТ НА ПОГРУЗКУ; «ТИТАНОВУЮ ДОЛИНУ» ПРОТЯНУТ МАГИСТРАЛЬ	25
РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА # СПЕЦВЫПУСК; 2020.11.18; «ЭТАЛОН» ПРОВЕРИТ СМЕТУ; ФИНАНСИРОВАНИЕ СТРОИТЕЛЬСТВА И МОДЕРНИЗАЦИИ РЕГИОНАЛЬНЫХ АЭРОПОРТОВ ПОД СТРОГИМ КОНТРОЛЕМ	26
РБК; СВЕТЛАНА БУРМИСТРОВА, ТИМОФЕЙ ДЗЯДКО; 2020.11.17; ГЛАВА «ВСМПО-АВИСМА» – РБК: «ОСТАНОВКА РАБОТЫ БЫЛА ОДНИМ ИЗ СЦЕНАРИЕВ»	28
ИНТЕРФАКС; 2020.11.17; «СТРОЙТРАНСГАЗ» УЧРЕДИЛ «ДОЧКУ» «СТГ- АВТОМАГИСТРАЛЬ» ПОД ПРОЕКТ ПЕРВОГО ЭТАПА М-12	33
РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; ДЕМЕНТЬЕВА ЕКАТЕРИНА, ПОТАПОВА ЮЛИЯ, ГАРДНЕР ЮЛИЯ; 2020.11.17; НА ПРАВИЛЬНОМ ПУТИ; КАК БЕЗОПАСНЫЕ И КАЧЕСТВЕННЫЕ ДОРОГИ МЕНЯЮТ ОБЛИК ГОРОДОВ И РЕГИОНОВ	34
ТАСС; 2020.11.17; ОКОЛО 140 СВЕТОФОРОВ С СИСТЕМОЙ ИМПУЛЬСНОЙ ИНДИКАЦИИ УСТАНОВЯТ В КБР ДО КОНЦА ГОДА.....	35
ТАСС; 2020.11.17; В ЯКУТИИ ВОЗБУДИЛИ ДЕЛО НА СТРОИТЕЛЬНУЮ ФИРМУ ЗА НЕЗАКОННУЮ ДОБЫЧУ ПОЛЕЗНЫХ ИСКОПАЕМЫХ	35
РЖД-ПАРТНЕР; АЛЕКСАНДР СОЛНЦЕВ; 2020.11.17; МИНТРАНС НЕ ВЫПОЛНИЛ 100 ПОРУЧЕНИЙ ПРЕЗИДЕНТА РФ	36
ТАСС; 2020.11.17; ДВИЖЕНИЕ ПОЕЗДОВ В ДАЛЬНЕМ СЛЕДОВАНИИ ВОССТАНОВЛЕНО НА 82%, В ПРИГОРОДЕ – ПОЧТИ НА 100%	36
РЖД-ПАРТНЕР; АЛЕКСАНДР СОЛНЦЕВ; 2020.11.17; ПОТЕРИ ОТ ПАНДЕМИИ У ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ ОПЕРАТОРОВ В 5,6 РАЗА ПРЕВЫСИЛИ АНАЛОГИЧНЫЙ ПОКАЗАТЕЛЬ РЖД	37
ГУДОК; 2020.11.17; ВОССТАНОВЛЕНИЕ ПАССАЖИРООБОРОТА НА ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГЕ ОЖИДАЕТСЯ К КОНЦУ 2021 ГОДА; ПРОГНОЗ ДИНАМИКИ ПОКАЗАТЕЛЯ СДЕЛАЛ ПРЕЗИДЕНТ АССОЦИАЦИИ «ЖЕЛДОРРАЗВИТИЕ» АЛЕКСАНДР КИСЬКО	37
ЛОГИРУС; 2020.11.17; ЭКСПЕРТ: НУЖНО СРОЧНО ОТМЕНИТЬ УТИЛЬСБОР НА ГРУЗОВИКИ «ЕВРО-6»	38
РОССИЙСКОЕ СУДОХОДСТВО; 2020.11.17; РЕЧНОМУ ПАССАЖИРСКОМУ ТРАНСПОРТУ В УСЛОВИЯХ ПАНДЕМИИ ТРЕБУЕТСЯ ГОСПОДДЕРЖКА В ОБЪЕМЕ ОКОЛО 1,5 МЛРД РУБЛЕЙ – СОЮЗ ТРАНСПОРТНИКОВ РОССИИ.....	38
ЛОГИРУС; 2020.11.17; ЭКСПЕРТ: ПРЕДЕЛЬНУЮ РЕНТАБЕЛЬНОСТЬ НУЖНО ВВЕСТИ ДЛЯ АВИАКЕРОСИНА И ДОРОЖНЫХ СТРОЙМАТЕРИАЛОВ	39
ИНТЕРФАКС; 2020.11.17; S7 ПРЕДЛОЖИЛА ПРОДЛИТЬ ДЛЯ АВИАКОМПАНИЙ СРОК ВОЗВРАТА АНТИКРИЗИСНЫХ КРЕДИТОВ ДО 2022 ГОДА	40
ТПП РФ; 2020.11.17; СЕРГЕЙ КАТЫРИН: ТРАНСПОРТНЫМИ ПРОБЛЕМАМИ ЗАНИМАЮТСЯ ПРАКТИЧЕСКИ ВСЕ ТЕРРИТОРИАЛЬНЫЕ ТПП	41
РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА – СТОЛИЧНЫЙ ВЫПУСК; ТИМОФЕЙ БОРИСОВ; 2020.11.17; СЛЕДИ ЗА БАРАНКОЙ; ДОРОЖНЫЕ ПРОИСШЕСТВИЯ – ГЛАВНАЯ УГРОЗА ПРЕДЗИМЬЯ	42
РЖД-ПАРТНЕР; АНАСТАСИЯ ИГОНИНА; 2020.11.17; СИСТЕМА ПЛАТОН СТОИТ КОСТЬЮ В ГОРЛЕ АВТОПЕРЕВОЗЧИКОВ	42

ПРАЙМ; 2020.11.17; ГД ПРИНЯЛА ВО II ЧТЕНИИ ПРОЕКТ О ПРОВЕРКАХ АВТОВОКЗАЛОВ РОСТРАНСНАДЗОРОМ.....	43
ТАСС; 2020.11.17; В СИМФЕРОПОЛЕ НАЗВАЛИ ЛУЧШИХ ВОДИТЕЛЕЙ ГРУЗОВИКОВ В РОССИИ	44
ИНТЕРФАКС; 2020.11.17; РЖД СТАНУТ ЗАКАЗЧИКОМ ПРОЕКТА Ж/Д ВЕТКИ НА ЛАВНУ – ВЛАСТИ ЗАПОЛЯРЬЯ.....	45
ИНТЕРФАКС; 2020.11.17; РЖД ОБСУЖДАЮТ УВЕЛИЧЕНИЕ В 2021Г ПРОПУСКА КОНТЕЙНЕРНЫХ ПОЕЗДОВ В КНР ИЗ БУРЯТИИ ЧЕРЕЗ МОНГОЛИЮ.....	46
ИНТЕРФАКС; 2020.11.17; «НОВОТРАНС» СДВИНУЛ НА КОНЕЦ 2021 Г. ОТКРЫТИЕ ВАГНОСТРОИТЕЛЬНОГО ЗАВОДА В ЛЕНОБЛАСТИ.....	47
ИНТЕРФАКС; 2020.11.17; ПАССАЖИРСКИЕ ПОЕЗДА ВНОВЬ ПОШЛИ ПО ВОССТАНОВЛЕННОМУ ПОСЛЕ ЧП ПУТИ ВО ВЛАДИМИРСКОЙ ОБЛАСТИ	47
АГЕНТСТВО МОСКВА; 2020.11.17; КОЛИЧЕСТВО НЕСЧАСТНЫХ СЛУЧАЕВ НА МЖД В ЯНВАРЕ-ОКТЯБРЕ СНИЗИЛОСЬ НА 15%.....	48
ИНТЕРФАКС; 2020.11.17; КАЗАХСТАН РАТИФИЦИРОВАЛ СОГЛАШЕНИЕ ЕАЭС О СУДОХОДСТВЕ.....	48
ТАСС; 2020.11.17; РОСАТОМ ПОЛУЧИЛ ПРАВО ГОТОВИТЬ ПРЕДЛОЖЕНИЯ О ГОСФИНАНСИРОВАНИИ НАВИГАЦИИ ПО СЕВМОРПУТИ	49
ИНТЕРФАКС; 2020.11.17; РОСМОРПОРТ ПОВЫСИТ БЕЗОПАСНОСТЬ МОРЕПЛАВАНИЯ У ТЕРМИНАЛА ГАЗПРОМА И КАЛИНИНГРАДСКОГО ПОБЕРЕЖЬЯ	50
ИНТЕРФАКС; 2020.11.17; СОВКОМФЛОТ ЗАКАЗАЛ ТРИ ГАЗОВОЗА ДЛЯ «АРКТИК СПГ 2» У DSME ЗА \$872 МЛН.....	50
ИНТЕРФАКС; 2020.11.17; «КРАСНОЕ СОРМОВО» СДАЛО ГТЛК ПЕРВЫЙ СУХОГРУЗ ПРОЕКТА RSD59 НОВОЙ СЕРИИ ИЗ 9 СУДОВ	51
ИНТЕРФАКС; 2020.11.17; АЭРОФЛОТ В НОЯБРЕ ВОЗОБНОВИТ РЕЙСЫ В ГОНКОНГ И АФИНЫ ДЛЯ НЕКОТОРЫХ КАТЕГОРИЙ ПАССАЖИРОВ	51
ИНТЕРФАКС; 2020.11.17; NORDWIND ОТКРЫВАЕТ ЧАРТЕРЫ ИЗ МОСКВЫ И ПЕТЕРБУРГА В ЕРЕВАН ДЛЯ НЕКОТОРЫХ ПАССАЖИРОВ.....	52
ИНТЕРФАКС; 2020.11.17; «ЮТЭЙР» УВЕЛИЧИЛА ЧИСЛО РЕЙСОВ ИЗ ГРОЗНОГО В СТАМБУЛ ДО ПЯТИ В НЕДЕЛЮ	52
ИНТЕРФАКС; 2020.11.17; НА УКРАИНЕ НАЛОЖИЛИ АРЕСТ НА 44 ПАССАЖИРСКИХ САМОЛЕТА РФ ИЗ-ЗА АВИАПЕРЕВОЗОК В КРЫМ – СЛУЖБА БЕЗОПАСНОСТИ УКРАИНЫ	52
ИНТЕРФАКС; 2020.11.17; СУД ВЗЫСКАЛ С АВИАКОМПАНИИ «СКОЛ» В ПОЛЬЗУ ГТЛК ЕЩЕ 0,99 МЛРД РУБЛЕЙ.....	53

ПУБЛИКАЦИИ

ТАСС; 2020.11.17; МИШУСТИН 18 НОЯБРЯ ВЫСТУПИТ НА ФОРУМЕ «ТРАНСПОРТ РОССИИ»

Премьер-министр России Михаил Мишустин примет в среду участие в форуме «Транспорт России», где он выступит на пленарной дискуссии, вручит госнаграды, а также в режиме телемоста примет участие в церемониях ввода в эксплуатацию отрезка федеральной трассы и запуска железнодорожного парка приема вагонов. Об этом сообщает пресс-служба кабмина.

«18 ноября М. В. Мишустин выступит на пленарной дискуссии «Транспорт России. Скорость, удобство и эффективность» в рамках XIV Международного форума «Транспорт России», – говорится в сообщении.

Планируется, что премьер также осмотрит стенды, посвященные реализации национальных проектов в сфере транспорта, ознакомится с презентациями инновационных проектов РЖД и инфраструктурных проектов международного аэропорта Шереметьево.

«В ходе мероприятия председатель правительства в режиме телемостов примет участие в церемонии ввода в эксплуатацию отрезка федеральной трассы Р-254 «Иртыш» и церемонии запуска железнодорожного парка приема вагонов «Новый» третьей очереди углепогрузочного комплекса морского порта Восточный», – добавляют в кабмине.

Кроме того, **Мишустин вручит** государственные награды работникам транспортного комплекса. В мероприятии примут участие **первый заместитель председателя правительства Андрей Белоусов, вице-премьер Марат Хуснуллин**, министр строительства и жилищно-коммунального хозяйства Ирек Файзуллин, первый заместитель министра транспорта – руководитель Федерального агентства воздушного транспорта **Александр Нерадько**.

<https://tass.ru/politika/10029225>

РИА НОВОСТИ; 2020.11.18; МИНТРАНС РФ ПОКА СЧИТАЕТ ДОСТАТОЧНЫМИ РЕКОМЕНДАЦИИ ДЛЯ ПАССАЖИРОВ ПОЕЗДОВ ИЗ-ЗА COVID

Минтранс России пока считает достаточными утвержденные рекомендации для пассажиров поездов из-за ситуации с коронавирусом, сказал в интервью РИА Новости замминистра транспорта России **Владимир Токарев**.

Он напомнил, что ранее **Минтранс** разработал рекомендации, направленные на обеспечение санитарной безопасности при пассажирских перевозках на железнодорожном транспорте. Документ, согласованный с Роспотребнадзором, был направлен всем предприятиям железнодорожного транспорта для организации работы в условиях распространения коронавируса.

«**Необходимость пересмотра рекомендаций напрямую связана с эпидемиологической обстановкой, текущая версия документа ее учитывает и пока в пополнении нет необходимости**», – сообщил **Токарев** в преддверии форума «Транспорт России», который пройдет 18-20 ноября.

Роспотребнадзор в мае текущего года публиковал рекомендации для поездов дальнего следования. Документ для пассажиров поездов, в частности, предусматривает необходимость обработки состава дезинфицирующими средствами, ношение персоналом масок и другие. В нем тогда не было прописано, например, ношение пассажирами масок с перчатками. В рекомендациях, датированных 30 октября текущего года, генеральным

директорам пассажирских железнодорожных компаний, осуществляющих перевозки пассажиров в дальнем следовании, предписано рекомендовать пассажирам использовать маски на всем пути следования.

РЖД в своих сообщениях неоднократно отмечали, все составы поездов проходят обязательную санитарную обработку с применением обеззараживающих моющих средств, активных в отношении вирусов. Увеличена периодичность уборки вагонов до 4 раз в сутки с применением дезинфицирующих средств и в пути следования.

Компания добавляла, что все современные вагоны поездов дальнего следования оснащены специальными установками с функцией обеззараживания воздуха ультрафиолетовыми бактерицидными лампами. В поездах дальнего следования обеспечено наличие бесконтактных термометров, которые применяются для измерения температуры пассажиров в пути следования. Холдинг РЖД рекомендует пассажирам соблюдать масочный режим в поездах. Средства индивидуальной защиты можно приобрести у проводника.

РИА НОВОСТИ; 2020.11.18; ВОЗМОЖНОСТЬ НОВЫХ МЕР ПОДДЕРЖКИ Ж/Д ИЗ-ЗА COVID БУДЕТ ЗАВИСЕТЬ ОТ СИТУАЦИИ – МИНТРАНС РФ

Возможные новые меры поддержки железнодорожного транспорта будут рассматриваться в зависимости от эпидемиологической ситуации в РФ и в мире, сообщил в интервью РИА Новости замминистра транспорта России Владимир Токарев.

«Что касается новых мер, то они будут рассматриваться в зависимости от развития эпидемиологической ситуации в России и в мире», – сказал Токарев в преддверии форума «Транспорт России», который пройдет 18-20 ноября.

Замминистра отметил, что с начала введения ограничительных мер, связанных с распространением Covid-19, транспортной отрасли пришлось оперативно перестраивать работу, учитывая сокращение объемов грузоперевозок и снижение пассажиропотока.

«Поэтому меры государственного регулирования были направлены, в первую очередь, на поддержку пассажирского сегмента», – пояснил он.

Токарев добавил, что по инициативе министерства транспорта все пригородные пассажирские компании решением правительства РФ включены в перечень системообразующих организаций экономики.

«Это дало компаниям возможность получить поддержку, включая льготное кредитование, отсрочку по уплате налогов», – пояснил он.

РИА НОВОСТИ; 2020.11.18; МИНТРАНС РФ ПРИ НОРМАЛИЗАЦИИ С 2021 Г СИТУАЦИИ С COVID ЖДЕТ ЗАПУСКА МЕЖДУНАРОДНЫХ ПОЕЗДОВ

Минтранс России при нормализации с начала 2021 года ситуации с коронавирусом ожидает возобновления международного пассажирского железнодорожного сообщения, заявил в интервью РИА Новости замминистра транспорта РФ Владимир Токарев.

Международные железнодорожные пассажирские перевозки были остановлены весной из-за ситуации с коронавирусом. Пока восстановлен только один поезд – в сообщении с Абхазией. По словам Токарева, на 2021 год, в связи с обострением эпидемиологической ситуации, возможно несколько сценариев развития событий.

«В одном из них предполагается, что ситуация нормализуется с начала года, будут открыты границы, восстановится международное сообщение», – сообщил Токарев в преддверии форума «Транспорт России», который пройдет 18-20 ноября.

Тогда в целом по пассажирским перевозкам на сети РЖД снижение объемов в 2021 году к уровню 2019 года будет практически минимальным, пояснил он.

«Если неблагоприятная эпидемиологическая обстановка и ограничительные меры, связанные с предупреждением распространения новой коронавирусной инфекции,

продлятся и в 2021 году, то, естественно, трудно рассчитывать на восстановление пассажиропотока в сравнении с уровнем 2019 года», – добавил замминистра.

На ту же тему:

<https://yandex.ru/news/yandsearch?lr=213&cl4url=https%3A%2F%2Fwww.kp.ru%2Fonline%2Fnews%2F4085895%2F&from=search>

РИА НОВОСТИ; 2020.11.18; МИНТРАНС РФ В 2020 Г ПРОГНОЗИРУЕТ ПАДЕНИЕ ПЕРЕВОЗОК В ДАЛЬНЕМ СЛЕДОВАНИИ НА 44%

Перевозки пассажиров в поездах дальнего следования на фоне ситуации с коронавирусом в 2020 году сократятся на 44% по сравнению с предыдущим годом, соответствующий прогноз высказал в интервью РИА Новости замминистра транспорта России Владимир Токарев.

По его словам, негативная эпидемиологическая ситуация апреля – начала мая текущего года, в котором падение объемов перевозок пассажиров – пассажирооборот – по отношению к 2019 году в дальнем следовании достигало 77-80% после восстановления объемов в летний период вернулась «второй волной» осенью 2020 года.

«В результате в 2020 году объемы перевезенных пассажиров ожидаются ниже уровня 2019 года: на дальнем следовании снижение составит 44%», – сообщил Токарев в преддверии форума «Транспорт России», который пройдет 18-20 ноября.

РЖД сообщали, что перевозки пассажиров в дальнем следовании в январе-октябре 2020 года сократились на 41,5% по сравнению с аналогичным периодом прошлого года и составили 58,1 миллиона человек. В частности, в октябре 2020 года они снизились на 38% по сравнению с аналогичным периодом предыдущего года и составили 5,6 миллиона человек.

РЖД из-за снижения пассажиропотока в связи с COVID весной 2020 года сокращали более 200 поездов. После смягчения ограничений компания начала восстанавливать составы и вернула практически 90%. Однако в последние недели в России отмечается рост числа случаев заболеваемости коронавирусом, и регионы стали вновь вводить ряд ограничений.

РЖД в конце октября сообщали, что вновь отменяют или сокращают периодичность курсирования ряда поездов дальнего следования. Согласно данным на начало ноября, на ноябрь-декабрь количество отмененных поездов или составов, график курсирования которых изменен, составляло 89 пар. В «Федеральной пассажирской компании» (ФПК, «дочка» РЖД) отмечали, что корректировка затронула менее 5% от всех поездов.

На ту же тему:

<https://yandex.ru/news/yandsearch?lr=213&cl4url=https%3A%2F%2Fwww.kommersant.ru%2Fdoc%2F4575668&from=search>

РИА НОВОСТИ; 2020.11.18; МИНТРАНС РФ УЛУЧШИЛ ПРОГНОЗ ПО ПАДЕНИЮ ПОГРУЗКИ НА СЕТИ РЖД В 2020 Г ДО 3-3,5% С 4%

Минтранс России улучшил прогноз по падению погрузки на сети РЖД в 2020 году до 3-3,5% с 4%, следует из слов замминистра транспорта Владимира Токарева в интервью РИА Новости.

РЖД, согласно последнему из озвученных официально в октябре прогнозов компании, ожидают снижение погрузки на 3,5%, но ставят задачу выйти на результат лучше. Минтранс в презентации на коллегии министерства в начале октября текущего года показывал ожидания по снижению погрузки на 4%.

«С учетом постепенного сокращения во втором полугодии 2020 года отставания объемов погрузки к уровню прошлого года, по итогам 2020 года погрузка грузов по сети ОАО «РЖД» ожидается ориентировочно на уровне минус 3-3,5% ниже уровня

2019 года», – сообщил Токарев РИА Новости в преддверии форума «Транспорт России», который пройдет 18-20 ноября.

По его словам, в 2021 году ожидается восстановление спроса на грузовые перевозки, что подтверждается планами компаний-грузоотправителей по вводу в эксплуатацию новых производственных площадок и модернизации уже имеющихся мощностей.

Погрузка на сети РЖД за январь-октябрь 2020 года снизилась на 3,2% по сравнению с аналогичным периодом предыдущего года и составила 1,032 миллиарда тонн, сообщила компания. Погрузка на сети РЖД в октябре 2020 года выросла на 0,3% по сравнению с аналогичным периодом предыдущего года и составила 109,9 миллиона тонн.

РИА НОВОСТИ; 2020.11.18; КОМПАНИИ ИЗ РФ МОГУТ ПРИНЯТЬ УЧАСТИЕ В ИНФРАСТРУКТУРНЫХ ПРОЕКТАХ ТУРЦИИ – МИНТРАНС РОССИИ

Российские компании могут принять участие в реализации инфраструктурных проектов в Турции, сообщил в интервью РИА Новости замминистра транспорта России Владимир Токарев.

«Подписан Меморандум с турецким Минтрансом о взаимодействии в сфере инфраструктурных проектов – есть идеи по привлечению российских компаний к реализации соответствующих проектов на территории Турции», – сообщил замминистра в преддверии форума «Транспорт России», который пройдет 18-20 ноября.

РЖД в сентябре 2019 года сообщали о встрече генерального директора РЖД Олега Белозёрова и генерального директора «Турецких государственных железных дорог» Али Исхан Уйгуна в Москве. Компания в сообщении по итогам визита отмечала, что обсуждался рост объемов перевозок. Стороны тогда отметили, что видят значительный потенциал для реализации совместных проектов.

РЖД в мае 2019 года сообщали, что в Анкаре главы железнодорожных компаний России, Турции и Азербайджана подписали трехсторонний меморандум о сотрудничестве в области развития железнодорожных перевозок. Меморандум предусматривал совместные действия для обеспечения регулярных железнодорожных перевозок по маршруту Баку – Тбилиси – Карс, включая установление экономически обоснованных тарифов и привлечение новой грузовой базы.

Тогда уточнялось, что для этой цели стороны рассмотрят возможность реализации проекта по строительству второго железнодорожного пути с шириной колеи 1520 миллиметров на участке Ахалкалаки (Грузия) – Карс протяженностью 76 километров по территории Турции и терминально-логистического центра в Карсе.

РИА НОВОСТИ; 2020.11.18; РФ И ВЕНГРИЯ ОБСУЖДАЮТ СОЗДАНИЕ ЛОГИСТИЧЕСКОГО СП В СФЕРЕ Ж/Д ПЕРЕВОЗОК – МИНТРАНС РФ

Россия и Венгрия ведут активные переговоры о создании совместного логистического предприятия в сфере железнодорожных перевозок, сообщил в интервью РИА Новости замминистра транспорта России Владимир Токарев.

«В этом году мы запустили активный переговорный процесс с Венгрией по вопросу создания совместного логистического предприятия в сфере железнодорожных перевозок», – сообщил замминистра в преддверии форума «Транспорт России», который пройдет 18-20 ноября.

Он отметил, что в целом международные контакты Минтранса РФ не ослабели, а в каких-то сферах даже усилились.

Говоря в целом о международных проектах министерства, из важных достижений в этом году он отметил завершение переговоров с Арменией по условиям работы Южно-Кавказской железной дороги (ЮКЖД), где российская сторона является поручителем по концессионному договору.

«Нам удалось снять все претензии армянских регуляторов к работе ЮКЖД, договориться о планах развития дороги на среднесрочную перспективу», – резюмировал Токарев.

КОММЕРСАНТЪ; ИВАН БУРАНОВ; 2020.11.18; ЭЛЕКТРОСАМОКАТЧИКАМ ПОДОГНАЛИ ШТРАФ; МИНТРАНС РАССКАЗАЛ О САНКЦИЯХ ДЛЯ ПОЛЬЗОВАТЕЛЕЙ «СРЕДСТВ ИНДИВИДУАЛЬНОЙ МОБИЛЬНОСТИ»

Пользователей электросамокатов, моноколес, коньков, скейтбордов и других «средств индивидуальной мобильности» за нарушение правил движения ждут штрафы до 1,5 тыс. руб., рассказали в **Минтрансе**. Речь идет о нарушении норм, вошедших в проект изменений в правила дорожного движения, который будет направлен в правительство. Планируется, в частности, что на тротуарах не будет позволено разгоняться быстрее 20 км/ч, а лицам младше 14 лет запретят выезд на электросамокате на дорогу, если скоростной лимит установлен выше 60 км/ч. В МВД уже предупредили, что инспекторы не смогут полноценно контролировать новые правила: ведомство рассчитывает, что граждане будут добровольно соблюдать новые нормы.

Подробности изменений в ПДД раскрыл **замглавы департамента госполитики в области автомобильного и городского пассажирского транспорта Минтранса Владимир Луговенко**, выступая на конгрессе **Road Traffic Russia**. Проект, о котором “Ъ” уже рассказывал, готовится с 2019 года. В ПДД опишут блок правил для владельцев электросамокатов, моноколес, механических самокатов, скейтбордов, роликовых коньков и подобных устройств. Устройства объединит термин «средство индивидуальной мобильности» (СИМ). Ездить на СИМ можно будет в определенных местах в зависимости от возраста. Детям до семи лет, к примеру, разрешат кататься в сопровождении взрослых по тротуарам и на пешеходных зонах. Лицам старше 14 лет позволено будет ехать по правому краю проезжей части улиц, где установлено ограничение скорости в 60 км/ч. С сентября проект обсуждался в одной из рабочих групп аналитического центра (АЦ) при правительстве. Документ согласован «без замечаний» и направлен обратно в **Минтранс**, рассказали “Ъ” в АЦ. Сейчас он готовится для внесения в правительство.

По словам Владимира Луговенко, уже определены санкции за нарушения новых правил: они предусмотрены действующим КоАП. Ст. 12.29 КоАП предусматривает штраф в 800 руб. (нарушение ПДД велосипедистом, возчиком или «иным лицом, участвующим в дорожном движении») и 1–1,5 тыс. руб. – если это же нарушение совершено лицом в пьяном виде. Вторая санкция заложена в ст. 12.30 КоАП: штраф 1 тыс. руб. будет применяться, если пользователь СИМ создал помехи для движения, штраф 1–1,5 тыс. руб. – если катающийся кого-то сбил и нанес ущерб здоровью.

«Полноценный стопроцентный контроль силами полиции пользователей СИМ обеспечить невозможно», – заявил вчера **директор научного центра безопасности дорожного движения МВД Дмитрий Митрошин** (один из авторов поправок) в рамках своего выступления. По его словам, «надо создать правила, которые будут удобны всем, тогда водители, пользователи СИМ и пешеходы будут находиться в балансе».

В ГИБДД России, по сведениям “Ъ”, считают, что об ответственности говорить рано, потому что неясно, в каком виде будут приняты финальные поправки.

Известно о спорах между **Минтрансом** и Госавтоинспекцией, которая считает, что механические устройства без двигателей (ролики, коньки и скейтборды) не должны относиться к СИМ, их пользователи должны оставаться пешеходами. Уже оформлена таблица разногласий между ведомствами, финальное решение будет приниматься в аппарате Белого дома. Собственная позиция есть и у УГИБДД Татарстана: там считают, что электросамокаты мощностью более 250 Вт, способные разгоняться быстрее 20 км/ч, нужно приравнять к мопедам. Татарстан, напомним, стал один из первых регионов, где

инспекторы стали требовать от водителей электросамокатов проходить проверку на состояние опьянения, а за отказ уже лишают прав (“Ъ” рассказывал об этих случаях).

Если поправки будут приняты в нынешнем виде, гражданину, в которого «въехал» человек на СИМ, будет очень сложно добиться возмещения ущерба здоровью, поясняет **глава Союза пешеходов Владимир Соколов**: нужно приравнять СИМ к транспортным средствам. «Регулирование СИМ – это важно. Санкции, сопоставимые со штрафами за нарушения на велосипеде, это нормально», – говорит **пресс-секретарь сервиса по прокату самокатов Whoosh Юлия Камойлик**. Компания, по ее словам, уже готовится к введению новых ПДД и тестирует систему, позволяющую автоматически ограничивать скорость самокатов на тротуарах, пешеходных дорожках и в местах скопления людей.

<https://www.kommersant.ru/doc/4575436>

РИА НОВОСТИ; 2020.11.17; В РОССИИ ПРЕДЛОЖИЛИ ОГРАНИЧИТЬ СКОРОСТЬ ЭЛЕКТРОСАМОКАТОВ

Скорость электросамокатов и гироскутеров в России предлагается ограничить 20 километрами в час, при этом владельцев таких транспортных средств ждут штрафы за нарушение правил дорожного движения.

Об этом РИА Новости сообщил **замдиректора Департамента госполитики в области автомобильного и городского пассажирского транспорта Минтранса Владимир Луговенко**.

Замначальника Госавтоинспекции МВД Николай Шеюхин пояснил, что ограничения будут вводить, исходя из ширины тротуара и других факторов.

В проекте изменений также предполагается ввести новые дорожные знаки, регулирующие движение средств индивидуальной мобильности (СИМ).

Как отметил Луговенко, пешеходы на тротуарах получают приоритет над владельцами электросамокатов. «То есть, лицо, использующее СИМ – это гость на инфраструктуре для пешеходов. Таким образом, если лицо, использующее СИМ, мешает пешеходному потоку, такое лицо должно спешиться и превратиться в пешехода», – пояснил он.

Представитель Минтранса добавил, что проект изменений в правила дорожных движений (ПДД) для пользователей электросамокатов предусматривает штрафы за нарушения в соответствии с Кодексом об административных правонарушениях (КоАП). «Это статьи 12.29 и 12.30 КоАП. Они в действующей редакции уже позволяют при принятии правил дорожного движения администрировать правонарушения», – уточнил он.

Статья 12.29 предусматривает для нарушителей ПДД как предупреждение, так и штрафы от 500 до полутора тысяч рублей. Вторая статья кодекса, упомянутая Луговенко, касается нарушений ПДД, если они привели к помехам в движении транспорта или к причинению легкого либо среднего вреда здоровью потерпевшего.

Ранее **Минтранс России** предложил прописать в правилах дорожного движения разрешение передвигаться по пешеходным зонам на электросамокатах, гироскутерах и моноколесах, а также позволить владельцам таких транспортных средств пересекать дорогу по пешеходным переходам со скоростью пешеходов.

По словам Шеюхина, проект изменений в ПДД готовят совместно **Минтранс** и **МВД**. Еще 27 июля ведомства утвердили таблицу разногласий, большая часть которых (за исключением двух из 18) уже разрешена.

Основным камнем преткновения стал вопрос, что считать СИМ. По словам Шеюхина, **Минтранс** предлагает отнести к средствам индивидуальной мобильности те, что приводятся в движение, как с помощью двигателя (электросамокаты, моноколеса и так далее), так и с помощью мускульной силы (самокаты, роликовые коньки, скейты и прочее).

<https://ria.ru/20201118/elektrosamokat-1585101249.html>

На ту же тему:

https://yandex.ru/news/instory/V_Mintranse_predlozhili_ogranichit_skorost_ehlektrosamokatov-_d03b3084b213ad9a5deab2c4676cf041?lr=213&content=alldocs&stid=PZu9StDtIjxhyqHzb9OL&persistent_id=119531606&from=story

ВЕДОМОСТИ; АЛЕКСАНДРА КОШКИНА; 2020.11.17; СЧЕТНАЯ ПАЛАТА РАСКРИТИКОВАЛА ДОРОЖНЫЕ КОНЦЕССИИ; ТОЛЬКО ЗА ДВЕ ПЛАТНЫЕ АВТОДОРОГИ ГОСУДАРСТВО ПЕРЕПЛАТИЛО 5,6 МЛРД РУБ.

Концессионные соглашения в дорожном строительстве, которые были призваны оптимизировать бюджетные расходы, наоборот, привели к дополнительным тратам. Проверка Счетной палатой (СП) эффективности соглашений о строительстве двух платных трасс – «Новый выход на МКАД» и «М11 Москва – Санкт-Петербург на участке 15–58 км» – показала, что государство потратило лишние 5,6 млрд руб. на их реализацию. Основной причиной дополнительных затрат стало затягивание сроков реализации контрактов по вине чиновников на два года и год соответственно, из-за чего проекты подорожали на 8,2 и 21% соответственно. Камнем преткновения является процедура изъятия и оформления земельных участков под строительство, объясняет **аудитор СП Валерий Богомолов**, подчеркивая, что практика заключения концессионных соглашений до решения всех земельных вопросов оказалась рискованной.

Кроме того, прогнозы трафика, который влияет на размер дохода концессионера, оказываются завышенными в 2–3 раза. В результате концессионер не получает ту сумму, на которую рассчитывал, а государство и вовсе остается без гроша, поскольку по условиям концессий ему причитается 50% от суммы, превышающей расчетный норматив. «Прогнозы трафика нуждаются в актуализации», – сдержанно указывает СП. В пересмотре нуждается и практика установления стоимости проезда по платным трассам. Сейчас концессионер устанавливает ее самостоятельно, руководствуясь востребованностью того или иного участка дороги. Таким образом, тарифы на 1 км пути на разных участках одной трассы могут различаться более чем втрое, что вызывает обоснованное возмущение автовладельцев.

СП также предлагает пересмотреть требования к транспортно-эксплуатационным характеристикам платных дорог. На данный момент они точно такие же, как и у бесплатных: к примеру, освещение трассы предусматривается только вблизи населенных пунктов и на транспортных развязках. Но на платных участках разрешены более высокие скорости движения, поэтому и требования к освещенности должны быть выше, уверены в СП. «Это вопрос безопасности движения», – подчеркивает Богомолов.

Из отчета аудиторов СП напрашивается вывод, что автодорожные концессии не смогли достичь той цели, ради которой были задуманы, – развивать инфраструктуру за счет частных инвестиций. Дорожное строительство до сих пор финансируется в основном из бюджетных средств. В качестве примера аудиторы приводят строительство участка 15–58-й км трассы М11, для финансирования которого компания СЗКК более половины необходимых средств (58%) привлекла у компаний с государственным участием. Концессионные соглашения в сфере дорожного строительства как инструмент государственно-частного партнерства в РФ пока себя не оправдали, заключает СП.

В ГК «Автодор», отмечает СП, с выводами отчета в целом согласны. «Мы готовы совместно с Министерством транспорта и СП вести работу по изменению методики расчета платы за проезд», – заявил **зампред правления госкомпании Сергей Перников**. «Автодор» также намерен принять активное участие в разработке дополнительных требований к проектированию и строительству платных дорог.

При этом в сообщении для прессы «Автодор» отметил, что выводы СП основаны на анализе первых концессионных соглашений «Новый выход на МКАД» и «М11 на участке 15–58 км». «Эти соглашения являются пилотными проектами, заключавшимися на несформированном инфраструктурном рынке одними из первых федеральных дорожных концессий. Следует отметить, что весь риск трафика был в полном объеме принят на себя частными инвесторами. Принимая на себя риск трафика, концессионер по данным соглашениям получил также расширенные права по управлению стоимостью проезда – безусловно, в пределах, установленных соглашением. Нормативное регулирование платного проезда на законодательном уровне на момент заключения соглашений отсутствовало», – объясняют в госкомпании.

Независимые эксперты признают обоснованность и справедливость выводов СП. Равные требования к транспортно-эксплуатационным характеристикам платных и бесплатных дорог являются пробелом в законодательстве, соглашается **член Ассоциации юристов России Дмитрий Семенников**. «Целями, которыми руководствуются пользователи платных автомобильных дорог, являются скорость, удобство расположения и низкий трафик, – отмечает он. – Для бесплатных городских дорог характерна направленность на снижение скорости, что должно подразумевать иные требования к содержанию и качеству городской уличной сети».

Однако попытки ограничить концессионеров в определении стоимости проезда он находит необоснованными. «Предприниматели устанавливают рыночную стоимость проезда, находящуюся в точке равновесия, – считает юрист. – Любые ограничения в итоге негативно скажутся на потребителе дороги, будь то ухудшившееся качество дорожного полотна или возросший трафик. Мы находим оптимальным предусмотреть подобные ограничения в исключительных случаях – если концессионер нарушает антимонопольное законодательство или проезд по участку дороги является социально необходимым при отсутствии доступных альтернатив».

В России, по данным СП, с 2009 по 2019 г. было заключено 13 концессионных соглашений по строительству автомобильных дорог на общую сумму 867,6 млрд руб. В стадии эксплуатации находятся только четыре из них. Как отмечают эксперты, почти все недостатки, выявленные СП, характерны и для других концессионных соглашений, причем не только в сфере дорожного строительства. «Они отражают общее состояние законодательства и эффективность работы государственных служащих, – считает Семенников. – Именно представители государства опрометчиво заключают концессионные договоры, когда еще отсутствует определенность в их дальнейшем статусе. И именно они затягивают процесс изъятия и смены вида разрешенного использования участка».

<https://www.vedomosti.ru/economics/articles/2020/11/17/847336-dorozhnie-kontsessii>

На ту же тему:

<https://www.rzd-partner.ru/auto/news/schetnaya-palata-predlagaet-povysit-trebovaniya-k-platnym-avtodorogam-v-rossii/>

ИНТЕРФАКС; 2020.11.17; ДОРОЖНЫЕ КОНЦЕССИИ В РФ ПОКА НЕ ПОЗВОЛЯЮТ ЭКОНОМИТЬ БЮДЖЕТНЫЕ СРЕДСТВА – СЧЕТПАЛАТА

Дорожные концессии в России пока не оправдывают себя как форма эффективного государственно-частного партнерства и ведут к дополнительным затратам госбюджета, уверены в Счетной палате РФ.

Ведомство пришло к такому выводу по итогам проверки эффективности концессионных соглашений по строительству платного головного участка М-11 (15-58 км) и выхода на МКАД с М-1 (платный обход Одинцово). Концессионерами строительства данных участков выступили ООО «Северо-Западная концессионная компания (СЗКК) и АО

«Главная дорога» соответственно, концедентом от лица государства в обоих случаях была госкомпания «Автодор».

Проверка показала, что заключение концессионных соглашений для строительства этих дорог не только не помогло оптимизировать бюджетные расходы, но и привело к дополнительным расходам бюджета в размере 5,6 млрд руб. Эту сумму государство выплатило концессионерам в качестве компенсации за недополученный доход. Причина такой ситуации – длительная процедура изъятия и оформления земельных участков под строительство дорог.

«К сожалению, сложилась практика заключения концессионных соглашений до решения земельных вопросов, что несет значительные риски срыва сроков строительства объектов и возникновения дополнительных затрат государства. Именно это произошло в ходе реализации проверенных соглашений – из-за нарушения сроков предоставления земельных участков не были соблюдены плановые сроки строительства, эксплуатация этих участков дорог началась с задержкой на 1 и 2 года», – **цитирует Счетная палата аудитора Валерия Богомолова.**

Недостатком соглашений ведомство называет, в первую очередь, порядок расчета предельного размера дохода, который может оставаться в распоряжении концессионера. Эта норма рассчитана на основе прогнозных значений трафиков, которые определил «Автодор» как концедент на этапе проведения конкурсов. Все, что больше указанной суммы, считается сверхдоходом, 50% которого нужно направить государству. При этом проверка показала, что прогнозные значения трафика были завышены, из-за чего сверхдоход получен не будет.

«Мы достоверно установили, что прогноз трафика завышен и отчетность хромает в пользу концессионера. Фактический трафик в среднем в 2,5 раза ниже прогнозного. При этом актуализация и корректировка прогнозных значений условиями концессионных соглашений не предусмотрена», – констатирует Богомолов.

Счетная палата предлагает правительству актуализировать прогноз трафика в концессиях. Вмешательство властей, по ее мнению, нужно и в вопросе определения стоимости проезда. Сейчас, по условиям соглашений, концессионер может ее устанавливать исходя из востребованности любого отдельно взятого участка трассы. В результате тариф за 1 км пути на разных участках может отличаться более чем в три раза.

«На маршруте Москва – Шереметьево-2 с трафиком 4,6 млн автомобилей за 2019 год стоимость проезда для легкового транспорта составила 310 рублей за 10,5 км пути, или 30 рублей за 1 км. По маршруту от Шереметьево-2 до Московского малого кольца с трафиком 70 тыс. автомобилей за год максимальная стоимость проезда составила 250 рублей, но уже за 28 км, или 9 рублей за 1 км», – привел пример аудитор.

Кроме того, Счетпалата предлагает пересмотреть требования к транспортно-эксплуатационным характеристикам платных участков. Сейчас они не отличаются от требований к бесплатным дорогам, при этом скоростные режимы разные.

«Освещение на участке 15-58 км автодороги Москва – Санкт-Петербург устроено согласно установленным требованиям, то есть вблизи населенных пунктов и на транспортных развязках, а это только 30% его протяженности. При этом это платный участок дороги. Там разрешенные скорости более высокие, это влияет на безопасность движения», – отметил Богомолов.

Как отмечается в пресс-релизе Счетной палаты, в «Автодоре» в целом согласились с выводами проверки.

«Мы готовы совместно с министерством транспорта и Счетной палатой вести работу по изменению методики расчета платы за проезд. Также государственная компания полностью поддерживает необходимость повышения качества услуг и потребительских свойств и готова принять активное участие в разработке дополнительных требований к проектированию и строительству платных автомобильных дорог высших категорий», –

заявил на ведомственной коллегии **первый заместитель председателя правления «Автодора» Сергей Перников.**

Вместе с тем в госкомпании отмечают, что выводы Счетной палаты основаны на анализе первых концессионных соглашений, которые заключались в пилотном режиме на еще не сформированном рынке.

«Весь риск трафика был в полном объеме принят на себя частными инвесторами. Таким образом, государство было избавлено от предоставления так называемой гарантии минимального дохода, первоначально предусмотренной в этих проектах. Данный факт обусловил более высокие уровни предельного размера дохода, остающегося в распоряжении концессионера. Они предусматривают механизм сбора платы концессионером и механизм гарантированного минимального дохода. Такой механизм, действительно, может привести к дополнительным выплатам со стороны государства в случае ошибки в прогнозе трафика. Принимая на себя риск трафика, концессионер по данным соглашениям получил также расширенные права по управлению стоимостью проезда – безусловно, в пределах, установленных соглашением», – отмечают в «Автодоре».

В более поздних концессиях негативный опыт был учтен, отмечают в госкомпании: сбор платы осуществляется в пользу концедента (РФ в лице «Автодора»), а концессионер получает только заранее согласованную компенсацию привлеченных на строительство дороги заемных и собственных средств. Регулирование стоимости проезда также осуществляется «Автодором».

В целом концессионные соглашения позволяют существенно снизить расходы бюджета с учетом стоимости содержания и эксплуатации автомобильной дороги на всем протяжении срока концессии (около 25 лет). Такие расходы на содержание и ремонты примерно равны стоимости строительства и полностью обеспечиваются сбором платы, уверяют в «Автодоре».

КОММЕРСАНТЪ; НАТАЛЬЯ СКОРЛЫГИНА, ЕВГЕНИЙ ЗАЙНУЛЛИН; 2020.11.18; ЕВРОПЕ ПОДБРОСИЛИ УГЛЯ; ОТГРУЗКА ЧЕРЕЗ СЕВЕРО-ЗАПАД РОССИИ ВЫРОСЛА ВПЕРВЫЕ В ЭТОМ ГОДУ

В октябре и ноябре из-за улучшения ценовой конъюнктуры на европейских рынках объем поставок угля на порты северо-запада начал расти. Но угольщики пока отказываются сокращать перевозки на восток, на чем настаивает ОАО РЖД. По мнению аналитиков, угольные компании опасаются потерять позиции на восточном направлении и не доверяют волатильному европейскому рынку. И даже несмотря на смену конъюнктуры, кузбасские производители, которые обещали ОАО РЖД направить на порты северо-запада определенный объем груза, вряд ли могут выполнить обязательства.

ОАО РЖД наблюдает рост перевозки угля в северо-западном направлении в октябре и начале ноября. В материалах монополии, которые видел “Ъ”, говорится, что цены на уголь на европейских рынках с мая выросли на \$10 на тонну, или на 24%, – с \$41 до \$51, вследствие чего выросли и поставки в этом направлении, круто обвалившиеся из-за падения спроса в Европе.

Рост произошел даже без скидки в 12,8% – монополия ввела ее на этом направлении в марте (см. “Ъ” от 16 марта), но в сентябре отменила, поскольку угольщики не предъявляли к перевозке обещанный объем грузов, а ценовая конъюнктура при этом улучшилась относительно весны (см. “Ъ” от 2 сентября). «По итогам октября отмечено увеличение погрузки к октябрю прошлого года на 19% (с 4,6 млн тонн до 5,5 млн тонн), а за прошедшие дни ноября рост составляет уже почти 40%», – отмечается в материалах монополии. Рост отгрузки в годовом выражении наблюдается на этом направлении впервые с начала года.

ОАО РЖД давно хочет переориентировать на северо-запад объемы угля, идущие на восток, чтобы разгрузить Восточный полигон и повысить рентабельность перевозок.

Монополия пытается снизить обязательства по вывозу угля на восток в 2021 году, но пока без большого успеха (см. “Ъ” от 13 ноября). Между Кузбассом и ОАО РЖД в 2020 году действует соглашение о поставке фиксированных объемов в восточном, северо-западном и южном направлениях. В сентябре первый вице-премьер Андрей Белоусов поручил ОАО РЖД совместно с Минэнерго провести переговоры с угольщиками Кузбасса на предмет возможной переориентации грузов с востока, но, как следует из материалов ОАО РЖД, угольщики заявили «о неготовности фактически ни при каких условиях отклонить часть грузопотоков с востока страны».

За десять месяцев, следует из материалов монополии, отставание от плана перевозок по соглашению с Кузбассом в восточном направлении составляет 0,6% (всего отправлено 47,1 млн тонн), в южном направлении перевозки превысили план на 37%, составив 10,3 млн тонн, а на северо-западе отстают на 4,1% (40,5 млн тонн). Но в октябре в этом направлении перевезено на 9,8% больше плана. «По итогам 2020 года прогнозируется 100-процентное соблюдение параметров соглашения по Дальнему Востоку, а также существенное перевыполнение по южному направлению (до плюс 34%)», – говорится в материалах ОАО РЖД.

Однако, уточнили в монополии, с учетом существующего отставания с начала года там не ожидают отправки Кузбассом заявленных объемов в направлении северо-запада.

В угольных компаниях отказались ответить “Ъ”, готовы ли они наращивать поставки на северо-запад или уменьшать отгрузку на восток и какие условия для этого требуются.

Максим Худалов из АКРА полагает, что нежелание угольных компаний отказываться от восточного направления продиктовано осторожностью и стремлением удержать позиции. Он отмечает, что в 2018 году компании успешно экспортировали уголь на восточные рынки через порты северо-запада, однако это было обусловлено доступностью дешевого морского транспорта. Сейчас же порты подняли цены на перевалку, которая на северо-западе выросла до \$12 за тонну, что с учетом падения рубля составляет уже 40% транспортных расходов при экспорте угля.

Хотя цены на уголь в Европе выросли и есть потенциал дальнейшего повышения, конъюнктура на этом рынке нестабильна. По мнению господина Худалова, поскольку пока нет признаков холодной зимы, которая вызвала бы рост спроса на уголь в Европе, Кузбассу вряд ли удастся выполнить соглашение по отгрузке угля в северо-западном направлении в этом году.

<https://www.kommersant.ru/doc/4575515>

КОММЕРСАНТЬ # МЕТАЛЛУРГИЯ; СЕРГЕЙ АРТЕМОВ; 2020.11.18; ТРЕТИЙ ЛИШНИЙ; РЫНОК ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ КОЛЕС ЗАЖДАЛСЯ АНТИДЕМПИНГОВЫХ САНКЦИЙ

Уже два года на российском рынке цельнокатаных колес (ЦКК) существует коллизия: украинская компания «Интерпайп» активно на нем работает, несмотря на обвинения в демпинге. При этом материнский холдинг «Интерпайпа» и, собственно, владелец Виктор Пинчук находятся под санкциями РФ. Однако продолжать спокойно делать деньги в России спонсору украинских националистов вряд ли удастся.

Разворот рынка

Ажиотаж на рынке ЦКК царил два-три предыдущих года, когда спрос опережал предложение. Но с четвертого квартала 2019 года спрос начал ослабевать. Резко выросло количество вагонов, которые временно не использовались. Только у РЖД в конце прошлого года простаивало в ожидании погрузки больше 100 тыс. вагонов (около 10% подвижного состава). В основном не востребованы были полувагоны, задействованные

под погрузку угля. При этом наблюдался дефицит колес. В феврале 2019 года колеса продавали по 65-80 тыс. руб. за штуку.

Пандемия коронавируса нанесла новый удар по индустрии железнодорожных перевозок, что рикошетом ударило по производителям грузовых вагонов и ЦКК. Со второго квартала 2020 года закупки новых колес, по оценке участников рынка, сократились на 30-40%.

Одновременно с падением спроса выросло предложение. К примеру, Нижнетагильский меткомбинат (НТМК) Evraz Романа Абрамовича запустил новую линию полно профильной обработки железнодорожных колес мощностью 65 тыс. штук в год. С ее запуском мощности НТМК по выпуску обработанных колес выросли до 510 тыс. штук в год. В ближайшее время предложение вырастет еще больше. В ОЭЗ «Титановая долина» в Свердловской области Evraz и системный интегратор ремонта вагонов ООО «Рейл Сервис» создали ООО «Аллегро» мощностью 200 тыс. железнодорожных колес в год с возможностью увеличения до 300 тыс. Открытие цеха намечено на конец 2022 года.

По оценке Института проблем естественных монополий (ИПЕМ), производственные мощности позволяют Выксунскому металлургическому заводу (ВМЗ, входит в Объединенную металлургическую компанию) поставить на российский рынок 910 тыс. штук, «Евраз НТМК» – 510 тыс. штук, казахстанскому «Проммашкомплекту» и украинскому «Интерпайпу» – по 200 тыс. штук каждый. Еще 150 тыс. колес приходится на импорт из Китая. В целом потенциальное предложение оценивается в 1млн970 тыс. колес.

Это превышает спрос. По прогнозу ИПЕМа, профицит на рынке колес в 2020-2021 годах будет составлять 439– 661 тыс. штук, или 23-31% предложения. Цены пошли вниз. В начале осени 2020 года колеса продавались по 58– 60 тыс. руб. без НДС за штуку.

Запоздалое решение

Чтобы сгладить негативные тенденции в отрасли, Евразийская экономическая комиссия (ЕЭК) в июне вернула антидемпинговую пошлину в 34,22% на железнодорожные колеса украинского «Интерпайпа». Это решение поддержали **Минтранс РФ** и РЖД. В министерстве уверены, что «Интерпайп» получил большую выгоду от дефицита колес на рынке РФ. Любопытно, что против возврата пошлины выступила ФАС, которая не увидела демпинга в поставках «Интерпайпа».

Надо признать, что пошлина не была действенным ограничением для импорта колес с Украины, говорит источник «Ъ» в отрасли. По его мнению, антидемпинговая пошлина лишь устраняла недобросовестный импорт, который оказывал негативное влияние на отечественные предприятия и сдерживал инвестиции в модернизацию и расширение мощностей.

Впрочем, решение ЕЭК вернуть антидемпинговую пошлину на колеса «Интерпайпа» запоздало. Это надо было делать еще в прошлом году, когда цены на цельнокатаные колеса быстро росли – во многом из-за подорожания услуг вагоноремонтных заводов. «В этом году ситуация на рынке ЦКК кардинально изменилась: выпуск вагонов сильно упал, а производство колес продолжало расти.

В ближайшие полтора-два года восстановления спроса на вагоны ждать не приходится. А значит, те значительные мощности по выпуску колес, которые вводились перед прошлым пиком производства вагонов, окажутся избыточными.

Неплохо заработал

У демпинга «Интерпайпа» имеется и политический подтекст. 1 ноября 2018 года премьер-министр России Дмитрий Медведев подписал постановление об ответных санкциях против Украины. В черный список попали 322 человека и 68 компаний. Среди них спонсор украинских русофобов Виктор Пинчук, а также его зарегистрированная в Британии инвестиционно-консалтинговая группа EastOne Group Ltd, которая является материнской структурой «Интерпайпа».

Несмотря на режим действующих санкций, бизнесмен Пинчук неплохо заработал на России. В прошлом году «Интерпайп» поставил на российский рынок 223 тыс. колес. По данным ЕЭК, в 2019 году импорт частей подвижного состава с Украины в страны ЕАЭС по сравнению с 2018 годом вырос в 2,2 раза в стоимостном выражении, до \$355 млн, и на 36% в объеме – до 161 тыс. тонн. На Россию пришлось 71,7% импорта, на Белоруссию – 23,6%, на Казахстан – 4,7%. То есть только на ЦКК зять второго президента Украины Леонида Кучмы получил на российском рынке прибыль, превысившую \$200 млн.

Каким образом ему это удалось? До введения санкций поставки в РФ железнодорожных колес осуществляла российская структура ООО «Интерпайп-М». Однако затем Пинчук обратился к посредникам – S.I. Group Consort Ltd (Израиль), Salita Systems FZE и Global Trade Partners (оба из ОАЭ) и «Лесстройторг» (Белгородская обл., г. Валуйки). При желании российские регуляторы без труда могли бы разобраться с нехитрыми схемами поставок.

Российские ведомства, призванные обеспечить режим санкций против компании Виктора Пинчука, действовали явно несогласованно. Вместо координации усилий нередко звучали обвинения в адрес друг друга. Приходится признать, что до уровня американского регулятора OFAC им еще очень далеко. Если какой-то из зарубежных производителей попадает в его SDI-лист, с ним моментально прекращают сотрудничество все участники национального металлургического рынка США.

Впрочем, продолжать делать деньги в России спонсору добровольческих батальонов украинских националистов вряд ли удастся. В октябре 2020 года **Минтранс РФ**, несмотря на действие антидемпинговой пошлины на украинские колеса, предложил полностью запретить их ввоз в РФ. Идея выдвинута вовремя. То есть мощности российских производителей ЦКК останутся профицитными.

КОММЕРСАНТЬ; АНАСТАСИЯ ВЕДЕНЕЕВА; 2020.11.18; ГРУЗОВЛАДЕЛЬЦЫ ПРОСЯТ ДВА ГОДА НА СБОРЫ; БИЗНЕС ХОЧЕТ ОТЛОЖИТЬ ВВЕДЕНИЕ НОВОЙ ПОРТОВОЙ НАДБАВКИ

Бизнес продолжает борьбу с введением нового портового сбора – инвестиционного. Российский союз промышленников и предпринимателей (РСПП) подготовил замечания к разработанным **Минтрансом** и ФАС проектам приказов о ставках и размере сбора. Грузовладельцы просят не только отложить нововведение как минимум до 2022 года, но и ввести дифференцированные тарифы для разных типов судов, зафиксировать предельный размер годовых сборов и заметно расширить перечень портов, где они будут взиматься. В ФАС эти идеи назвали «попытками отдельных участников рынка уклониться от участия в выполнении государственных задач». Но эксперты согласны с необходимостью доработать документы.

Как стало известно «Ъ», РСПП требует перенести сроки ввода инвестиционного портового сбора на 2022 год или далее «с учетом экономической ситуации», а в 2021 году выполнить обоснование выбора портов, где будет взиматься сбор, и его базовой ставки. Соответствующие предложения были направлены в **Минтранс** и ФАС (копии писем от 13 ноября есть у «Ъ»).

В случае решения взимать сбор в 2021 году предлагается пересмотреть редакцию приказа ФАС и ввести разный размер ставки для различных категорий судов, в том числе контейнеровозов. Также РСПП хочет ограничить на пять лет предельный максимум годового инвестсбора уровнем 7 млрд руб. (сейчас предполагается, что этот уровень будет превышен в 2023 году). Кроме того, грузовладельцы считают необходимым расширить перечень портов с 13 до 55, не взимать сбор в портах, построенных за счет частных инвестиций или по концессии, и зафиксировать, что для устранения коррупциогенных факторов единая ставка для всех портов устанавливается в приказе ФАС.

В **Минтрансе** сообщили «Ъ», что замечания не поступали, но в случае получения будут «рассмотрены в установленном порядке». В ФАС заверили, что решения по установлению инвестсбора приняты правлением службы «в строгом соответствии с законодательством на основании экономически обоснованной тарифной заявки **Минтранса**».

Средства, вырученные от инвестсбора, пойдут на финансирование проектов, утвержденных **комплексным планом модернизации инфраструктуры (КПМИ)**. «Попытки отдельных участников рынка уклониться от участия в выполнении государственных задач, прямо предусмотренных законодательством, не могут быть поддержаны ФАС», – подчеркнули в ведомстве.

Изменения, позволяющие взимать инвестсбор, были внесены в закон о морских портах в 2017 году. В 2019 году правительство утвердило правила его взимания (см. «Ъ» от 23 мая 2019 года): в первую очередь сбор решено брать с грузовых судов в заграничном плавании однократно за заход или выход из порта.

Несмотря на просьбы бизнеса отложить введение сбора (см. «Ъ» от 26 августа), в начале ноября ФАС подготовила проект приказа, утверждающего его ставки. Служба предложила установить в 2021 году предельный максимальный тариф в 12,31 руб. за единицу валовой вместимости судна, с последующей индексацией в 2022 и 2023 годах. После этого **Минтранс** опубликовал проект приказа, из которого следовало, что от нового сбора в 2021 году планируется получить 5,1 млрд руб. поступлений, в 2022 году – 6,3 млрд руб. и в 2023 году – 7,2 млрд руб.

В письмах бизнес указывает, что с учетом включения портовых сборов во фрахтовую ставку его взимание приведет к увеличению конечной стоимости экспортных грузов. Стоимость захода судна в порт увеличится на 10%, а для контейнеровозов на Дальнем Востоке – в три-четыре раза по сравнению с Китаем.

Гендиректор «Росморпорта» Андрей Лаврищев 11 ноября заверил, что портовые сборы не влияют на привлекательность российских портов. Если сбор будет оказывать существенное давление на экономику рейсов тех или иных типов судов или видов грузов, «Росморпорт» готов рассматривать предоставление льгот, говорил он, подчеркнув, что все потенциальные льготы уже учтены в постановлениях.

Глава «Infoline-Аналитики» Михаил Бурмистров считает, что с учетом ухудшения ситуации с пандемией и планов по переключению грузопотоков из зарубежных портов было бы логичным перенести введение сбора как минимум на год и доработать проекты приказов ФАС и **Минтранса**. По его мнению, нужно ввести дифференциацию для различных видов судов и объектов инфраструктуры, построенных за государственные и частные средства, а после этого расширить перечень портов, в которых будет взиматься инвестсбор.

КОММЕРСАНТЪ; АЛЕКСАНДРА МЕРЦАЛОВА; 2020.11.18; ПОЕЗДКИ ОСТАЛИСЬ НЕ ПРИ ДЕЛАХ; ОБЪЕМ БИЛЕТОВ ДЛЯ КОМАНДИРОВОК В ОКТЯБРЕ УПАЛ НА 35%

Ухудшение эпидемиологической обстановки и отсутствие значимых деловых мероприятий заставили бизнес вновь пересмотреть целесообразность поездок своих сотрудников. В октябре объем выкупленных для организации командировок билетов по России упал на 35% относительно сентября. В то же время спрос на поездки за рубеж благодаря постепенному открытию границ начал расти, среди востребованных направлений – Турция и Чехия.

Спрос на перелеты внутри страны со стороны деловых путешественников по итогам октября сократился на 35% относительно сентября. Такие данные приводит «Аэроклуб». По оценкам компании, октябрь стал первым с весны месяцем, когда было отмечено резкое падение активности бизнес-туристов. В период с мая по сентябрь число забронированных билетов месяц к месяцу росло.

По сравнению с октябрём прошлого года в этом году было продано на 65% меньше билетов по стране для командировочных, в сентябре разрыв был заметно меньше – 45%.

Руководитель b2b-направления OneTwoTrip Никита Булгаков тоже отмечает снижение активности путешественников. По его расчетам, в октябре перелетов стало меньше на 3%, а поездок на железнодорожном транспорте – на 7%. В OneTwoTrip отмечает, что в России на самолетах по работе чаще всего летают в Москву, Санкт-Петербург, Екатеринбург, Сочи и Уфу. На поездах ездят в Москву, Санкт-Петербург, Ижевск и Хабаровск. В «Туту.ру» в топ-10 внутренних направлений также включают Новосибирск, Омск, Казань, Новый Уренгой, Тюмень и Ростов-на-Дону.

Несмотря на снижение активности деловых поездок по стране, постепенное возобновление авиасообщения стимулирует российский бизнес чаще организовывать командировки за рубеж. В «Аэроклубе» отмечают рост спроса на билеты в другие страны в октябре относительно сентября на 9%. Но о восстановлении говорить пока не приходится: общий объем бронирования достигает 12% от прошлогоднего. Наиболее востребованными направлениями аналитики называют Турцию, Чехию, Белоруссию, ОАЭ и Италию. Пока за рубеж, видимо, летает в основном менеджмент: доля билетов бизнес-класса в структуре бронирований выросла до 16% против 11% годом ранее.

Руководитель «Туту Командировок» Наталья Погиблева также отмечает рост интереса к поездкам за рубеж на фоне постепенного открытия границ, но, по ее словам, речь скорее идет о нерегулярных командировках в Казахстан, Узбекистан, Сенегал, Турцию, Киргизию, Италию, Египет. **Заместитель гендиректора Center Travel Ирина Мамаева** считает, что поток деловых путешественников на европейских направлениях сдерживают необходимость соблюдения карантина и опасение получения положительного ПЦР-теста на COVID-19.

Гендиректор «Аэроклуба» Юлия Липатова ждет сохранения негативной динамики.

По ее наблюдениям, в ноябре также отмечается сокращение активности бизнес-поездок, пусть и не такое резкое, как в октябре. «Из-за ухудшающейся эпидемиологической ситуации и роста заболеваемости, перехода многих компаний на дистанционную работу, а также ряда региональных ограничений мы ждем уменьшение количества командировок в ноябре–декабре», – согласна Ирина Мамаева. Хотя другие участники рынка настроены оптимистичнее. Никита Булгаков ждет, что если более серьезных ограничений вводиться не будет, то количество деловых поездок поменяется только по сезонному принципу: традиционно в декабре спрос обычно ниже, чем в ноябре.

Но прогнозировать активность на рынке становится все сложнее. Деловые путешественники сейчас не готовы планировать командировки заранее. По расчетам «Аэроклуба», 61% билетов в третьем квартале бронировались только за неделю до вылета, в то время как годом ранее этот показатель был 36%. Естественным ограничением роста рынка выступает и резкое сокращение числа проводимых деловых конференций и форумов. По оценкам Юлии Липатовой, сейчас ситуация у большинства игроков на этом рынке плачевная: остаются только те мероприятия, которые нельзя отменить, но и в этом случае максимально сокращается число участников или переходят на гибридный формат.

<https://www.kommersant.ru/doc/4575382>

РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА # НЕДЕЛЯ; 2020.11.18; РУБЛИ ПЕРЕСЧИТАЛИ В КИЛОМЕТРЫ

Почти все работы – 93% – в рамках **нацпроекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги»** выполнены в этом году. Об этом сообщил **вице-премьер Марат Хуснуллин**.

В скорректированном паспорте нацпроекта смертность в результате ДТП должна сократиться в три раза – до 4 человек на 100 тысяч населения к 2030 году.

Также **Марат Хуснуллин** попросил МВД обеспечить достоверный анализ мест концентрации ДТП, результаты которого будут доступны всем жителям. «Аварийно-опасный участок должен анализироваться с точностью до 50 – 100 м», – отметил зампред правительства.

Также предусмотрены мероприятия общесистемного характера, непосредственно влияющие на комфорт пользователей автодорог. Так, до 2024 года предусмотрено финансирование на внедрение интеллектуальных транспортных систем (ИТС), предусматривающих автоматизацию процессов управления дорожным движением в 64 городских агломерациях с населением свыше 300 тысяч жителей. В связи с урбанизацией, возрастающей интенсивностью дорожного движения, увеличением транспортных потоков требуются новые решения, позволяющие снизить концентрацию мест ДТП и улучшить дорожную обстановку в целом. В 2020 году **Федеральное дорожное агентство** рассмотрело заявки от регионов на выделение средств для внедрения ИТС, из 56 поступивших проектов было отобрано 27 заявок от 22 субъектов. Объем финансирования в текущем году – более 3,3 млрд рублей.

РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА # НЕДЕЛЯ; КВИТКО ЮЛИЯ; 2020.11.18; ФИНАНСИРОВАНИЕ ДОРОЖНЫХ РАБОТ В РОССИИ ПРЕВЫСИЛО 300 МИЛЛИАРДОВ РУБЛЕЙ; СКАТЕРТЮ СТЕЛЕТСЯ

Сезон дорожных работ подходит к концу. К середине октября основная часть запланированных работ уже выполнена.

На объектах **нацпроекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги»** с начала года уложено более 120,5 миллиона квадратных метров асфальтобетонного и других типов покрытий из запланированных 137,4 миллиона. Финансирование дорожной сети в этом году превысило 300 миллиардов, из которых около 134 миллиардов – федеральная поддержка с учетом дополнительно выделенных средств, остальное – средства региональных дорожных фондов.

«Благодаря тому, что контракты были заключены заблаговременно, регионы смогли начать дорожный сезон раньше обычного. Хорошая погода тоже поспособствовала ускорению темпов, поэтому работы на объектах нацпроекта ведутся со значительным опережением. Уже 57 субъектов страны завершили дорожные мероприятия более чем на 80 процентов. Всего в 2020 году по нацпроекту запланированы работы на объектах общей длиной более 15,3 тысячи километров», – сообщил ранее **зампредседателя правительства РФ Марат Хуснуллин**.

Приоритетами этого года стали участки, ведущие к социальным и медицинским объектам. На региональном уровне в первую очередь было отремонтировано более 800 улиц и магистралей, ведущих к медучреждениям. Часть из них начали приводить в порядок еще в минувшем году, часть – обновили ремонтный перечень этого года. Особое внимание дорожников было уделено доступности объектов дорожной инфраструктуры для людей с ограниченными возможностями. Так, в нормативное состояние должно быть приведено более 1300 объектов, обеспечивающих беспрепятственное передвижение для маломобильных групп. Дорожные службы обеспечивают съезды у пешеходных переходов, укладывают тактильную плитку в местах сопряжения с проезжей частью, устанавливают ограждения и светофоры со звуковым сигналом для пешеходов, занижают бордюры, обустривают пандусы. Так же в соответствии действующим нормативам содержания удалось привести и около 1,3 тысячи километров дорог, ведущих к учебным и культурным учреждениям. Приведение транспортной инфраструктуры в нормативное состояние идет одновременно с усилением мер безопасности на дорогах. В 2020 году на объектах нацпроекта БКАД появится свыше 2 тысяч светофоров и более 160 тысяч дорожных знаков. Для защиты жизни и здоровья водителей и пешеходов установят

примерно 700 тысяч погонных метров барьерного и 280 тысяч погонных метров пешеходного ограждения.

В то же время увеличение скорости на отремонтированных по нацпроекту БКАД местами приводит к повышению аварийности. На новых дорогах закономерно повышается скорость, и аварии появляются там, где их раньше не было. Поэтому для снижения аварийности, как считает депутат Госдумы, координатор проекта «Дорожная инспекция ОНФ/Карта убитых дорог» Александр Васильев, требуется дальнейшая адаптация дорожной инфраструктуры. «Каким именно образом регионам необходимо сокращать количество аварийных участков, в нацпроекте не указано.

В 2019 году участники «Дорожной инспекции ОНФ» проехали более 50 тысяч километров. Во время рейдов эксперты отметили тенденцию увеличения аварий после дорожных ремонтов. С превышением скорости борются традиционными способами: преимущественно установкой знаков, ограждений и камер фото- и видеофиксации. Про искусственные неровности, совмещенные с пешеходными переходами, мини-кольца, островки безопасности, изменение геометрии дорог с их сужением у пешеходных переходов и другие мероприятия часто забывают или попросту не знают. В результате на новых дорогах возникают новые очаги аварийности», – отметил он.

По словам депутата, снижение аварийности на дорогах, которые ремонтируют по нацпроекту БКАД, должно проходить с учетом современных запросов общества к дорожной инфраструктуре. Сейчас основной критерий, по которому регионы отчитываются о реализации нацпроекта, – это километры нового асфальта, поэтому закономерно, что непосредственно безопасность дорожного движения отходит на второй план.

«Без изменения подхода к обеспечению безопасности на дорогах невозможно достичь показателей нацпроекта по снижению аварийности: к 2024 году снижения количества мест концентрации ДТП на 50 процентов и снижения количества погибших на дорогах до четырех человек на 100 тысяч населения. В МВД уже предложили пересмотреть целевой норматив по количеству погибших и увеличить его до 8,4 на 100 тысяч населения. Это недопустимо, поскольку, переписав цифры один раз, это можно будет делать неоднократно, тем самым сократив темпы и качество работы, которые изначально предполагал нацпроект», – подчеркнул координатор проекта «Дорожная инспекция ОНФ/Карта убитых дорог».

В целом **национальный проект «Безопасные и качественные автомобильные дороги»** – один из масштабных и значимых проектов для развития транспорта, консолидирующий в себе различные направления совершенствования дорожной отрасли. «Уже сегодня мы видим, что дорожная отрасль накопила значительный технологический и кадровый потенциал, и готова сделать больший объем работ, чем запланирован в рамках нацпроекта», – уверен **руководитель Росавтодора Андрей Костюк**.

<https://rg.ru/2020/11/17/finansirovanie-dorozhnyh-rabot-v-rossii-prevysilo-300-milliardov-rublej.html>

РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА # СПЕЦВЫПУСК; КВИТКО ЮЛИЯ; 2020.11.18; ГРУЗЫ ВЫБРАЛИСЬ НА СУШУ; ЦИФРОВИЗАЦИЯ МЕЖДУНАРОДНЫХ ТРАНСПОРТНЫХ КОРИДОРОВ ДАСТ ПРЕИМУЩЕСТВА НАЗЕМНЫМ МАРШРУТАМ

Странам ЕАЭС предстоит определить первоочередные направления, элементы и сервисы экосистемы цифровых транспортных коридоров. Проект предполагается реализовать до 2025 года в три этапа. Это поможет упростить доставку и декларирование грузов, нивелировать барьеры и повысить конкурентоспособность добросовестных перевозчиков. Система ЭЦТК позволит выявить удобные маршруты и условия транспортировки,

используя юридически значимые электронные документы, оптимизируя функции госконтроля, предварительного бронируя очереди на международных пунктах пропуска. Все это невозможно без формирования единой информационно-цифровой среды, в том числе на наднациональном уровне.

Согласно предварительной экспертной оценке, совокупные затраты на формирование ЭЦТК до 2025 года оцениваются в 10 миллиардов рублей. А эффект – уже в 154 миллиарда рублей. Как отметил гендиректор международной транспортно-логистической компании «ТРАСКО» Евгений Шакалида: «Развитие инфраструктуры транспортных коридоров по ключевым для России направлениям является залогом успешного функционирования рынка грузоперевозок. Обеспечение бесперебойного движения грузов – это важный элемент экономического развития как отдельных регионов, так и государства в целом».

Тем временем только во взаимной торговле между странами ЕАЭС насчитывается 60 препятствий. «По нашим оценкам, устранение только отдельных барьеров снизит транзакционные издержки бизнеса на 100 – 120 миллионов долларов. В целом совокупный положительный эффект от устранения препятствий варьируется от 1,5 до 2 процентов стоимостного объема взаимной торговли», – отметил **министр по внутренним рынкам, информатизации и информационно-коммуникационным технологиям ЕЭК Гегам Варданян**.

Одним из системных решений стала недавно утвержденная ЕЭК программа опытной эксплуатации удостоверяющего центра службы доверенной третьей стороны интегрированной информационной системы с применением ЭЦП. «На сегодня служба доверенной третьей стороны является ключевым элементом процесса цифровизации ЕАЭС, а также организации трансграничного электронного документооборота в рамках этого союза. Эксплуатация удостоверяющего центра службы доверенной третьей стороны станет частью этого процесса», – уверен Гегам Варданян. К концу года проект должен перейти в стадию промышленной эксплуатации.

Еще один знаковый проект был реализован Российским экспортным центром и Российско-Сингапурским деловым советом, которые сделали возможным размещение российских компаний на электронной В2Вплатформе. Правда, пока тоже в рамках «пилота». «Это реальная возможность выхода на перспективные рынки, в первую очередь Юго-Восточной Азии, но также и других азиатских регионов, Африки и Европы, для высокотехнологичных российских компаний», – отметил ранее **директор по международным партнерским программам РЭЦ Алексей Мурзенко**. Как пояснили в РЭЦ, платформа является стопроцентной российской разработкой и включена в проекты ЕЭК по развитию цифровых транспортных коридоров и создания сети трансфера технологий, промышленной кооперации и субконтрактации.

На фоне создания системы цифрового обеспечения евразийских транспортных коридоров все большее влияние на их реальные грузопотоки оказывают коррективы, которые внес коронакризис. Так, например, перезагрузке уже подвергся нацпроект «Транспортная часть комплексного плана модернизации и расширения магистральной инфраструктуры на период до 2024 г.». Как отмечает **начальник департамента экономики и развития транспорта Аналитического центра при правительстве РФ Татьяна Гороява**: «Около половины расходов на проекты КППИ являются внебюджетными, поэтому реализация значительной части мероприятий и достижение целевых показателей напрямую зависит от решения частных инвесторов». По ее словам, ситуация в экономике под влиянием пандемии осложнилась. Например, снижение спроса на уголь на глобальных рынках заставило инвесторов задуматься о целесообразности реформирования угольных терминалов на другие номенклатуры. И хотя планы наращивания портовых мощностей к 2030 году остаются в силе, риски отказов инвесторов от реализации мероприятий будут рассматриваться более тщательно.

«По федпроекту «Северный морской путь» есть существенные риски не достичь увеличения объема грузоперевозок в 80 миллионов тонн к 2024 году из-за заморозки некоторых проектов компании «ВостокУголь», – сообщила **Татьяна Горвая**. – Уже прорабатываются вопросы реализации новых мероприятий, обеспечивающих перевозки нефти и генеральных грузов по СМП, что позволит увеличить объемы перевозок и сделать этот федеральный проект перспективным на горизонте до 2030 года».

В то же время бизнес уже давно определил приоритеты вложений в инфраструктуру МТК, исходя из проверенных на практике прогнозов. По оценкам аналитиков Русской контейнерной компании, к 2028 году на Азию будет приходиться до 45 процентов мировых торговых потоков. При этом возрастет роль сухопутной составляющей маршрута. Очевидно, что нарастающая динамика в основном затронет развитие международных транспортных коридоров «Восток – Запад» (он же «Один пояс, один путь») и «Север – Юг», опирающихся на широкую сеть железнодорожных и автомобильных дорог.

Однако для их эффективного функционирования, считает **гендиректор Морского инженерного бюро Геннадий Егоров**, необходимо дальнейшее развитие паромных и контейнерных перевозок для Каспия.

«Фактически меридиональный «Север – Юг» – это коридор для индийских грузов и грузов, которые предназначены для прикаспийских стран, широтный «Восток – Запад» – для китайского транзита, а также для грузов, которые предназначены для прикаспийских стран, Афганистана, стран Центральной Азии и Пакистана. Сегодня на паромных линиях продолжает расти роль автопоездов как средства быстрой и надежной доставки груза. Происходит постепенный переход грузов с вагонов на автомобили, а и то и другое находится под серьезным давлением контейнерных перевозок. Но железнодорожный вагон для постсоветских стран до сих пор служит альтернативой контейнеру или дополняет его – как унифицированное грузовое место, поэтому их рано «списывать со счетов» – бизнес такой вполне устойчив, по крайней мере в направлении «Восток – Запад», – уверен он.

Одним из основных элементов цифровизации МТК становится сегодня инфраструктура, ориентированная на интересы беспилотного транспорта. Как ранее рассказал **замгендиректора ФГУП «ЗащитаИнфоТранс» Виктор Парахин, Минтранс** в кооперации с минсвязи проектируют пилотные проекты оборудования дорог широкополосными беспроводными сетями связи.

«Замах по созданию таких сетей достаточно большой, прежде всего на МТК «Европа – Западный Китай», этот международный коридор экономически обоснован, он полностью просчитан, и внедрение здесь беспилотного транспорта будет происходить в первую очередь. Следующим этапом станет трасса Москва – Казань, которая будет проектироваться уже с учетом потребностей беспилотного транспорта».

Обобщить глобальные перспективы МТК и возможности транспортного бизнеса намерен **минтранс** в рамках создаваемой **АНО «Дирекция международных транспортных коридоров»**. Она должна скоординировать управленческие решения органов власти, институтов развития и бизнеса. Подготовлен проект маршрутной сети из 10 международных транспортных коридоров. Как считают в ведомстве, наиболее перспективными из них являются «Европа – Западный Китай», «Север – Юг», «Севморпуть», «Трансиб и БАМ». Их работа в рамках евразийской цифровой транспортной экосистемы и дальнейшее встраивание в глобальные цифровые транспортные коридоры поможет существенно усилить транспортно-логистический потенциал не только России, но и ЕАЭС.

РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА # СПЕЦВЫПУСК; ЧЕРЕНЕВА ВЕРА; 2020.11.18; ВСЕ СВЯЖЕТСЯ; ЭКСПЛУАТАЦИОННЫЙ СРОК АВТОМОБИЛЬНЫХ ДОРОГ

БУДУТ ПРОДЛЕВАТЬ С ПОМОЩЬЮ ИННОВАЦИОННОГО СОВРЕМЕННОГО БИТУМА

В рамках нацпроекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги» более 50 процентов контрактов на ремонт дорог предусматривают использование современных технологий и материалов. По итогам 2019 года доля таких контрактов составила более 45 процентов при плановом значении в 10 процентов. В состав одного из эффективных решений – методика объемного проектирования асфальтобетонных смесей – входят высокотехнологичные модифицированные битумные вяжущие, способные произвести в дорожном строительстве и ремонте настоящую революцию. Ведь благодаря применению этих материалов можно выйти на целевой ориентир по межремонтному сроку автомобильных дорог в 12 лет, а это гораздо реже, чем сейчас. Об опыте применения в России современных строительных материалов, рассказал «РГ» **генеральный директор «Газпромнефть – Битумные материалы» Дмитрий Орлов**. Дмитрий Викторович, битум как строительный материал известен с древнейших времен. В чем заключается инновационность его применения сейчас?

ДМИТРИЙ ОРЛОВ: Тот «природный битум» сейчас в чистом виде нигде не найти. Привычный всем нефтяной битум начали применять на дорогах и городских улицах с середины 19 века. До недавнего времени его состав практически не менялся. Но, с развитием технологий строительства, росли и требования к материалам – теперь они должны обеспечивать увеличенный межремонтный эксплуатационный период дорожного покрытия. Поэтому стало меняться отношение к битуму и к процессу его производства. Россия, используя лучшие международные практики, начала внедрять в дорожное строительство современные модифицированные битумы – полимерно-битумные вяжущие (ПБВ).

Начались разработки дополнительных битумных продуктов с уникальными рецептурами. Так битум из категории остаточного продукта нефтепереработки вышел на уровень высокотехнологичного премиального товара. Разработка ПБВ отличается от обычного битума?

ДМИТРИЙ ОРЛОВ: Сегодня при создании как базовых битумов, так и ПБВ, и битумопроизводных продуктов мы используем научный подход. Вот уже четыре года разработками в этой области занимается наш Научно-исследовательский центр – НИЦ. Это первая площадка в структуре российских вертикально-интегрированных нефтяных компаний, которая обеспечивает научную поддержку битумного бизнеса, в том числе при внедрении в дорожное строительство инновационных продуктов на основе битума.

Важно, что НИЦ решает реальные задачи, которые стоят как перед нами, так и перед дорожностроительными организациями в регионах. Например, в первый год работы НИЦ при создании первой в России рецептуры вяжущего по Международной классификации Performance Grade (PG) расчет делался исходя из фактических транспортных нагрузок региона-потребителя, это была Вологодская область.

Исследования показали, что дорожное покрытие должно выдерживать перепад температур в диапазоне 110 градусов: от +76 °С до -34 °С. Благодаря нашим специалистам мы смогли создать такую марку вяжущего, тогда это стало рекордом для отечественного рынка. Сейчас подборка рецептур с учетом климата региона применения – это уже ежедневная практика, такие модифицированные битумы разрабатываются для всех российских регионов – от Дальнего Востока до Калининграда.

Но ведь качество дорожного покрытия зависит не только от битума, даже с учетом того, что он подобран индивидуально для конкретного региона?

ДМИТРИЙ ОРЛОВ: Да, доля битума в составе асфальтобетонной смеси только 5 процентов. И, конечно же, для хорошей дороги важна как рецептура асфальта, так и качество основных компонентов. Именно поэтому в нашем НИЦ есть собственная асфальтобетонная лаборатория, ее оборудование позволяет приготовить асфальт с

разработанным вяжущим, провести испытания готового продукта. Или, наоборот, восстановить рецептуру асфальтобетонного покрытия, разложив состав на компоненты. Это нужно, например, чтобы сопоставить рецептуру асфальтобетонной смеси с технической документацией проекта. Благодаря накопленным компетенциям НИЦ в ряде регионов выступает в качестве независимой лаборатории проекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги».

И много таких дорог, где применены современные вяжущие по новым технологиям?

ДМИТРИЙ ОРЛОВ: Сегодня таких дорог по всей России становится все больше и больше. Это подтверждает статистика: еще в 2014 году доля ПБВ в общем объеме применения битума составляла 3 процента, по итогам текущего года этот показатель уже составит 7 процентов, а это более 500 тысяч тонн. Мы, как крупнейший производитель модифицированных вяжущих в России, стараемся отслеживать, на какие дорожные объекты «уезжает» наш битум. Например, в этом году с применением нашего ПБВ отремонтированы покрытия таких знаковых транспортных магистралей, как Тверская улица и Кремлевская набережная в Москве, Садовое кольцо, МКАД и ЦКАД. В Санкт-Петербурге – Западный скоростной диаметр, Невский проспект, кольцевая автодорога. При создании транспортной инфраструктуры к спортивным объектам чемпионата мира по футболу в 2018 году также использовались вяжущие «Газпром нефти».

Только в городах дороги на ПБВ?

ДМИТРИЙ ОРЛОВ: Наши материалы применяются на федеральных трассах от М-1 «Белоруссия» до новой скоростной магистрали М-11 «Нева», на автомобильных дорогах «Сортавала», «Скандинавия», «Сибирь», «Чуйский тракт» и многих других. Активно строятся дороги с применением ПБВ на Камчатке и на Сахалине. Есть у нас проекты и в Якутии, где зафиксированы одни из самых низких в стране температур. Чтобы асфальтобетонное покрытие сохраняло эластичность даже при экстремальных морозах, мы разработали особую марку ПБВ 200 с повышенным содержанием модификаторов.

Кстати, наши битумы используются и на гоночных треках, где скорость автомобиля достигает 300 километров в час. В этом году запущен спортивный комплекс «Игора Драйв», для создания дорожного покрытия которого использовались самые передовые решения и проводился очень тщательный контроль за качеством всех компонентов асфальтобетонной смеси.

С начала года в России открыт для использования реестр новых технологий и материалов дорожной отрасли.

Ваши разработки там есть?

ДМИТРИЙ ОРЛОВ: Да. Например, в перечень вошли наши защитновосстанавливающие составы марки «Брит». Они предназначены для повышения долговечности автомобильных дорог. В этом году эти материалы получили одобрение **Федерального дорожного агентства (Росавтодор)** и впервые начали применяться на федеральных трассах. Уникальность ЗВС в том, что при нанесении на дорожное покрытие он образует слой, защищающий асфальтобетон от воздействия погодно-климатических факторов и противогололедных реагентов. Также состав предназначен для устранения поверхностных дефектов: шелушения, выкрашивания, сетки трещин и т. д.

Еще одна наша разработка – стыковочные битумно-полимерные ленты «Брит». Их применяют при укладке асфальтобетонной смеси, используют в местах стыков дорожного полотна в качестве герметика. В Петербурге лента активно применяется при ремонте и строительстве трамвайных линий: материал обеспечивает надежный стык рельсов с дорожным покрытием. Петербуржцы могут оценить применение такой технологии на маршруте быстрого и безопасного «Чижика» – первого отечественного проекта комплексной реконструкции трамвайного движения. В 2020 году по этой технологии было отремонтировано уже свыше 20 километров путей. В целом по стране в этом году

достигнут рекорд по применению битумно-полимерной ленты в различных объектах транспортной инфраструктуры. Так, только наш объем – как одного из ведущих игроков рынка по производству ленты – достиг 5 млн погонных метров.

Правильно ведь, что и защитно-восстановительный состав, и ленты – это категория битумных продуктов.

Какие еще есть битумные материалы, востребованные в дорожном строительстве?

ДМИТРИЙ ОРЛОВ: Да, верно. Все из перечисленного битумопроизводные продукты. Премиальная линейка. В нее входит гораздо больший ассортимент различных материалов, которые используются как для дорожных объектов, так и в других сферах строительства. Все они у нас производятся под маркой «Брит»: это защитные составы, мастики, ленты, герметики, праймеры, жидкая резина и другие материалы. Ассортимент продукции «Газпром нефти» насчитывает свыше 100 видов высокотехнологичных битумопроизводных продуктов марки «Брит» для дорожной и аэродромной инфраструктуры, и для объектов жилищно-коммунального хозяйства. Раньше считалось, что сфера битумного бизнеса – это исключительно B2B. Однако битумные материалы нужны и розничным покупателям – например, в загородном малоэтажном строительстве востребованы мастики и праймеры, как материалы, которые обеспечивают надежную гидроизоляцию.

Нашим проводником на розничный рынок стал крупнейший в России DIY-ритейлер «Леруа Мерлен Восток», с которым мы заключили соглашение о сотрудничестве. Уже сейчас продукция компании представлена в строительных магазинах для профессионалов «МаксиПРО» сети «Леруа Мерлен».

Невозможно не спросить, как сказалась пандемия на отрасли? Не остановится ли строительство и ремонт дорог из-за коронавируса?

ДМИТРИЙ ОРЛОВ: Автодорожная сеть имеет стратегическое значение для всей транспортной системы страны, поэтому работы по строительству и ремонту дорог даже в условиях пандемии не прекращались. Чтобы обеспечить спрос на битумные материалы, наши заводы работали в привычном графике, конечно же, с соблюдением всех необходимых противоэпидемиологических мер. Как результат по итогам 9 месяцев 2020 года объем реализации наших битумов увеличился на 12 процентов по сравнению с аналогичным периодом прошлого года и составил 2,3 миллиона тонн.

Эти цифры показывают, что российская дорожная отрасль ориентирована на высокую эффективность и повышение безопасности и качества дорог. И мы как обычные автолюбители и пассажиры ощущаем, насколько комфортнее стало перемещаться из одного города в другой, как быстрее доставляются грузы, как легче стало путешествовать на автомобиле по нашей стране. Мы все ближе к амбициозной цели – увеличению межремонтного срока эксплуатации автомобильных дорог до 12 лет.

РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА # СПЕЦВЫПУСК; ШВАБАУЭР НАТАЛИЯ; 2020.11.18; РЕЗИДЕНТЫ СПЕШАТ НА ПОГРУЗКУ; «ТИТАНОВУЮ ДОЛИНУ» ПРОТЯНУТ МАГИСТРАЛЬ

Особая экономическая зона «Титановая долина» до конца 2022 года получит железнодорожную инфраструктуру, которая позволит резидентам перевозить до 500 тысяч тонн груза в год.

Концессионное соглашение о проектировании, строительстве и эксплуатации ветки между станцией Верхняя Салда и площадкой ОЭЗ «Салда» было заключено 31 июля. Концедентом по нему выступает правительство Свердловской области в лице минтранса, концессионер – РЖД в лице Свердловской железной дороги. Стоимость проекта – 1,6 миллиарда рублей без НДС, на эти средства проложат 7,6 километра новых путей и обеспечат примыкание к путям общего пользования станции Верхняя Салда. Как

сообщили в управлении Свердловской ЖД, начать работы планируется в первом квартале 2021 года. Сейчас идет конкурс на выбор подрядчика.

– Промышленно-производственные ОЭЗ требуют более мощную инфраструктуру, чем внедренческие. Помимо ресурсообеспечения большое влияние на резидентов оказывает логистика. «Титановая долина» была зарегистрирована в 2010 году, первая очередь располагается в хорошем месте, рядом с крупным титановым предприятием, в кооперации с которым выгодно работать инвесторам, вдоль территории проходит одна из резервных веток Транссиба. Все инженерные сети, энергообъекты, автомобильные подъезды там уже введены, функционирует таможенный пост, завершено благоустройство. Не хватало резидентам только железной дороги, которая была заложена в проект с самого начала, – поясняют в ОЭЗ.

Сдерживала ее появление стоимость, которая составляет 30 – 35 процентов от общей стоимости инфраструктуры «Титановой долины». Именно поэтому было решено строить ветку в рамках ГЧП. Концессионный договор заключен на 18 лет. Согласно ему, РЖД не только создаст все, что нужно для транспортного обслуживания ОЭЗ, но и будет эксплуатировать объекты весь период действия соглашения. Регион в свою очередь передал концессионеру готовую рабочую документацию и гарантирует компенсацию инвестзатрат, если резиденты не обеспечат необходимую грузовую базу. Впрочем, в этом никто не сомневается. Свою потребность в железной дороге уже подтвердили компании «Ферростар», «ЭкоТех», «Аллегро» (совместное предприятие ЕВРАЗ НТМК и «Рейл Сервис»), «Верхнесалдинский металлургический завод».

По словам финдиректора УК ОЭЗ «Титановая долина» Станислава Дорофеева, в скорейшей реализации проекта заинтересованы все стороны. Участки вдоль будущего полотна теперь самые популярные среди потенциальных резидентов. Более того, правительственные гарантии проекту позволили привлечь представителей отраслей, для которых доставка сырья и вывоз готовой продукции по железной дороге оптимальны, – машиностроение, лесобработка и металлообработка.

Ожидается, что концессия принесет пользу не только «Титановой долине», но и моногороду Верхняя Сал да в целом: будет реконструирована железнодорожная станция, появятся 660 новых рабочих мест. Местный бизнес сможет стать поставщиком или подрядчиком на стройке. Объем налоговых поступлений от проекта, по оценке министра инвестиций и развития Свердловской области Виктории Казаковой, составит 2 миллиарда рублей.

РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА # СПЕЦВЫПУСК; 2020.11.18; «ЭТАЛОН» ПРОВЕРИТ СМЕТУ; ФИНАНСИРОВАНИЕ СТРОИТЕЛЬСТВА И МОДЕРНИЗАЦИИ РЕГИОНАЛЬНЫХ АЭРОПОРТОВ ПОД СТРОГИМ КОНТРОЛЕМ

На сегодня аэродромная сеть России включает 241 аэродром и более 2040 посадочных площадок. Пандемия кардинально изменила сложившийся ритм их работы. На внутренних линиях снижение объемов перевозок за 8 месяцев этого года составило 30 процентов, а на международных 75. Пассажиропоток сократился практически вдвое. В целом, согласно данным IATA, спрос на международные и внутренние авиаперелеты в первом полугодии рухнул на 66 процентов.

Авиакомпаниям и аэропортам из федерального бюджета были направлены субсидии на компенсацию текущих расходов в объеме 36 миллиардов рублей. При этом в июле-августе на внутренних линиях объемы перевозок практически восстановились благодаря росту внутреннего туризма и появлению свежих курортных программ, а российская авиация по темпам восстановления заняла лидирующие позиции.

Продолжалось и плановое развитие инфраструктуры воздушного транспорта. К концу нынешнего года будут введены в эксплуатацию 10 объектов в 8 аэропортах. Будут закончены работы в Якутском укрупненном центре управления воздушным движением.

На развитие внутренних перевозок и повышение их доступности также направлено создание консорциума региональных авиакомпаний на Дальнем Востоке. Его модель будет базироваться на долгосрочной масштабной стратегии авиаперевозок. Она позволит входящим в него компаниям приобретать отечественные суда. Заинтересованность в создании такой компании уже проявили ряд субъектов Дальнего Востока и авиапредприятий.

Всего согласно паспорту обновленного федерального проекта «Развитие региональных аэропортов и маршрутов» до 2030 года предусмотрена реконструкция или строительство 117 объектов аэропортовой инфраструктуры. Консолидированный бюджет федерального проекта «Развитие региональных аэропортов и маршрутов» составляет 270,2 миллиарда рублей, из которых 229 – федеральные средства.

Проект включает три основных направления. Первое – реконструкция региональных аэропортов посредством капитальных вложений. Общий объем финансирования из федерального бюджета здесь составит 171,73 миллиарда рублей. Всего планируется реализовать 68 мероприятий в 65 аэропортах страны, 39 из них находятся в ДВФО. Второе – субсидирование региональных перевозок. На эти цели будет направлено в 55,1 миллиарда. И третье – субсидирование лизинга воздушных судов для региональных и местных перевозок. Объем финансирования по этому направлению составит 6 миллиардов.

Только в 2021 – 2024 годах финансовое обеспечение проекта составит почти 141 миллиард рублей, 96 из которых будут направлены из федерального бюджета. Все объекты комплексного плана занесены в систему оперативного управления «Эталон» для обеспечения надлежащего контроля.

Как считает **председатель Комитета СовФеда по федеративному устройству, региональной политике, местному самоуправлению и делам Севера Олег Мельниченко**, пилотным регионом реализации профильной программы развития малой авиации может стать Камчатский край. Здесь, по его словам, можно отработать рабочую модель для всех удаленных территорий. А далее тиражировать ее на другие регионы.

Как рассказал **эксперт Аналитического центра при правительстве РФ Александр Терентьев**: «Воздушный транспорт является одной из отраслей экономики, наиболее пострадавшей от коронавируса. Однако реализация федерального проекта идет по плану. Не уменьшится и объем субсидий». В Аналитическом центре считают, что для сокращения издержек и привлечения частных инвестиций в малые аэропорты необходимо оптимизировать нормативно-правовую базу в части избыточных требований безопасности к малым аэропортам. Это позволит сократить финансовые издержки на их содержание, повысить уровень сервиса и организации авиационных перевозок, а также направить высвободившиеся средства на решение других острых вопросов региональной авиации страны.

Свои предложения по оптимизации нормативных требований к малым региональным аэропортам представили и в Главгосэкспертизе. Такая оптимизация должна начинаться уже на этапе формирования государственной политики в проектировании, строительстве и эксплуатации аэропортов, считает **главный специалист Управления объектов транспортного и гидротехнического назначения Главгосэкспертизы Лариса Бондарь**.

«Правильно собранная исходно-разрешительная документация и, соответственно, правильно написанное техническое задание – половина успеха реализации таких проектов», – подчеркнула эксперт. По ее словам, в исходно-разрешительной документации обязательно должны быть учтены социально-демографические аспекты и интегральные индексы достижения стратегических целей социально-экономического развития на перспективный период района тяготения, в котором предполагается строительство или реконструкция аэропорта. Они позволят оценить волатильность

перевозок, а также расчеты и статистические данные о фактических текущих объемах пассажирских перевозок.

При этом необходимо учитывать и проблемы развития сети малых региональных аэропортов, где расчетный пассажиропоток и интенсивность движения воздушных судов не могут удовлетворять действующим техническим требованиям к проектированию и строительству аэропортов, имеющих идентификационные признаки малых региональных аэропортов. А в тех случаях, когда аэропорт строится с нуля и по нему не может быть исходной статистики и ретроспективного анализа, должен применяться коэффициент авиационной подвижности населения для новых аэропортов – расчетный показатель, исчисляемый на основе официальных демографических данных Росстата, опубликованных в открытых источниках.

Таким образом, оценка перспективных объемов роста пассажиропотока, наряду с упрощением требований при эксплуатации и строительстве взлетно-посадочных площадок малых аэродромов и региональных аэропортов в конечном счете скажется на доступности, в том числе ценовой, при перелетах внутри страны и развитии сети местных аэропортов и авиалиний. Для России с ее большой территориальной протяженностью и наличием большого количества удаленных населенных пунктов создание такой сети продолжает оставаться актуальной задачей.

РБК; СВЕТЛАНА БУРМИСТРОВА, ТИМОФЕЙ ДЗЯДКО; 2020.11.17; ГЛАВА «ВСМПО-АВИСМА» – РБК: «ОСТАНОВКА РАБОТЫ БЫЛА ОДНИМ ИЗ СЦЕНАРИЕВ»

Сергей Степанов рассказал РБК, как ключевой производитель титана в мире выживает при катастрофическом падении числа заказов от авиапроизводителей, помогает ли «ВСМПО-Ависма» государство и когда можно ждать нормализации ситуации

– В США на президентских выборах побеждает Джо Байден. Не приведет ли приход демократа в Белый дом к ужесточению отношений с Россией и, как следствие, сокращению или прекращению сотрудничества «ВСМПО-Ависма» с крупнейшим заказчиком – американской корпорацией Boeing?

– Нашим отношениям с Boeing уже порядка 25 лет. Когда в 2003 году в Верхней Салде была эпидемия гепатита, то Boeing закупила на свои деньги в США вакцину и доставила ее в Салду, чтобы помочь побороть эпидемию. И таких эпизодов было несколько в истории нашего сотрудничества. Мы сотрудничали с компанией при разных администрациях в Белом доме, и всегда наша работа проходила исключительно в рамках бизнеса – для того, чтобы люди могли летать во всем мире. Мы надеемся, что продолжим поставлять детали нашему ключевому клиенту.

Российская металлургическая компания «ВСМПО-Ависма», созданная на базе Верхнесалдинского металлургического производственного объединения и «Авиационных специальных материалов», зарегистрирована в городе Верхняя Салда (Свердловская область). Это крупнейший в мире производитель титановых изделий с высокой степенью механической обработки (по собственным оценкам, занимает 25% мирового рынка титанового проката). Компания также производит прессованные изделия из алюминиевых сплавов, полуфабрикаты из легированных сталей и жаропрочных сплавов на никелевой основе.

Основной акционер компании – бывший топ-менеджер «Рособоронэкспорта» Михаил Шелков (65,27%), 25% плюс одна акция у госкорпорации «Ростех». Гендиректор госкорпорации Сергей Чемезов возглавляет совет директоров «ВСМПО-Ависма».

У компании 350 партнеров в 49 странах, в том числе ведущие мировые авиа- и двигателестроительные компании, включая Boeing, Airbus, Embraer, Rolls-Royce и Safran Aircraft Engines.

– В интервью телеканалу РБК президент Boeing в России Сергей Кравченко заявил, что в ближайшие несколько лет корпорация будет производить в два раза меньше самолетов, чем планировала год назад, из-за кризиса, вызванного пандемией. Как это повлияет на «ВСМПО-Ависма»?

– Доля поставок Boeing занимает 20% в выручке компании (около \$250 млн). Авиация в этом году просела вдвое [по количеству пассажиров], но крупные авиапроизводители, Boeing и Airbus, разработали для своих 20 крупнейших поставщиков, включая «ВСМПО-Ависма», план поставок на ближайшие три сложных года. Он чуть лучше, чем в целом цифры заказов этих производителей. Доля Boeing [среди заказчиков «ВСМПО-Ависма»] в ближайшие годы снизится, но он останется нашим ключевым партнером.

Кравченко в том же интервью отмечал, что сейчас идет рост грузовых перевозок. Плюс в США все ждут, что Boeing 737 Max (его поставки отложили в 2019 году из-за двух аварий.

– РБК) получит разрешение на полеты либо в конце ноября, либо в декабре 2020 года. Это будет позитивной новостью. Кроме того, фондовый рынок, как мы видели, очень хорошо отреагировал на новость об эффективности вакцины Pfizer. После этого акции одного из наших клиентов, Rolls Royce, который производит авиационные двигатели, выросли почти на 50%. Это говорит о том, что есть ожидания, что с выпуском вакцины в середине 2021 года международные перевозки возобновятся.

К тому же в Китае внутренние перевозки восстановились сегодня до докризисного уровня – это пример страны, которая уже справилась с пандемией. Если вакцина позволит повторить этот успех за девять месяцев в других регионах, то это достаточно хорошая перспектива.

– Значит ли это, что скоро могут начаться поставки Boeing Max российским авиакомпаниям?

– Это скорее вопрос к покупателям самолетов. Но мы видим, что у Boeing есть запас практически готовых судов, произведенных в Америке, которые можно поставлять глобальным клиентам. Вопрос наличия средств [у авиакомпаний и лизинговых компаний].

– Когда ожидаете восстановление поставок титана до уровня 2019 года?

– Есть авиапроизводители, которые планируют повышение производства на 15–20% с июля 2021 года, но я не хочу называть эти компании. Мы ожидаем размещения заказов на дополнительные поставки титана в первом квартале 2021 года. Думаю, что на уровень 2019 года сможем вернуться в 2023 году, возможно, в 2022-м.

– Как кризис повлиял на совместное предприятие «ВСМПО-Ависма» с Boeing – Ural Boeing Manufacturing? Сколько человек пришлось сократить?

– Сокращений последние полгода там не было, но штат предприятия составляет 189 человек, это одно из самых оптимальных производств в мире. Загрузка там упала вдвое, и по базовому сценарию она останется на этом уровне в ближайшие три года, но производство настолько компактное и технологичное, что прибегать к сокращениям не потребовалось.

– Насколько вы сократили персонал на других производствах?

– Заказов стало меньше, а следовательно, и численность сотрудников уменьшилась примерно на 10%. В Верхней Салде мы отказались от подрядчиков – это около 1 тыс. человек. Но в 2019 году даже с учетом подрядчиков мы чувствовали дефицит численности персонала. Есть опасение, что при возвращении спроса к 2022 году нам придется активно искать специалистов.

– Удалось ли частично перенаправить поставки титана с авиастроения на другие отрасли и улучшить ситуацию?

– Кроме авиации, наши остальные сектора стабильны или подрастают. Мы видим рост в медицине, например в сфере зубных имплантов. Это глобальный бизнес. Рост по этому сегменту составляет 15–20%. Увеличивается спрос в индустриальном секторе – на плоский прокат и сварные трубы. Заказчики в основном энергетики и химии.

Сегмент плоского проката занимает сейчас 35% в выручке компании, а на медицину приходится около 5%. Когда у нас появились свободные мощности, получилось сократить период ожидания для заказчика с десяти до четырех месяцев. И сейчас есть отложенный спрос. Цех плоского проката последние месяцы загружен на 90–95%, мы даже думаем об инвестициях в это производство. В августе мы стали активно ездить на встречи с клиентами, участвовать в выставках как в России, так и за рубежом, несмотря на пандемию.

Судебная тяжба с бывшим гендиректором

– Летом «ВСМПО-Ависма» через суд потребовала 4,07 млрд руб. с бывшего гендиректора Михаила Воеводина, который 11 лет возглавлял компанию; было заведено уголовное дело. Но уже в октябре компания решила пойти на мировую, по условиям которой топ-менеджер согласился компенсировать 1,95 млрд руб. Какие были претензии к Воевдину (по неофициальной информации, его подозревали в организации схемы закупок сырья по завышенным ценам), выплатил ли он компенсацию?

– Воздержусь от комментариев по судебным делам, это обычно только вредит. (Пресс-служба «ВСМПО-Ависма» сообщала, что 27 октября было зачитано постановление о заключении мирового соглашения с Воевдиным, по условиям которого корпорация не станет взыскивать с экс-гендиректора более 4 млрд руб. Воевдин должен компенсировать компании 1,95 млрд руб. в течение 47 дней после выхода постановления, то есть до 13 декабря – РБК).

– Возникали ли вопросы у ваших крупных клиентов относительно уголовного дела против Воеводина и судебных тяжб с ним?

– Нет, таких вопросов не поступало. Но недавно мы были вынуждены пересмотреть ряд контрактов по закупке сырья и инвестпроектам или же попросить отсрочку из-за снижения заказов со стороны наших клиентов. Большинство нам пошло навстречу, видя, что ситуация тяжелая. Некоторые из подрядчиков пошли в суд, но мы надеемся урегулировать все споры. Это нормальная история в кризис, надо просто понять, как разделятся убытки между сторонами.

– А с Boeing до судов не дошло?

– Нет, не дошло. И с учетом истории нашего сотрудничества я уверен, что никогда не дойдет.

– В 2018 году российские власти рассматривали возможность введения запрета на экспорт титана в США в качестве ответа на американские санкции. С тех пор такая идея больше не возникала?

– Я не могу оценивать и прогнозировать действия со стороны правительства. Но нужно понимать, что в России на сегодня летают десятки, если не сотни самолетов Boeing. В мире всего три крупных производителя титана, поэтому я считаю, что здесь меньше простора для конкуренции и больше – для сотрудничества.

Задачи и планы на ближайшие годы

– Кто вас пригласил возглавить «ВСМПО-Ависма» в июле 2020 года? Какие задачи перед вами поставлены? Обещали ли вам опцион в компании?

– Меня пригласили акционеры, опциона не обещали. Задач много, их можно сгруппировать так: на 2020–2021 годы – это антикризисный менеджмент, сокращение инвестпрограммы, затрат, балансирование денежных потоков, стабилизация ситуации. Это то, что мы делаем сейчас. Второй шаг – в 2021 году нам нужно готовиться к росту заказов в авиации, который мы прогнозируем на 2022–2023 годы, чтобы мы по производственным мощностям выглядели сильнее, чем сейчас. Плюс умеренная диверсификация в индустриальный сектор – нужно запустить несколько новых проектов, закупить оборудование. На третьем этапе (2025–2027 годы) – новые продукты: 3D-принтинг и для него титановые порошки, чистовая механическая обработка, а именно производство комплектующих, полностью готовых для установки в самолет.

Сергей Степанов родился в 1977 году, окончил экономический факультет МГУ по специальности «финансы и кредит». С 2003 по 2005 год работал консультантом в компании The Boston Consulting Group. В 2006–2012 годах был исполнительным директором компании «Воркутауголь», занимал руководящие позиции в «Северсталь-ресурсе» и «Суал-холдинге». Был исполнительным директором Nordgold (была частью «Северстали»), где отвечал за операционную деятельность золотодобывающих предприятий в России, Казахстане, Гвинее и Буркина-Фасо. С 2013-го по июнь 2020 года совмещал должность вице-президента Evraz, руководившего дивизионом «уголь», с позицией гендиректора угольной компании «Распадская». Со 2 июля 2020 года – гендиректор «ВСМПО-Ависма».

– Вы сами готовы создать 3D-принтинг или купите действующие компании?

– Не исключаю покупок, потому что это сложная отрасль, но не в следующем году.

– Вы пришли в компанию в начале июля, в самый пик коронакризиса. Как изменилась ситуация в мире с тех пор?

– Она точно не такая страшная, как виделась в апреле и мае, когда производство у Boeing и Airbus почти останавливалось. Тогда на фоне первой волны коронавируса все готовились к тому, что эта остановка затянется на два года. Это всех сильно напугало, все испытали сильный стресс.

Оорошо, что я не поддался панике и в мае принял предложение возглавить компанию. На тот момент я не представлял глубину кризиса в авиационной отрасли. Лето было тяжелое, спад продаж вдвое. Но осенью ситуация уже стабилизировалась, активнее пошли продажи, появились заказы на следующий год. В целом отношение к происходящему у людей изменилось – стало чуть более позитивным и конструктивным. Я провел более десяти лет в цикличной угольной отрасли, которая отличается падениями и взлетами: три года все очень хорошо, потом три года цены падают в два раза, приходится сокращать производство на 20–30%, замораживать инвестиции и т.д. Поэтому мне казалось, что этот опыт будет полезен в 2020 году.

– То есть вам не привыкать к таким кризисам?

– Я проходил кризисы 2008 и 2013 годов, и набор мероприятий тут достаточно стандартный. На мой взгляд, ситуация 2020 года отличается от кризиса 2008 года тем, что правительства разных стран уже знают, что делать: не допускаются массовых банкротств и эффекта домино, выделяется господдержка. Все управляется более профессионально, и последствий гораздо меньше, чем тогда.

– Ваш предшественник Максим Кузюк в середине июня заявил, что производство на ВСМПО может полностью остановиться в сентябре, если ситуация с сокращением объема заказов сохранится. Насколько высока была угроза полной остановки производства?

– Я обсуждал с Максимом эту ситуацию, смотрел запись интервью. На мой взгляд, остановка рассматривалась как один из нескольких возможных сценариев. А в заголовки тезис [об остановке производства] попал как принятое решение. Не думаю, что он хотел остановки. На восприятие повлиял стресс от ситуации в целом.

Но очевидно, что необходимы были определенные антикризисные меры. При падении продаж [титана] в авиацию нам удалось сохранить и увеличить продажи в индустриальный сектор. В тяжелый момент пандемии работники согласились перейти на сокращенный график работы. Октябрь – наш лучший месяц с начала пандемии. Загружено 70% производственных мощностей. Продажи титановой продукции выросли на 20% по сравнению с летними месяцами. В режиме производства и продаж 2 тыс. т в месяц нам нужно работать и дальше. До конца года планируем возвращение всего коллектива на полноценный график работы 5/2.

– Расскажите про меры господдержки компании. Минпромторг сообщал, что прорабатывает различные варианты, среди них – снижение ввозных таможенных пошлин на сырье и заключение специнвестконтрактов (СПИК).

– С администрацией Свердловской области в сентябре мы реализовали совместный проект: область дотировала трудоустройство части сотрудников, 200–300 человек, в специальном цехе, который был занят на вспомогательных работах. Администрация по федеральной программе покрывала порядка 18% затрат, что позволило сохранить зарплату сотрудников. Какой-то значимой помощи нам, слава богу, пока не потребовалось, стабилизировались сами, но мы чувствовали интенсивное желание [поддержать компанию] и видели действия со стороны ведомств.

Господдержка для нас выразилась в основном в организации большого количества встреч с потенциальными клиентами и на федеральном, и на областном уровне. Часть из проектов по итогам этих переговоров выстрелила. Планов заключать СПИКи у нас на данный момент нет.

– Как много заказов вы получаете от Объединенной авиастроительной корпорации, подконтрольной «Ростеху», которая создает новый среднемагистральный узкофюзеляжный самолет МС-21?

– Мы поставляем титановую продукцию для МС-21, это современный титаново-композитный самолет. Но даже если серийное производство начнется с большим успехом, то в ближайшие годы все равно он останется только российским проектом, и месячный объем заказов от глобальных Boeing или Airbus превысит годовой объем заказов российского проекта.

Производство титановых сплавов на «ВСМПО-Ависма» (Фото: Донат Сорокин / ТАСС)

– Насколько вы сократили инвестпрограмму на 2020 год и как она изменится в следующем году?

– В 2020 году инвестпрограмма будет вдвое ниже, чем в 2019 году, – \$90 млн против \$200 млн. На 2021 год прогноз – \$100–110 млн. Несмотря на сокращение, мы сохранили ключевые проекты по развитию производства. Рост до уровня 2019 года возможен в 2022 году, если начнем большие новые проекты.

– Насколько упадет выручка по итогам года? Выйдете на прибыль?

– Выручка сократится примерно на 25% по сравнению с 2019 годом (90 млрд руб.), EBITDA – на 30% (34,5 млрд руб.). На 2020 год планировались рекордные объемы по продажам (39 тыс. т), и под это компания закупала сырье в конце 2019 года и начале 2020 года, поэтому в этом году при сокращении производства почти вдвое мы резко снизили закупки сырья в последние четыре месяца, что положительно повлияло на свободный денежный поток. В этом году реальный прогноз продаж – порядка 25 тыс. т.

– Какой сейчас долг у компании?

– В 2020 году сократим долг примерно на \$250 млн, из них около \$180 млн – в первом полугодии. По итогам года долг должен составить около \$850 млн.

– Удастся ли вам сохранить долю на рынке? Не опасаетесь конкуренции с китайскими производителями?

– Пока китайские производители не сертифицированы в авиации. В этой сфере очень важно пройти испытания по нагруженным деталям, тут любая ошибка очень дорого может стоить. В мире не так много компаний, детали которых сертифицированы крупнейшими авиакомпаниями. Для производителя китайских узкофюзеляжных пассажирских самолетов Comac C919 мы тоже поставляем титан.

Мы с огромным уважением относимся к Китаю, но надеемся, что им хватит завоеваний во всех других отраслях. Китайские компании быстро получают сертификацию во многих отраслях – в течение пяти–семи лет. Но в авиации у них прогресс не такой большой. Возможно, потому, что мировая титановая отрасль – нишевая и технологически очень сложная; ее оценивают в \$20 млрд. В Верхней Салде инженеры изучают переделы титана уже 60 лет – с 1960-х годов. ВСМПО занимает 30-процентную долю в авиастроении в мире.

– Среди позитивных мер для восстановления экономики вы назвали появление вакцины от коронавируса. Будете участвовать в тестировании российской вакцины?

– Я думаю, что нам всем придется поучаствовать в эксперименте, потому что Pfizer в 2021 году, скорее всего, до нас не доедет – все объявленные объемы производства не покрывают даже население Европы. Российская вакцина тоже имеет эффективность 90% и даже выше. Мы обязательно предоставим всем нашим сотрудникам возможность вакцинироваться российской вакциной, как только она появится.

– Привыкли ли вы к гибриднему режиму работы, когда часть сотрудников работают на удаленке? И насколько он эффективен?

– Zoom не заменяет живого общения, но мы достаточно спокойно смотрим на это. Думаю, еще год точно будем работать в гибридном режиме, и всем это будет комфортно, привычка уже сформировалась. Я сам приверженец очных совещаний, долгие «зумы» отнимают у меня энергию, но я считаю, что у нас остается высокая эффективность работы. Zoom не очень подходит для передачи эмоций, ощущения единого коллектива, обмена деталями и идеями. Если будут сняты все ограничения из-за коронавируса, наверное, треть совещаний по видеосвязи мы отменим, но две трети оставим. Мы международная компания с офисами в пяти странах на разных континентах, поэтому для нас видео-конференц-связь – это очень удобный деловой формат.

<https://www.rbc.ru/business/17/11/2020/5fb17fde9a794713a24bdf3f>

ИНТЕРФАКС; 2020.11.17; «СТРОЙТРАНСГАЗ» УЧРЕДИЛ «ДОЧКУ» «СТГ-АВТОМАГИСТРАЛЬ» ПОД ПРОЕКТ ПЕРВОГО ЭТАПА М-12

АО «Стройтрансгаз» (МОЕХ: STGZ) учредило 100-процентную «дочку» ООО «СТГ-Автомобильная магистраль» под проектирование и строительство первого этапа (0-80 км) скоростной платной автомагистрали М-12 «Москва – Казань», который пройдет по территории Подмосковья и Владимирской области.

По данным аналитической системы «СПАРК-Интерфакс», компания зарегистрирована в подмосковном городе Павловский Посад 16 ноября. Ее гендиректором значится Константин Степанов.

«Московская область является стратегическим партнером АО «Стройтрансгаз». Мы проектируем и реализуем здесь несколько крупных объектов дорожной инфраструктуры. ООО «СТГ-Автомобильная магистраль» создано для реализации масштабного инфраструктурного проекта первого участка трассы М-12 «Москва – Нижний Новгород – Казань», – передал «Интерфаксу» через представителя гендиректор АО «Стройтрансгаз», бывший вице-губернатор Санкт-Петербурга Владимир Лавленцев.

Он отметил, что участок М-12, который создаст компания, пройдет вблизи Павловского Посада, и «Стройтрансгаз» будет привлекать местные кадры к строительству. «Планируемый срок реализации проекта – 2020-2024 год, за этот период мы направим налоговые отчисления порядка 2,5 млрд рублей в бюджет муниципалитета», – добавил Лавленцев.

АО «Стройтрансгаз» в сентябре получило контракт на проектирование и строительство первого этапа М-12 протяженностью 80 км за 53,379 млрд руб. Заказчиком выступила госкомпания «Автодор». Участок пройдет по Подмосковью и Владимирской области от пересечения с А-108 (Московское большое кольцо) до пересечения с федеральной автодорогой М-7.

Лавленцев, как сообщалось, стал совладельцем и гендиректором «Стройтрансгаза» в августе текущего года.

По данным «СПАРК-Интерфакс», 13 августа он получил в собственность 19,99% ООО «ОСХ», которые ранее принадлежали Газпромбанку (МОЕХ: GZPR). Это холдинговая компания «Стройтрансгаза»: ей принадлежит 88,7% АО «СТГ».

РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; ДЕМЕНТЬЕВА ЕКАТЕРИНА, ПОТАПОВА ЮЛИЯ, ГАРДНЕР ЮЛИЯ; 2020.11.17; НА ПРАВИЛЬНОМ ПУТИ; КАК БЕЗОПАСНЫЕ И КАЧЕСТВЕННЫЕ ДОРОГИ МЕНЯЮТ ОБЛИК ГОРОДОВ И РЕГИОНОВ

Дороги в Иркутской области называют трактами. Голоуштенский – самый живописный. Ведет мимо полей, лесов, через горные перевалы – к Байкалу. Правда, чтобы добраться до этих красот, часть пути приходится пылить по гравийной дороге, где обычное дело – пробитое щебнем колесо или трещина в лобовом стекле от прилетевшего камня. Радует, что с каждым годом трасса становится лучше – дорожники не скупятся на асфальт. Благодаря нацпроекту «Безопасные и качественные автомобильные дороги» водители стали чувствовать себя комфортнее.

Местные жители ждут того дня, когда асфальт окончательно протянется от Иркутска до Большого Голоушного. Потому что в областной центр ездят часто – и по делам, и ради отдыха. Чем лучше дорога, тем меньше времени в пути и тем ближе город. В прошлом году было отремонтировано 16,5 километра, в этом году на трассе появилось еще 10 километров отличного пути. Дорожники не только кладут асфальт, но и спрямляют особенно опасные участки, расширяют проезжую часть, укрепляют придорожные склоны гор, оборудуют водостоки, чтобы талые воды не размывали полотно. Работа нужная и важная, тем более что в этом году из-за закрытых границ желающих побывать на Байкале намного больше обычного – и местные жители, и гости из других регионов.

Арманское побережье в Магаданской области тоже привлекает туристов. Но добраться туда на машине тоже бывает непросто. Благодаря нацпроекту эту проблему сейчас решают. Дорожники уже привели в порядок участок трассы Магадан – Балаганное – Талон. Эта дорога идет на запад от Магадана и связывает с городом поселки Армань, Тауйск, Балаганное, Талон Ольского городского округа, где проживает чуть более тысячи человек. Местные жители не раз жаловались на ее плохое состояние: ямы, выбоины. К тому же трасса ведет к горнолыжному комплексу, поэтому важно было привести ее в нормальное состояние.

Ремонтировать участок начали летом. На реконструкцию, которую завершили даже раньше срока, ушло 75 миллионов рублей. Дорога шириной шесть метров имеет две стороны движения. Заасфальтировано около 13 тысяч квадратных метров, на всем протяжении участка песчано-гравийной смесью отсыпаны, все соответствует нормативам. «То, что дорогу асфальтируют, хотя бы по частям – очень хорошо. Тем более, что она ведет на Арманское побережье. Там красивейшие места, потрясающие виды. Конечно, хочется, чтобы все трассы у нас были такими, как этот участок – ехать приятно и более безопасно», – признается фотограф Анатолий Тихонов.

Главную улицу Кемерово – Советский проспект – тоже приводят в порядок на деньги нацпроекта. До 1920 года проспект, встретивший столетие, звался улицей Никольской. К ней примыкали Банковская и Почтовая: уже тогда в этой части столицы Кузбасса была сосредоточена деловая жизнь. А имидж парадного проспекта Советский приобрел в 1940 – 50-е. Именно в эти годы здесь выросли многоэтажки в стиле сталинского ампира с арками и башенками. Почти каждый из этих домов с магазинами и ресторанами на первых этажах – памятник архитектуры. В общий ансамбль гармонично вписываются здания музеев и театров, уютные скверы.

В этом году привели в порядок два участка проспекта (вместе с тротуарами), общей протяженностью 1,4 километра – от улицы Мичурина до улицы 50 лет Октября и от проспекта Кузнецкого до Карболитовской. Дорожники уложили улучшенный асфальтобетон с полимерно-битумным вяжущим материалом, что позволило и устранить дефекты, и повысить качество полотна. Отремонтировали и тротуар вдоль главного здания администрации областного правительства на площади Советов. К слову, в середине прошлого века до нее (тогда еще большой базарной площади) можно было добраться на трамвае. Об этом напомнила историческая находка, сделанная ремонтниками

в 2018 году, когда началась масштабная реконструкция Советского проспекта. Деревянную шпалу с креплениями для рельсов, обнаруженную под слоями старого асфальта, передали в краеведческий музей.

ТАСС; 2020.11.17; ОКОЛО 140 СВЕТОФОРОВ С СИСТЕМОЙ ИМПУЛЬСНОЙ ИНДИКАЦИИ УСТАНОВЯТ В КБР ДО КОНЦА ГОДА

Почти 140 светофоров установят на дорогах Кабардино-Балкарии (КБР) до конца года. Монтаж проводится в рамках национального **проекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги»**, сообщили во вторник журналистам в пресс-службе министерства транспорта и дорожного хозяйства региона.

«На региональной сети автодорог Кабардино-Балкарии за счет средств нацпроекта оснащают нерегулируемые пешеходные переходы светофорами типа Т.7. Это светофоры с системой импульсной индикации, они позволяют с большого расстояния идентифицировать пешеходный переход или перекресток и заблаговременно обеспечить безопасный режим движения. В настоящее время уже установлено 50 подобных светофоров, до конца года их количество достигнет 139, работы ведутся во всех муниципальных районах республики», – говорится в сообщении.

Отмечается, что данные системы эффективны и днем, и в ночное время суток. Применение подобных светофоров на региональных автодорогах с высокой интенсивностью движения транспорта позволяет минимизировать риски ДТП, считают эксперты.

В текущем году в рамках национального **проекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги»** проводятся следующие мероприятия: обустройство региональных трасс линиями наружного электроосвещения, замена металлического барьерного и пешеходного ограждения и установка светофоров. «Общая протяженность новых линий наружного электроосвещения составит 38,5 км. Более 6 км металлического барьерного ограждения уже заменили на опасных участках, также планируется установить 3 км пешеходных ограждений», – добавили в ведомстве.

<https://tass.ru/v-strane/10023921>

ТАСС; 2020.11.17; В ЯКУТИИ ВОЗБУДИЛИ ДЕЛО НА СТРОИТЕЛЬНУЮ ФИРМУ ЗА НЕЗАКОННУЮ ДОБЫЧУ ПОЛЕЗНЫХ ИСКОПАЕМЫХ

Полицейские в Якутии возбудили уголовное дело в отношении строительной компании, которая во время ремонта автодороги по нацпроекту **«Безопасные и качественные автомобильные дороги»** незаконно добыла полезные ископаемые почти на 50 млн рублей. Об этом во вторник сообщила пресс-служба УФСБ России по Республике Саха (Якутия).

«Для выполнения работ ООО «Дортранс» самовольно разработало три карьера по добыче породы с классификацией «строительные камни». В результате незаконной деятельности дорожной компании утрачено полезных ископаемых на сумму более 49,5 млн рублей. Возбуждено уголовное дело по признакам преступления, предусмотренного п. «б» ч. 2 ст. 171 УК РФ («Незаконное предпринимательство, сопряженное с извлечением дохода в особо крупном размере»)), – говорится в сообщении. Статья предусматривает максимальное наказание в виде лишения свободы до пяти лет со штрафом до 80 тыс. рублей.

По материалам ФСБ, строительная компания заключила госконтракт с управлением автомобильных дорог республики на сумму более 366 млн рублей для ремонта части дороги «Яна» в Томпонском районе на востоке Якутии. Работы должны были выполняться по национальному **проекту «Безопасные и качественные автомобильные дороги»**.

«Согласно реестру лицензий указанного органа [Министерство промышленности и геологии Республики Саха (Якутия)] у ООО «Дортранс» отсутствует разрешение на пользование недрами Томпонского района», – уточняется в сообщении.

<https://tass.ru/proisshestviya/10019747>

РЖД-ПАРТНЕР; АЛЕКСАНДР СОЛНЦЕВ; 2020.11.17; МИНТРАНС НЕ ВЫПОЛНИЛ 100 ПОРУЧЕНИЙ ПРЕЗИДЕНТА РФ

У Минтранса накопилось свыше сотни невыполненных поручений президента РФ. Об этом сообщил **помощник президента России Игорь Левитин в рамках съезда Союза транспортников России.**

По его словам, на съезде было проанализировано положение дел, сложившееся в отрасли на фоне принятых мер борьбы с последствиями коронавируса. Правительство оказывает помощь транспортным организациям. Вопрос в том, как сохранить потенциал, которыми они располагают, для того чтобы в дальнейшем обеспечить спрос на объемы перевозок.

Эти вопросы обсуждаются сейчас на заседаниях рабочей группы по направлению «Транспорт» при Госсовете. Ближайшее из них будет посвящено антикризисным мерам, сложившимся на водном транспорте.

Как было сказано на съезде транспортников, на внутренних водных путях в нынешнюю навигацию пассажирский флот, обслуживающий внутренние туристические маршруты, проработал всего 2 месяца.

На морских линиях пассажиропоток упал в 4 раза – прежде всего из-за приостановки работы пассажирских круизных терминалов. В 2021 году ожидаются аналогичные проблемы.

<https://www.rzd-partner.ru/logistics/news/minstrans-ne-vypolnil-100-porucheniy-prezidenta-rf/>

ТАСС; 2020.11.17; ДВИЖЕНИЕ ПОЕЗДОВ В ДАЛЬНЕМ СЛЕДОВАНИИ ВОССТАНОВЛЕНО НА 82%, В ПРИГОРОДЕ – ПОЧТИ НА 100%

Движение поездов дальнего следования в РФ восстановлено сегодня на 82% по отношению к обычному графику, в пригороде – почти на 100%. Об этом **в ходе съезда Союза транспортников России сообщил первый замглавы Минтранса России Александр Нерадько.**

«В пригородном сообщении после снятия ограничений динамика перевозок улучшилась на четверть. Сегодня объем движения пассажирских поездов дальнего следования восстановлен на 82% по отношению к обычному графику. И практически на 100% – в пригородном сообщении», – сказал он.

Федеральная пассажирская компания ранее увеличила количество отмененных и сокративших курсирование поездов до 89, до этого их число составляло 57 пар. В ФПК отмечали, что в осенне-зимний период, когда востребованность поездок на дальние расстояния становится традиционно минимальной, компания провела точечную корректировку расписания движения ряда поездов по отдельным датам. В остальное время их курсирование сохраняется в соответствии с действующим расписанием, они продолжают перевозить пассажиров, чтобы обеспечивать стабильные транспортные связи между регионами. Корректировка графика движения затронула менее 5% от всех поездов, предусмотренных существующим графиком движения.

На ту же тему:

<https://1prime.ru/business/20201117/832354059.html>

РЖД-ПАРТНЕР; АЛЕКСАНДР СОЛНЦЕВ; 2020.11.17; ПОТЕРИ ОТ ПАНДЕМИИ У ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ ОПЕРАТОРОВ В 5,6 РАЗА ПРЕВЫСИЛИ АНАЛОГИЧНЫЙ ПОКАЗАТЕЛЬ РЖД

За 10 месяцев 2020 года потери в выручке ОАО «РЖД» оцениваются в 20 млрд руб. Это составляет около 1,3% бюджета железнодорожного холдинга.

В то же время потери в выручке железнодорожных операторов превысили 112 млрд руб. Это означает, что доля потерь компаний, оказывающих услуги по предоставлению подвижного состава, оказались на уровне 27,6%, сообщил в рамках съезда Союза транспортников России **член президиума СОЖТ, советник генерального директора АО «НПК» Сергей Мальцев.**

При этом в ОАО «РЖД» предложили такой тарифный маневр, который позволит стабилизировать финансы перевозчика, но обернется дополнительными убытками не только для грузоотправителей, но и для железнодорожных операторов.

Изменение стоимостных показателей в 2020 году произведено таким образом, что индекс тарифов ОАО «РЖД» составил +7,1%. При этом ставки операторов на предоставление вагонов на октябрь снизились на 29% по сравнению с январем текущего года.

Вместе с тем потери в погрузке на сети от принятых мер борьбы с последствиями коронавируса вполне возможно было сбалансировать за счет роста погрузки на дальневосточном направлении. Однако недостаточное развитие инфраструктуры на Восточном полигоне не позволило это сделать.

В частности, заявки на перевозки угля значительно превысили провозную способность РЖД. И в результате оказались не вывезены миллионы тонн угля на экспорт в дальневосточном направлении.

<https://www.rzd-partner.ru/zhd-transport/news/poteri-ot-pandemii-u-zheleznodorozhnykh-operatorov-v-5-6-raz-prevysili-analogichnyy-pokazatel-rzh/>

На ту же тему:

<https://portnews.ru/news/304878/>

ГУДОК; 2020.11.17; ВОССТАНОВЛЕНИЕ ПАССАЖИРООБОРОТА НА ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГЕ ОЖИДАЕТСЯ К КОНЦУ 2021 ГОДА; ПРОГНОЗ ДИНАМИКИ ПОКАЗАТЕЛЯ СДЕЛАЛ ПРЕЗИДЕНТ АССОЦИАЦИИ «ЖЕЛДОРРАЗВИТИЕ» АЛЕКСАНДР КИСЬКО

В России пассажирооборот в пригородном сообщении может восстановиться до значений 2019 года в мае – августе 2021 года. При этом Центральная пригородная пассажирская компания, которая осуществляет 2/3 таких перевозок, планирует восстановление показателя в апреле 2021 года. Федеральная пассажирская компания при оптимистичном прогнозе планирует восстановить пассажирооборот в дальнем сообщении в декабре 2021 года. Об этом сегодня **на съезде Союза транспортников России сообщил президент ассоциации «Желдорразвитие» Александр Кисько.**

Съезд Союза транспортников России впервые проходит в онлайн-режиме. Трансляция организована на канале Министерства транспорта РФ в сети Youtube.

В целом, по данным Александра Кисько, в январе – сентябре пассажирооборот в дальнем сообщении составил 70%, в пригородном – 72%.

Также Александр Кисько сообщил, что, по консолидированному мнению членов ассоциации «Желдорразвитие», принятые в нынешнем году правительством меры поддержки транспорта помогли стабилизировать деятельность компаний. Вместе с тем, ситуация с новой волной коронавирусной инфекции требует продолжения мер господдержки транспортного комплекса, сказал он.

Накануне АО «ФПК» назвала причины снижения пассажирооборота. На динамику показателя повлияли снижение доходов, следование мерам безопасности и отмена командировок.

В январе – октябре на сети ОАО «Российские железные дороги» перевезено 728 млн пассажиров (снижение на 27,4% к январю – октябрю 2019 года), из них в дальнем следовании – 58,1 млн пассажиров (снижение на 41,5%), в пригородном сообщении – 670 млн (снижение на 25,8%), сообщил ранее пресс-центр компании.

<https://gudok.ru/news/?ID=1542949>

ЛОГИРУС; 2020.11.17; ЭКСПЕРТ: НУЖНО СРОЧНО ОТМЕНИТЬ УТИЛЬСБОР НА ГРУЗОВИКИ «ЕВРО-6»

Белоруссии аналогичный сбор был упразднен еще в 2018-м. Международным автомобильным перевозчикам в РФ необходима помощь на обновление автопарков. Такое мнение в ходе Съезда Союза транспортников России генеральный директор Ассоциации международных автомобильных перевозчиков (АСМАП) Андрей Курушин. История вопроса Перевозчики просят хотя бы частичной свободы от лизинга и транспортного налога В поддержке грузоперевозчиков Минтранс расставил «налоговые акценты» По мнению спикера, необходимо принятие специальной программы Минпромторга, которая бы позволяла покупать автомобили иностранного производства, собираемые на территории РФ, на льготных условиях. Кроме того, нужно срочно отменить утилизационный сбор на грузовые автомобили экостандарта «Евро-6», уверен Андрей Курушин. В Белоруссии аналогичный сбор был упразднен еще в 2018-м. Более того, в РЮ не взимается и НДС при приобретении грузовиков данного экостандарта. В Казахстане отмена утильсбора в стадии рассмотрения. Обновить автопарки без снижения лизинговой нагрузки перевозчики вряд ли смогут, предупредил эксперт. Так как седельные тягачи «Евро-6» приобрести иначе просто невозможно в силу их дороговизны. По словам председателя комитета Государственной думы РФ по транспорту и строительству Евгения Москвичева, российский седельный тягач данного экостандарта стоит €100 000. – Мы были вынуждены обратиться в Правительство РФ, чтобы сделать стоимость отечественного тягача конкурентной. Кабмин предложил скидку в размере 20%, что снизило стоимость до €78-79 тысяч. При этом лизинговые компании подняли ставки до 20%, а некоторые – 26%, – возмутился господин Москвичев. Председатель комитета Государственной думы РФ по транспорту и строительству уверен, что ставка по лизингу не должна превышать 4-5%, а по кредиту – 7-8%. Напомним, в мае текущего года Ассоциация международных автомобильных перевозчиков (АСМАП) предложила часть лизинговой ставки оплачивать из средств федерального бюджета. С данной инициативой на совещании по вопросам развития транспортной отрасли выступил генеральный директор АСМАП Андрей Курушин.

<https://logirus.ru/news/transport/ekspert-nuzhno-srochno-otmenit-utillsbor-na-gruzoviki-evro-6.html>

РОССИЙСКОЕ СУДОХОДСТВО; 2020.11.17; РЕЧНОМУ ПАССАЖИРСКОМУ ТРАНСПОРТУ В УСЛОВИЯХ ПАНДЕМИИ ТРЕБУЕТСЯ ГОСПОДДЕРЖКА В ОБЪЕМЕ ОКОЛО 1,5 МЛРД РУБЛЕЙ – СОЮЗ ТРАНСПОРТНИКОВ РОССИИ

Речному пассажирскому транспорту в условиях пандемии требуется господдержка в объеме около 1,5 млрд рублей – Союз транспортников России В период пандемии COVID-19 одним из наиболее уязвимых сегментов транспорта оказался речной пассажирский транспорт. Как передает корреспондент ИАА «ПортНьюс», об этом заявил сегодня в ходе съезда Союза транспортников России на тему «Анализ, выводы, предложения по преодолению в транспортном комплексе последствий в условиях пандемии» президент Союза транспортников России Виталий Ефимов. Он подчеркнул, что сохранение отрасли речных пассажирских перевозок имеет социально-стратегический характер, поскольку для значительного числа населенных пунктов страны речные суда являются единственным безальтернативным видом транспорта. Речные перевозки пассажиров во

многих регионах страны не окупаются, что приводит к закрытию линий и ликвидации судов. Ситуация ухудшается на фоне экономического спада, вызванного пандемией. Для сохранения водного пассажирского транспорта, считают в Союзе транспортников России, в 10 регионах РФ, особенно в ряде регионов Сибири и на Дальнем Востоке, требуются федеральные субсидии порядка 1,5 млрд. руб. Данное предложение поддержано Ассоциацией портов и судовладельцев речного транспорта (АПСРТ) и рекомендовано для включения в резолюцию съезда. В соответствии с программой Транспортной недели-2020 в Москве в формате онлайн состоялся съезд Союза транспортников России совместно с Министерством транспорта Российской Федерации при участии Администрации Президента Российской Федерации, Правительства Российской Федерации и субъектов Российской Федерации, Комитета Государственной Думы по транспорту и строительству, Общероссийского народного фронта, Торгово-промышленной палаты Российской Федерации, отраслевых союзов и ассоциаций, транспортных предприятий и общественных организаций. Задача участников круглых столов и пленарного заседания Съезда транспортников в условиях новых вызовов – проанализировать деятельность предприятий по всем составляющим организации перевозок и предложить рациональные меры поддержки в объеме выделенных средств, актуальные для всех участников транспортного процесса.

В период пандемии COVID-19 одним из наиболее уязвимых сегментов транспорта оказался речной пассажирский транспорт. Как передает корреспондент ИАА «ПортНьюс», об этом заявил сегодня в ходе съезда Союза транспортников России на тему «Анализ, выводы, предложения по преодолению в транспортном комплексе последствий в условиях пандемии» президент Союза транспортников России Виталий Ефимов.

Он подчеркнул, что сохранение отрасли речных пассажирских перевозок имеет социально-стратегический характер, поскольку для значительного числа населенных пунктов страны речные суда являются единственным безальтернативным видом транспорта. Речные перевозки пассажиров во многих регионах страны не окупаются, что приводит к закрытию линий и ликвидации судов. Ситуация ухудшается на фоне экономического спада, вызванного пандемией.

Для сохранения водного пассажирского транспорта, считают в Союзе транспортников России, в 10 регионах РФ, особенно в ряде регионов Сибири и на Дальнем Востоке, требуются федеральные субсидии порядка 1,5 млрд. руб. Данное предложение поддержано Ассоциацией портов и судовладельцев речного транспорта (АПСРТ) и рекомендовано для включения в резолюцию съезда.

В соответствии с программой Транспортной недели-2020 в Москве в формате онлайн состоялся съезд Союза транспортников России совместно с Министерством транспорта Российской Федерации при участии Администрации Президента Российской Федерации, Правительства Российской Федерации и субъектов Российской Федерации, Комитета Государственной Думы по транспорту и строительству, Общероссийского народного фронта, Торгово-промышленной палаты Российской Федерации, отраслевых союзов и ассоциаций, транспортных предприятий и общественных организаций. Задача участников круглых столов и пленарного заседания Съезда транспортников в условиях новых вызовов – проанализировать деятельность предприятий по всем составляющим организации перевозок и предложить рациональные меры поддержки в объеме выделенных средств, актуальные для всех участников транспортного процесса.

<https://rus-shipping.ru/ru/prof/news/?id=42604>

ЛОГИРУС; 2020.11.17; ЭКСПЕРТ: ПРЕДЕЛЬНУЮ РЕНТАБЕЛЬНОСТЬ НУЖНО ВВЕСТИ ДЛЯ АВИАКЕРОСИНА И ДОРОЖНЫХ СТРОЙМАТЕРИАЛОВ

В Союзе транспортников России настаивают на том, что данный механизм регулирования – рыночный. В России предлагается ввести предельный уровень рентабельности основных

материалов, используемых для строительства автодорог. С таким предложением в ходе Съезда Союза транспортников России (СТР) выступил президент СТР Виталий Ефимов. История вопроса «Черное золото» обесценит спрос. Точнее его отсутствие в России восстанавливается «двигательная активность» и спрос на топливо. Так как стоимость некоторых материалов увеличивается пропорционально росту объемов финансирования дорожных проектов. В качестве примера, Виталий Ефимов привел строительный песок. По прогнозу Минэкономки, потребление песка при строительстве может вырасти на 42% в 2024 году, а уровень загрузки производственных мощностей – до 82%. В связи с чем конечная цена для потребителя может существенно превышать цену на карьере. В частности, на песок – более чем в 2,5 раза, а на щебень – более чем в два раза. СТР также предлагает ввести предельный уровень рентабельности для авиакеросина и предельную суммарную ставку для всей цепочки посредников. – Это рыночный механизм, который применяется в развитых странах, – настаивает Виталий Ефимов. По оценкам Международной ассоциации воздушного транспорта, спрос на авиакеросин в текущем году может сократиться на 40% ввиду ограничений на перелеты, введенные многими странами. В 2021 году потребление авиационного топлива может достигать около 300 млрд литров, так как интенсивность авиаперевозок будет отставать от докризисного уровня. В IATA придерживаются прогноза, что стоимость авиатоплива в 2020 году может составлять в среднем \$37 за баррель, в 2021 году она может увеличиться до \$50 за баррель. Напомним, согласно августовскому прогнозу Международного энергетического агентства, спрос на авиакеросин в 2020 году будет равен 4,8 млн б/с – на 39% ниже уровня 2019 года.

<https://logirus.ru/news/transport/ekspert-predelnuyu-rentabelnost-nuzhno-vesti-dlya-aviakerosina-i-dorozhnykh-stroymaterialov.html>

ИНТЕРФАКС; 2020.11.17; S7 ПРЕДЛОЖИЛА ПРОДЛИТЬ ДЛЯ АВИАКОМПАНИЙ СРОК ВОЗВРАТА АНТИКРИЗИСНЫХ КРЕДИТОВ ДО 2022 ГОДА

S7 предлагает продлить для авиакомпаний срок возврата кредитов, выданных в рамках программы господдержки на фоне COVID-кризиса, до 2022 года.

«Крайне важной мерой поддержки были льготные кредиты для системообразующих предприятий, их получили все ключевые перевозчики отрасли. Однако срок их возврата уже наступает в апреле-мае 2021 года, и понятно, что по итогам низкого сезона возвращать их будет крайне сложно», – заявил замгендиректора S7 Дмитрий Куделькин на съезде Союза транспортников России.

Речь идет о кредитах, выданных в рамках постановлений №582 и №651, уточнил он.

«Предложение у нас простое – продлить (на один календарный год, до 2022-го – ИФ) сроки возврата данных льготных кредитов, и сроки, соответственно, субсидирования процентных ставок по ним», – сказал Куделькин.

Также S7 вновь предупредила о риске для авиакомпаний недополучить почти 8 млрд руб. субсидий, выделенных им на покрытие расходов в период пандемии COVID-19. Всего этой весной было выделено 23,4 млрд руб., деньги распределялись из расчета 365 руб. за каждого пассажира, «потерянного» в феврале-июле 2020 года по сравнению с тем же периодом 2019-го. Но фактически на данный момент выделено лишь 15 млрд руб., заявил Куделькин. А чтобы распределить оставшиеся деньги, нужно внести изменения в постановление правительства.

«Предложение следующее – поддержать предложение Росавиации и Минтранса о продлении постановления №661 до ноября с соответствующим повышением ставки субсидии с 365 до 685 рублей за не полетевшего пассажира», – сказал Куделькин.

Еще одна проблема для отрасли, по его словам, – сокращение субсидий на внутренние авиаперевозки в проекте бюджета на следующий год. Как сообщалось, на программы

перевозок пассажиров по постановлениям №215 и №1242 планируется выделить 3,8 и 7,7 млрд руб. соответственно, что в целом на 18% меньше субсидий этого года.

«Мы понимаем бюджетные ограничения, тем не менее, данные постановления играют ключевую роль в поддержке транспортной доступности для населения. Мы считаем крайне важным сохранить финансирование этих программ хотя бы на уровне 2020 года», – отметил замглавы S7.

<https://tourism.interfax.ru/ru/news/articles/74876>

На ту же тему:

<http://www.finmarket.ru/news/5356354>

ТПП РФ; 2020.11.17; СЕРГЕЙ КАТЫРИН: ТРАНСПОРТНЫМИ ПРОБЛЕМАМИ ЗАНИМАЮТСЯ ПРАКТИЧЕСКИ ВСЕ ТЕРРИТОРИАЛЬНЫЕ ТПП

В рамках Транспортной недели-2020 сегодня состоялся Съезд Союза транспортников России на тему «Анализ, выводы, предложения по преодолению в транспортном комплексе последствий в условиях пандемии».

В работе Съезда принял участие **Президент ТПП РФ Сергей Катырин**. Президент ТПП РФ в своем приветственном слове подчеркнул, что у Торгово-промышленной палаты налажено многолетнее сотрудничество с транспортниками, причем не только на федеральном, но и на региональном уровне. Сергей Катырин напомнил, что в свое время, когда на базе еще советской палаты создавалась ТПП РФ, первыми пришли представители транспортной отрасли с инициативой создания Комитета по транспорту. И за эти годы Комитет очень многое сделал. Достаточно сказать, что заслугой Комитета является привлечение регионов нашей страны к совместной работе. Транспортными проблемами занимаются практически все региональные ТПП России.

Кроме того, Сергей Катырин напомнил, что только в этом году в Палату поступило более 100 проектов нормативных правовых актов транспортной направленности различного уровня. По 35 из них были подготовлены замечания и предложения, которые были направлены в министерства и ведомства, их вносившие. Была развернута работа по национальным проектам, вносились предложения по безопасности и качеству дорог, по транспортной стратегии и так далее. Президент ТПП РФ также отметил продуктивную совместную работу с Союзом транспортников России по подготовке в Правительство РФ трех пакетов системных предложений по мерам поддержки предприятий в период пандемии. И в каждом из этих пакетов заметную роль играли транспортники. Был внесен целый ряд предложений, которые оценил бизнес и услышали в Правительстве. В частности предложения по лизинговым платежам для автотранспортных предприятий. Сергей Катырин поздравил представителей транспортной отрасли с праздником и пожелал Съезду успешной работы и выполнения всех намеченных планов.

В общей сложности в Съезде участвовали представители 62 регионов России в режиме ВКС. Модератором выступил президент Союза транспортников России, председатель Комитета ТПП РФ по транспорту и экспедированию Виталий Ефимов.

В своем выступлении он отметил, что Съезд проводится в год 30-летия со дня создания Министерства транспорта Российской Федерации, а также в дни первого празднования в нашей стране профессионального Дня работника транспорта.

Помощник Президента Российской Федерации Игорь Левитин зачитал приветственное слово участникам Съезда от Владимира Путина. В нем Президент России тепло поздравил специалистов транспортной отрасли с наступающим профессиональным праздником и пожелал Съезду плодотворной работы.

Приветственные адреса также прислали председатель Совета Федерации Федерального Собрания Российской Федерации Валентина Матвиенко, председатель Государственной Думы Вячеслав Володин, заместитель Председателя Правительства Российской Федерации Марат Хуснуллин и **глава Минтранса России Виталий Савельев**.

<https://tpprf.video/novosti/news/6467/>

РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА – СТОЛИЧНЫЙ ВЫПУСК; ТИМОФЕЙ БОРИСОВ; 2020.11.17; СЛЕДИ ЗА БАРАНКОЙ; ДОРОЖНЫЕ ПРОИСШЕСТВИЯ – ГЛАВНАЯ УГРОЗА ПРЕДЗИМЬЯ

В МЧС России предупредили об увеличивающихся рисках на дорогах. Спасатели спрогнозировали рост числа происшествий как на самих трассах, так и на неокрепшем льду открывающихся переправ. К слову, рост аварий уже начался. Несмотря на то что минусовые температуры запоздали в большинстве регионов страны примерно на месяц, статистика потерь удручает.

– Этой осенью в России произошло порядка 21,5 тысячи ДТП, в которых погибли порядка 2 тысяч человек, свыше 6 тысяч человек были спасены. Неустойчивая погода, особенно в регионах Сибири, провоцирует образование наледи на дорогах, – сообщили в МЧС.

При этом риск аварий касается не только северных районов, но и южных. Вчерашние массовые аварии в Ростовской области из-за неожиданно начавшейся метели уже начали оправдывать чрезвычайный прогноз МЧС. На территории Южного и Северо-Кавказского федеральных округов из-за туманов ожидается снижение видимости на дорогах до 400-500 метров.

Еще одна проблема для водителей связана с продолжением процесса ледообразования на северных реках.

«Из-за теплой для Якутии погоды лед на планируемых к открытию переправах и зимниках в некоторых местах недостаточно крепок, что может привести к задержке их открытия», – предупреждают в МЧС.

<https://rg.ru/2020/11/17/v-mchs-rossii-predupredili-ob-velichivaiushchihsia-riskah-na-dorogah.html>

РЖД-ПАРТНЕР; АНАСТАСИЯ ИГОНИНА; 2020.11.17; СИСТЕМА ПЛАТОН СТОИТ КОСТЬЮ В ГОРЛЕ АВТОПЕРЕВОЗЧИКОВ

В России контроль платной эксплуатации для автотранспорта весом свыше 12 т ведется через систему «Платон». Однако от водителей нередко можно услышать негативные комментарии. Об этом РЖД-Партнер пообщался с **Сергеем Богатовым, руководителем юридической компании «Богатов Групп»**.

– Сергей, чем именно, по Вашему мнению, система вызывает неудобство для водителей?

– Начну с того, что сама по себе идея «Платона» очень даже разумная. Брать возмещение с транспорта, который причиняет вред дороге, – это правильный подход. Но только не для автомобилистов, а для транспорта свыше 12 т. И я могу назвать ряд причин для такого мнения.

Во-первых, кто сказал, что 12-тонник и больший тоннаж непременно портит дорогу? Я общался с инженерами по этому поводу – по мнению специалистов, тут все сильно зависит от транспорта, степени его загрузки, расположения осей. Во-вторых, «Платон» работает иногда со сбоями. Я уже молчу о том, что сам «Платон» не напоминает владельцам об окончании поверки приборов, необходимости возврата оборудования и т. п., что закономерно приводит к штрафам до 10 тыс. руб. в день на одно авто. В середине этого года в офисах, отвечающих за работу системы, не было нужного для нее оборудования. Из-за этого стало неудобно ездить по маршрутным картам, появилось огромное число штрафов за любое незначительное отклонение от маршрута.

В-третьих, «Платон» только снижает прибыль перевозчиков, потому что стоимость перевозок не выросла за несколько лет – дают конкуренты. В-четвертых, перевозчики платят транспортные налоги, акцизов за топливо, которые в той или иной части должны идти и на строительство дорог. В итоге по этим и некоторым другим причинам

недовольство системой «Платон» крайне велико. Вот и стоит она костью в горле у перевозчиков: и применять надо, и проблем с ней масса.

– По данным ассоциации «Грузавтотранс», добросовестно оплату по системе «Платон» вносит только около 30% грузоперевозчиков – это способствует росту недобросовестной конкуренции и демпингу. Такая статистика обусловлена желанием предпринимателей сэкономить на платежах. Что, на Ваш взгляд, способствует тому, чтобы перевозчики реализовывали такое стремление? Чего не хватает «Платону», чтобы довести контроль за совершением оплаты до совершенства?

– Мне сложно оспаривать цифру в 30%, но среди тех, кто обращается в нашу практику, абсолютная часть с «Платоном». Сегодня довольно проблемно уклоняться от «Платона». Каким образом это можно сделать? Номера закрывать? Тогда в случае поимки можно остаться без водительских прав. Глушить оборудование системы? Так и с этим научились бороться.

Чтобы эта система стала лучше и ее стали использовать активнее, необходимо, чтобы перевозчики увидели от нее больше результатов. Должны улучшиться дороги – ведь на поддержание их состояния и направлена оплата эксплуатации. Конечно, это не выстраивается за год и два, но все же.

Кроме того, эксплуатация «Платона» должна быть на руку тем, кто его использует. В этом направлении можно говорить о снижении тарифа, внедрении заблаговременных уведомлений о необходимости заменить оборудование, информировании о сбоях и несписании платы, а не формировании штрафа в таких ситуациях.

– В **Минтрансе России** ранее сообщали о намерении представить законопроект, согласно которому с 2025 года проезд по трассам регионального значения должен стать платным. Ряд экспертов предполагают, что в случае принятия этой инициативы плата может взиматься при помощи системы «Платон». Как Вы считаете, на своем текущем техническом уровне она может справиться с такой нагрузкой? Ведь в этом случае вносить платежи придется абсолютно всем водителям страны почти после каждой поездки.

– «Платон» с этим справится. Сейчас же справляется. Другое дело, что **Минтрансу** и «Платону» никто за это спасибо не скажет по всем вышеописанным причинам.

<https://www.rzd-partner.ru/auto/interview/sistema-platon-stoit-kostyu-v-gorle-avtoperevozchikov/>

ПРАЙМ; 2020.11.17; ГД ПРИНЯЛА ВО II ЧТЕНИИ ПРОЕКТ О ПРОВЕРКАХ АВТОВОКЗАЛОВ РОСТРАНСНАДЗОРОМ

Госдума на пленарном заседании во вторник приняла во втором чтении законопроект о наделении **Ространснадзора** полномочиями по проведению проверок остановок на автостанциях и автовокзалах с учетом поправки о создании реестра российских перевозчиков, осуществляющих международные перевозки.

Госдума в феврале приняла законопроект в первом чтении. Первоначальной редакцией правительственного законопроекта предлагалось наделить **Ространснадзор** полномочиями по проведению проверок остановок на автостанциях и автовокзалах, а также «в иных местах, расположенных в границах населенных пунктов, в случае посадки и высадки пассажиров в транспортное средство, осуществляющее международные автомобильные перевозки».

Профильный комитет Госдумы по транспорту и строительству тогда принял решение данный законопроект поддержать в первом чтении, но доработать его ко второму чтению. Как ранее указывал глава комитета Евгений Москвичев, нынешняя формулировка фактически дает право осуществлять посадку пассажиров вне остановок. По его мнению, в дальнейшем поправками следует предусмотреть полный запрет посадки пассажиров вне автостанций и автовокзалов на международные автобусные рейсы.

Ко второму чтению текст законопроекта был значительно переработан. Новой редакцией уточняется, что надзор будет вестись в отношении пассажирских международных автомобильных перевозок, а на остановках проверки предлагается проводить при выявлении факта посадки пассажира в транспортное средство, осуществляющее международную автомобильную перевозку, или высадки из него.

Также ко второму чтению были добавлены ряд новых положений.

Так, законопроектом теперь также устанавливается, что к международным автомобильным перевозкам, за исключением осуществляемых транспортными средствами Вооруженных Сил РФ, **Ространснадзором** допускаются российские перевозчики в соответствии с установленными условиями. В частности, в отношении российского перевозчика, допущенного к осуществлению международных автомобильных перевозок, закрепляется перечень обязанностей. Правительство РФ предлагается наделить полномочиями по установлению правил допуска российских перевозчиков к перевозкам.

Ространснадзор также предлагается наделить полномочиями по формированию и ведению реестра российских перевозчиков, допущенных к осуществлению международных автомобильных перевозок, который не является информационной системой. При этом отсутствующих в таком реестре перевозчиков допускать к международным перевозкам не будут.

Кроме того, будут устанавливаться сроки, на которые перевозчики будут допускаться к перевозкам: 1 год – для российского перевозчика, сведения о котором включаются в реестр впервые, далее перевозчики будут допускать до перевозок на 5 лет. Вместе с тем, устанавливается, что российский перевозчик, допуск которого к осуществлению международных автомобильных перевозок был аннулирован, не может быть повторно допущен к осуществлению международных автомобильных перевозок до истечения 1 года со дня аннулирования такого допуска.

ТАСС; 2020.11.17; В СИМФЕРОПОЛЕ НАЗВАЛИ ЛУЧШИХ ВОДИТЕЛЕЙ ГРУЗОВИКОВ В РОССИИ

В Симферополе завершился Всероссийский конкурс профессионального мастерства «Лучший водитель грузовика», организованный Научно-Исследовательским институтом автомобильного транспорта по заказу **Министерства транспорта Российской Федерации** на базе при поддержке правительства Республики Крым и администрации города Симферополя.

Побороться за призовой фонд в 1 миллион рублей приехали 37 участников – водителей грузовика из 25 городов России: Архангельска, Екатеринбурга, Москвы, Нижнего Новгорода, Подольска, Ростова-на-Дону, Челябинска, Якутска и других городов России.

Призы победителям конкурса вручили заместитель председателя организационного комитета Всероссийского конкурса профессионального мастерства «Лучший водитель грузовика», генеральный директор Научно-исследовательского института автомобильного транспорта Алексей Васильков, первый заместитель генерального директора Федерального бюджетного учреждения «Агентство автомобильного транспорта «Росавтотранс» Руслан Лужецкий и начальник Южного Межрегионального управления Госавтонадзора в сфере транспорта Игорь Высоцкий.

В своем обращении к участникам соревнований Алексей Васильков отметил, что «всероссийские конкурсы профессионального мастерства водителей «Лучший водитель грузовика» – это очень важная часть федеральной целевой программы «Повышение Безопасности Дорожного движения в 2013-2020 годах», направленная на поднятие престижа профессии водителя. Лучшие шоферы из разных уголков страны приехали на состязания, и сегодня мы чествуем самых-самых лучших!».

Цель конкурса – совершенствование профессиональных знаний и мастерства водителей грузовиков, выявление лучших водителей и распространение их опыта. Также среди целей

– информационная поддержка для вовлечения регионов в мероприятия федеральной целевой программы «Повышение безопасности дорожного движения в 2013-2020 годах» и привлечение общественного внимания к автомобильному грузовому транспорту России.

В течение трех конкурсных дней участникам состязаний необходимо было продемонстрировать навыки вождения грузовика по специальной трассе и с определенными условиями, в том числе под названием «Хрупкий груз». Участникам нужно было показать максимально бережное (равномерное и безопасное) движение по зачетной трассе: перед стартом в кузов автомобиля помещают открытый контейнер с водой и задача водителя – последовательно выполняя все упражнения, доставить контейнер от старта до финиша без потерь воды. В ходе соревнований водители также проходили проверку теоретических знаний и знаний правил дорожного движения. Конкурсная трасса была составлена таким образом, чтобы учесть ситуации, с которыми водители сталкиваются в своей повседневной работе.

Состязания проходили в двух категориях: автомобили грузоподъемностью до 10 тонн и автомобили грузоподъемностью свыше 10 тонн.

ПАО «КАМАЗ» выступил партнером Всероссийского конкурса профессионального мастерства «Лучший водитель грузовика». На автомобилях именно этой компании соревновались участники Конкурса.

Конкурсантам были предоставлены следующие типы грузовиков: КАМАЗ-5325 и КАМАЗ-54901.

По итогам соревнований лучшим водителем в категории «автомобили грузоподъемностью до 10 тонн» стал Петр Иванов из Набережных Челнов.

«Сам не ожидал, что так получится. Порадую родных подарками, но больше всех – внука, он у меня увлечен картингом, добился неплохих результатов в своем деле – участвует уже не только в состязаниях в Республике Татарстан, но и во всероссийских соревнованиях. Так что обновим ему машину – заменим запчасти, может, в ближайшее время повторит успех деда», – сказал победитель.

2 место – Кирилл Кез, город Лобня, Московская область, X5 Retail Group;

3 место – Сергей Карпов, город Липецк, Липецкая область, МУП «Липецкпассажиртранс».

В категории «автомобили грузоподъемностью свыше 10 тонн» лучший водитель России – Сергей Андрианов из Екатеринбурга.

2 место – Петр Иванов, город Набережные Челны, Республика Татарстан, ООО «СТФК «КАМАЗ»;

3 место – Александр Бруштеля, город Рязань, Рязанская область, АО РНПК.

Участники, занявшие первое место, получили приз в размере 300 тыс. рублей. За второе и третье – 150 тыс. и 50 тыс. рублей соответственно.

<https://tass.ru/novosti-partnerov/10012095>

ИНТЕРФАКС; 2020.11.17; РЖД СТАНУТ ЗАКАЗЧИКОМ ПРОЕКТА Ж/Д ВЕТКИ НА ЛАВНУ – ВЛАСТИ ЗАПОЛЯРЬЯ

ОАО «Российские железные дороги» станет заказчиком проекта строительства железнодорожной ветки Выходной-Лавна в рамках Мурманского транспортного узла (МТУ), сказал губернатор Мурманской области Андрей Чибис журналистам во вторник.

Таким образом Чибис прокомментировал статью «Коммерсанта» о разорванном контракте стоимостью 45 млрд рублей между Минтрансом России и «Стройгазконсалтинг» на строительство ж/д ветки к порту «Лавна».

«Что касается договорных обязательств, (. . .) ключевым реализатором и заказчиком проекта становится не подвед Минтранса РФ (прежний заказчик строительства линии –

ФКО «Ространсмодернизация», структура Минтранса – ИФ), а компания «Российские железные дороги». Идет соответствующее перезаключение договоров. И, конечно, вся необходимая железнодорожная инфраструктура и железная дорога для освоения западного берега Кольского залива и реализации задуманных проектов, я убежден, будут реализованы», – сказал Чибис.

Губернатор Заполярья подчеркнул, что железнодорожная инфраструктура МТУ «является ключевой не только для порта Лавна, но и целого ряда других портовых проектов, которые сейчас реализуются на западном берегу». Он напомнил, что накануне строители установили 144-метровое пролетное строение железнодорожного моста через реку Тулома, являющегося частью инфраструктуры для «Лавны».

Чибис также напомнил, что 21 октября председатель правительства РФ Михаил Мишустин во время визита в Мурманск дал поручение «о необходимости рассмотрения вопроса увеличения грузооборота Мурманского транспортного узла до 100 млн тонн к 2035 году», и добавил, что работа в данном направлении уже ведется.

Бывший замминистра транспорта РФ и бенефициар ООО «Морской терминал «Тулома» Виктор Олерский (второй бенефициар Глеб Франк – ИФ) 16 октября на заседании Госкомиссии по Арктике сообщил, что запуск терминала на западном берегу Кольского залива мощностью до 5,5 млн тонн в год запланирован на второй квартал 2023 года, но одним из условий реализации проекта стоимостью 13 млрд рублей является завершение строительства ж/д ветки Выходной-Лавна в рамках МТУ, поскольку «Тулома» расположится вблизи терминала «Лавна» и будет зависеть от этой железнодорожной инфраструктур.

Строительство порта «Лавна» стартовало в марте 2018 года, в марте 2020 года губернатор Чибис анонсировал выход порта на проектную мощность в I квартале 2022 года.

В апреле 2019 года концессионер проекта по строительству угольного терминала «Лавна» ПАО «Государственная транспортная лизинговая компания» (ГТЛК) подписала с пулом инвесторов акционерное соглашение и договоры купли-продажи долей в ООО «Морской торговый порт Лавна» (МТПЛ, оператор проекта).

Структура Андрея Бокарева АО «Компания «БизнесГлобус» и АО «Центр развития портовой инфраструктуры» (совладелец ООО «Морской порт «Суходол») получили по 30% в МТПЛ. У холдинга АО ХК «СДС-Уголь» Михаила Федяева и Владимира Гридина 25%. Еще 10% у АО «РЖД-инфраструктурные проекты» и 5% – у ГТЛК. Между тем, в конце октября Бокарев заявил, что его компания выходит из проекта по строительству угольного терминала Лавна в Мурманске.

ИНТЕРФАКС; 2020.11.17; РЖД ОБСУЖДАЮТ УВЕЛИЧЕНИЕ В 2021Г ПРОПУСКА КОНТЕЙНЕРНЫХ ПОЕЗДОВ В КНР ИЗ БУРЯТИИ ЧЕРЕЗ МОНГОЛИЮ

РЖД в условиях развития COVID-19 обсуждают увеличение пропускной способности контейнерных поездов в Китай через Монголию из Бурятии, сообщила пресс-служба Восточно-Сибирской железной дороги (ВСЖД, филиал РЖД).

На проходящем трехстороннем совещании пограничных железнодорожных комиссий РФ, КНР и Монголии начальник ВСЖД Василий Фролов, в частности, отметил, что пандемия оказала негативное влияние на работу железнодорожного транспорта.

«В этих непростых условиях стоит отметить единство в системе принимаемых железнодорожными компаниями решений. Приоритетной задачей является совместный поиск новых возможностей развития для наших дорог, в том числе вопрос согласования увеличения пропускной способности контейнерных поездов в 2021 году через пограничные пункты Наушки (ВСЖД, Бурятия) – Сухэ-Батор и Замын-Удэ (оба – Улан-Баторская железная дорога) – Эрлян (Китайская железная дорога)», – сказал Фролов, которого цитирует пресс-служба ВСЖД.

По данным ВСЖД, на станции Наушки введен в эксплуатацию тяжеловесный контейнерный кран, предназначенный для работы с 20– и 40-футовыми контейнерами. Ранее этот кран работал на станции Кемерово, но в связи с увеличением объемов грузоперевозок РЖД решили его передислоцировать в Бурятию.

Как сообщает филиал, в железнодорожном сообщении Россия-Монголия-Китай общий объем перевозок в 2019 году составил 6,8 млн тонн грузов. За 10 месяцев 2020 года объем перевезенных грузов увеличился на 20% по сравнению с аналогичным периодом прошлого года и составил 6,6 млн тонн. Положительная динамика, как отмечает ВСЖД, достигнута за счет перенаправления грузопотоков на железные дороги с других видов транспорта.

В РФ контейнерными перевозками, в частности, занимаются ПАО «Трансконтейнер» (МОЕХ: TRCN) группы «Дело» Сергея Шишкарева и «Росатома», транспортный холдинг FESCO (головная компания – ПАО «Дальневосточное морское пароходство» (МОЕХ: FESH), актив Зиявудина Магомедова и его партнеров), а также «Объединенная транспортно-логистическая компания – Евразийский железнодорожный альянс» (паритетное совместное предприятие «Российских железных дорог» с ж/д администрациями Казахстана и Белоруссии).

ИНТЕРФАКС; 2020.11.17; «НОВОТРАНС» СДВИНУЛ НА КОНЕЦ 2021 Г. ОТКРЫТИЕ ВАГОНОСТРОИТЕЛЬНОГО ЗАВОДА В ЛЕНОБЛАСТИ

«Новотранс» перенес сроки ввода в эксплуатацию вагоноремонтного завода в г.Волосово (Ленинградская обл.).

Согласно информации на сайте компании, запуск намечен на декабрь 2021 г. Ранее группа ждала начала работы предприятия в 2020 г. (строительство стартовало в сентябре 2019 г.). «Выход на проектную мощность планируется во II полугодии 2021 г.», – говорил тогда владелец транспортного холдинга Константин Гончаров.

Завод будет осуществлять все виды вагонного ремонта, уточнял он. Инвестиции в проект оценивались в 1,5 млрд руб. Между тем, во вторник представитель «Новотранса» сообщил «Интерфаксу», что объем вложений составит 2,3 млрд руб. Проектная мощность не изменилась – 25-30 тыс. отремонтированных вагонов и 36 тыс. колесных пар ежегодно.

Сейчас в составе вагоноремонтного сегмента группы – 4 предприятия (в Московской, Кемеровской и Иркутской областях, а также в Алтайском крае). Они способны ежегодно обслуживать более 60 тыс. вагонов и свыше 80 тыс. колесных пар.

Помимо ремонта подвижного состава, «Новотранс» занимается грузовыми железнодорожными перевозками (в парке – более 25 тыс. полувагонов). Также компания строит терминал для перевалки руды, угля, зерновых, пищевых и других грузов в морском порту Усть-Луга (Ленинградская обл.).

ИНТЕРФАКС; 2020.11.17; ПАССАЖИРСКИЕ ПОЕЗДА ВНОВЬ ПОШЛИ ПО ВОССТАНОВЛЕННОМУ ПОСЛЕ ЧП ПУТИ ВО ВЛАДИМИРСКОЙ ОБЛАСТИ

Первый пассажирский поезд N131 сообщением Ижевск – Санкт-Петербург проследовал по восстановленному пути участка Новки-1 – Тереховицы во Владимирской области, где накануне произошел сход вагонов с нефтепродуктами, сообщила пресс-служба Горьковской железной дороги (ГЖД, филиал ОАО «РЖД»).

«Движение пассажирских поездов на линии Ковров-Владимир Горьковской железной дороги возвращается к нормативному графику, за исключением тех поездов, которые ранее проследовали измененными маршрутами», – говорится в сообщении.

Движение восстановлено по одному пути.

В частности, через станцию Новки-1 проследуют поезда «Стриж» N705 Нижний Новгород – Москва и N708 Москва – Нижний Новгород, поезд N12 Москва – Новый Уренгой и поезд «Ласточка» N733 Нижний Новгород – Москва и N732 Москва – Нижний Новгород.

Возобновляется также пригородное сообщение. Уже назначены пригородные поезда №6414 сообщением Владимир-Гороховец, №6411 Ковров-Владимир и №6413 Ковров-Владимир.

В понедельник в 14:07 мск в районе станции Новки-1 сошли с рельсов три десятка вагонов грузового поезда. Состав перевозил мазут. В результате погиб дорожный мастер. По данным местного управления МЧС, вылился груз из шести цистерн. В регионе указом губернатора введен режим ЧС.

По факту схода вагонов возбуждено уголовное дело по ч. 2 ст. 263 УК РФ (нарушение правил безопасности движения и эксплуатации железнодорожного транспорта, повлекшее по неосторожности смерть человека).

Часть пассажирских поездов изменили маршрут следования, некоторые поезда были отменены.

На ту же тему:

<https://www.vesti.ru/article/2486809>

АГЕНТСТВО МОСКВА; 2020.11.17; КОЛИЧЕСТВО НЕСЧАСТНЫХ СЛУЧАЕВ НА МЖД В ЯНВАРЕ-ОКТЯБРЕ СНИЗИЛОСЬ НА 15%

В январе-октябре 2020 года количество несчастных случаев на Московской железной дороге (МЖД) снизилось на 15%. Об этом сообщили в пресс-службе магистрали.

«За 10 месяцев 2020 года на Московской железной дороге количество несчастных случаев с гражданами на объектах железнодорожного транспорта снизилось на 15% по сравнению с аналогичным периодом прошлого года. Количество случаев травмирования среди несовершеннолетних уменьшилось на 23%», – говорится в сообщении.

В пресс-службе пояснили, что основная причина происшествий – нарушение пешеходами правил безопасного поведения: хождение по железнодорожным путям в неустановленном месте, нахождение на пешеходном настиле во время движения поезда, попытки спрыгнуть или забраться на платформу.

«Усугубляют ситуацию гаджеты, на которые отвлекаются подростки, в том числе прослушивая музыку через наушники. В целях снижения количества несчастных случаев железнодорожники регулярно проводят информационно-разъяснительные мероприятия по правилам нахождения на объектах железнодорожного транспорта. Совместно с представителями транспортной полиции организуются рейды в местах несанкционированного прохода граждан через железнодорожные пути. Профилактическая работа среди школьников в период пандемии проводится в онлайн-формате», – добавили в пресс-службе.

Отмечается, что на МЖД ежегодно строятся и вводятся в эксплуатацию современные одноуровневые пешеходные переходы, нахождение на которых позволяет человеку сконцентрировать внимание и безопасно перейти через пути. На ряде радиальных линий в Мосуле возведены конкурсы и удобные подземные пешеходные тоннели, оборудованные лифтами и эскалаторами. Кроме того, вдоль железнодорожного полотна устанавливаются ограждения пути, препятствующие выходу на дорогу в опасных местах.

<https://www.mskagency.ru/materials/3061531>

ИНТЕРФАКС; 2020.11.17; КАЗАХСТАН РАТИФИЦИРОВАЛ СОГЛАШЕНИЕ ЕАЭС О СУДОХОДСТВЕ

Президент Казахстана Касым-Жомарт Токаев подписал закон «О ратификации соглашения о судоходстве», сообщила во вторник пресс-служба главы государства.

Соглашение заключено странами-участницами ЕАЭС.

Основные положения документа направлены на упрощение разрешительного порядка транзитного прохода судов по внутренним водным путям сторон.

«В частности, соглашением определен срок рассмотрения заявки на транзитный проход 10 дней, выдачу разрешения будут осуществлять уполномоченные органы», – информировал ранее замминистра индустрии и инфраструктурного развития Казахстана Берик Камалиев. Документ, как ожидается, позволит повысить транзитный потенциал казахстанских портов «Актау», «Курык» по транскаспийскому международному транспортному маршруту.

«Из всех стран участниц соглашения только Россия имеет внутренние водные пути, по которым возможно транзитное плавание судов. В настоящее время разрешение на транзитный проход выдается правительством РФ, и его получение занимает от 3 до 6 месяцев. Сегодня грузы из портов на Черном море до казахстанских портов доставляются транзитом по Волгодонскому судоходному каналу. Поскольку только казахстанские компании будут иметь возможность упрощенного порядка прохода по внутренним водным путям России, в настоящее время прикаспийские страны, которые не являются членами ЕАЭС, проявляют заинтересованность в задействовании казахстанских перевозчиков для перевозки грузов из портов на Каспии до портов на Черном море», – пояснил ранее Камалиев.

«Соответственно, с учетом принятия соглашения возможно увеличение к 2025 году перевозок транзитом через водные пути России до 250-300 тыс. тонн груза в год», – сказал он.

Кроме того, соглашение позволит казахстанским перевозчикам осуществлять речные перевозки не только в пределах иртышского бассейна, но и с выходом на реку Обь.

Соглашение предусматривает предоставление равных условий доступа к услугам портов, а также взаимное признание документов членов экипажей судов.

ТАСС; 2020.11.17; РОСАТОМ ПОЛУЧИЛ ПРАВО ГОТОВИТЬ ПРЕДЛОЖЕНИЯ О ГОСФИНАНСИРОВАНИИ НАВИГАЦИИ ПО СЕВМОРПУТИ

Госкорпорация «Росатом» вместо **Росморречфлота** будет готовить предложения о государственном финансировании навигационно-гидрографического обеспечения судоходства в акватории Северного морского пути. Об этом говорится в постановлении правительства, опубликованном во вторник на официальном портале правовой информации.

Как отмечается в документе, соответствующие изменения внесены в положение о порядке осуществления навигационно-гидрографического обеспечения в акватории Северного морского пути, в акваториях морских портов, расположенных на побережье акватории Северного морского пути, и на подходах к ним.

Соответствующим положением Росатом уже был наделен функциями по гидрографическому исследованию акватории СМП, сбору и доведению до сведения мореплавателей оперативной информации, оснащению акватории средствами навигационного оборудования.

Росатом в 2018 г. получил функции единого инфраструктурного оператора Северного морского пути. Весной 2019 года ФГУП «Гидрографическое предприятие» (Санкт-Петербург) указом президента России было передано Росатому от **Министерства транспорта РФ**.

В настоящее время в правительстве идет уточнение целевых параметров развития Северного морского пути. В рамках поставленной президентом России задачи по переосмыслению национальных проектов и продления их действия до 2030 года в новом проекте комплексного плана модернизации и расширения магистральной инфраструктуры сохранена цель увеличения грузоперевозок по Севморпути до 80 млн тонн до 2024 года и до 115 млн тонн – до 2030 года.

ИНТЕРФАКС; 2020.11.17; РОСМОРПОРТ ПОВЫСИТ БЕЗОПАСНОСТЬ МОРЕПЛАВАНИЯ У ТЕРМИНАЛА ГАЗПРОМА И КАЛИНИНГРАДСКОГО ПОБЕРЕЖЬЯ

Безопасность мореплавания у побережья Калининградской области будет заметно усилена в 2022 году, сообщил «Интерфаксу» **начальник Калининградского управления «Росморпорта» Андрей Мошков.**

«В настоящее время система управления движением морских судов у побережья Калининградской области насчитывает четыре автоматизированных радиотехнических поста, что обеспечивает достаточную безопасность мореплавания. Однако появление в этом районе новых портовых сооружений потребовало более высокого уровня безопасности», – сказал Мошков.

По его словам, в районе мыса Гвардейский Зеленоградского района Калининградской области предусматривается строительство автоматизированного радиотехнического поста АРТП-5. Он будет обеспечивать радиолокационный контроль движения судов, которые находятся в районе терминала «Газпрома» (МОЕХ: GAZP) по приему сжиженного газа, построенного для плавучей регазификационной установки «Маршал Василевский». Также пост будет обслуживать морской пассажирский терминал для круизных судов, который строится в порту города Пионерский.

Новый пост будет представлять собой металлическую башню высотой 61 метр. На ее ярусах будет стоять различное оборудование, которое в автоматическом режиме обеспечит радиолокационный контроль за морской обстановкой. Также на башне будет установлено маячное оборудование, видимость которого составит 18 морских миль, пояснил Мошков.

«На днях ФАУ «Главгосэкспертиза России» выдало положительное заключение на проект этого строительства. Стоимость его реализации составит 123 млн рублей. Построен АРТП-5 будет в 2022 году», – заключил Мошков.

ИНТЕРФАКС; 2020.11.17; СОВКОМФЛОТ ЗАКАЗАЛ ТРИ ГАЗОВОЗА ДЛЯ «АРКТИК СПГ 2» У DSME ЗА \$872 МЛН

Общая контрактная стоимость строительства трех СПГ танкеров-газовозов ледового класса, которые планируется ввести в эксплуатацию в период с февраля по июль 2023 года, составляет \$872,1 млн, говорится в отчете «Совкомфлота» (МОЕХ: FLOT) по МСФО.

Контракты на строительство судов вступили в силу 28 октября.

Как сообщалось, в конце октября «Совкомфлот» заключил с компанией «Арктик СПГ 2» (оператором одноименного проекта) 30-летние тайм-чартерные контракты на эксплуатацию трех новых ледокольных газовозов класса Arc7. Контракты на строительство этих судов были заключены СКФ с верфью DSME (Daewoo Shipbuilding & Marine Engineering, Южная Корея) по результатам тендера, который провел оператор проекта.

«Суммарный объем законтрактованной выручки будущих периодов группы СКФ по трем тайм-чартерным контрактам составит около \$4,2 млрд, в результате чего общий объем законтрактованной выручки будущих периодов группы СКФ составит около \$24 млрд», – сообщил генеральный директор, председатель правления «Совкомфлота» Игорь Тонковидов.

По данным СКФ, грузместимость каждого из трех новых танкеров составит 172 410 куб. м, судам будет присвоен ледовый класс Arc7. Газовозы будут эксплуатироваться под флагом РФ и управляться российскими экипажами.

Еще три танкера у DSME зафрахтует для «Арктик СПГ 2» японская MOL, также с поставкой в 2023 году. Чартерные соглашения по этим судам были подписаны в начале ноября.

Участниками проекта «Арктик СПГ 2» являются «НОВАТЭК» (МОЕХ: NVTK) (60%), Total (SPB: TOT) (10%), CNPC (10%), CNOOC (10%) и консорциум Mitsui и JOGMEC (10%).

Первая очередь завода «Арктик СПГ 2» на 6,6 млн т/г запускается во второй половине 2023 года, вторая – в 2024 году, третья – в 2026 году.

ИНТЕРФАКС; 2020.11.17; «КРАСНОЕ СОРМОВО» СДАЛО ГТЛК ПЕРВЫЙ СУХОГРУЗ ПРОЕКТА RSD59 НОВОЙ СЕРИИ ИЗ 9 СУДОВ

ПАО «Завод «Красное Сормово» (Нижний Новгород, входит в Объединенную судостроительную корпорацию, ОСК) сдало первый сухогрузный теплоход проекта RSD59 в новой серии из 9 сухогрузов для ПАО «Государственная транспортная лизинговая компания» (ГТЛК), сообщила пресс-служба завода.

Сухогрузы этой серии строятся нижегородским предприятием в рамках контрактов с ГТЛК. Грузополучателем судов выступает судходная компания ООО «Альфа».

Судно «Альфа Атлант» было спущено на воду 30 сентября, в октябре прошло швартовные и ходовые испытания в акватории р. Волги. Передача сухогруза состоялась в Ростове-на-Дону.

Верфь и ГТЛК в декабре 2019 года подписали контракты на строительство 9 сухогрузов в рамках соглашения о предоставлении опциона на заключение договоров на строительство и поставку 20 сухогрузов этого проекта. «Альфа Атлант» было заложено в начале июня 2020 года, второе судно серии – «Альфа Меркурий» – в начале июля.

Проект RSD59 разработан «Морским инженерным бюро – Дизайн СПб», рабочая конструкторская документация судна выполнена Волго-Каспийским ПКБ. RSD59 – самоходное сухогрузное однопалубное судно класса «Волго-Дон макс» с двумя грузовыми трюмами, с двумя полноповоротными винторулевыми колонками, морского и смешанного плавания («река-море»). Оно предназначено для перевозки генеральных и навалочных грузов, пакетированных пиломатериалов, круглого леса, металлолома, металла в связках и рулонах, крупногабаритных, длинномерных и тяжеловесных грузов, угля, опасных грузов и грузов категории «В».

Основные характеристики судна: длина – 140,88 м, ширина – 16,98 м, высота борта – 6 м, дедвейт река/море – 5,128 тыс. тонн/7,535 тыс. тонн, объем грузовых трюмов – 11,292 кубометров, количество трюмов – два, осадка река/море – 3,6 м/4,53 м.

«Красное Сормово» является одним из ведущих судостроительных и машиностроительных предприятий России, выпускает, в том числе, речные суда и суда типа «река-море», оборудование для буровых установок.

ИНТЕРФАКС; 2020.11.17; АЭРОФЛОТ В НОЯБРЕ ВОЗОБНОВИТ РЕЙСЫ В ГОНКОНГ И АФИНЫ ДЛЯ НЕКОТОРЫХ КАТЕГОРИЙ ПАССАЖИРОВ

«Аэрофлот» (МОЕХ: AFLT) с 19 ноября возобновляет рейсы из Москвы в Гонконг, с 21 ноября – в Афины.

Полеты в Гонконг будут выполняться раз в неделю, в Афины – два раза в неделю, сообщает перевозчик.

Регулярные авиаперевозки из РФ в Китай и Грецию, приостановленные из-за пандемии COVID-19, до сих пор запрещены. Из сообщений «Аэрофлота» следует, что он будет выполнять так называемые грузопассажирские рейсы, попасть на которые могут определенные категории пассажиров: граждане этих стран, владельцы вида на жительство и «некоторые другие категории по специальным разрешениям властей».

ИНТЕРФАКС; 2020.11.17; NORDWIND ОТКРЫВАЕТ ЧАРТЕРЫ ИЗ МОСКВЫ И ПЕТЕРБУРГА В ЕРЕВАН ДЛЯ НЕКОТОРЫХ ПАССАЖИРОВ

Авиакомпания Nordwind открывает чартерные рейсы из Москвы и Санкт-Петербурга в Ереван (Армения).

Полеты из Москвы будут два раза в неделю, из Петербурга – один. Перевозить пассажиров будут на Boeing-737-800 на 189 мест.

«К перевозке на данных рейсах будут приниматься те категории пассажиров, кому разрешен перелет в условиях действующих ограничений», – отмечается в сообщении компании. В том числе, это граждане РФ, имеющие гражданство или вид на жительство в Армении, граждане Армении без ограничений, иностранные граждане, имеющие право въезда в Армению в соответствии с условиями межправительственных соглашений.

Регулярное авиасообщение между РФ и Арменией, приостановленное в марте на фоне пандемии COVID-19, до сих пор под запретом. Об открытии чартеров для некоторых категорий пассажиров из Москвы в другой армянский город Гюмри ранее сообщала авиакомпания «Победа», полеты стартуют с 26 ноября. Авиакомпания «Азимут» 11 ноября возобновила рейсы из Ростова-на-Дону в Ереван.

ИНТЕРФАКС; 2020.11.17; «ЮТЭЙР» УВЕЛИЧИЛА ЧИСЛО РЕЙСОВ ИЗ ГРОЗНОГО В СТАМБУЛ ДО ПЯТИ В НЕДЕЛЮ

Авиакомпания «ЮТэйр» увеличивает количество полетов из Грозного в Стамбул до пяти в неделю, сообщила пресс-служба авиаперевозчика.

С 19 ноября авиакомпания будет выполнять рейс в понедельник, среду, четверг и субботу, а с 27 ноября – еще и по пятницам. Рейс выполняется на самолете Boeing-737-800 на 173 пассажира.

«Рейс Грозный-Стамбул мы ввели в конце октября. Он пользуется спросом у пассажиров, поэтому увеличиваем частоту полетов, чтобы жители Северного Кавказа могли чаще летать», – приводятся в пресс-релизе слова президента «Utair – Пассажирыские авиалинии» Павла Пермякова.

На сайте авиакомпании сообщается, что полеты в Турцию из Грозного компания начала выполнять с 25 октября три раза в неделю (понедельник, среда и суббота).

В марте из-за пандемии коронавируса Россия запретила все международные пассажирские авиаперевозки. В августе власти разрешили возобновить полеты в несколько стран, включая Турцию, но только из нескольких городов, в том числе из Грозного.

ИНТЕРФАКС; 2020.11.17; НА УКРАИНЕ НАЛОЖИЛИ АРЕСТ НА 44 ПАССАЖИРСКИХ САМОЛЕТА РФ ИЗ-ЗА АВИАПЕРЕВОЗОК В КРЫМ – СЛУЖБА БЕЗОПАСНОСТИ УКРАИНЫ

По материалам следователей Службы безопасности Украины наложен арест на 44 пассажирских самолета одного из российских авиаперевозчиков, нарушивших порядок въезда и выезда на территорию Крыма.

Как сообщает пресс-центр СБУ, арест наложен в рамках уголовного производства по ч.1 ст.111, ч.2 ст.332, ч.2 ст.332-1 и ст.334 Уголовного кодекса Украины относительно нарушения иностранными авиакомпаниями правил международных перелетов и незаконной переправки лиц через государственную границу Украины.

«Досудебным расследованием установлено, что в настоящее время 37 авиакомпаний РФ осуществляют регулярные авиаперевозки на аннексированный полуостров в нарушение норм украинского законодательства», – говорится в сообщении.

В нем отмечается, что наложение ареста и проведение дальнейших следственных действий даст возможность ограничить полеты самолетов этих авиаперевозчиков, в том числе в европейские страны.

ИНТЕРФАКС; 2020.11.17; СУД ВЗЫСКАЛ С АВИАКОМПАНИИ «СКОЛ» В ПОЛЬЗУ ГТЛК ЕЩЕ 0,99 МЛРД РУБЛЕЙ

Арбитражный суд Москвы принял решение взыскать с ООО «Авиакомпания «Скол» (Калининград) в пользу ПАО «Государственная транспортная лизинговая компания» (ГТЛК) 852,47 млн рублей долга и 137 млн рублей неустойки по лизинговым платежам. Согласно материалам картотеки арбитражных дел, соответствующее решение принято по итогам рассмотрения иска о взыскании с авиакомпании 1,1 млрд рублей, поданного ГТЛК 19 мая 2020 года.

Ранее сообщалось, что ГТЛК подала в суд три иска к авиакомпании «Скол» о взыскании в общей сложности 2,78 млрд рублей. Тогда в авиакомпании «Интерфаксу» сообщили, что рассчитывают достигнуть с ГТЛК соглашения о реструктуризации задолженности на срок до 7 лет.

Представитель авиакомпании говорил также, что всего «Скол» получила в лизинг от ГТЛК 35 воздушных судов.

В августе Арбитражный суд Москвы принял решение взыскать с авиакомпании 409,1 млн рублей долга и 68 млн рублей неустойки по лизинговым платежам. Соответствующее решение было принято по итогам рассмотрения иска о взыскании с авиакомпании 554,7 млн рублей.

Заседание по оставшемуся иску – на 1,122 млрд рублей – назначено на 16 декабря.

ГТЛК поставляет в лизинг технику и оборудование для авиационных, транспортных компаний и других отраслей. Единственный акционер компании – РФ, управление осуществляет Минтранс.

По данным аналитической системы «СПАРК-Интерфакс», авиакомпания «Скол» зарегистрирована в Калининграде, принадлежит ее гендиректору Сергею Шилову. Ее флот состоит из вертолетов и самолетов, в том числе пяти L-410. Основной аэропорт базирования – «Черемшанка» (Красноярский край, Емельяновский район).

На сайте авиакомпании говорится, что она предоставляет вертолетные услуги нефтегазовым компаниям, правительству Ханты-Мансийского автономного округа и администрации Сургутского района, была задействована при авиаработах за рубежом.

[Вернуться в оглавление](#)